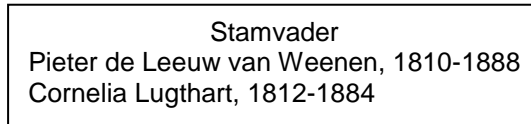


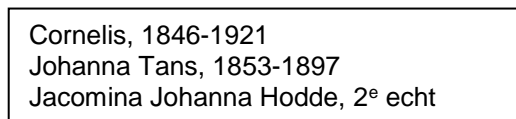
Motorschip “Dolfijn”, 1937 - 1973

Varen en wonen, op basis van herinneringen,
foto's en documenten

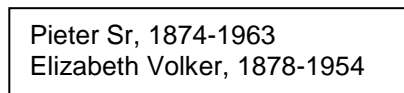
Verkort familieschema, toelichting bij de inleiding



13 kinderen, Cornelis was het 10^e kind

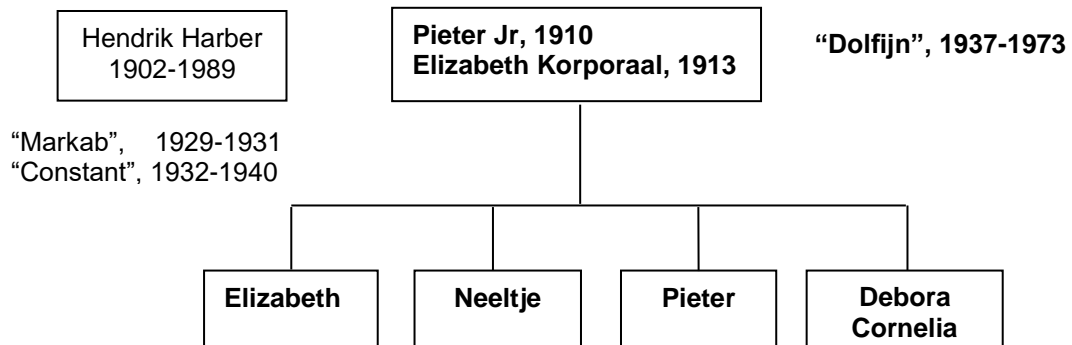


Cornelis en Johanna hadden 14 kinderen. Pieter is de oudste



“Progres”, 1906-1917*
 “Azolla”, 1918-1937**

6 kinderen, waarvan er 2 in de kustvaart zullen gaan: Hendrik en Pieter



* Periode dat schip in de familie is geweest

** Na 1937 gaat de “Azolla” over naar zoon Teun

Inleiding

In de familie "de Leeuw van Weenen" is varen lange tijd het hoofdmiddel van bestaan geweest. Dat was al zo bij de eerste drager van de naam, Pieter de Leeuw van Weenen, geboren in 1810, en werd met name ook voortgezet in de "Cornelis"-tak, nakomelingen van zoon Cornelis, geboren in 1846.

De oudste zoon van Cornelis, Pieter, geboren 1874, begon omstreeks 1908 met "buiten"-varen, op de Oostzee, met de tweemast klipper "Progres". Later voer hij in ditzelfde gebied met de "Azolla". Beide nog zeilschepen, beide oorspronkelijk gebouwd voor de binnenvaart. Pas in 1927 kreeg de "Azolla" een motor.

Met een korte onderbreking voor het bezoeken van de school aan de wal voeren en hielpen alle kinderen van Pieter aan boord mee. Zeker voor de jongens werd op deze manier vanzelfsprekend dat zij later zelf ook op een schip terecht kwamen.

Van de 4 zoons van Pieter zijn er 2 doorgestaan met het "buiten"-varen: Henk en Piet. Het schip van zoon Piet was de "Dolfijn" waarover dit verslag gaat.

Pieter, verder genoemd Pieter Senior, hielp zijn kinderen bij de aanschaf van een schip. Wat betreft de kustvaarders werd in 1929 als eerste het motorzeilschip "Markab" gekocht. Deze werd in 1932 opgevolgd door het motorschip "Constant". In 1937 werd het motorschip "Dolfijn" gekocht.

Inmiddels, 2 generaties verder, is voor de kleinkinderen van Pieter Senior varen niet meer het meest voorkomende beroep. Dit verslag is gemaakt, om voor nog weer volgende generaties niet verloren te laten gaan hoe het varen vroeger ging.

Basis voor het verslag vormden gesprekken met kapiteineigenaar Pieter Junior en zijn kinderen Loes (Elizabeth), Nina (Neeltje, Nellie) en Piet. Daarnaast kon geput worden uit informatie van het scheepskadaster, archief bij de Scheepvaart Inspectie en scheepsjournaals.

Neef Piet, zoon van de hiervoor genoemde Henk, heeft geholpen bij de vastlegging op papier. Daarom wordt in het verhaal ook wel geschreven "oom Piet", in plaats van "Pieter Junior", en "tante Lies", de vrouw van oom Piet.

Bedacht moet worden dat de gesprekken waarop dit verslag gebaseerd is, plaatsvonden ruim 25 jaar nadat de "Dolfijn" in 1973 zijn laatste reis naar de sloper maakte. De "Dolfijn" had er in 1973 een totale vaartijd op zitten van 45 jaar.

Als na zo'n lange tijd wordt terugblijkt, zijn veel details niet meer beschikbaar. In dit opzicht is er een zekere overeenkomst en samenhang met het scheepsmodel dat Piet, zoon van Piet Jr, van de "Dolfijn" heeft gemaakt. De overeenkomst is dat veel details moeten worden weggelaten; de samenhang is, dat dit verslag het scheepsmodel aanvult over het varen met en wonen op de "Dolfijn".

mei 2000,
Dordrecht, Loes en Nina de Leeuw van Weenen,
Sliedrecht, Piet de Leeuw van Weenen,
Haarlem, neef Piet de Leeuw van Weenen.

INHOUD

HOOFDSTUK 1: HET SCHIP	5
<i>Voorgeschiedenis en aanschaf</i>	5
<i>Gegevens, uitrusting</i>	8
<i>Verlenging</i>	13
<i>Verbouwing, eerste deel</i>	15
<i>Verbouwing, tweede deel</i>	16
<i>Binnenschip en sanering</i>	18
HOOFDSTUK 2: VAARGEBIED EN NAVIGATIE	20
<i>Algemeen</i>	20
<i>Bepaalde vaargebieden en vaarroutes</i>	22
<i>Overzicht bezochte landen</i>	30
<i>Navigeren, veilig van A naar B</i>	33
HOOFDSTUK 3: HET VAREN	40
<i>Eerste reizen, oorlog, gezin</i>	40
<i>Lading en reizen</i>	43
<i>Wonen aan boord</i>	54
<i>Onderhoud, reparaties</i>	65
<i>Bemanning, wachtlopen</i>	66
BIJLAGEN	69
<i>Bijlage A: Korte beschrijving 110 reizen</i>	70
<i>Bijlage B: Bezoek per plaats, hoe vaak, 110 reizen</i>	77
<i>Bijlage C: Vervoerde ladingen, hoe vaak, 110 reizen</i>	80
<i>Bijlage D: Beschrijvingen in Scheepskadaster</i>	81
<i>Bijlage E: Lichtschepen op de Oostzeeroutes</i>	94
<i>Bijlage F: Kapitein Jan Bont</i>	97
BRONNEN	99
<i>Literatuur</i>	99
<i>Documenten</i>	99
<i>Bibliotheken waarvan hulp ontvangen werd</i>	99

HOOFDSTUK 1: HET SCHIP

Voorgeschiedenis en aanschaf

De “Dolfijn” is gebouwd in 1928 door de Noord-Nederlandsche Scheepswerven te Groningen. De tewaterlating was op 4 augustus.

De Noord-Nederlandse Scheepswerven beschikten over verschillende werven. De “Dolfijn” is waarschijnlijk gebouwd op de werf de Noordster, gesticht in 1923, aan het Hoornsche Diep. In het kadaster stond daarnaar een verwijzing (zie bijlage D, blad 87, verklaring van eigendom). Het Hoornsche Diep loopt Noord-Zuid vanaf Groningen naar het Zuiden.

De “Dolfijn” werd aanvankelijk geëxploiteerd door de werf samen met twee andere eigenaren: reder T. Tammes¹ en koopman B. Oeseburg. Het aandeel van de werf in het eigendom van het schip was 13/17^{de}; de twee andere eigenaren hadden elk 2/17^{de} deel.

In 1929 vormden de eigenaren samen de nv “Naamlooze Vennootschap Zeevaart Maatschappij Hoornsche Diep”. Ook in deze naam zit dus weer een verwijzing naar de werf “De Noordster”.



**Werk “De Noordster”, aan het Hoornsche Diep.
Bron: lit. 1, blad 155**

Een van de eerste kapiteins was Jan Bont. Zie bijlage F waarin deze vertelt over enkele reizen met de “Dolfijn”, opgetekend door Hylke Speerstra in het boek “Schippers van de de zee, de laatste kustvaarders onder zeil”. Voor Jan Bont vormde de “Dolfijn” waarschijnlijk de overgang van hoofdzakelijk zeilend varen naar hoofdzakelijk gemotoriseerd varen.

In 1933 verkocht de NV Hoornsche Diep de “Dolfijn” voor Fl 31000 aan H.W.A.E. Tuil, scheepskapitein te Delfzijl. De NV verstreekte zelf een lening van Fl 14100. Daarnaast sloot Tuil nog een eerste hypotheek.

Hoornsche Diep stelde als voorwaarde bij de lening, dat iedere 6 maanden rente betaald zou worden. Op 1 september 1936 en 1 maart 1937 bleek dat niet te lukken.

¹ Van T. Tammes zijn verschillende andere schepen bekend. Eén ervan, de “Europa”, LXBXH is 31,12X6,22X2,35 meter, iets groter dan de “Dolfijn”, werd in 1927 gebouwd op de Noord Nederlandse Scheepswerven. Het schip stond geregistreerd als eigendom van de Zeevaart Maatschappij “Hunsingo”. Naast deze “Europa” heeft ook nog een eerdere en een latere “Europa” bestaan.

Daarop is door Hoornsche Diep beslag gelegd en werd de "Dolfijn" in juli 1937 op een openbare veiling te koop aangeboden.

Het hoogste bod bleek Fl 21600, uitgebracht door C.J. Vink, notaris te Rotterdam, in opdracht van Pieter de Leeuw van Weenen Senior. Pieter had Fl 21500 opgegeven als grens.

Het was dus een gedwongen verkoop. In Groningse kring had men afgesproken niet te zullen bieden, omdat eigenaar Tuil er dan mee zou kunnen doorvaren. Van die afspraak was Pieter Senior niet op de hoogte. Toen bekend werd dat Pieter Junior de nieuwe eigenaar was geworden, heeft men het deze wel kwalijk genomen. Wat dus niet terecht was.

De oude eigenaar Tuil heeft toen nog wel diverse zaken van boord gehaald, die normaal bij de verkoop van een schip zijn inbegrepen: meubilair en een deel van het keukengerei.

Pieter Senior als borg en "bank"

Bij de koop had Pieter Senior zich borg gesteld voor Pieter Junior. De acte, waarvan een kopie is opgenomen in het Scheepskadaster, zie bijlage D, vermeldt hierbij dat Pieter Senior borg was *"tot meerdere zekerheid voor de nakoming van alle voor laatstgenoemde (slaat op 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"*.

Praktisch hield de hulp van Pieter Senior in, dat hij Pieter Junior een lening verstrekte om de koopsom bij elkaar te brengen en ervan af zag zekerstelling te vragen.

Als Pieter zijn kinderen geld voorschoot bij het kopen van een schip berekende hij de rente die de bank op spaartegoeden vergoedde. Dat was een zeer gunstige regeling omdat de banken voor een hypotheek een hogere rente rekenden.

Pieter Senior als voorzichtig investeerder

De "Dolfijn" had voor zee een laadvermogen van 170 ton. De "Markab" die in 1929 werd gekocht en de "Constant" die in 1932 van stapel liep waren al groter geweest: respectievelijk 220 en 240 ton.

De bruto inhoud van de "Dolfijn" was 139 registerton. De trend was dat kustvaarders groter werden. Aanvankelijk was het voor schepen tot 200 bruto registerton toegestaan om met een kustvaarders bemanning te varen. De "Constant", uit 1932, was 199 bruto registerton.

Maar het was toen, in 1932, al praktijk dat schepen over die grens heen gingen en dispensatie werd gevraagd om met een kustvaardersbemanning te mogen varen. Bijvoorbeeld de "Prima", gebouwd in 1931, waarop broer Henk (van de "Constant") na de Tweede wereldoorlog kort als zetkapitein voer, was al 500 bruto registerton. Het laadvermogen van de "Prima" was 450 ton. In 1935 of 1936 werd de grens voor kustvaarders officieel ook 500 bruto registerton.

Pieter Sr was er wel op gewezen dat de "Dolfijn" aan de kleine kant was in vergelijking met de praktijk van 1937, maar hij heeft de koop toch doorgezet. Waarschijnlijk is voor Pieter doorslaggevend geweest welk bedrag hij kon vrij maken zonder hulp van een

bank. Eerder had Pieter Sr ook de "Azolla" en de motorinbouw in de "Azolla" betaald zonder geld te lenen of hypotheek te nemen.

Aan de trend van steeds groter deed Pieter Sr ook niet mee. De "Azolla" was met 230 ton laadvermogen flink wat kleiner geweest dan het schip daarvoor de "Progres", die 324 ton kon laden. Hij koos voor een schip dat hem als schip aansprak. Hij was voor de veiling de "Dolfijn" gaan zien en had het een aantrekkelijk schip gevonden.

Dat de "Dolfijn" een aantrekkelijk schip was, komt op onderstaande afbeelding goed uit. Het is een foto van het schilderij dat thuis in de Heinsiusstraat nummer 19 hangt. Een schilder in Antwerpen maakte dit schilderij op basis van een schets.



De "Dolfijn" voor de verlenging en verbouwing, geschilderd in Antwerpen

Gegevens, uitrusting

Scheepsgegevens “Dolfijn” direct na de bouw

LXBXH:	30,30 X 5,40 x 2,19 meter
Inhoud:	139 bruto registerton, 70 netto
Laadvermogen:	170 ton
Motor:	Deutz dieselmotor, 3 cilindres, 75/90 pk
Bouw:	Noord-Ned. Scheepswerven, Groningen, 1928
Roepnaam:	PDRJ
Beschreven:	Scheepskadaster in Groningen, onder “974 Z Gron”

De omschrijving in het kadaster luidde:

een stalen motorvrachtschip hebbende één dek, één mast, één ruim, verhoogd achterdek met kajuiten, vooronder volkslogies voortgedreven door een 75/90 P.K. Deutz Dieselmotor met 3 cilindres, bestemd voor zeeschip.

De motor zou overigens spoedig worden vervangen, zie hierna.

Uitrusting toen het schip in 1937 geveild werd

Uit de beslaglegging is bekend welke uitrusting het schip toen had:

Het schip voert een sloep en is getuigd met één mast en een groot- en een fokkezeil, terwijl zich verder aan boord bevinden: twee reserve schroeven, twee ankers en twee kettingen, een loopplank, twee haakstokken en een losdirk² en twee kompassen, een logklok met lijn en schroef, vijf zwemvesten, verbandkist met inhoud en negen vlaggen.

Vaart in Friesland, breedte

De “Dolfijn” was praktisch even lang als de Markab, maar iets smaller. Daarmee hoefde de “Dolfijn” geen vergunning aan te vragen om op de Friese wateren te varen. Maar dat bleek in de praktijk geen winst.

De “Dolfijn” kon namelijk geen volledige lading meenemen omdat het schip dan te diep zou liggen. De Markab moest wel vergunning vragen, maar kon dan meer lading meenemen in Friesland dan de “Dolfijn” die speciaal op de Friese wateren was afgestemd.

Dat niet de volle lading aangenomen kon worden, was bij het nummeren op de beurs wel eens onhandig. Het werd soms niet goed gevonden als op een mindere lading genummerd werd dan het officiële laadvermogen van de “Dolfijn”.

“Volpower”

Het schip is gebouwd als “volpower”. Dat wil zeggen alleen de motor als middel voor voortstuwing.

Bij de bouw werd een 3 cilinder Deutz van 75/90 pk geplaatst. Omdat deze motor niet voldeed, werd deze binnen het eerste jaar vervangen door een compressorloze 2

² Boom of giek, in gebruik om het schip te lossen. Het ging om de boom voor de (centrale) mast, overigens erg kort omdat het voorste luikhoofd erg kort was. De giek of boom achter de mast zal wel gezien zijn als onderdeel van het grootzeil.



***“Ouwe Deutz” (32 jaar) en
jonge Piet (14 jaar)***

cilinder 4-takt Deutz VM van 100/120 pk. Deze manshoge motor, zie de foto hierna, heeft dienst gedaan tot de sloop van de “Dolfijn” in 1973.

De motor werd door de bemanning als een betrouwbare motor ervaren, maar er waren perioden dat één van de cilinders steeds uitviel. Meestal de achterste. Met de ene resterende “poot” liep het schip direct langzamer.

De oplossing was een touwtje aan de pen van de onwillige brandstofpomp. Door daar aan te trekken, kwam de stilgevallen cilinder weer op gang. Nina zat er wel bij met een boek, als het euvel zich steeds herhaalde.

In de haven, als de motor weer afgekoeld was, kon het probleem verholpen worden door de oliepomp schoon te maken.

Bij het doornemen van de journaals ontstond ook nog een indruk van de betrouwbaarheid. Over ruim 100 zeereizen bleek het ongeveer 1 op de 18 reizen voor te komen dat oponthoud tijdens de reis ontstond omdat iets aan de motor of koppeling gerepareerd moest worden. Het ging dan om enkele dagen, hoogstens 5. Meegerekend nog 2 keer een oponthoud tussen 2 reizen, wat mogelijk niet spoedeisend was, gaat het in totaal om 1 op 14 reizen.

De motor startte op luchtdruk. Toen na de oorlog de “Dolfijn” weer teruggevonden werd, bleken de luchtflessen leeg. Het kostte uren pompen, met een fietspomp, om die flessen weer op een druk van ruim 12 atmosfeer te krijgen. Daarna startte de motor overigens direct. De vaker daarbij toegepaste truc was om de luchtinlaat bij de motor los te schroeven en een vlam voor de luchtinlaat te houden. Door de warme lucht verdampte de ingespoten olie sneller.

Normaal was de snelheid $6\frac{3}{4}$ mijl per uur³, maar met wind op de kop, ging er zo een paar mijl vanaf.

Zeilvermogen

Er was ook een zeiltuig. Op de foto op het voorblad staat de fok erbij. In Denemarken werd de “Dolfijn” daarom beschouwd als zeilschip. De voordelen daarvan waren, dat de havenkosten lager waren en het schip niet loodsplichtig was.

Het zeil erbij had geen invloed op de snelheid. Het hielp wel om het schip in golfslag minder te laten slingeren. Al zeilend ontstond ook zijdelingse drift. Dat werd opgevangen door de koers enkele graden te corrigeren.

Bunkercapaciteit

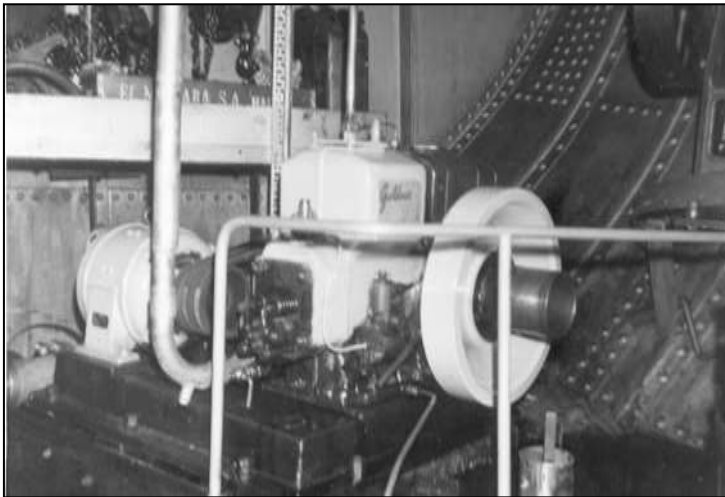
De bunkers waren te klein voor lange reizen vanuit Nederland en weer retour. In het buitenland werd olie bijgeladen, bijvoorbeeld in Kalmar of in het Kielerkanaal.

³ Ruim 12 km per uur.

Net na de oorlog kon niet altijd in het buitenland gebunkerd worden vanwege de schaarse deviezen. De "Dolfijn" nam dan vanuit Nederland olie in vaten mee, soms 20 tot 30. Die stonden boven op de roef.

Ook voor drinkwater was de capaciteit beperkt. Maar dat gaf in de praktijk geen echte problemen.

Lichtmotor



Als de hoofdmotor draaide dreef deze de dynamo aan om de accu's bij te vullen. De lichtmotor nam deze taak over als het schip stil lag.

De accu's waren zwaar genoeg om 's avonds de verlichting van het schip te kunnen verzorgen. Dan hoefde er dus geen motor te draaien.

Dekmotor

Op dek bij de mast was een motor voor de winch, in gebruik als de "Dolfijn" zelf laadde of loste.

In het najaar, als het koud was, viel het niet altijd mee om de motor aan de gang te krijgen. Wanneer bij het aanslingeren de zuiger van de motor terugveerde tegen de compressie, sloeg de slinger terug. Wat een pijnlijke pols opleverde.

Luiken

De oorspronkelijke luiken waren volgens het model van de binnenvaart: schaarstokken, merkels en dwarsscheepse luiken. De planken van een luik waren verbonden door stalen strippen. Er waren geen presennings⁴ aangebracht. Daarom waren de luiken niet waterdicht en was altijd nodig met dekkleden te varen. Bovendien waren de stalen strippen doorgeroest.

Vrij kort na de aanschaf zijn langsscheepse luiken aangebracht. Deze lagen op dwarsscheepse gebinten.

Klasse

De "Dolfijn" was geklasseerd voor "kleine kustvaart met uitbreiding", door Bureau Veritas. Op grond van deze goedkeuring mocht de "Dolfijn" in het volgende gebied varen:

- Oostzee en Botnische Golf;
- Noordzee tot aan de lijn Wick, in Schotland, en Bergen, in Noorwegen;

⁴ Stroken zeildoek over de naden tussen de verschillende planken waaruit een luik bestond.

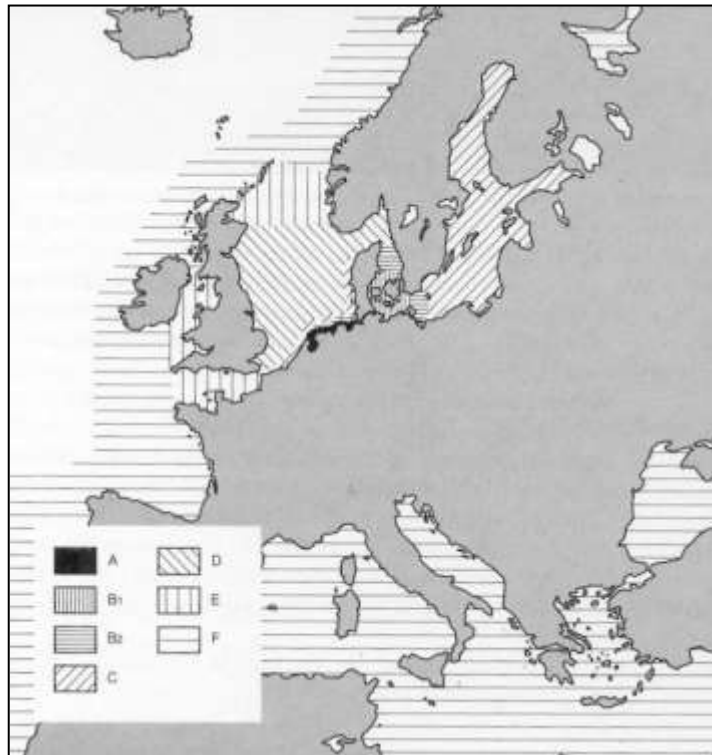
- Oost- en Zuidkust van Engeland;
- Oostkust van Ierland, mits bereikt vanuit het Kanaal.

NB(1)

Dit vaargebied komt overeen met de gearceerde gebieden A t/m E in de tekening hiernaast, die de Scheepvaart Inspectie in de jaren 30 hanteerde bij het uitgeven van het certificaat van deugdelijkheid voor kustvaartuigen.

NB(2)

Een schip mag alleen in het aangegeven gebied varen als ook de bemanning papieren heeft voor dit gebied. Het diploma van oom Piet met aanvullingsdiploma, van 2 september 1937, was algemeen geldig ("hele wereld") voor de Kleine Handelsvaart. Daaronder vielen in 1937 schepen van maximaal 500 bruto register ton.



Vaargebieden volgens Scheepvaart Inspectie, in de dertiger jaren. Bron: lit. 1, blad 36.

Thuishaven Wilsum en Dordrecht

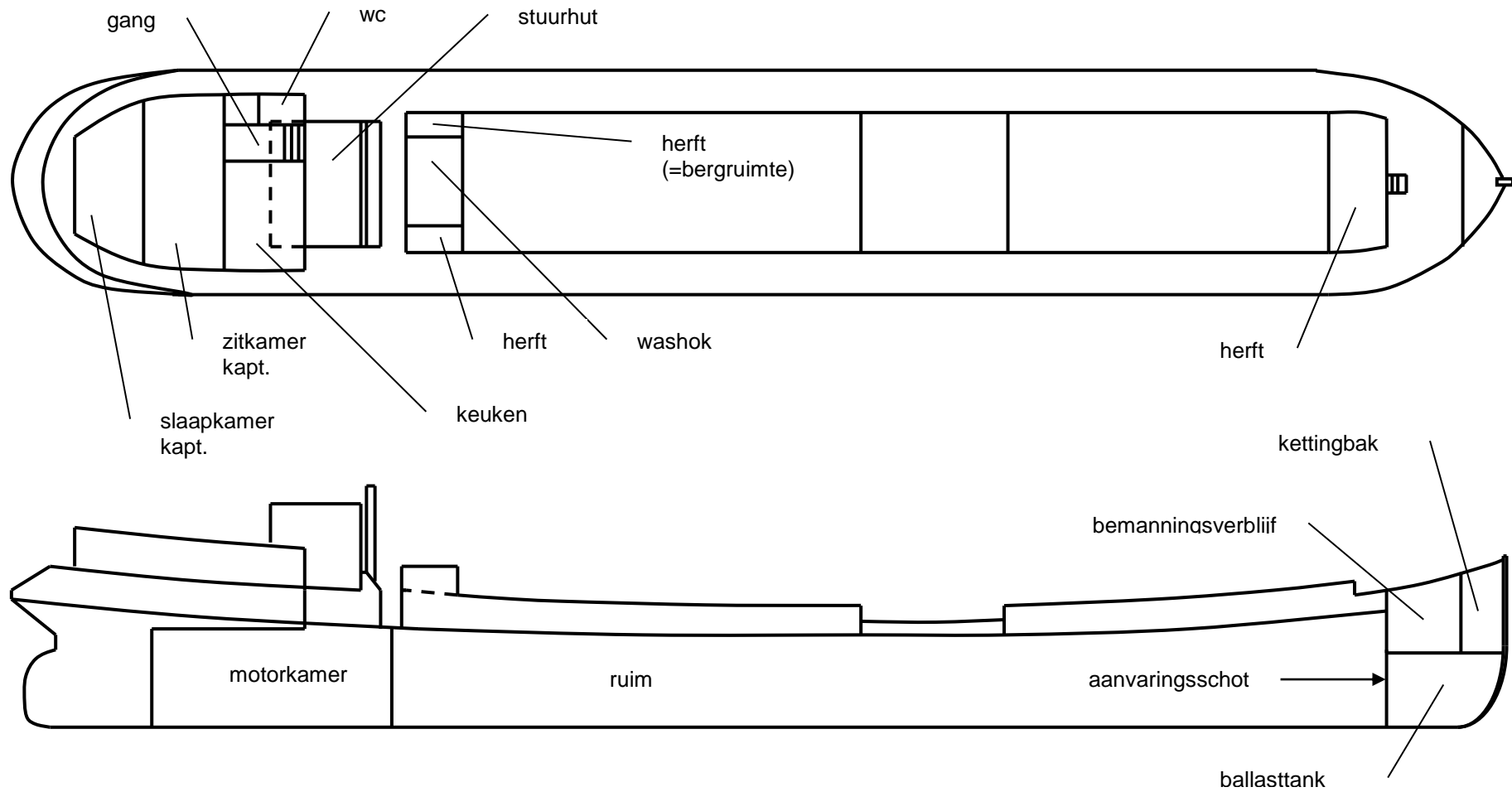
De thuishaven van de "Dolfijn" was aanvankelijk Wilsum. Daarmee sloot Pieter Jr aan bij de gewoonte van Pieter Sr en broer Henk om Wilsum als thuishaven te kiezen.

Een thuishaven onder de grote rivieren viel onder de Scheepvaart Inspectie in Rotterdam. Daar waren ze meer georiënteerd op grote schepen en streng. Pieter Sr kreeg daarom het advies om onder de Scheepvaart van Inspectie van Groningen te gaan vallen, die was soepeler en meer gericht op kustvaarders. Maar dan moest de thuishaven wel boven de grote rivieren liggen. Groningen zelf was Pieter Sr te Gronings.

In de krant viel een stukje op van de burgemeester van Wilsum, aan de Noordkant van IJssel tussen Kampen en Zwolle. Hij riep op om in Wilsum te komen wonen omdat het dorp te klein was en hij het dorp wilde laten groeien. Daar heeft Pieter Sr op geschreven en is toen met schip en gezin "op papier" naar Wilsum verhuisd. Door de inschrijving op het gemeentehuis liep ook de officiële correspondentie via het Wilsum. Zo bijvoorbeeld hoorde Pieter Jr via de burgemeester van Wilsum dat hij vrijgesteld was van militaire dienst omdat zijn oudere broer Henk in dienst geweest was.

De "Dolfijn" kreeg later als thuishaven Dordrecht en viel daarmee onder de regels voor de Kleine Handelsvaart van de Scheepvaart Inspectie in Rotterdam. De regels in Rotterdam bleken toen weer soepeler.

Algemeen plan, 1952, na de verlenging



Verlenging

Vergeleken met later gebouwde kustvaarders was de "Dolfijn" een klein schip. Daarom werd gedacht aan verlengen. Daarbij wordt een schip op de helling gezet en dwars middendoor gebrand. Het losse voorschip wordt op de helling naar voren getrokken en in de ontstane opening tussen voor- en achterschip wordt een nieuw stuk schip gebouwd. De foto hieronder toont het losgemaakte en vooruit geschoven voorschip.

In 1952 is het schip met 6 meter verlengd, te Puttershoek, op de Scheepswerf W.H. v/d Sluis en Zn. De aanvraag om het schip opnieuw te meten dateert van 23 april. Op die datum zal het werk dus (praktisch) gereed zijn geweest.



*Voorschip los van achterschip, om het schip te verlengen.
Puttershoek, 1952*

Door de verlenging nam de bruto-inhoud toe van 139,35 tot 166,77 registerton⁵, de netto-inhoud van 70,18 tot 107,72 registerton.

De verlenging is uitgevoerd ter plaatse van het voorste luikhoofd, omdat dit luikhoofd heel kort was, slechts 3 meter. Voor laden en lossen

was dat onhandig. Na de verlenging was het luikhoofd vergroot tot 8 meter.

Het bleek even duur om 6 meter te verlengen met behoud van de goedkeuring om op zee te varen of 7 meter te verlengen voor de binnenvaart. Voorwaarde voor behoud van goedkeuring voor zeevaart was dat alle bodemplaten vernieuwd zouden worden.

Dat leek echter een onnodig zware eis; zo slecht waren de platen niet. Bovendien werd de verlenging daardoor erg duur. Daarom is aanvankelijk gekozen voor 7 meter verlengen voor de binnenvaart. Toen daarbij al twee platen van 7 meter waren aangebracht, werd alsnog besloten om toch de klasse voor zeevaart te behouden en dus niet verder te gaan dan een verlenging van 6 meter. Het klassebureau zwakte uiteindelijk zijn eisen af. Van de bodemplaten behoeften er slechts 4 vervangen te worden.

⁵ 1 registerton is 2,83 M³

De grotere verlenging van 7 meter voor alleen binnenvaart is niet doorgezet, omdat de "Dolfijn" relatief hoog was voor binnenvaart. Dat legde beperkingen op bij de binnenvaart en zou de verkoopwaarde gedrukt hebben.

Na de verlenging schreef de Scheepvaart Inspectie een grotere vrijboordhoogte voor: 29 cm i.p.v. daarvoor 17 cm⁶. Daardoor ging op zee een deel van het effect van de verlenging verloren. Op zee werd het laadvermogen vergroot van 170 tot 200 ton; voor de binnenvaart was het nieuwe laadvermogen 250 ton.

Bij een zware lading, zoals ijzer, ligt een schip al op maximale laaddiepte als het ruim nog niet vol is; bij lichte lading, zoals aardappelen of uien, kan zelfs nodig zijn lading aan dek te stuwen omdat niet alles in het ruim past.

Door de verlenging van de "Dolfijn" was meer ruimte onder luiken beschikbaar. Bij een lading aardappels hoefde geen deklast meer gezet te worden; bij uien nog wel. Soms werd gedeeltelijk aardappels geladen en gedeeltelijk uien. Dan was er weer wel deklast.

⁶ Anders gezegd: het schip mocht 12 cm minder diep laden.

Verbouwing, eerste deel

Omstreeks 1955 is het voorste deel van de roef verbouwd.

- De roef werd naar voren doorgetrokken tot de voorkant van het washok dat op dek voor de stuurhut stond.
- Het voorste deel van de roef werd verbreed tot aan de zijkant van het schip. De gangboorden op die plaats aan stuur- en bakboord vervielen.
- De stuurhut, die eerst op dek stond, kwam nu boven op de roef.

Aanleiding tot deze verbouwing was het doorroesten van de roef. Met Bureau Veritas was afgesproken dat de verbouwing in 2 stappen mocht worden uitgevoerd. In het achterste deel van de roef was de roestschade geringer; dat gedeelte mocht later aangepakt worden.

Die roest was het gevolg van de stranding vóór de aankoop in 1937. De roef had daarbij vol met zout water gestaan. Het was niet gelukt om het zout achter de betimmering voldoende weg te spoelen.



Puttershoek, 1955. Foto C. Volker

Foto van opzij gezien. Bron: lit. 2, blad 69.



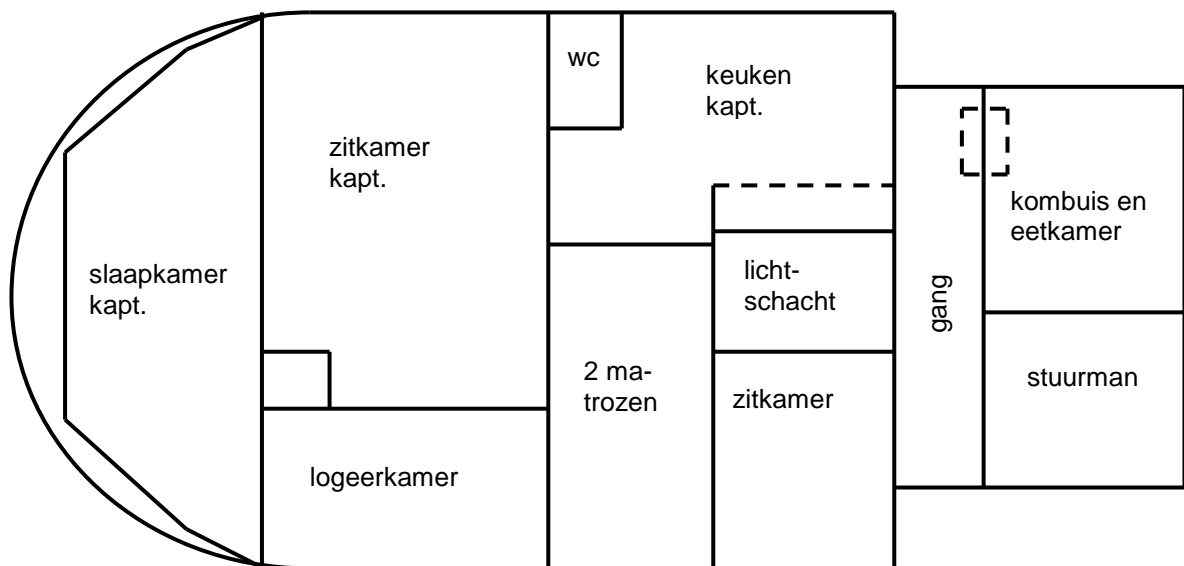
In de tekening op voorgaand blad staat de oude indeling van de roef; in de tekening op het volgende blad de nieuwe indeling na het tweede deel van de verbouwing.

Verbouwing, tweede deel

Het tweede deel van de verbouwing vond plaats in 1964 bij de werf De Merwede te Hardinxveld.

Omdat verbouwd werd, moest tegelijk ook aan het nieuwe voorschrift voldaan worden dat de bemanning niet meer in het vooronder mocht wonen vóór het aanvaringsschot. Nu ook de gangpaden bij de accommodatie getrokken werden ontstond achter ook meer ruimte. Zie de tekening hieronder.

De foto's geven aan hoe ruimte gemaakt werd voor de nieuwe opbouw en hoe de nieuwe ruimte er van binnen uit zag.





Het werd een rommelige verbouwing. Het nieuwe achterdeel van de roef werd aan de wal als complete sectie voorbereid. Aan boord bleek dat geheel slecht te passen. De betimmering werd uitgevoerd in spaanplaat. In plaats van de gebruikelijke afwerking van een betimmering met vernis is toen maar gekozen voor behang.

De verzuchting van oom Piet bij de tewaterlating vat het goed samen: "ik hoop dat bij de tewaterlating alles d'r af valt, dan kan ik het op een andere werf nog eens over laten doen".

De verbouwing liep ook uit. Omstreeks maart zal begonnen zijn, in juni was het karwei gereed. Zo ging veel vaartijd verloren.

Aan de foto hiernaast valt alle moeite niet meer af te lezen. Bron: lit. 2, blad 69.



Een blik in het nieuwe binnenste: heel duidelijk vol in bedrijf.



Hut van de stuurman. De patrijspoot geeft uitzicht naar voren.

Deklast

Oorspronkelijk mocht 170 cm deklast gezet worden.

Het certificaat voor de houtvaart van 28 mei 1964 schreef een maximale deklasthoogte voor van 145 cm.

Na 1964 werd ook nog wel 170 cm geladen, maar door voorzichtig varen werd vermeden dat dit problemen gaf. Als onderweg toch hout overboord gezet moest worden, werd dit als kosten voor het schip gezien en bij afleveren van de lading door oom Piet aan de ontvanger vergoed.

Stuurwerk

Bij de tweede verbouwing is het stuurwerk vervangen door een hydraulische stuurmachine. In de kleine ruimte die beschikbaar was bleek een machine te passen die normaal voor de binnenvaart werd gebruikt. Bureau Veritas keurde de machine goed.

Binnenschip en sanering

Toen het schip definitief in de binnenvaart zou gaan varen zijn mast, hijsgerij en mastdek verwijderd. In de binnenvaart hoeft een schip niet zelf te kunnen laden en lossen.

Omdat zo het schip zelf lichter werd, kon meer lading meegenomen worden. Ook verdween het ongemak om lading onder het mastdek te stuwen. Het hele ruim was nu rechtstreeks van bovenaf bereikbaar.

In deze uitmonstering is overigens nog wel enige tijd vanuit Hamburg in het gebied van de Oostzee gevaren. Een bevrachter in Hamburg zorgde voor lading.

In 1973 is de "Dolfijn" gesaneerd. Bij sanering wordt een schip definitief uit de vaart genomen en gesloopt. De overheid heeft de regeling gemaakt om het teveel aan scheepsruimte te verminderen. Er zijn verschillende saneringsregelingen geweest. De regeling waar oom Piet van gebruik kon maken kwam neer op:

- Een bedrag per pk;
- Een bedrag per ton laadvermogen;
- Een maandelijkse uitkering tot de leeftijd van 65 jaar;
- Een kleinere, maar wel waardevolle, maandelijkse aanvulling op de AOW.

Hierbij kwam nog het bedrag dat de sloper voor het schip gaf. De "Dolfijn" is verkocht aan scheepssloperij "De koophandel" te Nieuw Lekkerkerk. Er is een video film van de laatste reis van het schip naar de sloper.

Voor die laatste reis heeft oom Piet nog hout uit het schip gehaald en diverse onderdelen die verkocht konden worden. Het hout kon natuurlijk nog weer een nieuwe toepassing vinden. Restjes hout gebruiken in nieuw timmerwerk, mag in de familie de Leeuw van Weenen wel een erfelijke neiging genoemd worden.

Een deel van het hout is later naar broer Henk gegaan. Neef Piet, zoon van Henk, kreeg er een tuinhekje van.

Afspraak was, dat de sloper nog de stuurhut en de stuurinstallatie zou teruggeven, die waren niet aan hem verkocht. Maar deze afspraak kwam de sloper niet na.

De stuurhut was gemaakt van teakhout. Daarom had oom Piet deze graag teruggezien. De stuurinstallatie zou terug gaan naar de leverancier die er al een nieuwe gegadigde voor bleek te hebben.

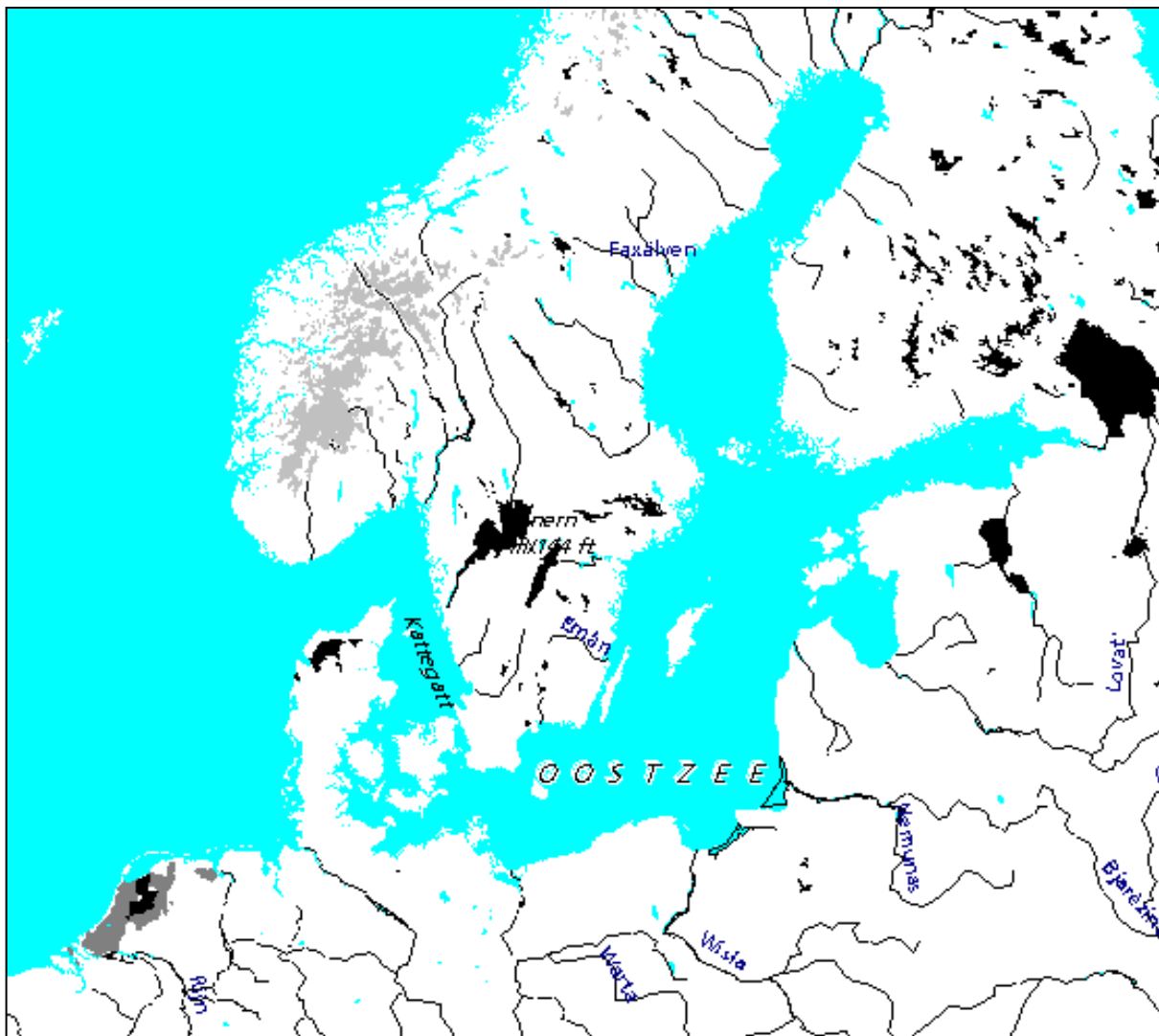
HOOFDSTUK 2: VAARGEBIED EN NAVIGATIE

Algemeen

Vaargebied van ms Dolfijn

Onderstaande kaart geeft aan in welk gebied de "Dolfijn" voer:

- Oostzee met Finse Golf, Botnische Golf, Golf van Riga;
- Grote en Kleine Belt en de Sont bij Denemarken;
- Kattegat en Noordzee;
- Oversteek naar Engeland kwam ook voor, maar niet systematisch;
- In Nederland, België en Duitsland werd ook binnenlands gevaren.



Algemene opmerkingen over de Oostzee

Overgenomen uit: *Zeemansgidsen voor de kleine vaart, Deel II, De Oostzee*, Amsterdam, 1919.

Stroomen

In de *Oostzee* loopt de stroom naar het *Kattegat* en van daar naar de *Noordzee*. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de groote hoeveelheden water, die de groote rivieren die in talrijke stroomen in het Noordelijk deel van de *Bothnische Golf* in zee vallen, hier naartoe afvoeren, terwijl ook de uitgestrekte meren, in *Zweden* en *Finland* hun water hier loozen. Natuurlijk is de stroom na het smelten van het ijs of de sneeuw op het vasteland sterker.

In het water is veel zand en modder, welke ten slotte op verschillende plaatsen zinken en dan banken vormen, die voor het bevaren zeer gevaarlijk kunnen liggen.

In de omgeving van de *Aland*-eilanden vindt men den sterksten stroom, in het bijzonder bij het begin van den zomer, na de lente-regens. Bij *Gotland* wordt de stroom in twee deelen gesplitst en het grootste gedeelte van het water, komende uit de *Bothnische* en *Finsche Golf*, gaat tusschen dit eiland en de kust van *Koerland* door, waarna deze stroom zich vereenigt met dien ten Westen van het eiland en zij dan gezamenlijk vloeien naar *Bornholm* en vandaar verder naar de *Sond* en de belde *Belten*. Terwijl deze stroomen Z.waarts vloeien, bezinken langzamerhand de vaste bestanddeelen die er in dreven en men kan aannemen, dat de groote banken die men kan aanloeden n.l. het *Hobugrif*, de *Middelbank* en de *Stolpbank* hoofdzakelijk hieraan hun ontstaan te danken hebben.

Het bovenstaande heeft betrekking op de algemeene stroom- richting, die zooals gezegd hoofdzakelijk naar het Zuiden en Zuidwesten gericht is. Maar daar de *Oostzee* aan alle zijden is afgesloten en er verscheidene eilanden van tamelijke uitgestrektheid voorkomen die deze stroomrichting veranderen en ook het weer grooten invloed heeft op de oppervlaktestromen, kunnen geen algemeene regels gegeven worden. Men moet evenwel steeds op zijn hoede zijn. De richting, de kracht en de duur van de doorstaande winden, en het jaargetijde doen alle hun invloed gelden om richting en snelheid sterk te wijzigen, en gezagvoerders van schepen die bestemd zijn naar de *Finsche Golf* moeten vooral hun aandacht hieraan wijden, omdat voornamelijk in dit deel de meeste afwijkingen voorkomen. Bovendien zij hier vermeld, dat er met mooi weer gewoonlijk bijna geen stroom is, terwijl wanneer harde winden. doorstaan, deze een stroom met een snelheid van 1 à 1,5 mijl veroorzaken.

Watergetijden

In de *Oostzee* loopt geen getij; het water rijst of daalt boven of beneden het gewone peil, hoofdzakelijk tengevolge van weersinvloeden. Over het algemeen veroorzaken W.lijke en Z.lijke winden, omdat ze den naar buiten trekkenden stroom van het water tegenhouden, een hooger peil. O.lijke en N.lijke winden doen het tegendeel.

De afwijking (vermindering of vermeerdering) van den waterstand kan door het. minder of meer water aanvoeren der rivieren, het opstuwen van water door winden, den invloed van luchtdrukverschil in de ruimte van de *Oostzee* 3 voet bedragen. Deze afwijking kan in het binnendeel van baaien 5 voet bedragen, en op sommige kustdeelen wel 6 voet. Het komt in den herfst vaak voor, dat het waterpeil eenige weken 3 voet hoger dan normaal is.

Weerstoestanden

In de *Oostzee* is het weer zeer ongestadig en de tijden dat men de *Oostzee* bevaren kan kunnen niet juist worden aangegeven. Het komt soms voor, dat schepen het geheele jaar de zee bevaren, en ook dat na de maand October de scheepvaart al gestremd is. Over het algemeen kan men aannemen, dat het Z.Iijk deel van de *Oostzee* bevaarbaar is van April tot December.

Mistig weer komt het meest voor gedurende de maanden Mei, Juni en October.

Bepaalde vaargebieden en vaarroutes

Noordzee

Waar mogelijk werd gekozen voor een route door rustig vaarwater, voor en kort na de Tweede Wereldoorlog vooral ook om rekening te houden met de zeezieken aan boord.

Voor reizen van Nederland naar de Oostzee was niet mogelijk om het eerste deel via Friesland (en Groningen) te varen. Voor Friesland stak de "Dolfijn" stak dan te diep. Daarom liep de route via Terschelling en de Brandaris over de Noordzee.

De Noordzee was voor de zeezieken meestal een onbarmhartig begin. Bij afluende wind was er bescherming door dicht onder de kust te varen, bij wind uit zee werd het een beweeglijke reis. Bij windkracht 6 of 7 werd gewacht op rustiger weer.



Brandaris, op Terschelling



Bij Terschelling. Foto waarschijnlijk donker door tegenlicht

Kieler kanaal

Na de woelige Noordzee was de reis door het Kielerkanaal een verademing. De vaartijd bedroeg 8 tot 9 uur. Als geen loods aan boord was, moest wel 's nachts worden afgemeerd.

Direct na de oorlog waren alle schepen loodsplichtig bij de Elbe. Bij Lichtschip Elbe I kwam dan de loods aan boord. In Brunsbüttel kwam de loods voor het kanaal aan boord, die dan meevoer tot Holtenau, aan de Oostzeekant van het kanaal.

Voor kleinere schepen was vrijstelling mogelijk, na afleggen van een examen. Oom Piet had op een bepaald moment zo'n Freifahrchein. Schepen met vrijstelling moesten echter wel de grotere schepen voorrang geven en daarvoor op bepaalde plaatsen vast maken.

Omdat op een reis de stuurman capabel was, gebruikte oom Piet de kanaalreis om de roef te lakken. Hij heeft de stuurman er wel op gewezen om naar de signalen uit te zien.



Vuurtoeren Kielerkanaal, ingang vanaf de Noordzee, 1961. Foto Rinus Korporaal.

In Holtenau bleek echter dat de stuurman 2 maal een signaal om te stoppen en vast te maken genegeerd had. De havenmeester ontving oom Piet met de woorden dat hij wel verkeerd bezig was geweest. Hoe zo, verkeerd? Ik heb de roef gelakt. Dat was goed werk.

Toen bleek dat de vrijstelling een persoonlijke vrijstelling was; de stuurman beschikte er niet over. Daarom had oom Piet moeten sturen of in ieder geval toezicht moeten houden. Gevolg was dat de Freifahrchein werd ingetrokken.

Voordeel van de loodsplicht was dat 's nachts kon worden doorgevaren. Maar bevrachter Kampman had al snel uitgerekend dat dat niet opwoog tegen

de hogere kosten van het loodsen. Daarom heeft oom Piet toen weer een



In het Kielerkanaal, tussen 1955 en 1964. Foto van "brood"-fotograaf die later op de sluis zijn werk kwam aanbieden.

Freifahrchein aangevraagd.

IJs, winterseizoen

's Winters vroom de Botnische golf dicht, Stockholm was dan nog net bereikbaar. Ook de Sont bij Kalmar (Zweden) vroom dicht, dan moest buiten Öland om gevaren worden.

IJs was er ook aan de Zuidkant van de Baltische zee: Noord-Duitsland en Polen. Bij Denemarken bleef de Grote Belt het langst open.

Vanwege het ijs werd 's winters in de binnenvaart gevaren. Eenmaal is geprobeerd 's winters uit te wijken naar de Engelse kust.

Engeland, in wintertijd

De bevrachter van oom Piet, Kampman, beval aan om 's winters eens de vaart op Engeland te proberen. Om een aantal redenen pakte dat niet goed uit:

- Pas na 3 maanden varen op Engelse havens werd je "home trader" en kreeg je vrijstelling van loodsplicht. Maar zolang duurde de winter niet en het volgende seizoen moest je weer opnieuw de volle 3 maanden opbouwen. Die loodsplicht was een extra kostenpost.
- Het lukte meestal niet om retourlading uit Engeland te krijgen, dan moest de "Dolfijn" weer leeg terug naar Nederland om bijvoorbeeld aardappelen of uien te laden voor Londen.
- De motor van de "Dolfijn" was voor dit werk te licht. De Engelse havens zijn getijde havens. Je moet voor laag water binnen zijn. Dat betekende dat je extra vaart moest kunnen maken als dat zo uitkwam. De "Dolfijn" had daarvoor niet genoeg motorvermogen. Gevolg was dat verschillende malen een heel tijt gewacht moest worden op een volgend hoog water.
Bij wind en stroom tegen lukte het soms helemaal niet meer om vooruit te komen. De "Dolfijn" ging dan voor anker. Het is wel gebeurd met een loods aan boord die dan even ging slapen. Dat bracht wel extra loodskosten met zich mee en ergernis bij de loods.
- Loodsplichtige schepen waren bij de Thames aangewezen op een bepaalde toegang (1 van de 4). De loods kwam aan boord bij het lichtschip Sunk. Soms moest de "Dolfijn" daarvoor omvaren.
- Overigens lag bij hoog water de "Dolfijn" weer te hoog voor de bruggen van de Thames. Daarvoor moest het water eerst weer wat gezakt zijn.

Er moest geld bij voor de Engelse reizen. Dat experiment is daarom niet herhaald.

Oom Piet kende de Engelse kusten overigens al van vroeger. In 1933 was hij aangemonsterd op de "Constant" die aan de Engelse zuidkust china clay laadde te Fowey. Hij stuurde daarvandaan de volgende kaart:

*Aan Mejuff: E Korporaal
Merwedensingel 38
Papendrecht
(Holland)*

Fowey, 28-5-'33

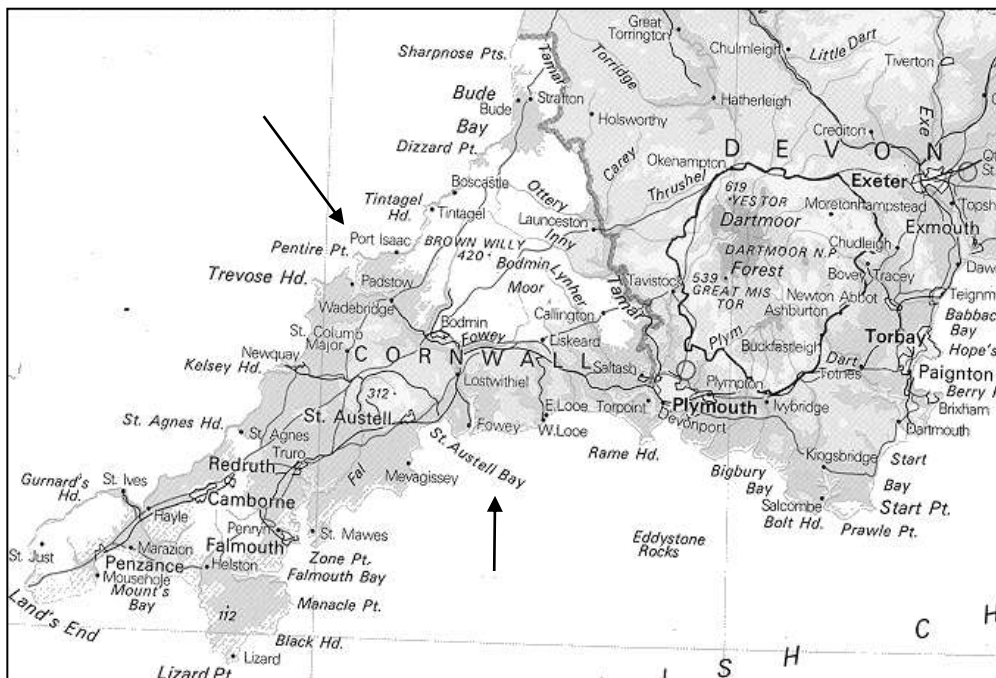
L. "L".

Beginnen morgen vm 7 u te laden. Gaan dan met de avond naar zee, als alles dan goed van stapel loopt zijn we Woensdagavond te Terneuzen. ik denk wel dat we daar de pinksteren over liggen. Weest allen hartelijk gegroet van ons. tot kijk. Je P.



Port Isaac, Zuid-Engeland, Cornwall, met de "Constant", 1933

Port Isaac ligt vlak bij Wadebridge waar de "Constant" had gelost. Zie het kaartje hieronder.



Port Isaac ligt aan de Noord-Oostkust van Cornwall, Fowey aan de Zuidkust. Zie de pijlen.



Kalmar Sund

Kalmarsund

Heel vaak werd via de Kalmarsund gevaren, tussen het eiland Öland en de Zweedse kust door. Een enkele keer buitenom Öland. Het eiland Öland is 100 km lang. De "Dolfijn" had voor Kalmarsund zo'n 10 tot 14 uur nodig. Vanaf het Kielerkanaal was ongeveer 38 uur vaartijd nodig om de ingang van de Kalmar Sund te bereiken. De vaarroute werd 's nachts aangegeven door sectorlichten, zie blad 40, verderop in het verhaal. Zodra een gepasseerd licht uit zicht was, was er vooruit weer een volgend sectorlicht. Zo waren er complete "lichtenlijnen" voor een vaarroute.

Stockholmer scharen

Voorbij de Kalmarsund, richting Stockholm, was het heel goed mogelijk om binnendoor te varen tussen de scharen door. Die route was duidelijk aangegeven en kon ook 's nachts gevaren worden, met behulp van een lichtenlijn. Voor de "Dolfijn" was er zo rustig vaarwater.



Stockholmer Scharen

Trolhättankanaal en sluizen

Het Trolhättankanaal in Zweden verbindt de Vänerzsee, de grootste binnensee van Zweden, met het Kattegat. De "Markab" kwam er in 1929, de 'Constant' in 1934. Onderstaande foto's zijn van een reis van de 'Dolfijn' in 1968.



Trolhättan kanaal, 1968

Citaat uit een beschrijving van die reis: "Het Trolhättan kanaal is het mooiste kanaal van Zweden. Het kanaal, aan beide zijden door bossen omgeven, gaat op een gegeven moment dwars door ontzaglijk hoge bergen. Door Hollandse ingenieurs is er een opening gemaakt met vier enorme grote sluizen. Er bestaat een watersverschil van 90 meter."

In één sluis waren er 3 kolken achter elkaar. In deze sluis in twee richtingen tegelijk geschut. Wanneer de middenkolk openging en de schepen de kolk uitvoeren, kwamen tegelijk de schepen in tegenovergestelde richting de kolk weer binnen.



Sluizen Trohättan kanaal, 1968

Finland

Zweden, Noorwegen en Denemarken gingen op een bepaald moment de eigen schepen voorrang geven bij de vracht. Daarom week de "Dolfijn" uit naar de vaart op Finland.

Lading naar Finland toe was moeilijk te krijgen. De reis erheen werd dus meestal met een leeg schip gevaren⁷. Met wind van voren was met een leeg schip niet veel te beginnen. Bij windkracht 5 à 6 werd geen voortgang meer gemaakt. Dan moest beter weer afgewacht worden. Na de verlenging kwam het wel voor dat bij leeg schip de schroef boven water kwam als het schip voorover in een golf dook.

België

Kenmerkend voor de kustvaart is het vervoer van "huis tot huis", ook het binnenland in. dus naar een laad- of laadplaats. In België was beperkte doorvaarthoogte dan wel eens een probleem.

De oorspronkelijke stuurhut kon niet "klappen". De dakplanken werden wel eens losgeschroefd en verwijderd om het schip een beetje lager te maken. Maar dat was bepaald niet even een routineklusje. Waterballast onder de vloer in de machinekamer

⁷ Als het schip leeg voer, werd de ballasttank in het voorschip volgepompt. Anders lag de kop van het schip te hoog op het water.

en in de sloep, hielp ook. Soms kon er gebruik van gemaakt worden dat voorbij een sluis het water in een kanaal even iets zakt als schepen geschut worden. Maar dan moest je wel snel van de gelegenheid gebruik maken om de belemmerende brug te passeren.

Na de verbouwing, waarbij de stuurhut boven op het washok geplaatst werd, was het dak demontabel gemaakt en kon het bovengedeelte van de zijwanden met de ramen omlaag geklapt worden. Zie de scharnieren op de foto op blad 53.

Overzicht bezochte landen

Sterk punt van de kustvaart was, dat lading heel diep landinwaarts gehaald of gebracht kon worden. Het was vervoer "van huis tot huis". De lading hoefde dan niet in zeehavens overgeslagen te worden. Om deze reden was de "Dolfijn" bijvoorbeeld ook in het Roergebied te vinden.

Overigens kwam het wel regelmatig voor dat lading overgenomen werd uit een zeeschip, bijvoorbeeld in Amsterdam, Rotterdam of Hamburg.

Om na te gaan of het vaargebied veranderde in de loop der tijd, zijn de perioden die uit bewaard belevens journaals bekend zijn naast elkaar gezet. Dat leverde onderstaande tabellen op, in aantal bezoeken per periode en in procenten per periode. Van enkele van de bezochte havens was niet meer te vinden in welk land ze liggen.

Bezoek aan landen, in aantal keren per periode

Bezochte landen	1937 t/m 1938	1946 t/m 1948	1949 t/m 1950	1951 t/m 1954	1962 t/m 1966	1967 t/m 1969	Alle perioden
Denemarken	26	40	32	13	14	33	158
Nederland	24	19	14	42	25	17	141
Zweden	10	26	8	33	22	19	118
Duitsland	32	6	11	11		39	99
Finland		8	5		10	1	24
België	2	3	4	2	6	1	18
Noorwegen		2	4			6	12
Polen	4		2	2	1		9
Engeland					2	3	5
Litouwen	1						1
Rusland	1						1
(land onbekend)	1				1	5	7
Totaal per periode	101	104	80	103	81	124	593

Uit deze tabel blijkt het volgende:

- Over alle perioden bij elkaar is Denemarken het vaakst bezocht.
- Van de buitenlandse landen is Zweden goede tweede.
- De landen Litouwen en Rusland komen na de oorlog niet meer voor. Dat zal met het ijzeren gordijn te maken hebben. Duitsland wordt direct na de oorlog veel minder bezocht.
- Nieuwe landen na de oorlog zijn Noorwegen en Finland.

Bezoek aan landen, in procenten binnen de perioden

	1937 t/m 1938	1946 t/m 1948	1949 t/m 1950	1951 t/m 1954	1962 t/m 1966	1967 t/m 1969	Alle perioden
Denemarken	26	38	40	13	17	27	27
Nederland	24	18	18	41	31	14	24
Zweden	10	25	10	32	27	15	20
Duitsland	32	6	14	11	0	31	17
Finland		8	6		12	1	4
België	2	3	5	2	7	1	3
Noorwegen		2	5			5	2
Polen	4		3	2	1		2
Engeland					2	2	1
Litouwen	1						
Rusland	1						
(land onbekend)	1				1	4	1
Totaal per periode	100	100	100	100	100	100	100

- In de percentages wordt zichtbaar dat het aandeel van Nederland in de periode 1951 t/m 1954 toeneemt tot 41%. Dat betekent dat na bijna iedere buitenlandse haven de "Dolfijn" weer terug komt met een lading naar Nederland.
- In de periode 1967 t/m 1969 neemt het aandeel van Denemarken en Duitsland weer sterk toe. Veel reizen lopen dan tussen Deense en Duitse havens zonder dat tussentijds Nederland wordt aangedaan.

Op volgend blad een overzicht waarin alle aantekeningen zijn samengevat over reizen die gemaakt zijn. De perioden sluiten niet aaneen.

Overzicht zeevaart/binnenvaart, voor zover gegevens bekend zijn

<i>Periode</i>	<i>Wat globaal bekend is</i>
1937-1939	<ul style="list-style-type: none"> • zeevaart van augustus 1937 tot augustus 1939
1939-1942	<ul style="list-style-type: none"> • binnenvaart van december 1939 tot april 1942
1942-1946	<ul style="list-style-type: none"> • “Dolfijn” in beslag genomen door de bezetter, van ca april 1942 tot begin 1946; eerste deel 1946 repareren oorlogsschade.
1946-1947	<ul style="list-style-type: none"> • zeevaart van augustus 1946 tot december 1947
1948	<ul style="list-style-type: none"> • zeevaart van april tot december
1949	<ul style="list-style-type: none"> • zeevaart van maart tot december
1950, 1951	<ul style="list-style-type: none"> • zeevaart van november 1950 tot april 1951
1952	<ul style="list-style-type: none"> • onder meer: verlenging in voorjaar
1953	<ul style="list-style-type: none"> • zeevaart van april tot jan. 1954
1954	<ul style="list-style-type: none"> • binnenvaart van januari t/m april • zeevaart van mei tot november
1955 (omstreeks)	<ul style="list-style-type: none"> • Onder meer: eerste deel verbouwing roef
1959	<ul style="list-style-type: none"> • Onder meer: september, volgens kaart uit Rauma, Finland: <i>We hebben te Helsinki bomen gelost van Hamburg en nu laden we, in Rauma, hout voor Tilburg, daar kunnen we einde deze maand zijn.</i>
1961	<ul style="list-style-type: none"> • Januari: Reis met stukgoed van Rotterdam naar Odense (Denemarken) • Zomer: Reizen naar Göteborg, Helsinki en Stockholm
1962	<ul style="list-style-type: none"> • zeevaart in 2^e halfjaar: Denemarken, Zweden, Finland
1963	<ul style="list-style-type: none"> • zeevaart 2^e halfjaar
1964	<ul style="list-style-type: none"> • maart/juni: tweede deel verbouwing roef. • zeevaart van juni t/m december
1965	<ul style="list-style-type: none"> • jan-maart, juli: binnenvaart, rest zeevaart
1966	<ul style="list-style-type: none"> • zeevaart in ieder geval in 2^e halfjaar; aangedaan werden toen Engeland, Duitsland, Finland, Denemarken.
1967	<ul style="list-style-type: none"> • zeevaart maart tot december
1968	<ul style="list-style-type: none"> • zeevaart in 2^e halfjaar, veel reizen vanuit Hamburg. Onder meer aangedaan: Denemarken, Zweden.
1969	<ul style="list-style-type: none"> • zeevaart van april tot september • binnenvaart, in ieder geval in september
1971 tot 1972	<ul style="list-style-type: none"> • Alleen binnenvaart

Navigeren, veilig van A naar B

Het journaal

Als voorbeeld hieronder de journaalbeschrijving van de eerste reis in 1937. Onder meer valt in het journaal het volgende te lezen:

- gevaren route;
- gestuurde koers;
- hoe laat welke punten gepasseerd worden;
- stand van de log, als de door het water afgelegde afstand;
- weersomstandigheden.

Het journaal is ook naslagwerk voor het geval er achteraf schade aan de lading zou blijken. Daarom wordt nauwgezet verslag gedaan over de situatie:

- "Schip dicht";
- "Het schip was volkomen in orde alle koopmansgoederen te vervoeren".

Het journaal

DATUM EN PLAATS	GEBEURTENISSEN, OPMERKINGEN, ENZ.
21 aug. 1937 Hoogkerk	Werd het schip bevracht om te Nw Schans een lading kippengrit in te nemen en te vervoeren naar IJstad en Ahus.
22 Aug. Hoogkerk	Rustdag
23 " "	Vertrokken 5 u en meerden het schip te 14 ³⁰ u te Delfzijl in buitenhaven vast om tij af te wachten. Schip dicht.
24 Aug. Delfzijl	Vertrokken 10 ³⁰ u en meerden het schip te 13 u op de laadplaats vast. Het schip was toen volkomen in orde alle koopmansgoederen te vervoeren.
25 " Nw Schans	Begonnen 6 u met laden en waren 18 u geheel beladen. Schip dicht.
26 " "	Maakten alles zeeklaar en voeren met tij naar Delfzijl waar we het schip 16 u in de buitenhaven vastmaakten.
27 " Delfzijl	Scheepspapieren aan boord gehaald, gemonsterd en uitgeklaard. 16 u kwam de loods aan boord en vertrokken. Waren 20 ³⁰ buiten de Eems. Wind N.E. topskoelte, goed zicht. Stuurden E.t.N. naar de Elbe.
28 " "	Pass te 3 u lichtschip Nordeney over B.B. 4' afstand en waren 10 ³⁰ u aan Elbe I. Voeren vervolgens op 't zicht der tonnen de Elbe op naar Brunsbüttel waar we 17 u binnenschutten en voeren nog naar Fisscherhütte k.m. 35. Schip dicht.
29 " Fisscherhütte	Rustdag
30 " "	Naar Holtenau gevaren. Schutten 13 u naar buiten. Wind N.E. flauw. Pass 14 ³⁵ u Hulton. Kiel. Log 0. Stuurden E.t.N. naar Fehmarn Belt lichtsch waar we te 18 ⁵⁰ u pass log 31'. Stuurden toen E.S.E. 1/2 E naar Gedser rif. 24 u log 65'.
31 Aug.	Pass 0 ²⁴ u Gedser rif over B.B. log 67 1/4. Gest koers N.E. 4 u log 93 1/4 wind N.W. handig goed zicht. 8 u log 119' idem. 12 u log 147. Waren te 13 ³⁰ voor de haven

DATUM EN PLAATS	GEBEURTENISSEN, OPMERKINGEN, ENZ.
	<i>van IJstad. Log 155' en ingehaald.</i>
<i>1 Sept. IJstad</i>	<i>Begonnen 7 u te lossen.</i>
<i>2 " "</i>	<i>Gelost en leeg geworden. Vertrokken 11 u van IJstad naar Ahus. Stuurden een veilige koers langs de wal. Meerden het schip te 20 u op de losplaats vast. Schip dicht.</i>
<i>3 Sept. Ahus</i>	<i>Begonnen 7 u te lossen en waren 16 u geheel leeg. Het schip was toen bevracht om te Karlskrona hout te laden voor Schiedam. Vertrokken 16³⁰ u van Ahus. Stuurden E.t.N. naar de gasboei van Karlskrona, die we te 23 u pass. Meerden het schip</i>
<i>4 Sept Karlskrona</i>	<i>1³⁰ u op de laadplaats vast. Het schip was toen volkomen in orde alle koopmansgoederen te vervoeren. Niet meer geladen</i>
<i>5 Sept. Karlskrona</i>	<i>Rustdag</i>
<i>6 " "</i>	<i>etc.</i>

Hulpmiddelen

Zeekaarten

Geven een gedetailleerd beeld van kustlijnen, waterdiepten, betonningen en positie van lichttorens. Met behulp van de kompasrichtingen op de kaart kon de koers worden uitgezet.

Bij lichten met gekleurde sectoren (wit, groen, rood) staan die sectoren ook de grenslijnen van de sectoren op de kaart. Zie op blad 40 de paragraaf over sectorlichten.

Zeilaanwijzingen

Voor de navigatie worden zeil- of vaaraanwijzingen uitgegeven in zeemansgidsen, waarop regelmatig aanvullingen verschenen.

Tegenwoordig, met allerlei moderne hulpmiddelen, kunnen de aanwijzingen ook op een CD-rom nageslagen worden.

Hieronder, als voorbeeld, citaat uit "Zeemansgidsen voor de Oostzee", uitgave 1929, om de Kalmar Sund vanuit het Zuidwesten binnen te varen.

Om de *Kalmar-Sund* van de ZW. in te lopen, moet men zich eerst verkennen aan het licht van *Utklippan*. Van het Z. of ZO, verkent men zich aan de Z.punt van *Öland*, waar men bij dag het *Ottenbybosch* het eerst ziet.

Men kan het *Öland-Rif* niet van ZW. of Z. op het lood naderen en men mag bij nacht of bij dik weer aan gene zijde van Sund in minder dan 10 vadem komen, tenzij men N.lijk van de *Utgrunden* is; men mag dan aan de zijde van de vaste wal in 8 en bij *Öland* in 6½ vadem komen.

Men kan beW. of beO. de *Utgrunden* gaan.

Men kan van 1¼ mijl beW. het *Utgrunden*-lichtschip N16° O. (NNO.) naar de Z.toegang van de gebaggerde geul naar *Kalmar* sturen, waarbij men tussen de banken aan weerszijden en beW. de *Trädgårdsgrunden* gaat.

Men verkent meestal het kasteel van *Kalmar* eerder dan het *Utgrunden*-lichtschip.

Bij nacht verkent men zich aan de lichten van *Utklippan*, *Utlängan* en *Ölands-Södra-Udde* en bepaalt de koers op 1 mijl beW. het *Utgrunden*-lichtschip. *Zodra Garpen* van wit, rood wordt,

stuurt men middenvaarwaters. Als men het *Utgrunden*-lichtschip uit zicht heeft verloren, komt , bij helder weer, *Grimskär* in zicht en stuurt men er op aan in de witte O.sector (iedere 30 sec) W. langs de *Trädgårdsgrunde*, lichtboei.

Indien men O. langs de *Utgrunden* wil, kan men met de witte V.sector van *Ölands-Södra-Udde* achteruit, ongeveer N 345° O. (N. t. W.) sturen, tot men in de witte O.sector van *Grimskär* is en handelt dan als boven.

Peilradio

Waarschijnlijk aan boord gekomen toen de stuurhut verbouwd werd, omstreeks 1955. De peilradio is een radio-ontvanger met een ronde antenne op het dak van de stuurhut. Radiobakens aan de wal, in een lichttoren of op een lichtschip zenden een bepaald herkenbaar eigen signaal uit. Draaien aan de antenne maakte dat signaal sterker of zwakker. Als het signaal het zwakst was, stond de antenne precies in de richting van de zendbron. Op het kompas kon dan afgelezen worden wat precies de richting was.

Radiotelefonie

Kwam aan boord in de 60-er jaren. Bediening en oproepprocedures waren ingewikkelder dan bij de huidige gsm-toestellen. Om een verbinding tot stand te brengen moest een radiostation aan de wal opgeroepen worden. Er was daarom ook een opleiding nodig die afgesloten werd door een examen met een diploma. Na zijn schooltijd heeft zoon Piet het diploma gehaald. Daarmee was de "Dolfijn" gemachtigd de apparatuur aan boord te gebruiken.

Op het toestel zat ook een gewone radio-ontvanger met luidspreker waarmee de diverse berichten ontvangen konden worden voor de zeevarenden: weerberichten (uit Zweden), berichten over ijsgang, tonnen die niet meer op de goed plek lagen, ligging van wrakken.

De radiotelefoon werd verder gebruikt om de aankomst te melden aan de loods die aan boord zou komen, voor contact met de haven over de ligplaats en voor het bestellen van een laad- of losploeg. Ook het boodschappenlijstje voor de voeding werd doorgegeven.

En natuurlijk werd de radiotelefoon ook gebruikt voor het contact met thuis.

Echo-lood

Vanaf 1962 was een echo-lood aan boord, waarmee via een "echo" de diepte van het water onder het schip gemeten kon worden en in de stuurhut afgelezen.

Voor 1962 werd de diepte gepeild met een lijn verzwaard met een lood en met merktekens voor 3, 5, 7 en 10 vadem⁸. Er was een licht lood van 6 kg en een zwaar lood van 12 kg.

Voor kleinere diepten was er een stok met gekleurde ringen waarop de diepte afgelezen kon worden.

⁸ Een vadem is 6 voet ofwel 1,80 meter.

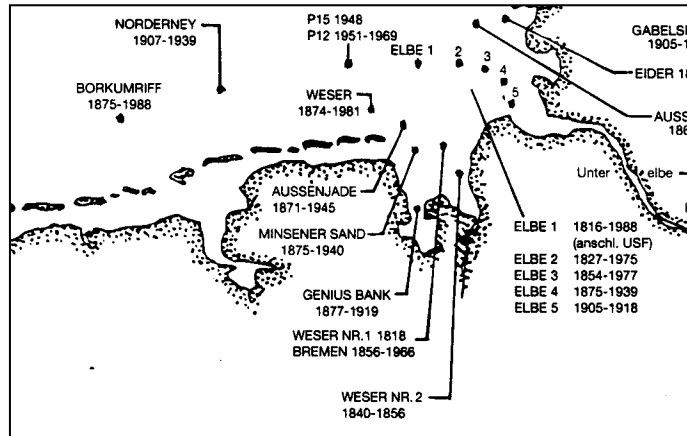
Orientatiepunten

Lichtschepen

Hiernaast een overzicht van de ligging van lichtschepen voor de monding van de Elbe, overgenomen uit lit. 5. Zie bijlage E voor uitvoeriger overzichten.

Vanaf 1937, toen de reizen met de "Dolfijn" begonnen, was lichtschip Elbe 5 niet meer "op station".

Uit lit. 5 komt onderstaande foto van lichtschip Elbe I. Dit was een vast punt in de route naar het Kielerkanaal. Daar kwam de loods aan boord die het schip naar Hamburg bracht of naar het Kielerkanaal.



Lichttorens

In de journaals van de "Dolfijn" worden ook de lichttorens regelmatig genoemd.

De vaaraanwijzingen vermelden de lichttorens, soms met een tekening. Aparte "lichtenlijsten" gaven nadere bijzonderheden van de lichten. Hieronder een voorbeeld uit vaaraanwijzingen van 1919.



Licht Ölands Södra-Udde. Zie Lichtenlijst.l. No. 88

Aan de Z.punt van Öland.

Bovendien op 38 1/4 M. boven water een licht met verschillende karakters, zichtbaar tot 18 mijl.

IJssein.

Aan 2 ijzeren armen onder de onder de omgang van de vuurtoren de volgende seinen:

Een zwarte bal aan de NW.arm	Het N.deel van de <i>Kalmar-Sund</i> is door ijs versperd.
Een kegel met de punt naar boven aan de ZO.arm	Het <i>Alma-Grundet</i> lichtschip is niet in station.



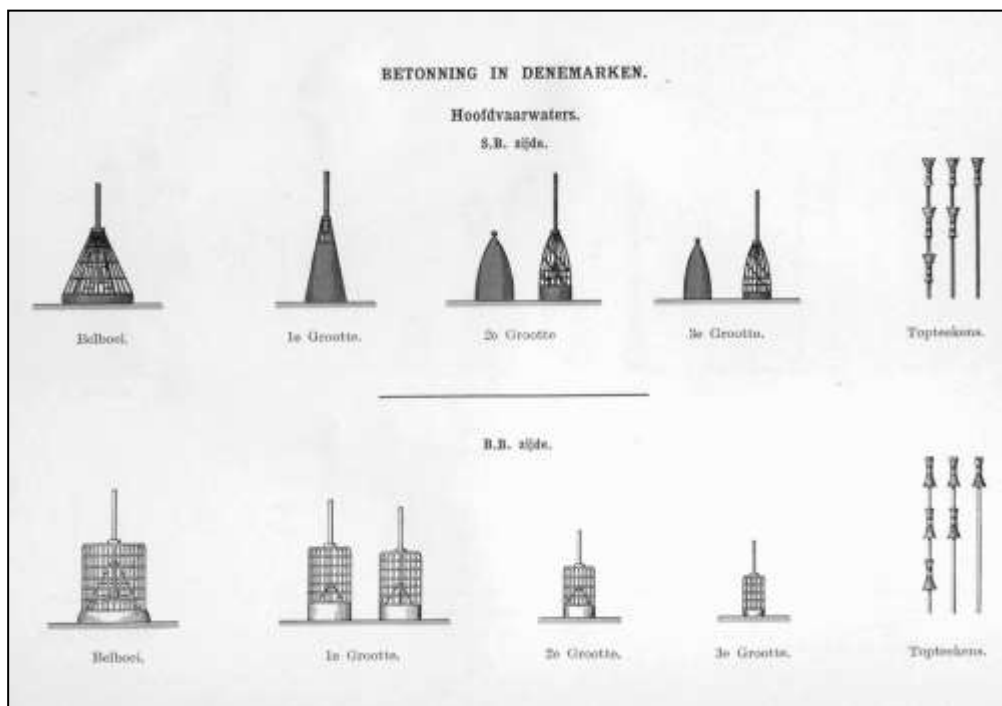
Sectorlichten

Zowel lichtschepen als lichttorens konden uitgerust zijn met sectorlichten. Dat was het geval als er ter plaatse maar een smalle vaarroute was. Zolang het licht onder de goede koers benaderd werd, zat het schip in de witte sector. Zat het schip links van die veilige route dan zag je de rode sector, zat je teveel naar rechts dan zag je de groene sector. Zolang je niet de witte sector zag, wist je dus hoe je moest bijsturen om in de veilige witte sector terecht te komen.

Bijvoorbeeld bij lichtschip Utgrunden, in de Kalmar Sund, werd ook het vaargebied voorbij het lichtschip aangegeven met sectorkleuren. Achteruit kijkend kon je dan weer controleren of je nog in het witte gebied zat en hoe je moest corrigeren als dat niet geval was.

Betonning

Om vaargeulen aan te geven of aanvaarroutes waren er boeien. Via het nummer op de boei of een bijzondere vorm kon herkend worden op welke plaats je was in een route van elkaar opvolgende boeien.



Hierboven een voorbeeld uit de Zeemangidsen voor de Oostzee, uitgave 1929. De boeien aan stuurboord zijn rood, die aan bakboord zwart.

Huil- of brulboeien maakten geluid door de beweging van het water. Bij vlak water, zonder wind en golven, bleef dat geluid achterwege.

Alleen bij goed zicht was mogelijk vanaf de ene boei direct al de volgende te zien. Bij slechter zicht moest op het kompas naar de volgende boei gevaren worden,

bijvoorbeeld 1 of 1 ½ uur. Na die vaartijd wist je weer een boei te kunnen verwachten. Een enkele keer was dan enig speurwerk nodig met de kijker.

Direct na de oorlog, toen alleen op de hoofdvaarroutes de mijnen geveegd waren, werden boeienroutes gebruikt om aan te geven waar je veilig kon varen.

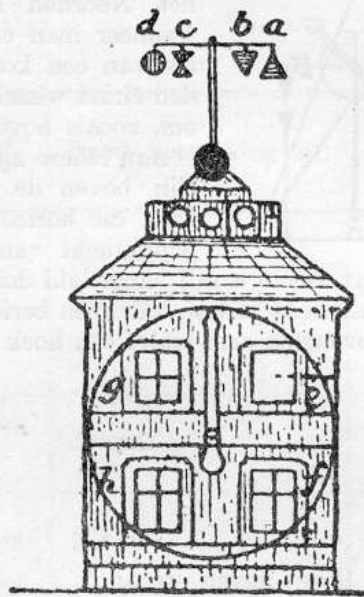
Semaforen

Voor windrichting en windsterkte zijn er heel verschillende vormen van aanwijzingen: vlaggen, letters en cijfers, constructies met armen. Hieronder een windsein aan de Nooringang van de Sont. Ook weer uit "Zeemansgidsen voor de Oostzee", 1929. De luiken voor de ramen (dicht of open) werden gebruikt als "ijsseinen"

Te **Helsingör** worden richting en de kracht van den wind, zooals die is te *Anholt*, aangegeven door een wijzer aan den gevel van het huis, waarvan ook de ijsseinen worden getoond, op de volgende wijze:

Wijzer loodrecht omhoog	N.wind.
„ „ omlaag	Z. „
„ horizontaal naar rechts	O. „
„ „ „ links	W. „

In de tusschenstanden geeft de wijzer de richting aan volgens de streken van het kompas.



Windsein te Kronborg.

De kracht wordt aangegeven door witte schijven op het dak boven den wijzer, in verband met de kracht, 1, 2 of 3 schijven.

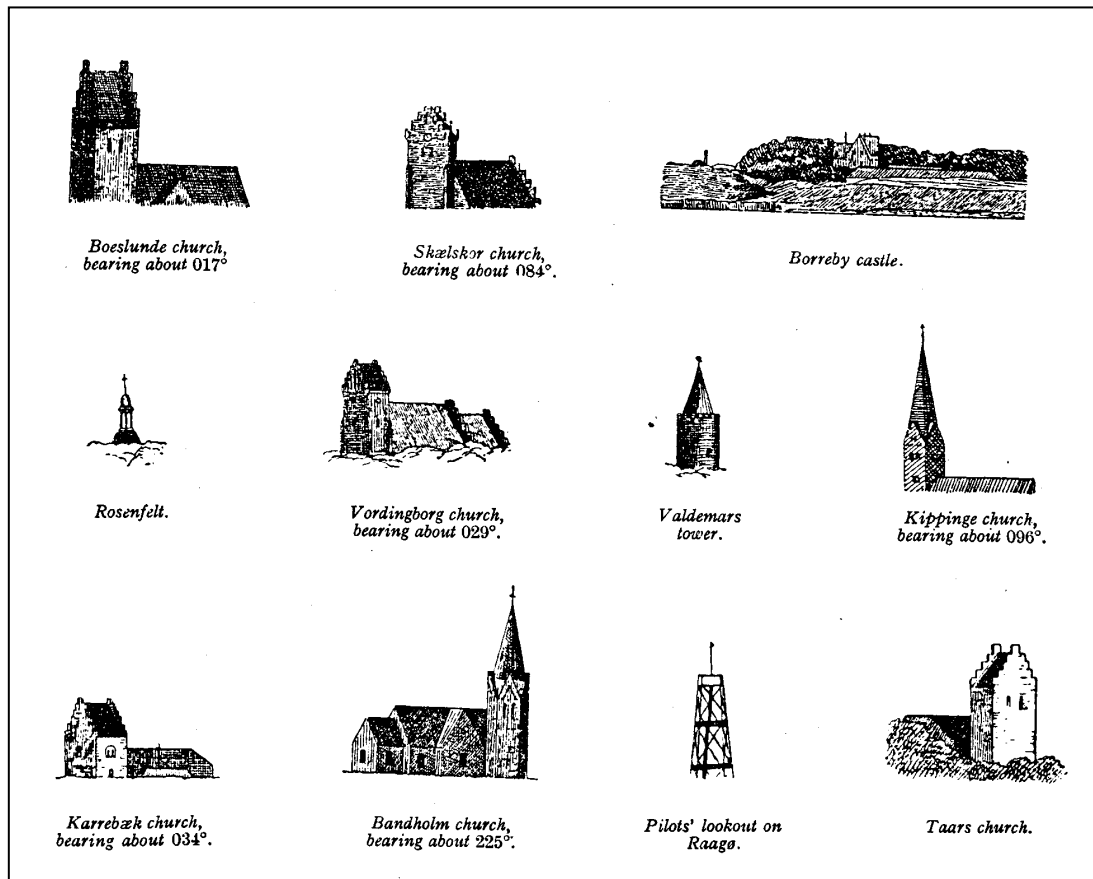
- 1 schijf = flauwe koelte.
- 2 schijven = stijve koelte.
- 3 „ = dubbel gereefde marszeilskoelte tot storm.

Bij windstille worden geen schijven getoond en staat de wijzer omhoog.

Walmerken

Om plaatsen en kusten uit de verte te kunnen herkennen werden karakteristieke herkenningspunten omschreven of getekend. In het citaat hiervoor over het varen in de Kalmar Sund werd al genoemd hoe Kalmar uit de verte herkenbaar was aan het kasteel.

Hieronder enkele plaatjes uit de "Baltic Pilot, volume III", 1951. De plaatjes dateren overigens van 1925.



Bandholm, 2^e kerkje van links in de onderste rij, ligt aan de Noordkant op het Deense eiland Lolland. In augustus 1946 deed de "Dolfijn" Bandholm aan om gerst te laden voor Amsterdam. De "Azolla" was er in 1923.

HOOFDSTUK 3: HET VAREN

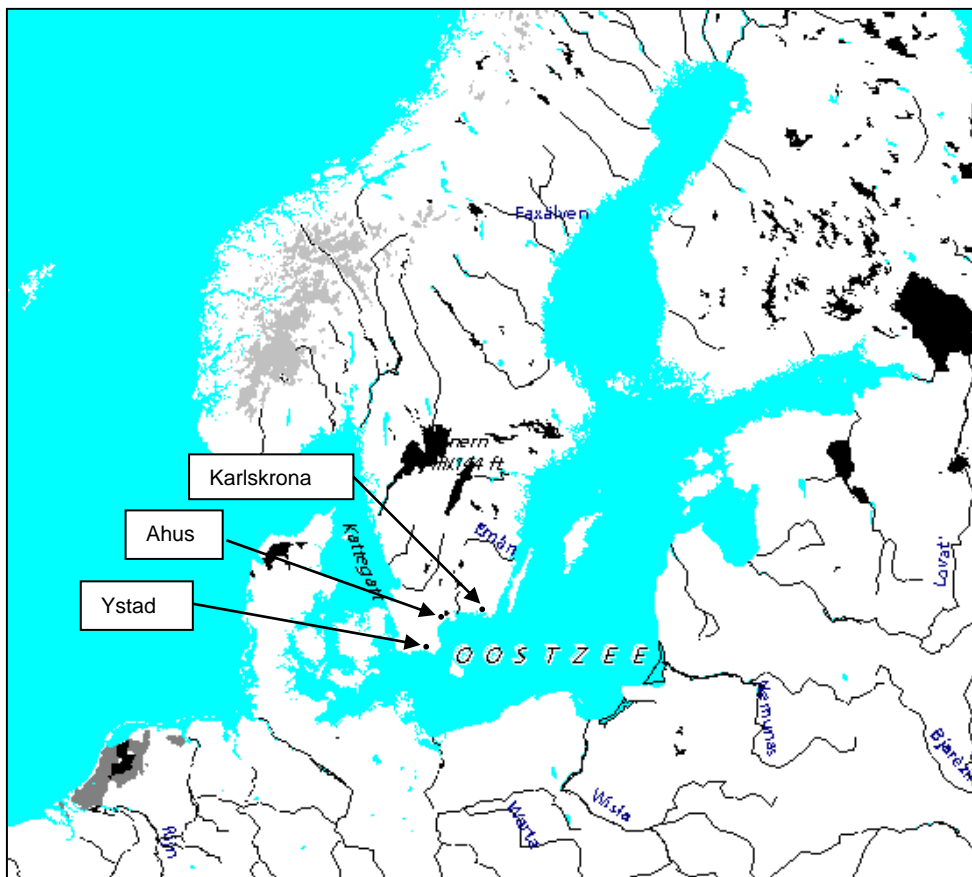
Eerste reizen, oorlog, gezin

Eerste reizen

Voor de aankoop van de "Dolfijn" was oom Piet zetkapitein, zonder bemoeienis met het bevrachten, tegen een vast salaris.

Kenmerkend voor het varen met een eigen schip is, dat je er zelf voordeel van hebt als het schip goed verdient en dat je je eigen baas bent.

De eerste reis met het eigen schip, augustus 1937, werd in Nieuwe Schans (provincie Groningen) kippengrit⁹ geladen voor Ystad en Ahus. Beide plaatsen liggen in Zweden; Ahus ongeveer 9 uur varen verder.



Aansluitend kon een reis gemaakt worden met een lading hout van Karlskrona naar Schiedam. Karlskrona ligt ook in Zweden, nog weer 9 uur varen verder dan Ahus.

Het nieuwe schip bleek wel een aardig schip; de snelheid van 6¾ mijl/uur viel een beetje tegen. Schepen liepen toen meestal wel ruim 7 mijl.

⁹ Gemalen schelpen.

Huwelijk

Na lossing van het hout in Schiedam werd een bezoek gebracht aan Kralingseveer om de motor na te zien.

Dan volgt in het journaal de aantekening: "Naar Papendrecht gevaren om te huwen". Daar woonde bruid Elizabeth Korporaal. De bruiloft vond plaats op 8 oktober 1937.

De geschiedenis van een schip en de geschiedenis van de opvarenden gaan nauw samen. Dat betekent dan vooral ook geen lang huwelijksverlof. Na een week vervolgt de "Dolfijn" zijn reizen weer. Nu om stukgoed op te halen in het Roergebied voor Elbing, heet nu Elblag, in Polen.

Oorlog

Toen de "Dolfijn" in 1937 onder de nieuwe kapiteineigenaar opnieuw in de vaart kwam, was de oorlog al dichtbij.

Kort voor de Duitse inval in Nederland was een reis aangenomen van Duitsland naar Polen. Voorwaarde was dat bij uitbreken van de oorlog de reis niet afgemaakt hoefde te worden.

Tijdens deze reis brak de oorlog uit een keerde de geladen "Dolfijn" terug naar Nederland. Na een paar maanden kon de lading gelost worden in Emden. Vanaf 30 December 1940 heeft de "Dolfijn" in de binnenvaart gevaren.

Het schip is omstreeks juni 1942 gevorderd. Dochter Loes is na haar geboorte op 9 april 1942 nog enkele maanden boord geweest.

Na de oorlog werd de "Dolfijn" eerst in Den Helder gesignaleerd, maar toen oom Piet vanuit Papendrecht per fiets Den Helder bereikte, bleek de "Dolfijn" alweer vertrokken.

De "Azolla" bleek onverwachts wel in Den Helder te liggen. Nu had oom Piet ook de eigendomsgegevens van broer Teun van de Azolla meegekregen.



Papendrecht, 8 oktober 1937



De "Dolfijn" terug uit de oorlog, gepaviseerd

Het bleek mogelijk het schip vrij te krijgen. In Vreeswijk kon bij broer Teun langs zij afgemeerd worden, die op dat moment als zetschipper voer op een kempenaar. Wat geen geringe verrassing was voor eigenaar Teun.

Later signaleerden Papendrechters de "Dolfijn" in Amsterdam. Dat betekende nog weer een fietsreis, nu naar Amsterdam. Het schip bleek al door de marine overgedragen te zijn aan de Binnenlandse Strijdkrachten.

Het schip was zeer gedeukt, kop in elkaar, veel kakkerlakken. Op dek en op de kajuit stond een geschutskoepel voor mitrailleurs. Het duurde maanden voor alles weer gerepareerd was.

De buikdenning, de vloer in het ruim, werd voorlopig gerepareerd met oude luiken omdat het te lang duurde voor het juiste hout beschikbaar kwam. Met die voorlopige buikdenning kon alleen zakgoed vervoerd worden. Losgestorte lading zou te veel door de naden van de buikdenning in de ruimte onder de vloer terechtgekomen zijn.



Na de oorlog, bevrijd van de oorlogsuitrusting, bij Papendrecht

Volgens het journaal was op 9 augustus 1946 *"het schip weer geheel gereed om te varen nadat het door de Duitsers gevorderd was geweest en wel te Rotterdam."* Op 10 augustus vermeldt het journaal *"bevracht door de firma Kampman om te A'dam zemelen te laden naar Korsör (Den.)"*

Lading en reizen

Kampman, Amsterdam

Bevrachtingskantoor Kampman zorgde voor de zeevracht. Bevrachtingskantoor Kampman bemiddelde al voor Pieter Senior en broer Henk.

Het bevrachtingskantoor van de vorige eigenaar van de "Dolfijn" was Wagenborg in Groningen. Zij wilden ook graag de nieuwe eigenaar van de "Dolfijn" van dienst zijn. Oom Piet had voorkeur voor Kampman, maar wilde op proef wel van de diensten van Wagenborg gebruik maken. Dat pakte echter niet goed uit. Er moest teveel leeg gevaren worden. Daarom ging oom Piet toch naar Kampman, in Amsterdam, en is daar altijd gebleven.

	
<p>PHOENIX LINE, Amsterdam-London v.v. 2 x weekly Managers for several motorcasters of 200-1000 ton</p>	<p>W.F. KAMPMAN'S BEVRACHTINGSBEDRUF Shippers - Shipbrokers - Stevedores - Wharfingers - Freightforwarders Shipping & Forwarding Agents - Insurance Brokers</p>
<p>Phone 22 38 44 (3 lines) After office: Antwerpen: Nr. 29 15 Sintpoort: Nr. 88 64 Sloot: Nr. 36 33 Telegram address: „Reliable“ Teleprinter: Nr. 11325 Bankers: Twentsche Bank N.V. Code: The Box (new & old)</p>	<p>Hoofd Inspecteur Scheepsmetingdienst, <u>D E N H A A G</u></p>
<p>Branchoffice: Delfzijl P.O. Box 21 - Phone 38 41 (2 lines) Teleprinter: Nr. 12317</p>	<p>AMSTERDAM C. 28 Mei 1954₁₁ 198 Singel P.O. Box 1191</p>
<p>Branchoffice: IJmuiden Moervetstraat 30 - Phone 40 85</p>	
<p>Your Ref: Our Ref:</p>	
<p>H. H. v.</p> <p>Balseld verroeken wy U aan houder deres te willen verstrekken een Duplicaat Meetbrief voor het Nederlandse Moterschip "DOLFIJN" thuisbehorende te Dordrecht.-</p> <p>Hoogaachtend, W. F. Kampman's Bevrachtingsbedrijf</p>	

De binnenvaartbevrachtingen liepen via de schippersbeurs. Het gebeurde wel dat Kampman een lading had die voor de "Dolfijn" geschikt was. Die lading moest Kampman wel op de beurs melden. Door daar dan bij te stellen het schip zelflossend moest zijn, wat binnenschepen doorgaans niet zijn, kwam de lading toch bij de "Dolfijn" terecht.

Via de telefoon in de verschillende havens werd zo goed mogelijk contact gehouden met Kampman, over de verwachte aankomstdata en over eventuele vertragingen als de reis anders verliep dan verwacht. In de 60-er jaren kwam radiotelefonie aan boord. Toen gaf Kampman via de radiotelefoon de nieuwe reizen door.

Lading

Uit 2 bewaard gebleven journaals, over de periode 1937-1939 en 1950-1951, is een overzicht gemaakt van 110 reizen buitengaats, zie bijlage A. In totaal werden 49 verschillende soorten lading vervoerd. Verreweg de meeste keren hout, relatief vaak ook veevoer, graansoorten, stukgoed en steen. Zie bijlage C voor een volledige opsomming.

Enkele voorbeelden:

- Voor de oorlog bimsteen¹⁰, stukgoed of ijzer uit Roergebied naar Oostzeegebied, meel, tarwe en graan retour.
- In Zweden en Finland werd gezaagd hout geladen, bestemming Denemarken en Nederland.
- Uit Nederland dakpannen naar Zweden en zout naar Zweden en Denemarken;
- Hoofdzakelijk voor de oorlog: uit Amsterdam en uit Kopenhagen lijnkoeken naar Denemarken.
- Van het aantal keren dat in Denemarken geladen wordt, is het relatief vaak bestemd voor een andere Deense haven. Geladen in Denemarken voor elders: gerst voor België, oud ijzer voor Zweden; boomstammen, rampalen en lijnkoeken voor Nederland; vuurvaste specie voor Finland.
- Het was moeilijk om lading te krijgen naar Finland toe. Bijvoorbeeld in 1962 werden uit Nederland steen en dakpannen vervoerd naar Stockholm. Vervolgens werd dan leeg overgestoken naar Finland om hout te laden voor Nederland.

Een bijzonder lading werd ingenomen tijdens de watersnood in 1953. De "Dolfijn" heeft toen vanuit Rotterdam evacués opgehaald uit Willemstad. Voor de evacués stonden bedden in het ruim.

Laden, lossen



Hamburg, 1969. Te grote kop op de lading met graan. Oom Piet en Albert hebben een zware dag werk om het teveel in zakken te krijgen.

De dakpannen werden los in het ruim gestapeld, met veel stro ertussen. Het lossen vonden de havenarbeiders geen pretje, elke dakpan moest "uitgegraven" worden. Het schip zelf moest maar zorgen na het lossen weer van het stro af te komen.

Losgestorte lading kon problemen geven als deze niet helemaal tot aan de luiken kwam. Het risico bestond dan dat bij slingeren van het schip de lading scheef in het ruim zou gaan staan. Het gevaar is dan slagzij of zelfs kantelen. Bijvoorbeeld bij gerst. Bovenop werd de lading dan afgedekt met gerst in zakken. De fabriek leverde de lege zakken; de bemanning moest deze vullen.

¹⁰ Puimsteen, een lichte steensoort. Werd kort voor de oorlog in enorme hoeveelheden en grotendeels door Nederlanders naar de Oostzeekant van Duitsland gebracht. Werd veel gebruikt voor de aanleg van vliegvelden en bunkers. (Lit. 1, blad 43)

Bij het laden en lossen kwam het werk in het ruim voor rekening van het schip. Voor de oorlog mocht in kleine schepen de bemanning zelf stuwten. Later was het meestal verplicht de plaatselijke havenarbeiders in te huren. Verrekening vond plaats via het bevrachtingskantoor.

Een enkele keer werkte de bemanning van de "Dolfijn" in het ruim. Die kreeg daar dan extra voor betaald.

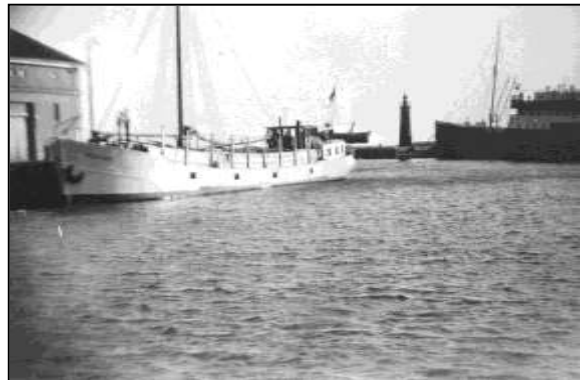
Een houtlading bestond soms wel uit 8 verschillende partijen. In het ruim werden die aangegeven met verschillende kleuren waterverf. Dan waren er ook 8 verschillende cognossementen, ladingdocumenten, die omschreven waaruit een partij bestond en met welke kleur die was gemerkt.

Het was nodig om toezicht te houden op het stuwten en even met de voorman te praten als het niet goed ging. De havenarbeiders verwachtten wel dat er een borreltje geschonken werd¹¹.

Deklast

De hoeveelheid hout die je aannam, moest je ook meenemen. Wat niet in het ruim paste werd gestuwd als deklust. De "Dolfijn" mocht maar een beperkte hoeveelheid als deklust vervoeren.

Bijvoorbeeld bij een lading van 55 stander hout, moest 15 tot 20 stander als deklust geladen worden. Een stander was ongeveer 2,5 ton. Echter als het hout lang in de regen had gelegen, kon het gewicht oplopen tot wel 3 ton.



Rønne, Denemarken, 20-7-1939



Hout stuwten in het ruim, links oom Piet

Als de havenarbeiders in het ruim slordig stuwden en de beschikbare ruimte onder de luiken dus slecht gebruikten, bleef er veel hout over voor de deklust. Wat je niet meenam, werd ook niet betaald. Dus was er wel enige druk om niet onnodig hout te laten liggen.

Op de foto links is te zien dat de planken nauw op elkaar aansluitend worden gestuwd. Om te voorkomen dat door het slingeren en stampen van het schip de deklust zou gaan schuiven, diende deze goed vastgesjord te worden.

¹¹ Pieter Sr vond dat een verkeerd gebruik. Hij raadde zijn zoons aan geen borrel te schenken maar tabak uit te delen.



Vastsjorren van de deklast

In combinatie met slecht weer, kon een zware deklast een moeilijke reis opleveren. Eens op een reis met hout van Karlshamn, Zweden, naar Nederland was direct al bij het loskomen van de wal aan het schip te merken, dat gehoopt moest worden dat het mooi weer zou zijn. Helaas pakte het anders uit. Het bleef hard waaien en stormen. De reis liep erg uit, het eten raakte op en de bemanning kwam niet uit de kleren. Door hout uit de deklast korter te maken en in de machine-kamer te bergen, was al geprobeerd de situatie te verbeteren. In Holtenau werd toen maar de deklast verkocht aan een houthandelaar. Er is een dag lang gelost.



De "Dele" door ijs in problemen. De "Dolfijn", links, neemt in Dordt hout over van de deklast. Kerst 1964.



Oom Piet, in werkpak, bij sjorren van de deklast. Overigens onder zomersere omstandigheden dan kerstmis 1964

Op de foto een schip, de "Dele", dat problemen kreeg met ijs op de deklast en, door het ijs, lek gestoten klinknagels. De "Dolfijn" nam in Dordrecht 25 stander hout over om die verder de Rijn op te brengen. Het werk begon op eerste kerstdag. De werkers voor de "Dolfijn" konden zo van het kerstpak in het werkpak.

Reizen

Van de reizen buitengaats is vereist een journaal bij te houden. Meestal werd gedurende de winterperiode “binnen” gevaren.

Uit enkele van de bewaarde gebleven journaals zijn de reisduren nader onderzocht.

Het betreft de perioden:

- 1937 – 1939: 37 zeereizen;
- 1946 – 1947: 32 zeereizen;
- 1950 – 1951: 41 zeereizen.

In deze perioden werden in totaal 110 zeereizen gemaakt, waarbij 135 verschillende plaatsen aangedaan. Zie bijlage A.

Duur van de reizen

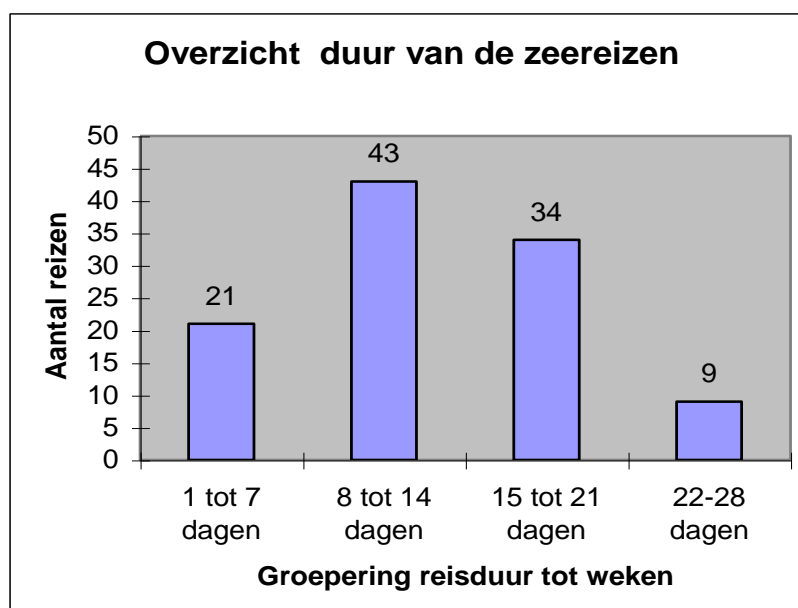
Een voorbeeld van een heel korte reis is reisnummer 71 uit het eerder genoemde overzicht:

1. Op 19 januari om 9 uur leeg in Kastrup (Denemarken), om 11 uur vertrokken naar Kopenhagen om paardebonden te laden voor Horsens.
2. 12.30 uur voor de wal in Kopenhagen, laden van 14 tot 17.30 uur, vertrek om 18 uur naar Horsens (Denemarken);
3. 20 januari 14.50 uur aankomst op de losplaats in Horsens (Denemarken);
4. lossen van 15.10 tot 23 uur.

In Horsens konden weer bruinkolen geladen worden voor een reis terug naar Kopenhagen.

Niet altijd lagen laad- en loshaven dicht bij elkaar, en soms waren de weersomstandigheden erg ongunstig. Bijvoorbeeld bij reis nummer 25 (zie bijlage A) van Bendorf (Roergebied) naar Hamburg. Door drijfjijf ontstond een vertraging van 2 weken. De reis kwam daardoor uit op in totaal 39 dagen.

Meestal duurden de reizen niet langer dan 25 dagen. Zie het overzicht hieronder, waarbij afgerond is naar weken.



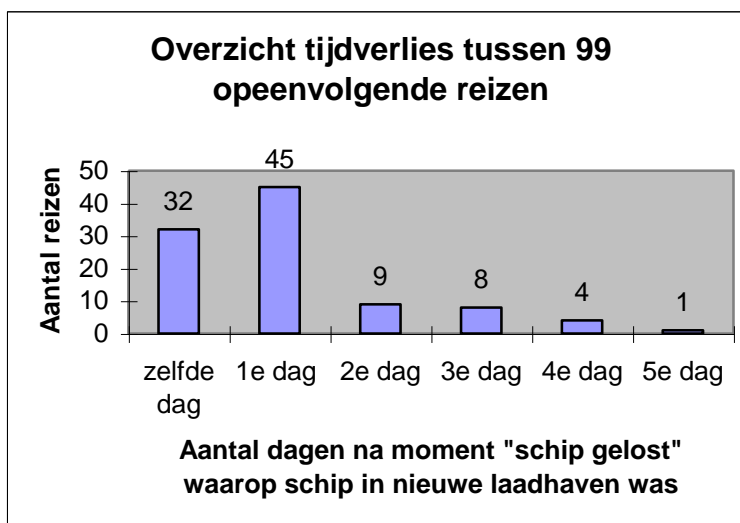
Gemiddeld duurde een reis 13 dagen. Voor de helft ging deze tijd op aan laden en lossen, inclusief het wachten in de haven vooraf aan of tijdens laden en lossen. De andere helft van de tijd kwam voor rekening van het varen, inclusief de vertragingen die daarbij optraden door slecht weer.

Tijdverlies kon optreden door technische mankementen (motor, koppeling, winches, ballasttanks) waaraan iets gedaan moest worden. Op 110 reizen kwam het 6 keer voor dat oponthoud tijdens een reis ontstond, in totaal 16 dagen op 110 reizen. Gemiddeld ongeveer 3 dagen per keer. Omgerekend over alle reizen komt dat op $16/110 = 0,15$ dag per reis. Als ook nog 2 storingen tussen 2 reizen worden meegeteld, van totaal 7 dagen, komt per reis de verliestijd door technische storingen uit op $23/110 = 0,22$ dag.

Tijdverlies tussen de reizen door

Op 110 reizen kwam het 8 keer voor dat gewacht moest worden na het lossen voor de bevrachter weer nieuwe lading had. De wachttijden liepen uiteen van 1 tot 10 dagen, gemiddeld ruim 4 dagen. Omgerekend naar de afzonderlijke reizen komt dat uit 0,3 dag.

Gekeken is ook of er verlies tussen de reizen in ontstond door varen met leeg schip naar de nieuwe laadhaven toe. Op een totaal van 99 op elkaar aansluitende reizen bleek, dat in de meeste gevallen nog dezelfde dag waarop het schip leeg kwam of de dag er na weer geladen kon worden. Het grootste verschil was 5 dagen. Per reis ongeveer $1\frac{1}{4}$ dag.



Samenvatting gemiddelde tijdsduur voor een zeereis

- Wachten op bevrachting 0,3 dag
- Leeg varen naar de laadhaven 1,25 dag
- Laden, lossen, wachttijden tijdens laden en lossen 6,5 dag
- Geladen varen, inclusief wachttijden door slecht weer 6,5 dag
- Technische storingen tijdens en tussen de reizen 0,22 dag

Totaal voor de onderzochte periode komt inclusief wachten op vracht en oponthoud door technische mankementen zijn praktisch 15 dagen nodig voor een reis.

De conclusie kan zijn dat

- Laden en lossen relatief veel tijd kostte;
- Verliestijden door wachten op bevrachting, technische storingen en leeg naar laadhaven varen betrekkelijk gering waren.

Niet gekeken is naar de jaarlijkse onderhoudstijd. Die tijd moet natuurlijk omgeslagen worden over zowel de binnenvaartreizen als de zeereizen.

Opmerking: de gemiddelde reisduur is sterk afhankelijk van het soort reis. Als vaker vanuit het Oostzeegebied naar Nederland wordt teruggekeerd, neemt de gemiddelde reisduur toe.

Hoe kort de gemiddelde reisduur ook wel kan zijn blijkt uit later gevonden journaals over de periode 1968 en 1969. Dan vaart de "Dolfijn" vooral tussen Deense en Duitse havens heen en weer. Over die periode daalt de gemiddelde reisduur tot 7 dagen.

Samengestelde reizen

Opmerkelijk is, dat het in de periode '37-'39 relatief vaak voorkomt dat een lading uit verschillende partijen bestaat, waar bij in meer dan één haven geladen en/of in meer dan één haven gelost wordt.

<i>Periode</i>	<i>Aantal reizen</i>	<i>Aantal reizen met meer dan 1 laadhaven en/of meer dan 1 loshaven</i>
1937-1939	37	17
1946-1947	32	0
1950-1951	41	4

Voorbeelden van samengestelde reizen zijn:

- 2 partijen lijnkoeken¹² en een partij meel laden in Amsterdam, lossen in achtereenvolgens Rudköbing, Assens en Frederikshavn, alle in Denemarken.
- Een partij lijnkoeken en een partij ijzer laden in Hochfeld en Verdingen, Roergebied, en afleveren in Neustadt en Wismar, beide in Duitsland aan de Oostzeekust.
- Hout voor Kopenhagen laden in IJsselmonde, hout bijladen in Dordt, lijnkoeken laden in Amsterdam, lijnkoeken lossen in Holbaek, hout lossen in Kopenhagen. Holbaek en Kopenhagen liggen beide in Denemarken, op Sjaelland.

Gecombineerde reizen vergen meer tijd, maar soms werd voor kleinere partijen extra betaald. Dubbele havenkosten, voor twee loshavens, hoefde de "Dolfijn" niet te betalen. Misschien nam de bevrachter de kosten van de extra haven voor zijn rekening.

De taal

De "Dolfijn" was het vaakst in Deense havens. Met Deens onstond zo de meeste ervaring. In Noorwegen en Zweden werd Deens ook verstaan. Noors lijkt het meest op Deens. Zweeds gebruikt bijvoorbeeld bij het uitspreken van getallen een andere volgorde maar wel dezelfde woorden.

Met Deens als "hoofd"-taal en passende aanpassingen voor de andere Skandinavische talen vormde de taal geen probleem.

¹² Veevoer

Ook tijd voor ontspanning

Het gebeurde ook dat het mooi weer was. Op onderstaande foto krijgt varen iets van een vakantiereis.



Vader Piet en zoon Piet, op een zonnige dag, Oostzee 1962

Pielken, vissen op torsk, kabeljauw, hoorde er ook bij als het goed weer was. De vis is te vinden op plaatsen waar de rotsachtige bodem een stijl hoogteverschil heeft. Met het echolood waren zulke plekken goed te vinden.

Op een goede visstek werd het schip stilgelegd. De torsk werd gevangen met een tamelijk grote blinker met flinke haken. Daar hoefde geen aas aan. De vislijn met blinker werd gevierd tot op de bodem. Door dan een flinke zwaai aan de lijn te geven,



Torsk vangen, Leen Baars, Oostzee, 1962

schoot de blinker door het water. De kabeljauw hapte vlot. Op die manier was snel een maaltje gevangen.



Het overtuigende bewijs van de hap-bereidheid van de torsk. Piet en Bas.

Ook aan de wal was er tijd en gelegenheid voor ontspanning of een grap. In Gravesand, aan de Thames bij Londen, nodigde het terrein waar de "Dolfijn" lag uit tot poseren als zeerover. Vanuit Gravesand werd uitvoerig gepassagierd in Londen.



Piet poseert als zeerover, Gravesand, bij Londen, 1966



Piet en Nina in Londen, 1966. Uitzicht op de Tower Bridge.



In Ipswich deed Joop Nietshoven, matroos, het voorstel om tegen een riks de man, in totaal 10 gulden, zich kaal te laten scheren. Een weddenschap waar hij zich aan hield. Op de foto is zijn witte kale hoofd te zien, net boven de verschansing, ongeveer boven de letter "l" van 'Dolfijn'

Over de steven kijkend rechts Joop Nietshoven, Ipswich, Engeland 1966

Enkele ansichtkaarten

Jo van Zoelen – de Leeuw van Weenen, zuster van Pieter Junior, bewaarde ansichtkaarten. In haar verzameling bleken ook enkele kaarten aanwezig die vanaf de "Dolfijn" verstuurd waren. Dit vertelt ook nog over de reizen van de "Dolfijn".

*Dhr. P. de Leeuw van Weenen,
Lange ijzerenbrugstraat 1,
Dordrecht.*

Delfzijl, 13-12-49.

Beste Ouders,

Zijn hedenmiddag alhier gearriveerd. Het werd buiten wat winderig en nevel, dus zijn we Borkum binnengelopen en zullen binnendoor gaan naar Schiedam. Maken het allen best, hopen van thuis ook zoo. Weest verder hartelijk gegroet van

Piet Lies Nellie en Pieter Tot kiik

*Dhr P. de Leeuw van Weenen
Lange IJzerenbrugstraat 1
Dordrecht.*

Groningen, 27-9-'51

Beste ouders.

Gistermorgen in goede welstand te delfzijl gearriveerd, de reis is tamelijk vlot verlopen, en hebben goed weer gehad. We liggen op het Winschoterdiep te lossen, komen misschien vanavond leeg en gaan dan naar Woerden. We komen dus van de keer wel niet thuis. We maken het allen nog goed hopende van U hetzelfde. Hiermede eindig ik met de hartelijke groeten van ons allen.

Lipinepibo

(Lies, Piet, Nellie, Piet, Bora)

*Dhr. P. de Leeuw van Weenen
Lange IJzerenbrugstr. 1
Dordrecht.*

Neer, 23-7-52

Beste Ouders.

Maandagavond waren we te Neuzen leeg, het was daar slecht dus leeg vertrokken Dinsdag 10.30 h te P.drecht en weer bevracht om hier grint te laden naar Vlissingen, hedenmiddag hier en zullen morgenmiddag laden. Hopen deze week te N te komen, ik had geen tijd om aan te komen, hopen op later. We maken het nog goed. Ontvang de h.g. van ons hele koor. Dolfijn.

*Aan Opa en Oma de Leeuw van Weenen
Lange IJzerenbrugstr. 1,
Dordrecht
Blokzijl, 14-11-52*

Komen met bieten naar Puttershoek

Nellie, Piet, Bora

*Aan Jan Serne,
ms Gerja
p/a Burgemeester v. Nienesstr 6
Uitgeest
Holland*

Rauma, 21-9-59.

Beste Allemaal,

We hebben te Helsinki bomen gelost van Hamburg en nu laden we hout voor Tilburg, daar kunnen we einde deze maand zijn. Is je zus nog in Sneek op school? Stuur me dan weer eens haar adres, dat ben ik kwijt, dan kan ik haar ook weer eens een kaart schrijven. Hier is alles goed en hoop daar ook. Is opa nog aan boord? Schrijf maar eens naar huis dan krijg ik het wel.

De groeten van oom niet

Wonen aan boord

Woning aan boord

Het nieuwe schip bezat een mooie woning; er was bijvoorbeeld een teakhouten betimmering. De woning maakte mogelijk om bij de aankoop van het schip in 1937 gelijk ook te trouwen.

Groeiend gezin

Na de geboorte van Loes in 1942, volgen Nellie (Nina) in 1945, Piet in 1947 en Bora in 1950. Loes is dan inmiddels al voor school aan de wal. De anderen zullen richting wal volgen. Ongeveer in 1956 is het huis aan de Heinsiusstraat 19 in Dordt gereed als woning aan de wal.

Nel en Piet monsteren later, na hun schooltijd, weer aan als bemanning.

Kinderen aan boord

Een schip wordt niet gebouwd als kinderspeelplaats, maar kinderen ontdekken genoeg speelmogelijkheden. Het hielp ook dat tante Lies inventief met hulp en suggesties bijspromg.

De lichtbakken met de boordlichten, aan bak- en stuurboord, daagden uit om er in te gaan zitten. Zeker als de bakken naar buiten gedraaid waren, was dat een leuk plekje, maar niet echt veilig.

Het reddingvlot, hier op de deklast, deed dienst als huisje. Op de foto zijn ook de naar buiten gedraaide lichtbakken te zien.



Loes en Nellie op de deklast, zomer 1948

Dat een houten deklast ideaal spelterrein is, bewijzen ook de andere foto's.

In havens deed zich de mogelijkheid voor het spelterrein te

verleggen naar de wal. Kinderen zijn onderzoekend ingesteld. Naast de kade en aansluitend grasveld liep een spoordijk. Al enkele malen hadden Nellie en Piet met bewondering gekeken naar de treinen die daar langs kwamen. Om het beter te zien klommen ze tegen de dijk op en als ze nu tussen de beide rails gingen staan konden ze de trein die er aan kwam nog beter zien. Ongeveer 5 en 3 jaar oud, hand in hand op de spoordijk.



Reddingvlot als speel-“huisje”. Piet en Loes, Nellie en Bora.

De werklieden op de kade hadden oom Piet er inmiddels op gewezen dat er nog een trein aan kwam uit de andere richting. Nellie en Piet zagen of hoorden die tweede trein helemaal niet. Oom Piet heeft hard moeten sprinten om op tijd op de dijk te zijn en Piet en Nellie weg te trekken. Het liep allemaal goed af, maar spanning zal na de sprint nog wel even gebleven.



Verkleedpartij, Nellie, Loes en Piet, op de deklust

Sommige kinder-“experimenten” zijn van alle tijden en alle situaties.

Bijvoorbeeld elkaars haar knippen. Piet knipte Nina en omgekeerd. Moeders kiezen dan blijkbaar gemakkelijk de kant van hun dochter. Op Piet was moeder bozer dan op Nina.

De koffergrammofoon, gekocht in Denemarken, met uitneembare onderdelen, leverde in kinderhanden wel veel losse onderdelen op maar geen muziek. Vader bleek weinig begrip voor dit initiatief van Piet en Nina te kunnen opbrengen.

Als je vanwege visite apart gezet wordt in een kamertje en daar staat een naaimachine, geeft dat wel enige afleiding. Als dan de naald door de vinger van Loes boort, heeft ze dubbel pech, de pijn en de boosheid van moeder.

Typisch voor het schip zijn de volgende gebeurtenissen.

De jonge poesjes aan boord werden zeeziek. Te Puttershoek, bij de verlenging in 1952, heeft Piet, 4 jaar oud, dat opgelost door een poesje te verkopen aan de slager, voor een prijs van 10 cent, uitbetaald met een prijskaartje waar 10 cent opstond.

Bij een verkleedpartij aan boord moet je soms extra vindingrijk zijn. Moeder hielp Nina op het idee van uitmontering als “wilde”. Wat stroken als rieten rok, verder zo weinig mogelijk om het lijf. De pruik van Piet zal wel touw zijn.

Verboden plekjes trekken onweerstaanbaar. De machinekamer was voor meisjes verboden terrein. Maar juist als je aangekleed bent om op zondag aan de wal te gaan, mooie rode rok en witte sokjes, kan de verleiding te sterk blijken. Helaas volgde beneden in de machinekamer een glijpartij, rok en kousen vuil.

Vervolgens rook de benzine waarmee de kleren schoongemaakt werden zo lekker. Door te veel daaraan te ruiken, viel het lastpak ook nog flauw. Dat werd het einde van de uitgaansplannen.

Kinderen aan boord krijgen ook aanschouwelijk onderwijs in knutselen. Dat brengt hen gemakkelijk op ideeën. Bijvoorbeeld toen gezocht werd naar een manier om moeder te helpen toen die door zeeziekte uitgeschakeld was.

Het bankje was dringend aan een schoonmaakbeurt toe. Maar hoe doe je dat? Gewoon er een laagje hout eraf halen, leek de oplossing. In de machinekamer was genoeg gereedschap. Daarmee veel spaanders van het bankje halen, ging wel, maar geen mooi egaal laagje.

Vader heeft met de schaaf de schade nog enigszins kunnen herstellen, maar sommige putten waren te diep en bleven altijd zichtbaar.

Kinderen zijn door het varen ook een beetje "reiziger", zie de tekst van een ansichtkaart hiervoor. Loes is 4, Nellie (Nina) nog geen 1. Ze zullen wel enige hulp gehad hebben bij het versturen van de kaart.

De school

De oplossing voor varende kinderen is de schippersschool. Op jonge leeftijd van huis moeten mag wel één van de minpunten genoemd van het varen. Zeker als je ouders op zee varen en dan niet ieder weekend in de buurt kunnen zijn.

Voor de schippersschool moest je echter 8 jaar zijn; een heel klein beetje jonger lukte soms ook wel. Loes heeft vóór de schippersschool bij haar oma in Papendrecht gewoond. Heel kort was ze op de bewaarschool, daarna op de lagere school. Tenslotte op de schippersschool.

Nina bezocht vóór de schippersschool de scholen in de plaatsen waar het schip lag. Onderweg naar de volgende ligplaats en school werkte ze in haar leermap de volgende opgaven door.

Piet en Debby waren zo jong al aan de wal dat zij het gewone onderwijs voor "wal"-kinderen kon volgen. Piet heeft vooraf aan school nog gebruikt gemaakt van de leermappen van zijn oudere zussen.

Ongevallen

In 1947 raakte een hand van Loes op de kade van Höganäs bekneld onder een lorry. Verschillende vingers waren ernstig beschadigd. In Helsingborg, vlak bij Höganäs, werd dit in het ziekenhuis behandeld. Er kwam een lang vervolg van behandeling,

Aan: Jongedames J & B van Zoelen skib "Watergeus"

*Meldijk
Uitgeest
(Holland)*

Gefle, 21-9-'46

Beste Allemaal

Hoe maken jullie het bij ons best hoor. Wanneer ga je eens mee Jannie jammer dat je deze reis niet aan boord was, we hebben van Terschelling tot hier gebommeld, geslingerd van alles, net iets voor jou, de kinderen en wij kunnen ertegen. Moeten te Nystad Finland hout laden voor Kopenhagen en zullen hier dan wat heen en weer blijven varen.

Daag hoor!

*afz. Loesje en Nellie de Leeuw van Weenen
m.s. Dolfijn, Gefle, Sweden til
Finland*

waarbij duidelijk wordt hoe je aan boord van een schip niet even bij de dokter langs kunt gaan.

Op weg naar Sundsvall, boven Stockholm, werd halverwege Kalmar aangedaan om een dokter te raadplegen. Deze heeft opnieuw verbonden. Bij aankomst in Sundsvall bleek het toch niet in orde. Daarop volgde 7 à 10 dagen opname in het ziekenhuis te Sundsvall.

De "Dolfijn" maakte toen maar een "tussenreisje" met een lading hout van Sundsvall naar Stockholm en weer met ijzer terug naar Sundsvall.

Daarna volgde de al eerder geplande reis om hout te laden in Hamina, Finland, voor Kopenhagen. Loes voer weer mee. In Hamina zijn de hechtingen eruit gehaald, maar werd één hechting over het hoofd gezien. Tussenstop weer in Kalmar voor bezoek aan de dokter. Zijn advies was: sodawater en met pincet aan de hechting trekken. Dat laatste was te pijnlijk. In Kopenhagen is de hechting verwijderd.

In de loop der tijd waren er ook andere ongevallen.

Oom Piet kwam terug aan boord van een bezoek aan de makelaar. Het schip was geladen en de bemanning was bezig met de boom een gebint op zijn plaats te brengen. Het gebint slingerde en oom Piet sprong vlug aan boord om mee te sturen. Hij stond daarbij wijdbeens op de den. Het gebint zakte verder en schommelde en kwam op oom Piet's voet terecht. De 2 beknelde tenen waren bijna vermorzeld. De dokter heeft het toen behandeld. Een nagel eraf en maanden gedoe met sodawater en zalfjes. Hinken of schuiven in plaats van lopen. Het was heel pijnlijk en is altijd gevoelig gebleven.

Bij een ander ongeval raakte de pink van oom Piet tussen de lier. Het topje is na de genezing altijd haaks blijven staan.

Tante Lies raakte met haar vingertopje klem tussen het luik op het herft.

Het vele hand- en voetenwerk dat aan boord nodig was, en de noodzaak om flink door te werken, gaf risico's. Het was niet mogelijk, om de nodige nazorg te krijgen van een ziekenhuis zoals dat nu anno 2000 zou gebeuren, ook al omdat aan boord niemand gemist kon worden.

Zondag aan boord

Pieter Sr was op de "Progres" en de "Azolla" zijn kinderen voorgegaan in het houden van de zondag. Op de "Dolfijn" werd dit voorbeeld gevolgd. In de havens werd altijd zondag gehouden; op reis, onderweg, werd voor de zondag een ligplaats gezocht.

In de traditie van Pieter Sr werd op zondag bijbelgelezen. Het bezoeken van de dienst in een kerk hing wel af van welke dominee zou preken.



Uitstapje, Brunsbüttel-koog, omstreeks 1952. Piet, Nellie, Bora en Loes met ma op de foto.

In de tijd dat kinderen aan boord waren in de speelleeftijd was voor hen de zondag vooral een dag om alle mogelijkheden aan boord te benutten tot spelen of kattekwaad.

Moeder was inventief of gedogend voor het spelen, maar kattekwaad werd bestraft.

Later, toen iedereen ouder was, werd de zondag door de opvarenden gebruikt gebruikt voor een bezoek aan een nabije stad, een wandeling of, als het schip ergens voor anker lag, een spelletje. De kans om gemiste slaapuren in te halen werd ook benut.

Buitenlandse kennissen

Op verschillende manieren ontstonden contacten in de havens die de "Dolfijn" aandeed.



In de stuurhut tante Lies, op de deklust Zweedse bezoekers

Zondagse wandelaars die belangstelling voor het schip toonden nodigde tante Lies wel eens uit aan boord.



Verhalen doe je niet met je zondagse pak aan. Oom Piet, helemaal links, dus in een afwijkend tenue. Daarnaast tante Lies en de Zweedse gasten.

De gastvrijheid werd door bezoekers gewaardeerd. Zie de tekst van de kaart hierna.

Gamleby, Folkhögskola, 23 Januari 1939

"Waarde Kaptan och Kaptenska,

Sinds eenige weken ben ik al weer terug in Scandinavië, eerst in Oslo, nu weer in Gamleby, dan eenige weken in het allerhoogste Noorden (-25°C!) en terug naar Gamleby. Misschien zien we U daar weer vd zomer of in een naburige haven!? In de herfst passeerde ik op weg naar Dordt met de auto Papendrecht, doch kon u niet



ontdekken om nog eens te bedanken voor de verleende gastvrijheid aan boord van de "Dolfijn". Vr. gr IN. Meijer Cluwen. Groet van fam. B. H.

Contacten groeiden ook wel uit tot langdurige vriendschappen.

Brunsbüttel, aan de Noordzeekant van het Kielerkanaal, was een vaste pleisterplaats voor documenten, water, brandstof en proviand. Tante Lies maakte graag van de gelegenheid gebruik aan even aan de wal te gaan. Zeker na een woelige reis op Noordzee was vaste grond onder de voeten heel welkom.

Het was nog maar kort na de oorlog dat zij zo bij een kapper belandde, een weduwe. Alles lag nog in puin; de mensen waren straatarm; bij de kade waren barakken in gebruik als huisvesting.

De kade was afgezet met prikkeldraad; wie er door wilde werd door soldaten gecontroleerd. Die soldaten liepen ook met het geweer aan de schouder langs de schepen.



Tante Södje, links, uit Brunsbüttel

Tante Lies verstopte onder haar kleding pakken koffie, om daar de kapper mee te betalen. Toen Loes dat een keer zag, werd ze streng vermaand daar niets over te zeggen. Heel eng en spannend.

Later werd er gewoon betaald en nog weer later was het knippen gratis, omdat tante Lies en haar kapster dikke vrienden waren geworden. De gasten van de "Dolfijn" werden blij en feestelijk ontvangen met koffie en gebak. Zelfs in het weekend kon er worden geknipt en kwam

de kapster ook op bezoek aan boord. Toen Loes groot genoeg was mocht zij met dochter Marie Louise mee naar de bioscoop.

De kapster, inmiddels tante Södje, en haar dochter zijn nog bij het trouwen van Loes geweest; zij logeerden toen in de Heinsiusstraat.

Een ander voorbeeld van langdurig contact zijn oom Jan en tante Margaret. Zij wandelden op zondag langs de haven. Oom Jan was Nederlander, getrouwd met een Zweedse. Loes mocht eens mee naar hun huis. Zie de foto's hiernaast

Tante Margaret wilde graag Nederlands leren en oefende onder meer met Nederlandse brieven. Tante Lies schreef haar terug.



Oom Jan en tante Margaret, met Loes, te Oskarshamn, Zweden

Ook in Finland ontstond een contact. De Dolfijners werden eens terug genodigd bij de Finnen thuis om te komen eten. Daar stonden krabben op het menu, door hen zelf gevangen en op tafel gebracht omdat de Finnen het als een lekkernij beschouwden. Voor de gasten was het allemaal nieuw. Vooral tante Lies was heel geïnteresseerd.

Woning zeeklaar maken

Als na binnenvaart het schip weer zee koos, werden alle losse rommeltjes opgeborgen en de meubels met haakjes vastgezet aan de wand. Als onderweg een haven werd aangedaan, bleef alles in de "zeeklaar" stand.

Dat vastzetten was niet overdreven. Het schip heeft eens zo vreselijk gestampt en geslingerd dat de brandende kolenhaard van zijn plaats kwam. Tante Lies heeft toen met doeken de haard in bedwang gehouden.

Er moesten ook voorzieningen getroffen worden voor de jonge zeezieken. Ieder een groot leeg magarineblik met spuigdoekje bij de hand, pyama aan en matrassen op de vloer in de woonkamer op de grond. Puzzeltjes en boeken om je bezig te houden. Vader kwam af en toe langs om de blikken te legen. Vooral Loes bleef er last van hebben.

Ook tante Lies werd steeds ziek en moest naar bed tot stil water bereikt werd. Voor het schip op zee kwam, maakte ze vast een grote pan eten en soep klaar.

Proviandering

Bijvoorbeeld van het Kielerkanaal naar Stockholm was het zonder oponthoud ruim 3 dagen varen. Voor veel bestemmingen, bovendien rekening houdend met oponthoud, was het dus nodig om voor een week eten aan boord te hebben: zoveel mogelijk verse

groenten, vlees, gepasteuriseerde melk of blikjes melk. Blikgroenten, rijst, macaroni, soep in blik en scheepsbeschuit dienden als noodvoorraad.

De scheepsbeschuit moest aanwezig zijn in de reddingsloep en de dingy. Die voorraden moesten van tijd tot tijd verversd worden. De afgedankte voorraden werden natuurlijk niet weggegooid.

Op de sluisen van Kielerkanaal, aan Noorzee-kant bij Brunsbüttel en aan Oostzeekant in Holtenau, kon van alles gekocht worden. Wat in Brunsbüttel niet in voorraad bleek, kon besteld worden voor aflevering op de sluis in Holtenau. Als het schip 9 uur later in Holtenau aankwam, stond het bestelde klaar. Niet alleen etenswaren maar ook verf of wat er verder nog nodig was aan boord.

Tussentijds aanlopen van een haven om alleen te provianderen werd niet vaak gedaan. In Zweden en Denemarken werd weliswaar geen havengeld gevraagd als een schip alleen maar kwam provianderen, maar het gaf wel tijdverlies. Het kwam daarom wel eens voor, als een reis uitliep, dat spaarzaam omgegaan moest worden met de laatste voorraad.

Groente werd bewaard in de sloep op de roef. Op zee bleef het onder het afdekzeil koel. De koelkast die later aan boord kwam was niet "zeewaardig". Hij werkte op gas. Als het schip slingerde ging dat uit.

Vers vlees kon gezouten op een koele plek wel enkele dagen bewaard worden. Door braden en in een pan of emmer onder het vet zetten, werd het langer houdbaar.

Als het schip enkele dagen in een haven lag, voor laden of lossen, werd met de shipshandler afgesproken dat hij elke dag kwam om verse waar af te leveren.

Broodbakken

In geval van nood bakte oom Piet brood. De "bak"-techniek was "stomen". In een speciale pan kon door draaien van het deksel gaatjes geopend worden of gesloten. Tijdens het rijzen stonden de gaatjes open, daarna dicht. Boven kokend water werd het brood gestoomd. Dat stomen duurde een halfuur.

Verse gist kon niet voldoende lang bewaard worden. Soms ging daarom gedroogde gist mee, maar vaak ging er een flesje Tuborg bier door het beslag.

Het brood werd wel snel oud, je kon het niet bewaren. Maar dat was geen echt probleem. Van het verse brood bleef iedereen eten; het haalde meestal de volgende dag niet.

De traditie van het broodbakken is na het varen gebleven. Op alle verjaardagen bakt oom Piet krentenbrood, op de dag zelf. Dat betekent een uur eerder op, ook op zijn eigen verjaardag.

Huishoudelijk werk

Stofzuigen, ramen lappen, opruimen en wassen hoort er allemaal aan boord ook bij. Toen tante Lies aan boord was kwam alles voor haar rekening. Zij deed de was voor de hele bemanning. Wasdag betekende vroeg op.

Eerst ging de was in de ketel op de kachel (later op het gas) om te koken. Daarop volgde een half uur slingeren¹³ van de was in een speciale houten tobbe, door oom Piet of door iemand van de bemanning. Bij het spoelen, 3 keer, werd de was opnieuw geslingerd en door de wringer gedraaid. Tenslotte natuurlijk het ophangen om te drogen. Wassen was een lange dag van zwaar werk.

Wassen ging niet samen met laden of lossen. Varend onderweg moest er rustig vaarwater zijn. Er lagen daarom wel eens 2 of 3 weken tussen de wasbeurten, wat aan de hoogte van de berg wasgoed te zien geweest zal zijn.

Met het drinkwater aan boord werd voorzichtig omgegaan. Als de "Dolfijn" in zoet water lag dat er bovendien schoon uitzag, werd er met buitenwater gewassen.

Nina bevestigt, van de keren dat zij later aan boord was en aan de tobbe stond, dat het wassen heel zwaar was. Zeker het wassen van zware werkkleding was bepaald geen vrouwenwerk. Nina noemde als onderdelen van het "wasproces" ook nog het nachtje weken in de soda en het schrobben op het wasbord.

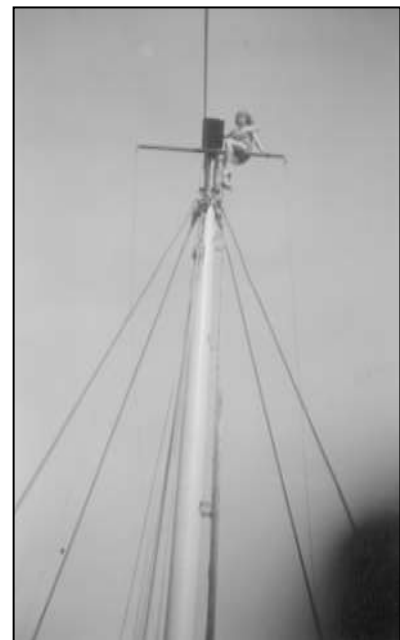
Zonder vrouw aan boord is huishoudelijk werk de taak van de jongste matroos aan boord.

Anecdotes

Mist is een groot probleem. In de Kalmar Sund voer de "Dolfijn" eens onder zulke omstandigheden tergend langzaam, één uitkijk voorop, met de bel, vanaf de brug steeds de fluit erbij. Opeens doemde heel dichtbij een motorbootje op. De bemanning keek wel uit, maar niet naar de goede kant. Met veel schrik was een aanvaring nog net te vermijden.

Het deksel van de watertank werd geacht het koelste plekje te zijn aan boord. Daarom werd die plaats als "koelkast" gebruikt. Maar vliegen bleken die plaats ook te kunnen vinden. Een enkele voor Nina hinderlijke bromvlieg in het erboven gelegen kamertje bleek een legioen van collega's te hebben die de koelkast al hadden weten binnen te dringen. Het vlees dat daar toen lag was niet meer te redden. Bij de verbouwing kwam er daarom ook een koelkast aan boord.

Nina wist bijzondere plekjes te vinden: boven in de mast, met een boek en een versnapering, en, ook een keer, op het anker. Voor op de deklust hout zittend, zocht ze naar een mogelijkheid om dicht bij het water te komen. Het anker dat voor de boeg hing scheen een aantrekkelijk zitplaats. Zo gedacht, zo gedaan. Op een tegemoet komend schip maakte de bemanning aan de niets vermoedende vader op de brug duidelijk dat er voorop het schip iets onverstandigs aan de hand was. Deze was daardoor voldoende gealarmeerd om te



Nina, geen mast te hoog.

¹³ De tobbe had een schoep die met een hefboom op het deksel van de tobbe heen en weer bewogen werd. Dat was handwerk.

gaan kijken wat er voor op het schip aan de hand was. De geschrokken vader liet er in zijn "toespraak" tot Nina geen enkele twijfel over bestaan dat het hoogst onverstandig was en ze direct van dat anker af moest komen.

Gelegen naast een zeeschip, om de lading over te geven, bleek de afvalpijp van dat schip juist recht voor een open patrijspoort van de "Dolfijn" te liggen. Het duurde even voor aan boord van de "Dolfijn" de binnengestroomde golf keukenafval weer verwijderd was.

In elk vak worden buitenstaanders op de hak genomen. Dat de aarde rond is, geeft op zee soms een bedrieglijk beeld van de dingen. Een meevarende dochter kreeg ooit uitgelegd dat de rookpluim in de verte van een schip kwam dat net gezonken was. Tot na enige tijd de dochter nog eens navraag deed en het bedoelde schip inmiddels zo dichtbij was, dat het niet meer achter de ronding van de aardbol schuil ging. Zo wordt je aan boord dubbel in de boot genomen.

Ook een achterneef aan boord was eens een willig slachtoffer. Een blauw oog genas het snelst door biefstuk, werd hem uitgelegd. Maar omdat dat niet aan boord was, werd er spekszwaard tegen het oog geplakt. Dat zat zo enkele dagen. Enige tijd daarvoor had neef zich niet gehouden aan rantsoeneringsafspraken. Hij had dus op een soort lik op stuk kunnen rekenen.

De Scheepvaart Inspectie keurt regelmatig of de uitrusting van het schip nog in orde is. Om de zoveel tijd worden dan de vuurpijlen afgekeurd die aan boord zijn om in geval van nood afgevuurd te worden. Zo'n afgekeurde pijl kan dan overigens nog best dienst doen, bijvoorbeeld als vuurwerk in de nieuwjaarsnacht.

De stok van de eerste pijl die in de Heinsiusstraat werd afgeschoten was iets te vast in de grond gezet. Na het afvuren bleef de stok staan en had de pijl geen roer meer. Deze kwam over het dak weer naar beneden en bleef in de voortuin opbranden.

De tweede pijl kreeg wel hoogte, vloog over de spoorbaan heen en raakte met de parachute vast aan het gebouw van de Victoria fabriek. Daar bleef de pijl lang hangen en verspreidde langdurig een intens rode gloed. Heel Dordrecht liep uit. "De Vic staat in de fik!". Men raakte er niet over uitgesproken.

Als afvuurder van zo'n pijl heb je dan natuurlijk wel vragen of dat allemaal goed zal aflopen. Latere afgekeurde pijlen werden nooit meer afgevuurd.

Onderhoud, reparaties

Onderhoud



*Op de helling in Puttershoek, omstreeks 1962.
Rechts zoon Piet, links Piet Bothof*

Bij de aanschaf was de "Dolfijn" 9 jaar oud. Het schip was de laatste jaren slecht onderhouden.

Voor onderhoud onder de waterlijn moet het schip droog gezet worden, maar is er ook onderhoud dat plaats kan vinden tijdens het varen. In principe wordt geprofiteerd van de volle tijd dat het dag is. In de Oostzee is wel gebruik gemaakt van het vroege begin van de dag om 2 uur 's nachts. Met de matroos aan het roer kon oom Piet de wacht benutten om te schilderen.

Ook het overslaan van een slaapwacht werd wel als mogelijkheid benut om extra schilderuren te maken. Voordeel van de Botnische golf en Oostzee is het zoete water, dat niet zo agressief is als zout water.

Tot de vele karweien bij het jaarlijkse survey behoorde ook het schoonmaken en opnieuw sausen (met cement) van de watertank. Dat werd gedaan door via een mangat in de watertank kruipen. Op de foto op blad 18 werkt Piet in het achterschip. De lichte kleur is de gesausde bodem van de watertank. De bovenkant van de tank is verwijderd.

Schade en voorlopige reparaties

Slecht weer op zee kan ook schade veroorzaken. Als daarbij lekkage optreedt, moet dat ondervangen worden door een noodreparatie.

Met leeg schip in de Oostzee waren door het "paaltjes lopen" klinknagels lek geworden, voor in de bodem van het schip. Met spekzwoerd is die lekkage toen tijdelijk bestreden.

"Paaltjes lopen" heeft overigens niets met paaltjes te maken. De klap waarmee het voorschip tegen of op de golven slaat voelt aan alsof het schip op een paaltje stoot.

Bij slecht zicht door sneeuwbuien, bij de kust van Zweden, raakte de "Dolfijn" een paar maal de rotsachtige bodem. Er bleek niet direct sprake van lekkage. Later na het lossen van de lading in Stockholm bleken in de bodem 2 klinknagels lek. Door daar ter plekke met plankjes een bekisting te maken en cement te storten, werd de lekkage voorlopig ondervangen.

Bemanning, wachtlopen

Wachten van 2 man

De functies aan boord waren:

- Matroos/kok
- Matroos/motordrijver
- Bestman of stuurman
- Kapitein

Als de matroos/motordrijver geen ervaren motordrijver was, werd hij eerst opweg geholpen: koelwaterafsluiters, smeren, lucht pompen, starten. Ook de kok moest het koken vaak aan boord nog leren.

Bestman, volgens van Dale, is een matroos die de navigatie doet, wacht loopt en toezicht houdt op het dekpersoneel. Aan boord, in de praktijk, is de bestman iemand in de functie van stuurman, maar zonder dat hij een stuurmansdiploma heeft. Een bestman was goedkoper dan een stuurman met diploma.

Matroos was je niet zomaar. Achtereenvolgens, door meer ervaring klom je op:

- lichtmatroos;
- matroos onder de gage;
- matroos;
- volmatroos;
- bestman.

Er werd met 2 wachten van 2 man gevaren: 4 uur op, 4 uur af. De ene wacht werd gevormd door de kapitein en de minst ervaren matroos, de andere wacht door de stuurman of bestman en een matroos.

Naarmate er minder ervaring en diploma's waren bij de bemanning, werd de reis voor de kapitein zwaarder.

De wachten heetten:

0 tot 4 uur:	Hondenwacht
4 tot 8 uur:	Dagwacht
8 tot 12 uur:	Voormiddagwacht
12 tot 16 uur:	Achternamiddagwacht
16 tot 20 uur:	Platvoetwacht
20 tot 0 uur:	Eerste wacht

Ca 12 uur werd warm gegeten. De achternamiddagwacht at voor opkomst, de voormiddagwacht at als de wacht beëindigd was.

In de hondenwacht, met een lange nacht nog voor de boeg, werden aardappels gebakken, als die waren overgebleven. Anders werd het een boterham.

Er waren ook wel perioden dat met 3 man gevaren werd. Oom Piet liep dan alleen wacht. Dat was niet zonder risico's. Toen oom Piet aan het roer stond gebeurde het eens dat door de zeegang de accu's uit de accubak uit schoven en de stroom uitviel.

Loes, wakker gewonden door de klap, heeft toen met een zaklamp op het kompas gericht het roer overgenomen. De stroomvoorziening bleek gelukkig weer opgang te krijgen.

Bemanning

In de omringende landen, bijvoorbeeld Duitsland en Engeland, werd de Nederlandse kustvaart van oneerlijke concurrentie beticht. Op de Nederlandse schepen voer namelijk het hele gezin mee. Echtgenote en kinderen werkten mee als onbetaalde krachten.

In de tijd van de "Dolfijn", vanaf 1937, raakte dat over, maar het gezin voer de eerste tijd wel mee. Daarnaast was er een aparte, betaalde, bemanning.

Die bemanning kwam voor een groot deel uit de familiekring. Om te beginnen Rinus (Marinus) Korporaal, broer van tante Lies. Hij was stuurman van 1938 tot 1940. Aan het begin van de oorlog moest hij in dienst. Hij sneuvelde kort daarna bij het bombardement van de spoorbrug in Rotterdam.

De volgende kinderen van zusters van tante Lies waren aan boord:

- Bert Bulthuis, anderhalf jaar als bestman;
- Piet Bulthuis, als matroos/motordrijver, tijdens vakanties;
- Henk Leeuwestein, de eerste 4 jaren na de oorlog, eerst als matroos, later als bestman.

Voor een klein schip als de "Dolfijn" was het niet gemakkelijk om ervaren bemanning te krijgen. De familieleden die meevoeren hadden tenminste hun ervaring op de binnenvaart. Kompasvaren en koersuitzetten waren voor hen nieuw, maar begrip voor varen was er in ieder geval al wel.

Verschillende malen, als de bemanning niet compleet was te krijgen, heeft tante Lies op de monsterrol gestaan als kok-lichtmatroos. Het zal inmiddels duidelijk zijn dat haar werk niet minder was als ze niet op de monsterrol stond.

De matrozen aan boord waren vaak nog heel jong. Tante Lies moederde een beetje over hen en maakte het gezellig.

Wie geen familie was, werd het soms door de lange tijd van dienst. Bijvoorbeeld de stuurlieden Piet Verwijs en Bas van Schouwen. Nog weer andere namen van stuurlieden zijn: Brijder en Piet de Bruin.

Piet Bothof, overbuurjongen uit de Heinsiusstraat in Dorcht, was ook enige tijd aan boord, maar niet lang, omdat hij last had van zeeziekte.

Een korte tijd heeft oom Piet geprobeerd thuis te blijven in de Heinsiusstraat. Op de "Dolfijn" kwam een zetkaptein. Maar dat was geen succes. Verschillende kapteins volgden elkaar snel op. De laatste dronk en maakte veel schade. Er moest te veel geld bij. Oom Piet is toen zelf weer gaan varen.

Later, toen ze er de leeftijd voor hadden, hebben de kinderen van oom Piet op de monsterrol gestaan en kregen ook de daarbij behorende gage.

- Tweede halfjaar 1962 was Nina aangemonsterd als lichtmatroos-kok.

- Volgens bewaarde gagebriefjes was Piet was de jaren 1963 t/m 1965 matroos onder de gage en van maart 1968 t/m augustus bestman.
- Zomer 1966 was Nina als kok-passagier aan boord. Piet was toen bestman.
- In de periode van juli 1968 tot begin augustus 1969 was Nina aan boord met Albert de Greeff. Albert voer nog iets langer door.

Na september 1969 heeft oom Piet alleen gevaren, in de binnenvaart, met af en toe hulp van een opstapper, eerst Jan Besjes, later Simon Muller of Piet de Bruin. Piet de Bruin werd hiervoor al genoemd als stuurman. Ook broer Henk maakte wel eens een reis mee.



***Buurman in de haven van
Göteborg, 1961
Foto R. Korporaal***

Passagiers

In de zomertijd was er vaak familie aan boord voor één of meer reisjes.

Bijvoorbeeld tante Cor Korporaal, zuster van tante Lies of, zomer 1964, neef Jaap, zoon van broer Henk van oom Piet. Het monsterboekje van neef Jaap heeft nog wat extra reizen meegemaakt.

Rinus Korporaal, neef van tante Lies, zag met de "Dolfijn" ondermeer de steden Göteborg, Helsinki en Stockholm. Zie de foto's hierna.



***Stockholm, Kungsgatan
med Kungstornen***



Station Helsinki, 1961. Foto R. Korporaal

BIJLAGEN

Bijlage A: Korte beschrijving 110 reizen

Reizen buitenvaart	Lading	Laden			Lossen			Onderbreking			
		Laadhaven	Aankomst laadhaven	Vertrek laadhaven	Loshaven	Aankomst loshaven	Vertrek loshaven	Omschrijving	Haven	Begin	Einde
Reisnr 1	kippengrit	Nieuwe Schans	24-aug-37	26-aug-37	Ystad	31-aug-37	2-sep-37				
					Ahus	2-sep-37	3-sep-37				
Reisnr 2	hout	Karlskrona	4-sep-37	11-sep-37	Schiedam	21-sep-37	25-sep-37				
								Motor nazien, reparatie	Kralingseveer	25-sep-37	1-okt-37
								Huwelijk	Papendrecht	3-okt-37	10-okt-37
Reisnr 3	stukgoed	Duisburg Hochfeld	12-okt-37	15-okt-37	Elbing	22-okt-37	25-okt-37				
Reisnr 4	meel	Leba	26-okt-37	29-okt-37	Duisburg	10-nov-37	12-nov-37				
Reisnr 5	stukgoed	Alsum Hochfeld	12-nov-37	12-nov-37							
			12-nov-37	15-nov-37	Elbing	3-dec-37	6-dec-37				
Reisnr 6	meel	Stolpmunde	7-dec-37	13-dec-37	Duisburg	25-dec-37	29-dec-37				
Reisnr 7	koeken en meel	Amsterdam	30-dec-37	5-jan-38				Nazien enige kleinigheden hoofdmotor en motorwinches, reparatie	Amsterdam	5-jan-38	7-jan-38
					Sonderburg	14-jan-38	15-jan-38				
					Middelfahrt	16-jan-38	18-jan-38				
					Abenraa	18-jan-38	20-jan-38				
Reisnr 8	boomstammen	Abenraa	20-jan-38	26-jan-38	Alphen a/d Rijn	8-feb-38	12-feb-38				
Reisnr 9	ijzer, koeken	Hochfeld Verdingen	15-feb-38	16-feb-38							
			16-feb-38	17-feb-38	Neustadt	24-feb-38	27-feb-38				
					Wismar	27-feb-38	28-feb-38				
Reisnr 10	tarwe	Wismar	28-feb-38	1-mrt-38	Duisburg	9-mrt-38	11-mrt-38				
								Motor schoonmaken	Rotterdam	14-mrt-38	23-mrt-38
								Schip teren, viseeren	Puttershoek	24-mrt-38	21-apr-38
Reisnr 11	mais	Amsterdam	22-apr-38	27-apr-38	Svendborg Frederikssund	30-apr-38	2-mei-38				
						3-mei-38	4-mei-38				
Reisnr 12	graan	Wismar Lubeck	6-mei-38	6-mei-38							
			7-mei-38	7-mei-38				Koppeling nazien	Rotterdam	12-mei-38	14-mei-38

					Duisburg	18-mei-38	19-mei-38	Scheepspatent aan boord gehaald	Papendrecht	14-mei-38	16-mei-38
Reisnr 13	koeken	Amsterdam	20-mei-38	28-mei-38							
	koeken, 2e partij meel		27-mei-38 28-mei-38	28-mei-38	Rüdkobing Assens Frederikshavn	2-jun-38 3-jun-38 4-jun-38	2-jun-38 3-jun-38 8-jun-38	Wachten op 2e partij	Amsterdam	21-mei-38	26-mei-38
Reisnr 14	gerst	Holbaek Nykobing F	9-jun-38 11-jun-38	10-jun-38 13-jun-38	Antwerpen	24-jun-38	25-jun-38				
Reisnr 15	asbest cementplaten	Moll	27-jun-38	30-jun-38	Södertälje	11-jul-38	15-jul-38				
Reisnr 16	hout	Gamleby	16-jul-38	20-jul-38	Lithoyen	26-jul-38	30-jul-38				
Reisnr 17	?	Amsterdam	1-aug-38	4-aug-38	Kalundborg Ahus	9-aug-38 11-aug-38	10-aug-38 15-aug-38				
Reisnr 18	hout	Frederiksnäs	16-aug-38	20-aug-38	Amsterdam	29-aug-38	2-sep-38				
Reisnr 19	ijzer	Swelgren Duisburg	6-sep-38 7-sep-38	7-sep-38 8-sep-38	Swinemünde Rostock	15-sep-38 17-sep-38	16-sep-38 20-sep-38				
Reisnr 20	graan	Butzow	20-sep-38	22-sep-38	Duisburg	29-sep-38	1-okt-38				
Reisnr 21	waterglas	Reizholz	1-okt-38	6-okt-38	Gotenburg	21-okt-38	24-okt-38				
Reisnr 22	steen	Hunnebostrant	25-okt-38	26-okt-38	Lemmer	31-okt-38	2-nov-38				
Reisnr 23	koeken	Amsterdam	2-nov-38	7-nov-38	Nykobing (M) Rönne	15-nov-38 23-nov-38	17-nov-38 27-nov-38				
Reisnr 24	suiker	Anklam	28-nov-38	29-nov-38	Verdingen	7-dec-38	13-dec-38				
Reisnr 25	bimsteen	Bendorf	15-dec-38	18-dec-38	Hamburg	16-jan-39	23-jan-39	drijfjys	Gorichem	21-dec-38	5-jan-39
Reisnr 26	zonnebloempitte n	Hamburg	23-jan-39	24-jan-39	Kopenhagen	26-jan-39	30-jan-39				
Reisnr 27	koeken	Kopenhagen	31-jan-39	1-feb-39	Aalborg Struer	2-feb-39 4-feb-39	4-feb-39 6-feb-39				
Reisnr 28	rampalen	Hadsund Grenaa	7-feb-39 10-feb-39	10-feb-39 16-feb-39	Amsterdam	22-feb-39	27-feb-39				
Reisnr 29	cacao schroot	koog a/d Zaan	27-feb-39	1-mrt-39	Hamburg	3-mrt-39	7-mrt-39				
								onbevracht	Hamburg	7-mrt-39	17-mrt-39
Reisnr 30	koeken	Hamburg	18-mrt-39	24-mrt-39	Neuss	30-mrt-39	31-mrt-39				

Reizen buitenvaart	Lading	Laden			Lossen			Onderbreking			
		Laadhaven	Aankomst laadhaven	Vertrek laadhaven	Loshaven	Aankomst loshaven	Vertrek loshaven	Omschrijving	Haven	Begin	Einde
								Motor schoon- maken, steken van nieuwe zuigers	Rotterdam	3-apr-39	23-apr-39
								Schoonmaken en teren schip, een en andere vernieuwingen	Puttershoek	23-apr-39	15-mei-39
								Plaatsen nieuwe koppeling	Rotterdam	15-mei-39	22-mei-39
Reisnr 31	hout voor K'hagen hout bijladen koeken voor Holbaek	IJselmonde Dordt Amsterdam	22-mei-39 22-mei-39 24-mei-39	22-mei-39 23-mei-39 25-mei-39	 Holbaek Kopenhagen	 29-mei-39 30-mei-39	 2-jun-39				
Reisnr 32	koeken koeken bijladen	Randers Saxköbing	4-jun-39 7-jun-39	6-jun-39 8-jun-39	 Rotterdam	 12-jun-39	14-jun-39				
Reisnr 33	bimsteen	Engers	17-jun-39	23-jun-39	Pillau	29-jun-39	2-jul-39				
Reisnr 34	hout	Memel	3-jul-39	7-jul-39	Leerdam	18-jul-39	20-jul-39				
Reisnr 35	koffie voor Kolding koeken voor K'borg	Amsterdam Amsterdam	21-jul-39	 24-jul-39	 Kolding Kalundborg	 27-jul-39 29-jul-39	28-jul-39 31-jul-39				
Reisnr 36	hout	Karlskrona	1-aug-39	7-aug-39	 Grouw	 14-aug-39	18-aug-39	motor niet in orde, herstel	Terschelling	10-aug-39	11-aug-39
Reisnr 37	bimsteen	Neuwied	22-aug-39	26-aug-39	(Lanterbach op Rügen) Leer	 16-dec-39	28-dec-39	onzekere internationale toestand	Dordrecht	29-aug-39	10-dec-39
								over op binnenvaart, vracht zoeken	Delfzijl		

In april 1942 is de Dolfijn door de bezetter in beslag genomen; in 1945 of begin 1946 was de Dolfijn weer terug

								repareren oorlogsschade			
Reisnr 38	zemelen	Amsterdam	12-aug-46	16-aug-46	Korsör	21-aug-46	23-aug-46				
Reisnr 39	gerst	Bandholm	24-aug-46	27-aug-46	Amsterdam	2-sep-46	4-sep-46				
Reisnr 40	zout	Hengelo	5-sep-46	6-sep-46	Gefle	19-sep-46	23-sep-46				
Resinr 41	hout	Nystad	24-sep-46	27-sep-46	Tuborg	2-okt-46	9-okt-46				
Resinr 42	cement	Limhamn	9-okt-46	9-okt-46	Harnäs	13-okt-46	16-okt-46				
Reisnr 43	hout	Abo	17-okt-46	23-okt-46	Kopenhagen	27-okt-46	1-nov-46				
Reisnr 44	groenten	Holbaek	2-nov-46	6-nov-46	Hamburg	8-nov-46	9-nov-46				
Reisnr 45	steen	Egernsund	11-nov-46	16-nov-46	Kopenhagen	19-nov-46	22-nov-46				
Reisnr 46	chromerts	Göteborg	23-nov-46	27-nov-46	Maastricht	13-dec-46	14-dec-46				
								overwinteren, ijsgang	Dordt	19-dec-46	14-jan-47
								naziën motor ijsgang	Rotterdam	14-jan-47	14-jan-47
									Rotterdam	15-jan-47	15-feb-47
Reisnr 47	vaten smeeroilie	Pernis	17-feb-47	18-feb-47	Amsterdam	18-feb-47	18-feb-47				
								onbevracht	Amsterdam	21-feb-47	2-mrt-47
Reisnr 48	chilisalpeter	Amsterdam	3-mrt-47	13-mrt-47	Axel	19-mrt-47	26-mrt-47				
Reisnr 49	fosfaat	Sas van Gent	26-mrt-47	31-mrt-47	Sneek	4-apr-47	10-apr-47				
								onbevracht	Rotterdam	11-apr-47	17-apr-47
Reisnr 50	katoen	Rotterdam	18-apr-47	21-apr-47	Deventer	23-apr-47	24-apr-47				
Reisnr 51	zout	Hengelo	25-apr-47	29-apr-47	Halmstad	8-mei-47	10-mei-47				
Reisnr 52	steen	Högänas	10-mei-47	15-mei-47	Sundsvall	23-mei-47	29-mei-47	ongeval Loes bezoek aan dokter Loes blijft in ziekenhuis Sundsvall	Helsingborg Kalmar	16-mei-47 20-mei-47	17-mei-47 21-mei-47
Reisnr 53	hout	Wifstawerf	29-mei-47	1-jun-47	Stockholm	2-jun-47	4-jun-47				
Reisnr 54	ijzer	Marievik	4-jun-47	4-jun-47	Fagervik (Sundsvall)	6-jun-47	6-jun-47	Loes weer aan boord			
Reisnr 55	hout	Wifstawerf	6-jun-47	11-jun-47	Stockholm	14-jun-47	19-jun-47				
Reisnr 56	hout	Räfsö	20-jun-47	26-jun-47	Naestved	1-jul-47	8-jul-47				
Reisnr 57	cement	Limhamn	8-jul-46	10-jul-47	Oregrund	13-jul-47	15-jul-47				
Reisnr 58	hout	Vartsala	16-jul-46	22-jul-47	Köbenhavn	26-jul-47	1-aug-47				
Resinr 59	oud ijzer	Kopenhagen	1-aug-47	7-aug-47	Gefle	12-aug-47	14-aug-47				
Reisnr 60	hout	Gefle	14-aug-47	19-aug-47	Rotterdam	1-sep-47	2-sep-47				

Reizen buitenvaart	Lading	Laden			Lossen			Onderbreking			
		Laadhaven	Aankomst laadhaven	Vertrek laadhaven	Loshaven	Aankomst loshaven	Vertrek loshaven	Omschrijving	Haven	Begin	Einde
								onbevracht	Kralingseveer	3-sep-47	4-sep-47
Reisnr 61	steen	Boom	8-sep-47	9-sep-47				aangevaren door stuurloos schip repareren schade aan sloep en david	Papendrecht	11-sep-47	13-sep-47
					Drammen	26-sep-47	29-sep-47				
Reisnr 62	salpeter	Porsgram	30-sep-47	30-sep-47	Mommark	3-okt-47	6-okt-47				
Reisnr 63	bruinkolen	Fredericia	6-okt-47	7-okt-47	Kopenhagen	8-okt-47	10-okt-47				
Reisnr 64	oud ijzer	Kopenhagen	10-okt-47	14-okt-47	Gävle	20-okt-47	23-okt-47				
Reisnr 65	hout	Räfsö	25-okt-47	30-okt-47	Aarhus	7-nov-47	12-nov-47				
Reisnr 66	veevoeder	Aarhus	12-nov-47	14-nov-47	Rønne	15-nov-47	19-nov-47				
Reisnr 67	steen	Vang	19-nov-47	20-nov-47	Nyborg	23-nov-47	26-nov-47				
Reisnr 68	kunstmest	Kallundborg	26-nov-47	27-nov-47	Nykobing (F)	28-nov-47	1-dec-47				
								onbevracht	Nykobing	2-dec-47	5-dec-47
Reisnr 69	gerst	Klintholm	7-dec-47	10-dec-47				lekkage ballasttank	Labö	11-dec-47	12-dec-47
					Antwerpen	23-dec-47	27-dec-47				
Reizen 1950 en 1951											
Reisnr 70	superfosfaat	Kralingseveer	9-jan-50	10-jan-50	Kastrup	16-jan-50	19-jan-50				
Reisnr 71	paardeboonen	Kopenhagen	19-jan-50	19-jan-50	Horsens	20-jan-50	20-jan-50				
Reisnr 72	bruinkolen	Horsens	20-jan-50	23-jan-50	Kopenhagen	24-jan-50	24-jan-50				
Reisnr 73	piekijzer	Lübeck	28-jan-50	30-jan-50	Aalborg	5-feb-50	7-feb-50				
Reisnr 74	gerst	Aalborg	7-feb-50	9-feb-50				Motorstoring	Cuxhaven	20-feb-50	21-feb-50
					Anvers	27-feb-50	28-feb-50				
Reisnr 75	fosfaat	Kralingseveer	1-mrt-50	2-mrt-50	Holbaek	10-mrt-50	13-mrt-50				
Reisnr 76	koeken	Kopenhagen	14-mrt-50	18-mrt-50	Vejle	20-mrt-50	25-mrt-50				
Reisnr 77	steen	Vang	28-mrt-50	28-mrt-50	Nakskov	29-mrt-50	31-mrt-50				
								Onbevracht	Nakskov	1-apr-50	4-apr-50
Reisnr 78	amoniak	Rostock	6-apr-50	13-apr-50	Kastrup	14-apr-50	15-apr-50				
								Onbevracht	Kastrup	17-apr-50	18-apr-50
Reisnr 79	stukgoed	Kopenhagen	19-apr-50	21-apr-50	Sandefjord	22-apr-50	24-apr-50				
					Oslo	24-apr-50	25-apr-50				
Reisnr 80	salpeter	Heroya	26-apr-50	27-apr-50	Tissinghus Nykobing (M)	1-mei-50 1-mei-50	1-mei-50 2-mei-50				

Reisnr 81	flintstenen	Ströby Ulshale	6-mei-50 6-mei-50	6-mei-50 8-mei-50	Maastricht	13-mei-50	17-mei-50				
									Papendrecht	19-mei-50	21-mei-50
								Verstuivers nazien	machinefabriek Keller	22-mei-50	25-mei-50
								Survey bij de werf	Papendrecht	26-mei-50	27-mei-50
								Onbevracht	Papendrecht	27-mei-50	23-jun-50
										24-jun-50	28-jun-50
Reisnr 82	stukgoed	Rotterdam	29-jun-50	5-jul-50	Rostock	10-jul-50	11-jul-50				
Reisnr 83	kolen	Kolberg	12-jul-50	14-jul-50	Pitea	20-jul-50	22-jul-50				
Reisnr 84	hout	Haukipudas	23-jul-50	27-jul-50	Krik	3-aug-50	8-aug-50				
Reisnr 85	vuurvaste specie	Aggersund	9-aug-50	9-aug-50	Wasa	16-aug-50	17-aug-50				
Reisnr 86	hout	Haukipudas	18-aug-50	22-aug-50	Krik	1-sep-50	9-sep-50				
Reisnr 87	hout	Karlstad	14-sep-50	20-sep-50	Lithooien	4-okt-50	7-okt-50				
Reisnr 88	stukgoed	Rotterdam	9-okt-50	10-okt-50	Hamburg	13-okt-50	14-okt-50				
Reisnr 89	potasch	Hamburg	14-okt-50	17-okt-50	Kolby Kaas	19-okt-50	23-okt-50				
Reisnr 90	piekijzer	Herrenwyck	23-okt-50	24-okt-50	Kopenhagen	26-okt-50	28-okt-50				
Reisnr 91	gerst	Kerteminde	29-okt-50	31-okt-50	Leuven	9-nov-50	14-nov-50				
								Vracht zoeken	Avers	15-nov-50	
Reisnr 92	steen	Ferhaege	16-nov-50		Visé	16-nov-50	16-nov-50				
								binnenvaart		16-nov-50	15-dec-50
									Dordt	16-dec-50	30-jan-51
								binnenvaart		31-jan-51	21-apr-51
Reisnr 93	haver	Anvers	21-apr-51	23-apr-51					Dordt	25-apr-51	28-apr-51
Reisnr 94	steen	Högenäs	9-mei-51	10-mei-51	Rönne (Bornholm) Gävle	5-mei-51 15-mei-51	8-mei-51 21-mei-51				
Reisnr 95	hout	Korstnaes	21-mei-51	22-mei-51	Amsterdam	1-jun-51	1-jun-51				
Reisnr 96	lege vaten	Rotterdam	4-jun-51	12-jun-51				Brandstofpomp nazien	Rotterdam	6-jun-51	11-jun-51
					Malmö	16-jun-51	19-jun-51				
Reisnr 97	hout	Gävle	22-jun-51	26-jun-51	Amsterdam	4-jul-51	5-jul-51				
Reisnr 98	stukgoed	Amsterdam Rotterdam	5-jul-51 7-jul-51	6-jul-51 16-jul-51				Machinereparatie	Rotterdam	9-jun-51	14-jun-51
					Rostock	21-jul-51	23-jul-51				
Reisnr 99	hout	Danzig	25-jul-51	27-jul-51	Rotterdam	1-aug-51	3-aug-51				
Reisnr 100	lood	Rotterdam	4-aug-51	4-aug-51	Kopenhagen	13-aug-51	14-aug-51				

Reisnr 101	briketten	Wismar	15-aug-51	17-aug-51	Gävle	22-aug-51	23-aug-51				
Reizen buitenvaart	Lading	Laden			Lossen			Onderbreking			
		Laadhaven	Aankomst laadhaven	Vertrek laadhaven	Loshaven	Aankomst loshaven	Vertrek loshaven	Omschrijving	Haven	Begin	Einde
Reisnr 102	hout	Gävle	23-aug-51	27-aug-51	Rotterdam	6-sep-51	7-sep-51				
Reisnr 103	zout	Kralingseveer	8-sep-51	11-sep-51	Kopenhagen	16-sep-51	17-sep-51				
Reisnr 104	hout	Karlshamn	18-sep-51	21-sep-51	Groningen	26-sep-51	28-sep-51				
Reisnr 105	pannen	Woerden	29-sep-51	2-okt-51	Högenäs	6-okt-51	11-okt-51				
Reisnr 106	hout	Kalmar	12-okt-51	16-okt-51	Rotterdam	22-okt-51	24-okt-51				
Reisnr 107	pannen	Woerden	24-okt-51	26-okt-51	Halmstad	1-nov-51	7-nov-51				
Reisnr 108	hout	Karlskrona	9-nov-51	15-nov-51	Rotterdam	22-nov-51	24-nov-51				
Reisnr 109	dakpannen	Woerden	24-nov-51	26-nov-51	Ahus	8-dec-51	11-dec-51				
Reisnr 110	hout	Kalmar	12-dec-51	14-dec-51	Kampen	22-dec-51	28-dec-51				

Bijlage B: Bezoek per plaats, hoe vaak, 110 reizen

<i>Plaatsen</i>	<i>Land</i>	<i>aantal keren geladen</i>	<i>aantal keren gelost</i>
Aalborg	Denemarken	1	2
Aarhus	Denemarken	1	1
Abenraa	Denemarken	1	1
Abo	Finland	1	
Aggersund	Denemarken	1	
Ahus	Zweden		3
Alphen a/d Rijn	Nederland		1
Alsum	?	1	
Amsterdam	Nederland	14	6
Anklam	Duitsland	1	
Antwerpen	België	1	3
Assens	Denemarken		1
Axel	Nederland		1
Bandholm	Denemarken	1	
Bendorf	Duitsland	1	
Boom	België	1	
Butzow	Duitsland	1	
Danzig	Polen	1	
Deventer	Nederland		1
Dordt	Nederland	1	
Drammen	Noorwegen		1
Duisburg	Duitsland	2	5
Egernsund	Denemarken	1	
Elbing	Polen		2
Engers	Duitsland	1	
Fagervik (Sundsvall)	Zweden		1
Ferhaege	België?	1	
Fredericia	Denemarken	1	
Frederikshavn	Denemarken		1
Frederiksnäs	Zweden	1	
Frederikssund	Denemarken		1
Gamleby	Zweden	1	
Gävle	Zweden	3	5
Göteborg	Zweden	1	1
Grenaa	Denemarken	1	
Groningen	Nederland		1
Grouw	Nederland		1
Hadsund	Denemarken	1	
Halmstad	Zweden		2
Hamburg	Duitsland	3	4
Harnäs	Zweden		1
Haukipudas	Finland	2	
Hengelo	Nederland	2	
Heroya	Noorwegen	1	
Herrenwyck	Duitsland	1	
Hochfeld	Duitsland	3	
Höganäs	Zweden	2	1
Holbaek	Denemarken	2	2
Horsens	Denemarken	1	1

<i>Plaatsen</i>	<i>Land</i>	<i>aantal keren geladen</i>	<i>aantal keren gelost</i>
Hunnebostrant	Zweden	1	
IJsselmonde	Nederland	1	
Kalmar	Zweden	2	
Kalundborg	Denemarken	1	2
Kampen	Nederland		1
Karlshamn	Zweden	1	
Karlskrona	Zweden	3	
Karlstad	Zweden	1	
Kastrup	Denemarken		2
Kerteminde	Denemarken	1	
Klintholm	?	1	
Kolberg	Polen	1	
Kolby Kaas	Denemarken		1
Kolding	Denemarken		1
koog a/d Zaan	Nederland	1	
Kopenhagen	Denemarken	6	10
Korsnaes	Zweden	1	
Korsör	Denemarken		1
Kralingseveer	Nederland	3	
Krik	Denemarken		2
Leba	Polen	1	
Leer	Duitsland		1
Leerdam	Nederland		1
Lemmer	Nederland		1
Leuven	België		1
Limhamn	Zweden	2	
Lithoyen	Nederland		2
Lübeck	Duitsland	2	
Maastricht	Nederland		2
Malmö	Zweden		1
Marievik	Zweden	1	
Memel	Litouwen	1	
Middelfahrt	Denemarken		1
Moll	België	1	
Mommark	Denemarken		1
Naestved	Denemarken		1
Nakskov	Denemarken		1
Neuss	Duitsland		1
Neustadt	Duitsland		1
Neuwied	Duitsland	1	
Nieuwe Schans	Nederland	1	
Nyborg	Denemarken		1
Nykobing F	Denemarken	1	1
Nykobing M	Denemarken		2
Nystad	Finland	1	
Oregrund	Zweden		1
Oslo	Noorwegen		1
Pernis	Nederland	1	
Pillau	Rusland		1
Pitea	Zweden		1
Porsgrunn	Noorwegen	1	
Räfsö	Zweden	2	

<i>Plaatsen</i>	<i>Land</i>	<i>aantal keren geladen</i>	<i>aantal keren gelost</i>
Randers	Denemarken	1	
Reizholz	Duitsland	1	
Rönne	Denemarken		3
Rostock	Duitsland	1	3
Rotterdam	Nederland	6	6
Rüdkobing	Denemarken		1
Sandefjord	Noorwegen		1
Sas van Gent	België	1	
Saxköbing	Denemarken	1	
Schiedam	Nederland		1
Sneek	Nederland		1
Södertälje	Zweden		1
Sonderburg	Denemarken		1
Stockholm	Zweden		2
Stolpmunde	?	1	
Ströby	Denemarken	1	
Struer	Denemarken		1
Sundsvall	Zweden		1
Svendborg	Denemarken		1
Swelgren	?	1	
Swinemünde	?		1
Tissinghus	Denemarken		1
Tuborg	Denemarken		1
Ulshale	Denemarken	1	
Vang	Denemarken	2	
Vartsala	Finland	1	
Vejle	Denemarken		1
Verdingen	Duitsland	1	1
Visé	België		1
Wasa	Finland		1
Wifstawerf	Zweden	2	
Wismar	Duitsland	3	1
Woerden	Nederland	3	
Ystad	Zweden		1

135 plaatsen

Bijlage C: Vervoerde ladingen, hoe vaak, 110 reizen

<i>Lading</i>	<i>Aantal keren geladen</i>
ammoniak	1
asbest cementplaten	1
bimsteen	3
boomstammen	1
briketten	1
bruinkolen	2
cacao schroot	1
cement	2
chilisalpeter	1
chromerts	1
dakpannen	1
flintstenen	2
fosfaat	2
gerst	6
graan	2
groenten	1
haver	1
hout	26
ijzer	5
katoen	1
kippengrit	1
koeken	13
koffie	1
kolen	1
kunstmest	1
lege vaten	1
lood	1
mais	1
meel	4
oud ijzer	2
paardeboonen	1
pannen	2
piekijzer	2
potasch	1
rampalen	2
salpeter	2
steen	8
stukgoed	9
suiker	1
superfosfaat	1
tarwe	1
vaten smeerolie	1
veevoeder	1
vuurvaste specie	1
waterglas	1
zemelen	1
zonnebloempitten	1
zout	3

49 verschillende (deel-)ladingen

126

Bijlage D: Beschrijvingen in Scheepskadaster

Dagregister deel 2 nummer 340, acht en twintig September 1900 acht en twintig

Verklaring van eigendom

Wij ondergeteekenden verklaren bij dezen, dat wij de eenige eigenaren zijn van het schip

genaamd Dolfijn gebouwd te Groningen metende 139,94 ton van 2,83 M³ bruto zijnde een stalen motorvrachtschip hebbende één dek, één mast, één ruim, verhoogd achterdek met kajuiten, vooronder volkslogies voortgedreven door een 75/90 P.K. Deutz Dieselmotor met 3 cylindere bestemd voor zeeschip

thuis behorende te Groningen/werf Noordster ieder voor het aandeel hierna achter zijn naam vermeld.

1. Tonnis Tammes, reeder wonende te Groningen voor 2/17 gedeelte.
2. Berend Oeseburg, koopman wonende te Groningen voor 2/17 gedeelte.
3. de te Groningen gevestigde naamloze vennootschap "Noord Nederlandsche Scheepswerven" waarvan directeuren zijn de Heeren Hendrik Pieter Kuiper wonende te Groningen en Albert Bernardus Schaap wonende te Haren en commissarissen de Heeren Poppe Harmannus Kerstholt en Arent Meppelder beide wonende te Groningen voor 13/17 gedeelte.

Nevensgenoemd schip is op 2 October 1928 ingebeiteld "974 Z Gron 1928" blijkens bewijs afgegeven door de scheepsmeter D. Loorbach te Groningen d.d. 2 October 1928

Wij verklaren, dat dit schip nimmer hier te lande is te boek gesteld geweest en verzoeken den Bewaarder der 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) en in het register te vermelden dat als boekhouder is aangesteld de ondergeteekende Tonnis Tammes.

Groningen den 19 September 1928

T. Tammes, B. Oeseburg

N.V. Noord Nederlandsche Scheepswerven

P.H. Kerstholt, H.P. Kuiper

Nevensgenoemd schip is op 25 mei 1964 opnieuw definitief ingebeiteld als volgt "974 Z Gron 1928" op het achterschip aan s.b. zijde in voorwand kampagne 10.,25 m. uit het hekstaal 2.20 m. uit lengteas en 1.30 m uit dek blijkens bewijs afgegeven d.d. 26 mei 1964 door E. den Besten scheepsmeter te R.'dam. Geboekt op het dagregister dd 27 mei 1964 deel 21 nummer 982.

Verklaring

1. Tonnis Tammes, reeder wonende te Groningen.
2. Berend Oeseburg, koopman wonende te Groningen.
3. De te Groningen gevestigde naamloze vennootschap "Noord Nederlandsche Scheepswerven" waarvan directeuren zijn de Heeren Hendrik Pieter Kuiper wonende te Groningen en Albert Bernardus Schaap wonende te Haren en commissarissen de Heeren Poppe Harmannus Kerstholt en Arent Meppelder beide wonende te Groningen.

verklaren dat zij de teboekstelling verlangen van het hierna omschreven schip en dat dit aan hen toebehoorende schip is een nederlands schip.

Omschrijving van het schip:

Het schip is genaamd "Dolfijn", het meet bruto 139,94 ton van 2,83 M3 en is bestemd voor de vaart ter zee als motorvrachtschip. Het is gebouwd van staal, heeft één dek, één mast, één ruim, verhoogd achterdek met kajuiten, vooronder volkslogies en wordt voortbewogen door een 75/90 P.K. Deutz Dieselmotor met 3 cilindres.

Het is den onderteekenaars niet bekend dat het schip vroeger aan eenige bewaring der scheepsbewijzen hier te lande is teboekgesteld geweest, zijnde het schip gebouwd te Groningen in het jaar 1928.

Teneinde de goedkeuring dezer verklaring te krijgen worden hierbij aan de Arrondissements-Rechtbank te Groningen overgelegd de volgende stukken:

1. Eene verklaring van eigendom van boven omschreven schip.
2. Den meetbrief, afgegeven volgens de bestaande wettelijke voorschriften.
3. Den bijlbrief of den koopbrief.
4. De volgende bescheiden ter beoordeeling van de nationaliteit van het schip.
 - 4a) bewijs van nederlandschap van Tonnis Tammes.
 - 4b) idem van Berend Doeseburg
 - 4c) idem van Hendrik Pieter Kuiper
 - 4d) idem van Albert Bernardus Schaap
 - 4e) idem van Poppe Harmannus Kerstholt
 - 4f) idem van Arent Meppelder
 - 4g) uittreksel Handelsregister betreffende de Noord Nederlandsche Scheepswerven.

Totaal der bijlagen tien.

Aldus verklaard en ter goedkeuring aangeboden aan genoemde rechtbank.

Groningen, den 19 September 1928

T. Tammes, B. Oeseburg

N.V. Noord Nederlandsche Scheepswerven

P.H. Kerstholt, H.P. Kuiper

Beschikking der rechtbank

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

Groningen 27 September 1928

D.R. dM. vSwinderen, President

P. v.d. Elst, Griffier

Overeenkomstig het afgegeven stuk verklaard

De Bewaarder: Kijlman

Dagregister deel 2 nummer 782, zes en twintig April 1900 negen en twintig.

Uittreksel.

Heden den drie en twintig Februari negentienhonderd negen en twintig verschenen voor mij Christiaan Johannes Vink, notaris ter standplaats Zuidhorn, arrondissement Groningen, in tegenwoordigheid der na te noemen getuigen.

1. de Heer Tonnis Tammes, reeder wonende te Groningen.
2. De Heer Berend Oeseburg, koopman wonende te Groningen.
3. De Heer Hendrik Pieter Kuiper, wonende te Groningen, directeur van de te Groningen gevestigde naamlooze vennootschap "Noord-Nederlandsche Scheepswerven", als zoodanig die naamlooze vennootschap vertegenwoordigend en handelend met machtiging van Commissarissen dier naamlooze vennootschap blijkens aan deze minute gehechte onderhandsche verklaring.

De comparanten, handelend voor zichzelf en in gemelde kwaliteit, verklaarden bij deze op te richten een naamlooze vennootschap, op het ontwerp waarvan de Koninklijke Bewilliging is verleend bij besluit van elf Februari negentienhonderd negen en twintig, nummer 37 waarvan een uittreksel aan deze minuten is vastgehecht, zulks onder de volgende voorwaarden.

Artikel 1.

De Naamlooze Vennootschap draagt de naam: "Naamlooze Vennootschap Zeevaartmaatschappij Hoornsche Diep". Zij is gevestigd te Groningen.

Artikel 2

Het doel der naamlooze vennootschap is het exploiteren van vaartuigen, in de ruimste zin genomen.

Artikel 3

De naamlooze vennootschap enzovoort.

Artikel 4

Het kapitaal enzovoort

Ter volstorting van de aandelen, waardoor door hen is deelgenomen, wordt door de oprichters gezamenlijk en ieder voor zijn evenredig deel in de naamlooze vennootschap ingebracht:

het stalen motorvrachtschip genaamd "Dolfijn", groot bruto honderd negen en dertig, vier en negentigste honderdste ton van twee, drie en tachtig honderste Kubieke Meter, gebouwd te Groningen in negentien honderd acht en twintig, hebbende één dek, één mast, één ruim, verhoogd achterdek met kajuiten, vooronder volkslogies voortgedreven door een vijf en zeventig/negentig paardenkracht drie cylinder Deutz Dieselmotor, welk vaartuig bestemd is voor de zeevaart

aan de inbrengers tezamen in eigendom toebehoort blijkens verklaring van eigendom overgeschreven ten kantore der scheepsbewijzen te Groningen, acht en twintig September negentien honderd acht en twintig, deel 3 nummer 974 rubriek Z en is gebrand 974 Z. Gron 1928.

Zulks enzovoort.

Waarvan acte, in minuut opgemaakt, is verleden te Groningen op datum in het hoofd gemeld, in tegenwoordigheid van de heeren Nicolaas Johannes Georgius Kerstholt, koopman wonende te Groningen en Eelco Jacob Huizing, notarisklerk, wonende te Zuidhorn, als getuigen, evenals de comparanten aan mij notaris bekend.

Onmiddellijk na geheele voorlezing dezer acte is deze geteekend door de comparanten de getuigen en mij notaris.

T. Tammes, B. Oeseburg
H.P. Kuiper C.J. Vink

Geregistreerd te Zuidhorn, den een Maart 1900 negen en twintig, deel 2 folio 72 no
1212 zes bladen één renvooi één annex.

Ontvangen voor recht: vier honderd vijf en twintig gulden F 425.

De ontvanger
Meihuizen

Uitgegeven voor woordelijk gelijkkluidend uittreksel
C.J. Vink.

Ondergeteekende verklaart als mondeling lasthebber van partijen bij bovenstaande
acte, toe te stemmen dat de overschrijving in de openbare registers krachtens dit
uittreksel plaats heeft.

E.J. Huizing

Verklaring

De ondergeteekende Naamlooze Vennootschap Zeevaartmaatschappij Hoornsche Diep
gevestigd te Groningen (Directeur Tonnis Tammes, commissarissen Hendrik Pieter
Kuiper en Berend Oeseburg, beiden te Groningen); verkrijgers van

*het zeeschip genaamd "Dolfijn" metende 130,04 ton van 2,83 M3, bestemd voor
zeevrachtschip hebbende 1 dek, 1 mast, 1 ruim, vooronder volkslogies, verhoogd
achterdek met kajuiten, voortbewogen door een 75/90 P.K. 3 cylinder Deutz
Dieselmotor,*

verklaart dat hij ten levering van bovenomschreven schip wensch te doen
overschrijven de hierna genoemde akte (vonnis) en dat het schip na die overschrijving
de hoedanigheid van Nederlandsch schip zal behouden. Het schip is gebouwd in 1928
te Groningen en is reeds teboekgesteld ten kantore der scheepsbewijzen te Groningen,
onder nummer 974 rubriek Z.

Teneinde de goedkeuring dezer verklaring te verkrijgen worden hierbij aan de
Arrondissements-Rechtbank te Groningen overgelegd de volgende stukken:

1. Een authentiek afschrijft afschrift der acte verleden voor notaris C.J. Vink te
Zuidhorn den 23 Februari 1929 houdende inbreng waarbij bovengenoemd schip is
verkregen.
2. De volgende bescheiden ter beoordeling van de nationaliteit van het schip.
 - 2a) bewijs van nederlanderschap van den eenige directeur den Heer Tonnis
Tammes;
 - 2b) bewijs van nederlanderschap van de commissarissen den Heer Berend
Oeseburg
 - 2c) bewijs van nederlanderschap van den Commissaris de Heer Hendrik Pieter
Kuiper.

Totaal der bijlagen 4.

Aldus verklaard ter goedkeuring aangeboden aan bovengenoemde rechtbank.

Groningen den 27 April 1929.
De Directeur T. Tammes.

Beschikking der rechtbank.

De Arrondissementsrechtbank te Groningen, eerste kamer;
gezien de als bijlage bij bovengenoemde verklaring gevoegde stukken;

gezien de betreffende wetsartikelen;
keurt bovenstaande verklaring goed.

Groningen 27 April 1929.
D. R. M. v. Swinderen, President
P. v.d. Elst, Griffier.

Overeenkomstig het afgeschreven stuk verklaard, de Bewaarder: ...

Dagregister deel 2 nummer 1084, den vijftienden October 1900 negen en twintig

Aangifte van verandering of wijziging van de omschrijving van een te boekgesteld schip.

De ondergeteekende "Naamlooze Vennootschap Zeevaartmaatschappij Hoornsche Diep, gevestigd te Groningen, waarvan directeur is ondergeteekende Tonnis Tammes, reeder wonende te Groningen, en commissarissen zijn de Heeren Berend Oeseburg, koopman, en Hendrik Pieter Kuiper, scheepsbouwmeester, beiden wonende te Groningen,

verklaart dat de omschrijving van het schip, dat is teboekgesteld ten kantore van deze bewaarder der Hypotheken, van het Kadaster en de Scheepsbewijzen te Groningen onder nummer 974, jaar 1928, rubriek Z, niet meer voldoet aan de werkelijkheid aangezien:

de werktuigen tot voortbeweging en hunnen kracht thans dienen te worden omschreven als volgt: Compressorlooze 4 tact 2 cylinder Deutz Dieselmotor van 100/120 P.K.

weshalve zij ter voldoening aan de verplichting opgelegd bij het 7e lid van artikel 20 van het Koninklijk Besluit van 28 December 1925 staatsblad no 518, zooals dat gewijzigd is bij Koninklijk Besluit van den 1 September 1926, staatsblad no 320 van een en ander bij deze aangifte doet.

Groningen, den 11 October 1929,
N.V. Zeevaart Maatschappij Hoornsche Diep.
Directeur T. Tammes.

Overeenkomstig het afgeschreven stuk verklaard,. De Bewaarder

Dagregister deel 4 nummer 192, een en twintig Februari 1900 drie en dertig.

Afschrift.

Heden den een en twintigsten Februari negentien honderd drie en dertig verschenen voor mij Christiaan Johannes Vink, notaris ter standplaats Zuidhorn, arrondissement Groningen in tegenwoordigheid der na te noemen getuigen,

1. de Heer Tonnis Tammes, reeder, wonende te Groningen, ten deze handelend in hoedanigheid van Directeur van en krachtens hare statuten vertegenwoordigend de naamlooze vennootschap Hoornsche Diep, gevestigd te Groningen, opgericht bij acte den drie en twintig Februari negentien honderd negen en twintig verleden voor mij notaris, op het ontwerp van welke acte de Koninklijke Bewilliging is verleend bij Besluit van elf Februari bevorens nummer 37.
2. de Heer Berend Oeseburg, koopman wonende te Groningen. Ten deze handelend in hoedanigheid van commissaris der gemelde Naamlooze Vennootschap en conform artikel 5 der statuten, ten blijke van de – voor na te melden handeling – vereischte goedkeuring van commissarissen, deze acte mede ondertekend.

De comparant sub 1 genoemd in zijne gemelde kwaliteit handelend, verklaarde namens gezegde naamlooze vennootschap bij deze te hebben verkocht aan de Heer Hendrik Wladimir Albrecht Ernst Tuil, scheepskapitein wonende te Delfzijl, volgens zijn verklaring gehuwd in algemene wettelijke gemeenschap van goederen met Mejuffrouw Aaltje Dijkstra, beiden in eersten echt, die mede is verschenen en verklaarde voor zich in koop aan te nemen:

het Nederlandsche Zeemotorvrachtschip genaamd "Dolfijn" gemerkt "974 Z Gron 1928" bestemd voor de zeevaart. gebouwd te Groningen in het jaar negentien honderd acht en twintig, groot honderd negen en dertig, vijf en dertig honderdste ton bruto, hebbende één dek, één mast, één ruim, verhoogd achterdek met kajuiten, vooronder volkslogies, voorzien van een vier takt twee cylinder Compressorlooze Deutz Dieselmotor van honderd tot honderd twintig paardenkracht, benevens al het sloopstoelbehooren.

Het vaartuig is voor de eerste maal teboekgesteld in het scheepsregister ten Hypotheekkantore te Groningen nummer 974 Rubriek Z.

Deze verkoop en koop is geschied voor den prijs van Een en dertig duizend gulden en op de volgende voorwaarden:

1. Het verkochte gaat aan de koper over met alle daaraan verbonden lusten en lasten, rechten en verplichtingen hoe ook genaamd en in de staat waarin het zich thans bevindt, vrij van bevoorrechte en niet bevoorrechte schulden en lasten, vrij van huur en vrij van hypotheek.
2. De aanvaarding van het gekochte kan geschieden zeven en twintig februari aanstaande.
3. Partijen doen over en weer afstand van hun recht om op grond der bepalingen van de artikelen 1302 en 1303 van het Burgerlijk Wetboek ontbinding dezer overeenkomst te kunnen vorderen.
4. De betaling van de koopprijs zal geschieden vier duizend gulden op heden bij het passeeren dezer acte waarvoor kwitantie en het restant op zeven en twintig Februari aanstaande.
5. De kosten dezer akte zijn voor rekening van de koper.

Ter uitvoering dezer verklaarden partijen domicilie te kiezen ten kantore van de notarisbewaarder dezer minute.

Waarvan acte, in minuut opgemaakt, is verleden te Groningen op datum in het hoofd gemeld, in tegenwoordigheid van de heeren Gerrit Boerema zonder beroep wonende te Groningen en Eelco Jacob Huizing notaris klerk wonende te Zuidhorn, als getuigen, evenals de comparanten, aan mij notaris bekend.

Onmiddellijk na geheele voorlezing dezer acte is dezelve gerekend door de comparanten de getuigen en mij notaris.

T. Tammes B. Oeseburg
H.W.A.E. Tuil G. Boerema
E.J. Huizing
C.J. Vink

uitgegeven voor afschrift

C./J. Vink

Verklaring

De ondergeteekende Hendrik Wladimir Albrecht Ernst Tuil, scheepskapitein te Delfzijl, verkrijger van

het zeeschip genaamd "Dolfijn" metende 139,94 ton bruto, bestemd voor de Zeevaart, hebbende één dek, één mast, één ruim, verhoogd achterdek met kajuiten, vooronder volkslogies, voorzien van een viertakt twee cylinder compressorlooze Deutz Dieselmotor van 100 tot 120 PK

verklaart, dat hij ter levering van bovenomschreven schip wensch te doen overschrijven de hierna genoemde akte (vonnis) en dat het schip na die overschrijving de hoedanigheid van nederlandsch schip zal behouden.

Het schip is gebouwd in 1928, te Groningen, en is reeds teboekgesteld ten kantore der Scheepsbewijzen te Groningen onder nummer 974 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 acte verleden voor notaris C.J. Vink te Zuidhorn den 21en Februari 1933 houdende aankoop, waarbij bovengenoemd schip is verkregen.
2. De volgende bescheiden ter beoordeling van de nationaliteit van het schip.
3. Bewijs van Nederlanderschap van ondergeteekende Hendrik Wladimir Albrecht Ernst Tuil.

Totaal der bijlagen 2.

Aldus verklaard ter goedkeuring aangeboden aan bovengenoemde rechtbank.

Groningen den 27 April 1929.

Hendrik Wladimir Albrecht Ernst Tuil.

Beschikking der rechtbank.

De Arrondissements Rechtbank te Groningen;

gezien vorenstaande verklaring;

gelet op de daarbij overgelegde stukken;

gezien de betreffende wetsartikelen;

keurt bovenstaande verklaring goed.

Gegeven te Groningen, 21 Februari 1933

De griffier P. v.d. Elst

De President

Overeenkomstig het afgeschreven stuk verklaard, de Bewaarder: ...

Dagregister, deel 5 nummer 521, zeventien April 1900 zeven en dertig 's middags 12.15 uur.

Op heden den veertiende April 1900 zeven en dertig ten verzoeke van de Naamlooze Vennootschap "Naamlooze Vennootschap Zeevaartmaatschappij Hoornsche Diep", handelaars, gevestigd te Groningen, ten deze domicilie kiezende te Groningen, aan de Ossenmarkt nr 1 ten kantore van Mr D.V. Breukelaar, advocaat en procureur wonende aldaar, te Hoogkerk ten Gemeentehuize en verder in iedere andere gemeente in Nederland ten Gemeentehuize,

uit kracht eener acte van schuldbekentenis met sloopshypotheek op 27 Februari 1933 verleden voor de toen te Zuidhorn resideerende notaris C.J. Vink hierna bedoeld, en uit kracht van de beschikking door den Heer president van de Arrondissements-Rechtbank

te Groningen dd 13 April 1937 gegeven op een door requirante ingediend verzoekschrift bij welke beschikking aan requirante verlof is verleend tot het leggen van na te melden executoriaal beslag,

heb ik Roelof van Kruit, deurwaarder bij de Arrondissements-Rechtbank en bij het Kantongerecht te Groningen en wonende te Noordhorn, gemeente Zuidhorn onder overlegging aan na te melden Tuil van een afschrift van gemelde ..., in tegenwoordigheid van Johannes Willem Oosterwijk en Rentje Christoffer Brugman, klerken beiden wonende te Groningen, als mijn der getuigen, mij begeven aan boord van het schip genaamd "Dolfijn", welk schip met al zijn toebehooren door mij deurwaarder in executoriaal beslag is genomen.

Bedoeld schip is

een stalen motorvrachtschip genaamd "Dolfijn" bestemd om te worden gebezigd voor de zeevaart, gebouwd in het jaar 1928 op de werf van de naamlooze vennootschap Noord Nederlandsche Scheepswerven te Groningen met een bruto inhoud van honderd negen en dertig vijf en dertig honderdste ton van twee, drie en tachtig honderdste kubieke meter, blijkens de meetbrief afgegeven door den scheepsmeter te Rotterdam, den derden October 1929, dragende het nummer 4056, gemerkt 974 Z Gron, hebbende één dek, één mast, één ruim, verhoogd achterdek met kajuiten, vooronder volkslogies, voortbewogen door een vier takt twee cylinder compressorlooze Deutz Dieselmotor, nummer 225582/3 van honderd tot honderd twintig paardekracht,

en behoort in eigendom toe aan Hendrik Wladimir Albrecht Ernst Tuil, scheepskapitein, wonende te Delfzijl, doch bevarende en bewonende voormeld motorvrachtschip "Dolfijn" thans liggende te Hoogkerk. Het wordt door H.W.A.E. Tuil voornoemd gevoerd.

Het schip voert een sloep en is getuigd met één mast en een groot- en een fokkezeil, terwijl zich verder aan boord bevinden: twee reserve schroeven, twee ankers en twee kettingen, een loopplank, twee haakstokken en een losdirk en twee kompassen, een logklok met lijn en schroef, vijf zwemvesten, verbandkist met inhoud en negen vlaggen.

Over het aldus in beslag genomen schip is door mij aan boord daarvan onder de voor- en nadeelen bij de wet bepaald als bewaarder aangesteld Rentje Christoffel Brugman, klerk wonende te Groningen voornoemd, die verklaarde zich met die bewaring te belasten, ten blijke waarvan hij alhier geteekend heeft:

R.C. Brugman.

Voorts zijn door mij, ten einde het vertrek van bedoeld schip te beletten, genomen de volgende maatregelen: het stuurwiel is met een ketting vastgezet en dit met een slot verzekerd.

Zullende bij voortdurende nalatigheid in de voldoening van het verschuldigde voor hoofdsom ad F 14100, de per 1 September 1936 en de per 1 Maart 1937 verschenen rente, totaal ad F 916,50, alsmede de loopende rente en de kosten bedoeld schip bij gerechtelijke uitwinning worden verkocht ter terechtzitting der Arrondissements-Rechtbank te Groningen, alwaar die verkoop zal worden vervolgd door den hoofde dezes genoemde procureur Mr. D.V. Breukelaar.

Van alhetwelk door mij deurwaarder onmiddellijk in tegenwoordigheid mijner voormelde getuigen is opgemaakt dat procesverbaal dat door mijne getuigen en mij deurwaarder is ondertekend op het oorspronkelijk en de twee daarvan gelijktijdig vervaardigde afschriften, waarvan er één door mij aan de aangestelde bewaarder alsmede een afschrift van voormeld request en bevelschrift ter hand is gesteld. De kosten daarvan zijn F 36,75.

R.C. Brugmans Oosterwijk
R. van Kruit deurw.

(specificatie van de F 36,75 is niet overgenomen, PWdLvW))

Overeenkomstig het afgeschreven stuk verklaard de Hypotheekbewaarder: ...

Dagregister, deel 5, nummer 662, drie en twintig Augustus 1900 zeven en dertig

Afschrift

Op heden Dinsdag den dertiende Juli negentien honderd zeven en dertig, des namiddags twee uur, heb ik, Sybrandus Jacobus Posthumus, notaris binnen het Arrondissement Groningen ter standplaats de gemeente Leek, mij bevonden in het café-restaurant Bleker aan de Vischmarkt 36 te Groningen, in tegenwoordigheid van de beide hierna te noemen aan mij notaris bekende getuigen, alwaar voor mij verschenen:

1. De Heer Tonnis Tammes, reeder wonende te Groningen, verlengde Heereweg 221a, volgens zijne verklaring ten deze handelende in zijne hoedanigheid van Directeur van – en krachtens hare statuten vertegenwoordigende – de te Groningen gevestigde naamlooze vennootschap “Naamlooze Vennootschap Zeevaart Maatschappij Hoornsche Diep”.
2. de Heer Berend Doeseburg, zonder beroep wonende te Groningen volgens zijne verklaring ten deze handelende in zijne hoedanigheid van Commissaris van gemelde Naamlooze vennootschap en ten blijke van de voor na te melden handeling vereischte goedkeuring van Commissarissen deze acte mede ondertekend.

De comparanten gaven te kennen en verklaarden:

- dat bij acte op den zeven en twintigsten februari negentien honderd drie en dertig voor den destijds te Zuidhorn gevestigden notaris C.J.Vink verleden, de heer Hendrik Wladimir Albrecht Erndst Tuil, scheepskapitein, wonende te Delfzijl, wegens op dien datum ter leen ontvangen geld, schuldig erkende aan de “Naamlooze Vennootschap Zeevaart Maatschappij Hoornsche Diep” voornoemd, de som van veertienduizend een honderd gulden met belofte daarvan rente te betalen tegen zes procent per jaar, verschijnende halfjaarlijks op een Maart en een September, terwijl de rente een half procent per jaar wordt verhoogd indien zij niet is betaald binnen veertien dagen na de verschijndag, en om daarop telken halfjare tegelijk met de rentebetaling, indien eenigszins mogelijk af te lossen en wel minstens vijf honderd gulden, voor het eerst den September negentien honderd drie en dertig, zullende de hoofdsom echter geheel in uiterlijk vijftien jaren moeten zijn afgelost,
- dat bij gemelde acte voorts is bepaald, dat de hoofdsom te allen tijde opeischbaar en aflosbaar is nadat daarvan aan een van beide zijden te minste drie maanden tevoren opvraag is gedaan, doch dat ze terstond opeischbaar is, zonder dat daartoe

ingebrekestelling bij bevel of soortgelijke acte is vereischt, onder meer bij niet tijdige voldoening der overeengekomen rente en indien de schuldenaar een of meer der hem bij meergemelde acte opgelegde verplichtingen niet mocht nakomen;

- dat bij meergemelde acte tot meerdere zekerheid voor de terugbetaling van de gemelden hoofdsom ad veertien duizend een honderd gulden, met de renten volgens de wet en de kosten, begroot op een duizend gulden recht van scheepshypotheek is verleend op
het nederlandsche stalen motorvrachtschip genaamd "Dolfijn" bestemd om te worden gebezigd voor de zeevaart, gebouwd in het jaar negentien honderd acht en twintig, op de werf van de Naamlooze Vennootschap Noord-Nederlansche Scheepswerven te Groningen met een bruto inhoud van honderd negen en dertig en vijf en dertig honderdste ton van twee drie en tachtig honderdste kubiek meter, blijkens meetbrief, afgegeven door de Scheepsmeter te Rotterdam, den derden October negentien honderd negen en twintig, dragende het nummer 4056, gemerkt 974 Z Gron 1928, hebbende één dek, één mast, één ruim, verhoogd achterdek met kajuiten, vooronder volkslogies, voortbewogen door een vier takt twee cylinder compressorlooze Deutz Dieselmotor, nummer 225582/3 van honderd tot honderd twintig paardekracht, met al het scheepstoebehooren;
- dat bij meergemelde akte werd geconstateerd dat gemeld vaartuig met geen andere hypotheek was belast dan met een eerste hypotheek groot twaalf duizend negen honderd gulden;
- dat gemeld recht van tweede scheepshypotheek werd ingeschreven ten hypotheekkantore te Groningen, den tweeden Maart negentien honderd drie en dertig, in deel 9 nummer 91;
- dat de schuldenaar, de Heer Hendrik Wladimir Albrecht Ernst Tuil voornoemd, in gebreke is gebleven de op een September negentien honderd zes en dertig en een Maart negentien honderd zeven en dertig verschenen renten van zijn gemelde schuld te voldoen, tengevolge waarvan de door hem alsvoren verschuldigde hoofdsom met renten en kosten terstond opeischbaar is geworden;
- dat de Naamlooze Vennootschap Zeevaart Maatschappij Hoornsche Diep uit kracht van gemelde acte van den zeven en twintigsten Februari negentien honderd drie en dertig en van de beschikking van de EdelAchtbare Heer president van de Arrondissements-rechtbank te Groningen van den dertienden April negentien honderd zeven en dertig gegeven op een door die naamlooze vennootschap ingediend verzoekschrift, bij welke beschikking aan haar verlof werd verleend tot het leggen van executoriaal beslag, op den veertienden April negentien honderd zeven en dertig voorschreven vaartuig in executoriaal beslag heeft genomen blijkens procesverbaal van dien datum, opgemaakt door Roelof van Kruit, deurwaarder bij de Arrondissements-Rechtbank en bij het Kantongerecht te Groningen en wonende te Noordhorn gemeente Zuidhorn welk executoriaal beslag is overgeschreven ten hypotheekkantore te Groningen, op zeventien April negentien honderd zeven en dertig, des namiddags twaalf uur vijftien minuten, in deel 11, nummer 238 (schepen)
- dat vorenbedoeld request met daarop gevolgde beschikking van den dertienden April negentien honderd zeven en dertig en bovenvermeld procesverbaal van inbeslagname aan genoemden heer Tuil werden beteekend bij exploit van bovengenoemde deurwaarder van den veertienden April negentien honderd zeven en dertig;

- dat de eerste hypotheekhoudster, de Naamlooze Vennootschap Rotterdamsche Scheepshypotheekbank gevestigd te Rotterdam heeft verklaard geen reden tot executie te hebben en van het gedaan aanbod tot overneming der executie geen gebruik te kunnen maken, zoodat de beslaglegster haar recht, uit het gelegde executoriaal beslag voortvloeiende, wil vervolgen;
- dat de Arrondissements-rechtbank te Groningen bij beschikking van den acht en twintigsten Mei negentien honderd zeven en dertig het door genoemde heer Tuil tegen het verzoek om de veiling ten overstaan van een notaris te doen plaats hebben gedane verzet ongegrond heeft verklaard en heeft goed gevonden, dat de executoriale verkoop van bovenomschreven vaartuig in het openbaar ten overstaan van mij notaris zal geschieden.

Alsnu verzoeken de comparanten, handelend in gemelde hoedanigheden en dus vertegenwoordigende de te Groningen gevestigde Naamlooze Vennootschap "Naamlooze Vennootschap Zeevaart Maatschappij Hoornsche Diep" krachtens verlot van de Arrondissementsrechtbank te Groningen van den acht en twintigsten Mei negentien honderd zeven en dertig in verband met gemeld procesverbaal van executoriaal beslag, mede in verband met de bovenaangehaalde acte van geldlening met scheepshypotheek en met inachtneming van al het voorschrevene, mij notaris te willen overgaan tot de uitwinning bij openbare verkoop van het bij gemelde acte van geldlening met scheepshypotheek verbonden vaartuig, zijnde:

Het Nederlandsche stalen motorvrachtschip genaamd "Dolfijn" bestemd om te worden gebezigd voor de zeevaart, gebouwd in het jaar negentien honderd acht en twintig op de werf van de naamlooze Vennootschap Noord Nederlandsche Scheepswerven te Groningen, met een bruto inhoud van honderd negen en dertig vijf en dertig honderdste kubieke meter, blijkens meetbrief, afgegeven door de Scheepsmeter te Rotterdam den derden October negentien honderd negen en twintig, dragende het nummer 4056, gemerkt 974 Z Gron 1928, hebbende één dek, één mast, één ruim, verhoogd achterdek met kajuiten, vooronder volkslogies, voortbewogen door een vier takt twee cylinder compressorlooze Deutz Dieselmotor, nummer 225582/3 van honderd tot honderd twintig paardekracht, met al het sloopstoelbehooren;

zulks teneinde de executante op de opbrengst van dit vaartuig, nadat daaruit zal zijn betaald hetgeen zal blijken toe te komen aan de eerste hypotheekhoudster voor aflossing, rente boete en kosten, zal kunnen verhalen voorzover die opbrengst toereikend zal blijken te zijn, al het haar toekomende te weten:

- voor de hoofdsom veertien duizend een honderd gulden
- voor renten verschenen een September negentienhonderd zes en dertig verhoogd met een half procent per jaar voor te late betaling, ad vier honderd acht en vijftig gulden vijf en twintig cent
- voor renten verschenen een Maart negentien honderd zeven en dertig verhoogd met een half procent per jaar voor te late betaling, ad vier honderd acht en vijftig gulden vijf en twintig cent
- voor loopende rente tot en de dag der betaling, naar zes procent per jaar.

Geschiedende deze verkooping op zoodanige voorwaarden als zijn vermeld in een acte opgemaakt den achtsten Juni negentien honderd en zeven en dertig voor mij notaris gepasseerd, houdende de veilconditiën, waarvan een authentiek afschrijft evenals een staat der op voorschreven vaartuig rustende hypothecaire inschrijvingen, op dienzelfden datum door mij notaris werd gedeponereerd ter Griffie van de

Arrondissements-Rechtbank te Groningen, en welke voorwaarden geacht worden in deze acte woordelijk te zijn opgenomen en daarmee één geheel uit te maken.

Nadat al het vorenstaande en gemelde veilconditiën aan het bijeengekomen publiek waren voorgelezen hebben de veilingen plaats gehad. Daarvan is de uitslag geweest, dat het laatst en het hoogst is geboden met de som van een en twintig duizend zes honderd gulden door den Heer Christiaan Johannes Vink notaris wonende te Rotterdam, die verklaarde dit bod te hebben gedaan als mondeling lasthebber – en dus voor en te behoeve van **Pieter de Leeuw van Weenen Junior**, scheepskapitein, wonende te Wilsum¹⁴, provincie Overijssel.

Mede was voor mij notaris verschenen **Pieter de Leeuw van Weenen Senior**, scheepskapitein, wonende te Wilsum, die verklaarde zich jegens en ten behoeve van de verkoopster te verbinden als borg voor genoemden Pieter de Leeuw van Weenen Junior, tot meerdere zekerheid voor de nakoming van alle voor laatstgenoemde 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, waaronder begrepen die eventueel voortvloeiende uit de bepalingen van de artikelen 1885 en 1887 van het burgerlijk Wetboek.

Waarop de comparanten verkoopters in hunnen gemelde hoedanigheden het geveilde voor de daarop hoogst geboden som en onder de gemaakte bedingen en bepalingen en onder gemelde borgtocht aan genoemden hoogsten bieder in diens gemelde hoedanigheid hebben toegewezen en verkocht, hetwelk door dien hoogsten bieder in kwaliteit aangenomen is.

De verschenen personen zijn aan mij notaris bekend.

Van alhetwelk dit procesverbaal in minuut is opgemaakt te Groningen, op de dag en plaats in het hoofd dezer acte genoemd, in tegenwoordigheid van Harm Weites, caféhouder en uitveiler wonende te Leek, en Geert Meek, notarisklerk, wonende te Tolbert, gemeente Leek, als getuigen.

Onmiddellijk na voorlezing van deze akte is zij ondertekend door de comparanten, de getuigen en mij notaris.

T. Tames B. oeseburg C.J. Vink
P. de leeuw van Weenen Sr.
H. Weits G. ...
S.J. Posthumus notaris

Uitgegeven voor eerste afschrift, S.J. Posthumus notaris.

Verklaring

De ondergeteekende **Pieter de Leeuw van Weenen Junior** scheepskapitein, wonende te Wilsum, provincie Overijssel, verkrijger van
*het zeeschip genaamd "Dolfijn", metende 139 35/110 ton van 2 83/100 M3
bestemd voor de zeevaart, hebbende één dek, één mast, één ruim, verhoogd*

¹⁴ Waarom Wilsum? Dordrecht of Papendrecht vielen onder de Scheepvaart Inspectie van Rotterdam. Daar was men meer ingesteld op grotere schepen en vielen de eisen voor kleinere schepen te hoog uit. Pieter Senior had al het advies gekregen om een plaats boven de grote rivieren als administratieve woonplaats te kiezen omdat die dan onder Groningen zou vallen, waar de eisen voor kleinere schepen gunstiger lagen. Groningen zelf vond Pieter te Gronings. Een artikeltje in de krant over Wilsum bracht de gedachten op Wilsum.

*achterdek met kajuiten, vooronder volkslogies, voortbewogen door een 4 takt 2
cilinder compressorlooze Deutz Dieselmotor van 100 tot 120 paardekracht;*
verklaart dat hij ter levering van bovenomschreven schip wensch 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 1928 te Groningen en is reeds teboekgesteld ten kantore der
Scheepsbewijzen te Groningen onder nummer 974 rubiek Z.

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

1. Een authentiek afschrift der acte verleden voor notaris Sybrandus Jacobus
Posthumus te Leek, den 13 den Juli 1937 houdende aankoop, waarbij
bovengenoemd schip is verkregen.
2. De volgende bescheiden ter beoordeling van de nationaliteit van het schip. Bewijs
van Nederlandschap van de eigenaar.

Totaal der bijlagen 2.

Aldus verklaard ter goedkeuring aangeboden aan bovengenoemde Rechtbank.

Leek, den 21 sten Augustus 1937.

P. de Leeuw van Weenen Junior

Beschikking der rechtbank.

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

Groningen, 23 Augustus 1937

J. Feitsma President

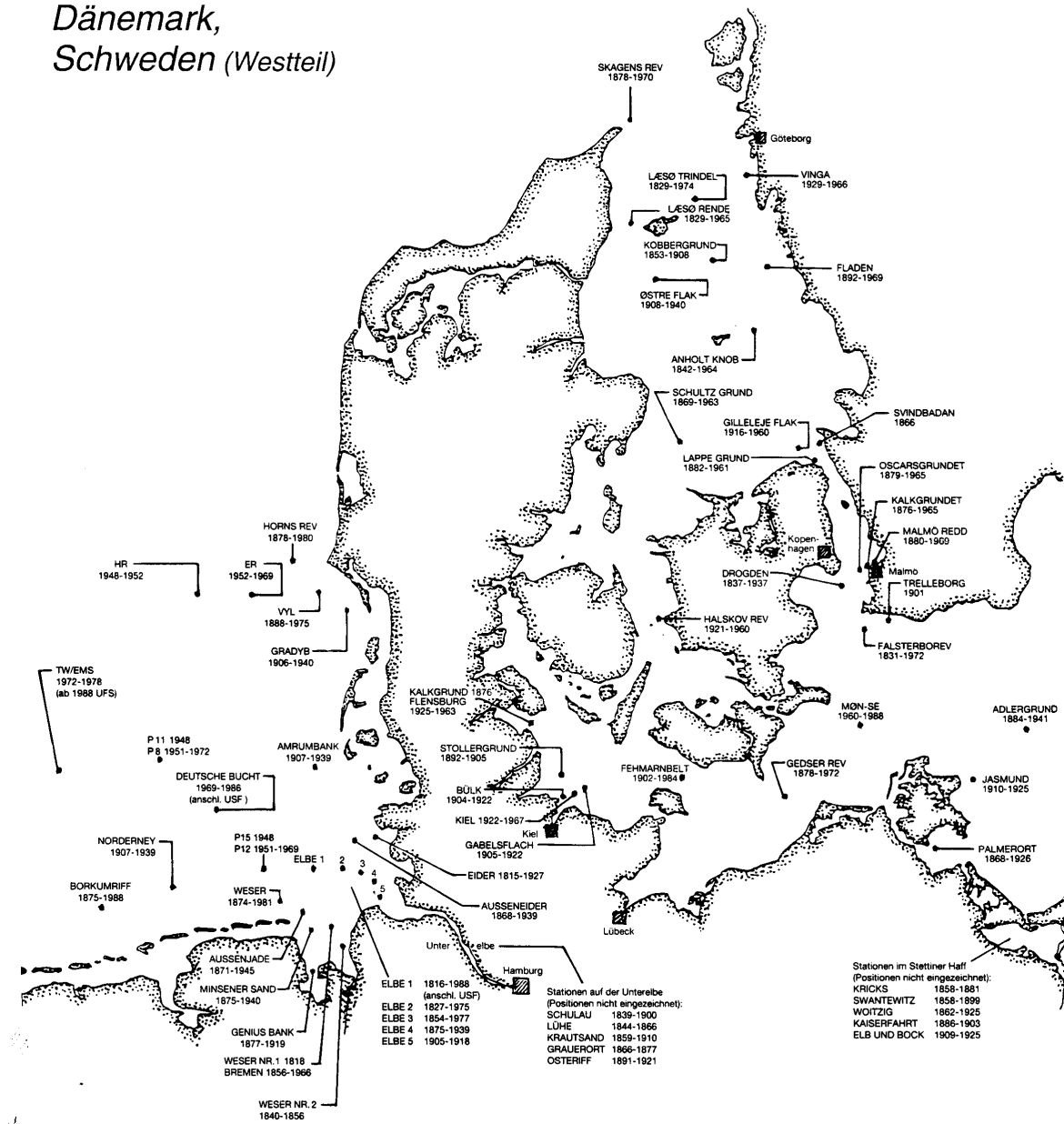
(onleesbare naam) Griffier subst.

Overeenkomstig het afgeschreven stuk verklaard, de Hypotheekbewaarder

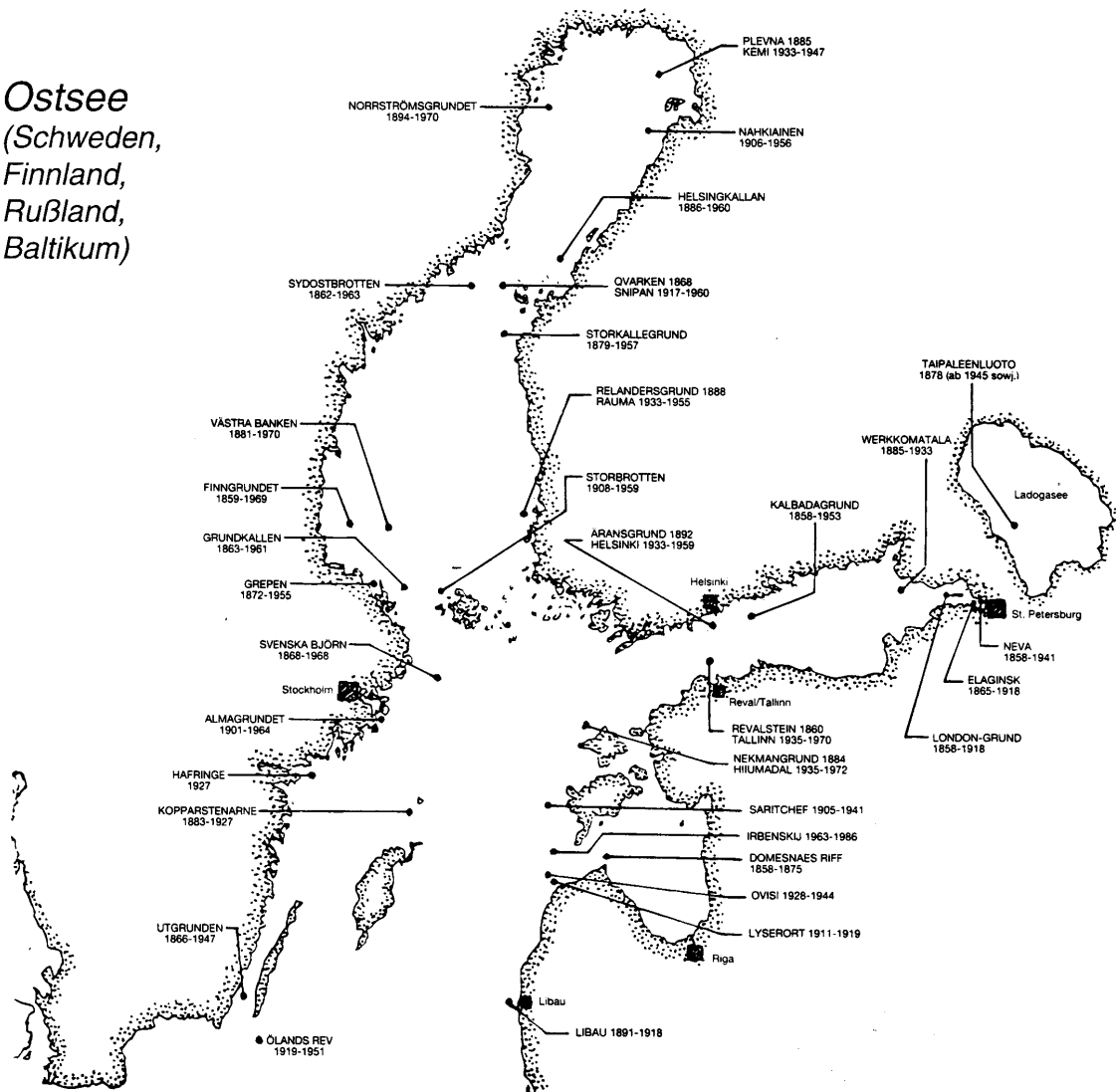
Bijlage E: Lichtschepen op de Oostzeeroutes

De tekeningen zijn overgenomen uit:
 "Feuerschiffe der Welt", F.K. Zemke,
 Hamburg 1995, Koehlers Verlagsgesellschaft

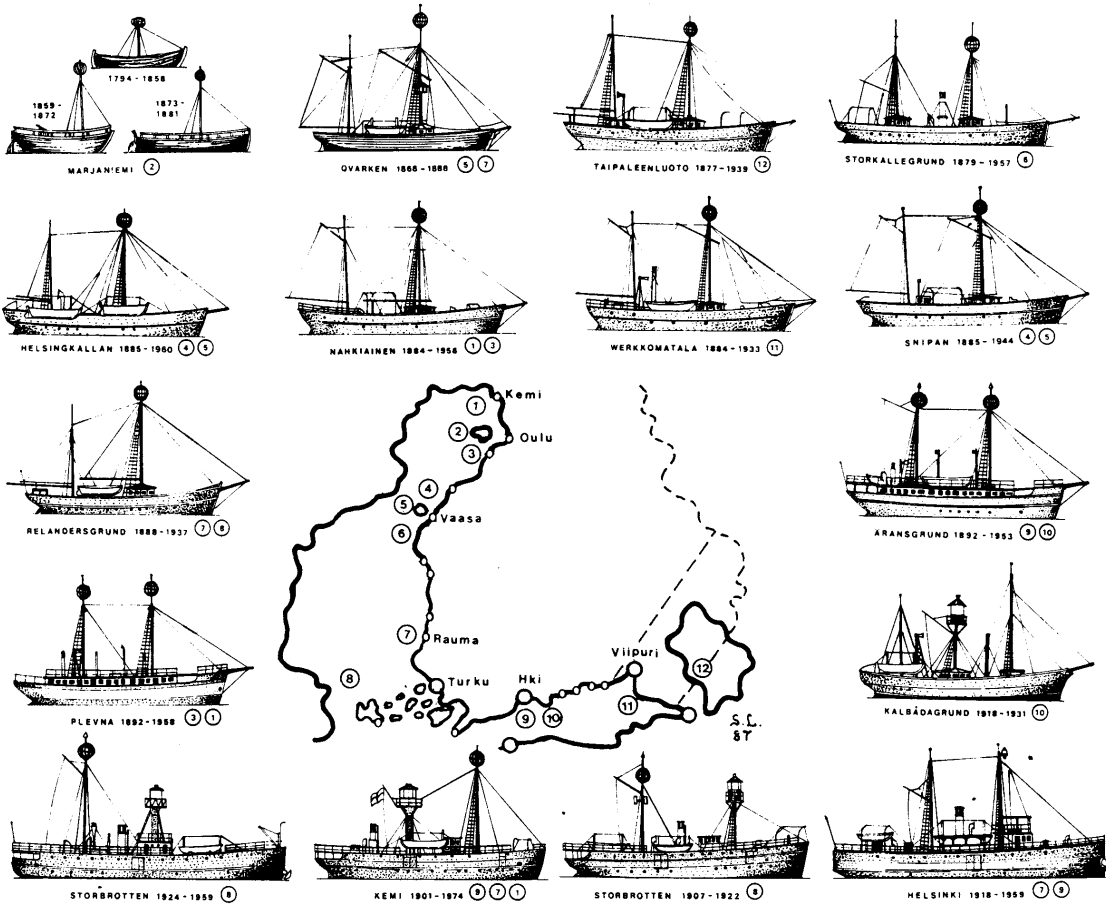
*Deutschland,
 Dänemark,
 Schweden (Westteil)*



Ostsee
 (Schweden,
 Finnland,
 Rußland,
 Baltikum)



Alle Finnischen Feuerschiffe und Stationen von 1794-1974 auf einen Blick



Bijlage F: Kapitein Jan Bont

Jan Bont was de eerste of één van de eerste kapiteins op de “Dolfijn”. Het schip was toen eigendom van de NV Naamlooze Vennootschap Hoornsche Diep. Reder Tonnis Tammes was één van de eigenaren van deze NV.

In het boek “Schippers van de zee, de laatste kustvaarders onderzeil”, van Hylke Speerstra, komt in het hoofdstuk “De Nieuwkomer” Jan Bont aan het woord.

Op zijn 11^e stapte hij voor zijn eerste vaarervaring op de klipper van schipper Reinder Meina aan boord. Vooral de verhalen over Tromp hadden bij hem de lust tot varen aangewakkerd. De eerste reizen vielen hem niet mee, maar terug naar huis, dat wilde hij ook niet

De “Dolfijn” komt in 1928 in de vaart. Tot dat moment heeft Jan Bont op diverse andere schepen gevaren. De “Dolfijn” is voor Jan Bont waarschijnlijk de overgang van hoofdzakelijk zeilvaren naar hoofdzakelijk motorvaren. Overigens zal uit het verhaal blijken dat de eerste motor van de “Dolfijn” de nodige problemen gaf. Die motor is ook in het eerste jaar van de “Dolfijn” vervangen.

Na de klipper van Meina voer Jan Bont nog op de volgende schepen:

- *In 1913, bij Jan Dost op de Spesmea.*
- *Met zetschipper Oege Deen op de klipper 'Margrietha', als stuurman, 4 jaar.*
- *Daarna op een tjalk van Soerd Dost.*
- *Tot 1924 op een Deense driemast bark “Eva”.*
- *Bij Hendrik Schuur, op de Margrietha. Deze beloofde hem dat hij kapitein op het schip kon worden, wat niet door ging omdat Schuur het schip verkocht.*
- *Jan Bont gebruikte de tijd daarna om naar de zeevaartschool te gaan.*
- *Met zijn diploma op zak gaat hij varen op de driemast schoener “Johanna te Velde”, gebouwd bij Niestern in Delfzijl.*

Het verhaal vervolgt dan met:

“Beste jongens, Jan en Kees Niestern en Riex Verheek, dat waren als het ware door God gezonden scheepsbouwers en ze klonken de platen en als het niet wou, dan vloekten ze de platen op de spanten vast; en alles ging op het gevoel, en ze hebben de mooiste en beste schoeners gemaakt van de hele vloot, dus ik was bijna hitsig toen ik hoorde dat ik met die 'Johanna te Velde' naar zee kon. Alleen Hilco Waker, de kapitein, daar zou ik het wel niet mee kunnen vinden, want je weet hoe ik was; ik stond binnen de kortste keren op m'n strot. Na drie maanden hadden we al hooglopende ruzie. In Gävle, dat lag een paar dagen boven Stockholm in de Oostzee, stond Waker zich op te vreten want er kwam een telegram uit Groningen. Van Schuur! Of ik als de bliksem naar huis wilde komen, **want de ‘Dolfijn’ van reder Tammes cs lag voor me klaar**. Schuur wilde dat ik schipper zou worden. Reder Oosting in Groningen vond het best, maar Waker dacht, 'nou zal ik je krijgen vader,' en hij liet me natuurlijk niet gaan. Wanneer Schuur nadien Waker op de Oostzee was tegengekomen, had ie em doormidden gevaren. Maar voor die confrontatie zijn ze behoed. Ze waren beiden te goed voor zo'n ramp, trouwens.

In ieder geval, ik moest die 'Johanna te Velde' vol hout nog eerst naar Nederland sturen. Hoe het mogelijk was weet ik nog niet, maar we voeren die terugreis onder gelukkig gesternte. We hadden goed weer en een beste wind.

In Delfzijl lag de 'Dolfijn' op me te wachten. Het was in de tijd dat de motor de zeilen ging verdringen. Ik moest leeg naar Bremen. Ik sla die 75 pk's kar aan en gelijk op reis, want tijd is money natuurlijk. En wind kost geen money, dus zodra we boven Borkum konden zeilen, stopten we de motor. Maar o jé, we kregen krimpemde winden en bar slecht weer. De motor moest weer bij.

De jongen van veertien, een fietsmakerszootje uit Groningen, die scheet in z'n broek van benauwdheid. In Bremen wilde hij naar huis. Lopend. Nou, ik kon niet met een man te weinig varen dus ik hield hem vast.

We gingen in Bremen cement laaien en toen we vier uur in zee waren had ik alle ramen en deuren al uit de stuurhut. Ik was woest, maar ook vastberaden, ik zou geen krimp geven en proberen zee te houden; in een haven is nog nooit iemand rijk geworden. Goed, ik heb het gered.

Ik ging in die dagen als schipper intussen ook eens achter de vrouwenrokken an en zodoende had ik zwaar verkering gekregen. Er blijken beste wijven te zijn van de wal; die van mij was molenaarsdochter. Altijd zeeziek trouwens. Toch zei ze: 'Ik ben met jou aan boord vaker blij dan ik ooit geweest ben; blij als we geladen zijn, blij als we gelost zijn, blij als we weer naar zee kunnen en blij als we binnenlopen. En ze méénde het ook, ze vocht met me mee om kapitein/eigenaar te worden. In 1929 waren we getrouwd. Ik had m'n schip de 'Dolfijn' en ik zat er al met m'n eigen geld in. We gingen van Gorkum naar Lowestoft zonder stuurman. Waarom zonder de voorgeschreven stuurman? Man, anders had ik misschien nog geen schip gehad. je moest een duivel wezen. We hebben voor de Raad voor de Scheepvaart op onze sodemieter gehad.

Goed. Naar Lowestoft. Schoon beddegoed, pas getrouwd, schone lei. Het werd noodweer toen ik voor Lowestoft aankwam. De vrouw was volstrekt overstuur, en ik katterig. Maar niet benauwd. Dus, op zulke momenten kun je nog redelijk goede dingen doen.

De Blauwkop Deutz en z'n drie cilinders dachten er een tikje anders over en ging het verdommen. We zaten op dat moment ongeveer drie mijl uit de Engelse kust aan lij. Ik stond op m'n kop in de machinekamer en wist soms niet wat onder of boven was. Die nacht heb ik er drie nieuwe verstuivers ingezet en een kruklager verwisseld. Ik hoefde me dus niet over alle boegen te schamen dat er een te kleine bemanning was. Eerlijk is eerlijk, ik vergeet nog iets te vertellen; ik heb de vrouw die nacht achter slot en grendel in de roef gezet. Want ze was zò radeloos dat ik bang was dat ze aan dek zou komen, en daar zou ze reddeloos verloren zijn geweest.

En ik heb ook nog niet verteld, dat ik omhoog was komen te zitten en dat de Engelsen met een sleeptros klaar lagen. Toen ik weer aan dek kwam, heb ik die tros geweigerd, ofschoon ik de branding zag. In de almanak zag ik dat het nog drie uren voor hoog water was.

De Deutz ging weer lopen. 'Even wachten,' riep ik naar m'n matroos. 'Ze schieten een lijn over, kapitein,' zei hij. 'Sodemieter dat ding zee in,' gebod ik, 'ze willen m'n schip samen opvreten, die Engelsmannen.' Nou, toen moesten die gasten er wel niets meer van hebben begrepen. We stootten nog een paar keer en toen kreeg ik het schip er met de Deutz af. Nog een uur hadden we houwen en keren, maar ik kon wat water onder de kiel krijgen en vlot blijven.

We moesten zien Lowestoft binnen te komen. En die Engelse loodsboot maar seinen van: 'Buiten blijven, je mag niet naar binnen.' Dus hij was mij niet nodig, dan was ik hèm niet nodig en zodoende voer ik met kunst- en vliegwerk de haven in. Zonder loods.

Literatuur

1. *Water over dek en luiken, het leven op de kust- en binnenvaart 1926-'36*, Frits R. Loomeijer, De Alk, Alkmaar 1987.
2. *Coasters, schepen van de kustvaart toen en nu*, A. Boerma, De Alk, Alkmaar 1985.
3. *Zeemansgidsen voor de Oostzee en hare toegangen*, G. Duyckink Sander, Algemeene Landsdrukkerij, Den Haag 1929.
4. *Baltic pilot, volume III: Comprising the Gulfs of Finland and Bothnia, and the Alands Islands*, Hydrografic Department, London 1951.
5. *Feuer Schiffe der Welt*, F.K. Zemke, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg 1995.
6. *Schippers van de zee, de laatste kustvaarders onder zeil*, H. Speerstra, De Boer Maritiem, Unieboek, Bussum, 4^e druk, 1977.

Documenten

- Meetbrieven
- Schetsen Scheepsmetingsdienst Scheepvaart Inspectie Rotterdam
- Scheepsjournaals
- Beschrijvingen bij Scheepskadaster Groningen

Bibliotheken waarvan hulp ontvangen werd

- Bibliotheek Nederlands Scheepvaartmuseum, Amsterdam
- Bibliotheek Noordelijk Scheepvaartmuseum, Groningen
- Bibliotheek Maritiem Instituut "Willem Barentsz", Terschelling