

Frouke Groenewold, een Tinallingse schipper.

Toen Berend Hendriks Hazenberg, slager te Warffum, in 1848 overleed, was de oudste zoon Daniël 18 jaar en de tweede zoon Pieter 10 jaar. De drie meisjes, Cornelia, Emke en Antje, waren de middelsten.

Weduwe Jantje Hazenberg, geb. de Goede, een schippersdochter, geboren op 21 Nov.1801 te Zuidbroek, ging weer varen. Ze liet de slagerij aan haar stiefzoon Hendrik, die toen 28 jaar oud was.

Hoe ze aan een scheepje is gekomen is onbekend.

Waarschijnlijk heeft ze haar deel in de nagelaten slagerij aan haar stiefzoon verkocht.

In elk geval: het bloed kroop waar het niet gaan kon en de schippersdochter ging weer varen. Haar eigen kinderen gingen mee aan boord.

Dat varen ging toen heel anders dan wat we tegenwoordig onder varen verstaan. Varen was eigenlijk meer bijzaak. Er werd werk aangenomen, hoofdzakelijk wegeaanleg en het materiaal daarvoor (steenslag, puin enz.) brachten ze dan met hun scheepje ter plaatse. Hun primitieve woning was er dan meteen ook, wat een groot voordeel was, want het transport van die dagen was nog uiterst primitief. Toen was het nog onmogelijk om elke dag een twintigtal arbeiders kilometers ver, heen en terug te brengen. De wegen werden daarom misschien ook wel, in hoofdzaak langs de kanalen gelegd.

Het schijnt dat alle kinderen, dus ook de meisjes mee moesten helpen om de kost te verdienen.

Ze waren reeds jong gebogen door het zware werk, helaas in die tijden een veel voorkomend verschijnsel. Gelukkig hadden de oudsten het grootste deel van hun jeugd aan de wal doorgebracht en geen van hen waren analfabeten.

Jantje de Goede werd niet voor niets genoemd: Jantje de Kwade !

Dit was dan niet zozeer een scheldwoord, maar veel meer een aanduiding. Haar wil was wet en ze was een doorzetster waar vele mannen een voorbeeld aan hadden kunnen nemen.

In moeilijke omstandigheden, b.v. bij slecht weer in nauwe vaarwaters, nam zij het roer van haar oudste zoon over en bracht het schip veilig en zonder schade waar het moest zijn. Door haar vastberaden wil zag ze kans tot tweemaal toe een nieuw schip in de vaart te brengen.

Dit waren natuurlijk houten scheepjes, tjalkjes van ca. 50 ton.

Toen Daniël ging trouwen is zijn moeder aan de wal gegaan en stond ze later bij de kleinkinderen bekend als "Grootmoe Winsum".

Daan hield het scheepje van zijn moeder en Pieter Hazenberg, die ongeveer in dezelfde tijd ging trouwen (28.5.1870 Middelstum, en 18.7.1870 Baflo) kreeg een nieuw scheepje.

Het scheepje werd genoemd "Frouke" naar zijn vrouw Frouke Groenewold uit Tinallinge (gem. Baflo).

0150 Leven, wonen, werken

Frouke , geboren 3.11.1844 in Eenrum en overleden op 14.5.1925 te Groningen, was een dochter van Jelle Pauwels Groenewold en Maria Sierts Huizinga. Frouke's moeder Maria overlijdt, 37 jaar oud, in 1854 in Tinallinge. Frouke is dan 10 jaar. Haar vader hertrouwd op 20.3.1857 met Barbera Tiemens. Barbera was een dochter van Rieke Tiemens en Martje Eisses Sijbolts, die in 1830 van de erven Eisse J. Sijbolts de ouderlijke boerenplaats, thans Vennenweg 1, kochten.

De familie Jelle Groenewold woonde aan de Tjarda van Starckenborghweg 6, waar nu de familie Savenije woont.

Frouke's vader, Jelle Groenewold, was in Tinallinge beurtschipper en commissionair in granen.

Ofschoon deze man ook nog wel iets met varen had uit te staan (hij bracht vaak koren per z.g. farrier of snik naar de stad Groningen, vooral op de marktdagen naar de korenbeurs) was Frouke toch veel liever aan de wal gebleven.

Ze was bang op het water.

Dat nam niet weg dat zij haar deel van een erfenis besteedde voor het kopen van hun eerste scheepje. In dit opzicht sprak wel het schippersbloed van haar grootvader Groenewoud.

(Pauwel Berends Groenewoud, geboren in Scharmer, 25.4.1791, beroep schipper).

Haar broers waren of werden gezeten burgers, wat mede te danken was aan de naam van de zeer goede en correcte vader.

-Paul was smid te Oldehove en Siert gemeente-ontvanger te Warffum.-

Het was voor Frouke een hele verandering om te leven en te wonen op een klein houten scheepje.

De dochters van Frouke bleven ook varen.

Jantje trouwde met Thijs Kooi, voordien zeeman en varende op schoeners. Na zijn trouwen werd hij binnenschipper.

Antje trouwde met Tonnis Kaspers. Allen waren ze gedomicileerd te Winsum, behalve Piet en Frouke.

Zij stonden ingeschreven te Warffum.

Pieter voer met zijn scheepje "**Frouke**" meest in de noordelijke provinciën, maar bracht des zomers ook vaak turf van het Stadskanaal naar de Rijn- en Waalsteenfabrieken. Ze brachten dan meestal grint weer terug naar het Hogeland, ook al weer tot onderhoud van wegen. Dit grint ging meestal per jaarleverantie. Ze verplichtten zich om per jaar een zeker kwantum af te leveren.

Na enige jaren kochten ze weer een nieuw schip en dit werd genoemd "**Esperance**". Het had een laadvermogen van om en nabij zestig ton. Er moest hard gevaren worden en het leven was zwaar voor de, toen nog, jonge mensen. Vooral voor Frouke, die het varen niet gewoon was. Ze was doodsbang als er hard gezeild werd op de Zuiderzee of de grote rivieren.

0150 Leven, wonen, werken

Schippers hebben altijd een moeilijk bestaan gehad.

Als kleine zelfstandigen en eigenaar van een scheepje gingen ze meestal met grotere bedragen om dan de doorsnee "wal mens".

Maar toch was het meestal scharrelen langs "lager wal" en werden ze door de autoriteiten op één lijn gesteld met woonwagenbewoners en andere bevolkingsgroepen die geen vaste woonplaats hebben.

Dit is nog steeds zo en het is begrijpelijk dat hiertegen in schippersperiodieken enz. geprotesteerd wordt. Want al is het ook niet rechtvaardig om alle woonwagenbewoners onder landlopers te rangschikken (althans een zeker percentage niet) toch wordt dit gedaan.

Als men dan bedenkt hoe degelijk en eervol het grootste deel van de binnenvaart leeft, hoe schoon en netjes de schepen en hun woningen aan boord zijn, dan kan men begrijpen dat de schippers het met deze gedachte niet eens zijn.

Maar wel hebben ze altijd hard moeten werken. Vroeger was het, kan men gerust zeggen, zwoegen. Het kapitaal was toen veel minder verdeeld als heden ten dage. Integendeel. En het moet gezegd worden: er werd angstvallig tegen gewaakt dat het niet verdeeld geraakte.

Ook de gemiddelde, ongeschoolde maar van nature intelligente mens kreeg niet veel kans.

Die arm was bleef arm. Alleen de zeer begaafde had een kans. Maar dan moest het een begaafdheid zijn op commercieel terrein. En enkelen hadden geluk.

Volgens de volksmond: stom geluk.

Dit laatste hadden de Hazenberg schippers in elk geval niet.

Scheepswerfjes concurreerden tegen elkaar op en om de prijzen te drukken werd het materiaal natuurlijk steeds slechter. Soms vielen de scheepjes al heel slecht uit. Dan moest men na een paar jaar zoveel vertimmeren en vernieuwen dat van hypotheek aflossen niets kwam.

Toen Pieter Hazenberg de "**Esperance**" uithaalde (schip in de vaart brengen) had hij geen schulden. Maar hij moest na korte tijd reeds zoveel aan reparatiekosten opbrengen, dat er van sparen niets kwam. Althans, het kapitaaltje wat nodig was voor een nieuw schip, groeide veel te langzaam.

Het leven had voor Pieter en Frouke, zoals voor iedereen, zijn hoogtepunten van groot geluk en dieptepunten van grote droefheid. Ze kregen flinke sterke kinderen, maar ook stierven er drie: meisjes die alle drie Cornelia waren genoemd. Het zou te ver voeren alle wederwaardigheden, zo we die al wisten, te verhalen. Gebeurtenissen die toen zeer belangrijk leken, zijn nu niet meer de moeite waard om te vertellen.

Zo kwam eens de mast achterovergevallen en het 1800 pond zware contragewicht viel onder in het schip (dit contragewicht diende om de mast gemakkelijk te kunnen strijken en weer recht te zetten, zoals b.v. een basculebrug voorzien is van contragewichten). Dit ongeval gaf een reuze consternatie, maar gelukkig en wonder boven wonder gebeurden er geen persoonlijke ongelukken. En het schip was niet lek geworden. Een paar dagen tevoren waren ze met stormachtig weer onder zeil geweest en hadden ze een zwaar gekraak gehoord. Maar ze konden toen niet vinden wat de oorzaak van dat gekraak was geweest.

Tijdens de wintermaanden 1895 - 1896 lag de "Esperance" in Wageningen en het was in deze winter dat Pieter ziekelijk werd. Dr. Niemeijer, zoon van de bekende tabaksfabrikant in Groningen, behandelde hem en het leek er op dat hij weer geheel zou genezen.

0150 Leven, wonen, werken

De daarop volgende zomer voeren ze weer normaal, maar toen de herfst kwam, kwam de ziekte ook weer aan boord.

Door ijsgang (dat dacht iedereen), werd de "Esperance" gedwongen ligplaats te nemen in Rotterdam, maar ze werden eerder door vaders ziekte gedwongen aldaar te blijven liggen. De jongens waren groot en flink genoeg om door te varen zolang het nog even kon, maar de dokter werd geregeld gast in het kleine achterondertje en aangezien zijn bezoek zeer noodzakelijk was, kon er aan varen niet worden gedacht.

Vader Hazenberg ging zienderogen achteruit. Was het een voorteken, dat het schip juist vlak voor de ingang van de begraafplaats Crooswijk kwam te liggen ?

Het schip moest verhalen, maar door de ijsgang werd het toch weer gedwongen om precies op dezelfde plaats ligplaats te nemen.

Het was alles even triest.

De spaarcentjes raakten op, maar gelukkig kwam de oudste zoon, Jelle, over.

Deze voer reeds als schippersknecht bij andere schippers en had wat overgespaard en kon dus in de nood bijspringen.

In de nacht van drie op vier februari lagen de jongere broertjes, die in het vooronder sliepen, nog lang wakker. Het klinkt ook al weer als een bijgelovig verhaaltje, maar volkomen zonder reden zat een hond bij het schip onophoudelijk te janken. Het was alsof ze, met het hondje moesten blijven waken, wachtend op het heengaan van vader. Maar ze werden niet geroepen om achter te komen en dus vielen ze tenslotte in slaap.

Toen ze de volgende morgen opstonden en uit het vooronder naar achteren keken zagen ze de vlag halfstok aan de mast hangen. Dit teken symboliseerde deze hele trieste, treurige winter.

De begrafenis was zeer eenvoudig.

Het schip had, gedwongen door de omstandigheden, de juiste ligplaats gekozen.

Weduwe Frouke Hazenberg bleef varen.

De oudste zoons waren om beurt schipper. De jongeren hielpen als knechtjes.

De oudste dochter Jantje was reeds in 1896 getrouwd met een schipper-weduwenaar, Jan Krikke uit Zwolle. Maria, de tweede dochter die "diende" in Den Haag, kwam aan boord om moeder een handje te helpen. De andere kinderen waren ook aan boord.

Van schoolgaan kwam niet veel, maar moeder gaf ze elke dag hun les op, later bijgestaan door de oudere kinderen. Zodoende leerden ze toch allemaal behoorlijk lezen, rekenen en schrijven.

Een prestatie op zichzelf.

Toen Jelle bij zijn moeder schipper was, werkte Daniël als vaste knecht op een Rijnschip. Hij verdiende toen vrij behoorlijk. Twaalf gulden per week, waarvoor hij zelf de kost moest doen. Dit kostte hem twee gulden per week. De rest hield hij angstvallig apart, want hij had grote plannen. Trouwen en een eigen sloopje kopen.

Voor driehonderd gulden had men al een tjalkje, weliswaar zeer lek, maar om elke dag een uurtje of vier of nog langer te pompen, daar schrok een jonge gezonde kerel niet voor terug. Trouwens dat waren ze gewoon.

De plannen die Daniël koesterde liepen echter op niets uit.

Moeder Frouke schreef hem om de oudste broer, Jelle, te komen vervangen op de "Esperance". Deze had de oudste rechten om voor zichzelf te beginnen.

0150 Leven, wonen, werken

De spaarcentjes verdwenen weer in het gezin van moeder want daar was veel geld nodig om de oude tjalk drijvende te houden. Ze klaarden het steeds maar het ging moeilijk. Hoe moeilijk vertelt nog een oud verhaal, opgetekend door Daniël, die het doorgaf aan zijn kinderen.

--- De "Esperance" voer met geladen schip, waarbij een flinke deklast (turf), op de Zuiderzee. Het weer was ruw en werd steeds slechter. Maar de stevige wind zorgde er voor dat ze flink opschoten. Doordat er echter steeds meer zee kwam en het schip meer en meer begon te werken, begon het harder te lekken dan het anders al deed.

Ze moesten nu geregeld aan de pomp staan. Deze stond op het voordek en omdat het op den duur zo erg werd dat ze geen minuut mochten pauzeren, gaven Daan en Berend elkaar steeds een seintje als ze niet meer konden en liet degene, die aan het roer stond, deze los en vloog naar voren. Degene die aan de pomp stond ging dan zo vlug hij kon (hij was natuurlijk doodop), naar achteren en ze passeerden elkaar dan meestal midden op de deklast. Na drie à vier minuten was het weer wisselen.

De wind wakkerde nog meer aan en het schip begon steeds meer te lekken. Ze konden, niettegenstaande hun hopeloos verwoede pompen, niet voorkomen dat er steeds meer water in het schip kwam te staan. Het kwam steeds dieper te liggen en het water steeg in het achteronder.

Alles wat op de vloer stond ging drijven. Stoelen en huisraad en ook het zo kostbare eten voor de reis (o.m. een flink stuk spek) spoelde door het slingeren van het schip van de ene kant naar de andere. Het werd een grote chaos in het woonvertrekje.

Moeder Frouke, die toch al zo bang voor water was, stond verschrikkelijke angsten uit.

De jongens gaven niet op.

Ze voelden niet dat ze door en doornat werden.

Doordat ze geen zeil minderden, om toch maar op te schieten, schepte de "Esperance" grote golven op, zodat ze af en toe tot hun nek in het water stonden, zich dan even stevig vastklappend aan een vast punt.

Dochter Barbara, die het niet zo erg liet merken, heeft in die paar uur ook meer angst uitgestaan, dan veel mensen hun hele leven.

Ze hadden koers gezet op het dichtst bijzijnde land aan hoger wal. Maar daar waren ze nog lang niet. Het werd donker, aardedonker en de wind wakkerde aan tot een volledige storm.

Moeder kermde, Barbara was doodsbleek, maar wat kan een meisje van 14-15 jaar nu uitrichten op een schip dat tot ondergang gedoemd schijnt te zijn!

Maar de jongens hielden vol.

Urenlang hielden ze het onmogelijke vol.

Ze pompten en pompten om beurt, hun ruggen gekromd in een voortdurende stroom van overkomend zout water, terwijl het schip te keer ging, stampte en slingerde. Op den duur was het schip bijna een drijvend wrak, maar het zeilde nog dapper tegen de zeeën op, zeeën die eensklaps minder en minder werden. Althans, het drong ineens tot hen door dat ze toch onder hoger wal waren geraakt.

Bij het minder worden van de zee ging het schip ook minder werken en dus minder lekken.

Vlak onder de wal kwamen ze ten anker en pompten het meeste water er uit.

Daarna uitrusten en eten.

Moeder was gul. "Eet alles maar op" zei ze, "we zinken toch".

0150 Leven, wonen, werken

Ze was totaal in de war en kon niet geloven dat ze behouden waren.
Het stuk spek, dat zo dapper in het achteronder had rond gezwommen, werd meteen slachtoffer van de ongewone gulheid van moeder Frouke.
Elk op zijn beurt moest wacht houden en de rest sliep.
Sliep de slaap van de dood vermoeden.---

Nee, Frouke kreeg het niet gemakkelijker nu haar zoons groter en flinker werden.
Ze keken niet meer op een briesje meer of minder.
Paul voer bij **Jelle**, z'n oudste broer, die voor f. 275, een tjalkje had gekocht !

In de "**Esperance**" was destijds voor ca. f.1000,- gerepareerd en het is begrijpelijk dat dit een bedrag was, dat niet zo maar één twee drie kon worden terugverdiend !
En achteraf gezien was het waarschijnlijk veel beter geweest wanneer ze de "Esperance" maar hadden verkocht.
Met het bedrag dat ze voor dit schip hadden gekregen, plus het bedrag dat ze er in verrepereerden, hadden ze een prima schip kunnen kopen, gezien de prijs die Jelle voor zijn schip gaf.
Maar het ongeluk wil dat men van een schip kan gaan houden !

Jelle noemde zijn tjalkje "**Industrie**".
Het was volledig uitgerust en vaarklaar en hij voer er in hoofdzaak mee op de grote rivieren.
Graan van Rotterdam naar boven en steen weer terug. Na een paar maanden verkocht hij het schip met wat winst en ging weer als knecht op een rijnaak varen (de "Elizabeth").
Na verloop van tijd zag hij een houten aakscheepje te Duisburg-Ruhrort liggen.
Dit schip was na een aanvaring gezonken, maar weer goed en volledig gerepareerd.
Het tuig was uiteraard verloren gegaan.
Hij kocht dit schip (87 ton) voor f 375, - en bedankte op de "Elizabeth".

Daarna zocht hij de "Esperance" op en ging samen met Berend per Rijn raderboot, de "Bismarck", naar de Ruhr.
Het scheepje dat hij had gekocht, de "**Stella Maris**", had een zeer lange tijd ter verkoop gelegen. De zomer was heet en droog en de gevolgen bleven niet uit.
Natuurlijk hadden ze op enige lekkage gerekend en ze hadden wat zakken zaagsel aan boord gehaald toen het schip bevracht was met een lading kolen voor Standaard-buiten. Tijdens het laden werd dit zaagsel rondom de "**Vier gebroeders**" (zoals hij het schip had omgedoopt) gestrooid en dit trok dan vanzelf in de openstaande naden. In dit geval hielp het echter niet veel. In plaats van dat het zaagsel in de naden bleef zitten en alzo de lekkage stopte, ging het er door en pompten ze zaagsel.
Ze konden met pompen de lekkage niet bijhouden en stopten met laden. De volgende dag was het lekken reeds aanmerkelijk minder geworden en laadden zij de rest.
Geloof maar dat er die reis gepompt is !

Trouwens de hele binnenvaart stond in het teken van pompen in die dagen.

0150 Leven, wonen, werken

De reis verliep echter vlot en wat later kochten ze te Rotterdam voor f.125, - een zeil met giek en gaffel en ze verdienden diezelfde reis deze uitgave weer terug door in één dag naar Druten te zeilen, want het sleeploon voor dit tracé was ook f.125, -

Vier Gebroeders



type	Groninger tjalk
gebouwd	1893, Bodewes, Martenshoek
oorspronkelijk vaargebied	Oostzee en IJsselmeer
oorspronkelijke functie	Vrachtvervoer
huidige functie	woning
afmetingen	23,449999999999999 x 5,15 x 1,1
tonnage	86

In de herfst waren ze bijna verdronken met de "Vier Gebroeders" tijdens een storm in het Hollands Diep, juist waar Johan Willem Friso verdronk.

0150 Leven, wonen, werken

Het ging al ongeveer net als met de "Esperance" op de Zuiderzee.

De kachelpijp sloeg weg en door dit gat liep het achteronder gedeeltelijk vol. Ze kwamen tenslotte gelukkig in de Dordtse kil aan, waar hals over kop werd geankerd en urenlang werd gepompt. Ook hier was het een reuze chaos in hun woonverblijf en ook nu ging de meeste etensvoorraad verloren.

Alleen werden de nu ronddrijvende karbonades gered door hun keeshond.

Voor zichzelf dan, wel te verstaan. Het was een moedige keeshond!!

's Avonds laat bereikten ze Dordrecht, waar ze in de Rietdijkshaven ligplaats kozen.

Tot laat in de nacht waren ze bezig hun woonverblijf weer bewoonbaar te maken.

De jongens van Hazenberg hadden een harde jeugd. Dit lag ook wel enigszins aan henzelf, omdat ze met alle weer en wind voeren. Iets waartegen de zwakke houten scheepjes niet bestand waren. Deze waren immers meer gebouwd voor de vaart op de kanalen en ten hoogste, de grote rivieren.

Daar had vooral moeder Frouke nogal onder te lijden, want de jongens probeerden, door hun schip zowat onder water te varen, zelf het hoofd boven water te houden.

Paul en Berend, de jongste jongens, voeren om beurten op de "Esperance" of bij hun broer Jelle.

Moeder Frouke bleef op de "Esperance".

Zij had een even hard leven als haar zoons en dochter.

Maar deze laatsten waren er aan gewend. Dit ging gemakkelijker, omdat ze jong waren.

Maar moeder Frouke was "van de wal" en zou er nooit aan wennen. En wat heel veel varenslui nooit meemaken, maakte zij mee.

In maart 1902 verging de "**Esperance**".

Er stond een stevige bries, maar geen storm.

Het schip zeilde met volle zeil en schoot flink op. Daniël stond aan het roer en Berend was, voorzover nodig, bij de zeilen. Dapper dobberde de sloep achteraan.

Ze hadden een lading lijnzaad geladen in Rotterdam voor Zwolle.

Natuurlijk hadden ze de Lek op kunnen slepen en de IJssel af kunnen zeilen. Maar dit ging vlugger.

En moeder mocht dan al wat bang zijn, de jongens hielden wel van een beetje ruim water, waar je tenminste eens kon zeilen.

Ze waren met daglicht het IJ uitgekomen, maar ter hoogte van de Veluwe kust was het aardedonker. Nu ja, ze wisten er de weg en als ze voor de Ketel (IJsselmond) kwamen, was het weer licht.

Rustig rookte Daan zijn pijp en Barbara zorgde voor koffie.

Ineens een harde klap en kraken en schuren. Alles vloog door elkaar. Geschreeuw en gegil.

In het donker zag Daan iets dat nog donkerder was. Een schaduw die weer weggleed.

Het was een Volendammer botter, die zich ijlings uit de voeten maakte. Geen lantaarn hadden ze getoond.

De jongens gingen naar voren om te zien wat er gebeurd was.

Het schip begon meteen al voorover te hangen. Bij de voorsteven was het een chaos.

Deze was meters naar binnen gedrukt en door een groot gat gulpte het water naar binnen.

Hier kon men natuurlijk niet tegen pompen.

(wordt vervolgd)

0150 Leven, wonen, werken

(vervolg)

Bovendien, doordat de steven helemaal weggedrukt was, was de voorstag (fokkestag) hierop bevestigd los en de mast hing wel vijf en veertig graden achterover, maar bleef gelukkig in die stand hangen.

Was de mast achterover gevallen, dan waren er zeker ook persoonlijke ongelukken gebeurd.

Daar ter plaatse, aan de zuidelijke wal, zoals die kuststrook genoemd wordt, staat niet veel water. Het duurde dan ook niet lang, of het voorschip kwam op de grond te rusten.

Lijnzaad is, vooral als het nat wordt, vet en homogeen en het water drong er slechts langzaam door. Zo duurde het nog een hele tijd voor het schip gezonken was.

De opvarenden waren echter meteen in de sloep gegaan. Ze hadden de vanglijn van de sloep om het roer geslagen, zodanig dat het altijd weer losgetrokken kon worden. Het was er nog wel zo diep dat ze niet op schip konden blijven. Het gezonken schip kon dan nog voor anker dienen totdat het daglicht zou zijn.

Maar ineens zegt moeder zachtjes tegen Barbara: "Er ligt nog geld in de lade" en dan: "Niets tegen de jongens zeggen hoor".

Maar Daan hoorde het natuurlijk en met één sprong stond hij weer op het zinkende schip, dook in het achterondertje en kwam meteen weer te voorschijn met de lade, waarin het geld en de andere papieren. Dit is dan ook het enige wat gered werd.

Toen het schip gezonken was, ging de sloep toch op drift. Waarschijnlijk is het roer losgeslagen en slipte de vanglijn er achter weg. In totaal hebben ze zes uur in de sloep doorgebracht.

Ze zijn tegen de morgen door een Harderwijker botter opgepikt en deze bracht hen naar Harderwijk.

De eigenaar van deze botter, visser J. Hansen, heeft de schipbreukelingen ook in huis genomen.

Het wrak van de "Esperance" werd gevonden door een visser, die er met zijn netten achter bleef haken. Ze hebben het gelicht en naar Elburg gebracht waar het werd gesloopt.

Daarna kochten ze van de havenmeester van Harderwijk een oude houten praam, die ze de "**Nieuwe Zorg**" noemden.

Inderdaad een heel toepasselijke naam !

Later, toen ze met dit schip in de Ketelmond lagen, zagen ze de roef van de "Esperance" in de wei staan. Waarschijnlijk door de sloopwerf verkocht aan een boer. Hun voormalige woning was gedegradeerd tot varkenshok, misschien komisch, maar voor de mensen, die er zoveel lief en leed in hadden gekend, was het toch wel wat pijnlijk.

De "**Nieuwe Zorg**", 118 ton en gekocht voor f.1300, -was inderdaad opnieuw een zorg. Het lekte steeds en nog meer als op de "Esperance" moest er gepompt worden.

0150 Leven, wonen, werken

Dit was wel vrij normaal werk op houten schepen, maar het ene schip was toch nog weer heel wat minder werkzaam dan het andere. Er waren schippers die zich voor alle zekerheid op een zeer originele manier lieten wakken.

Ze gingen op de vloer slapen, met hun voeten in de “hel”, zoals de ruimte onder de vloer genoemd werd. Als het water steeg werden ze wakker door koude voeten. Geen wonder dat mensen vroeger nog meer last van reumatiek hadden dan tegenwoordig .

De Nieuwe Zorg: Zeiltjalk.



De tjalk **Nieuwe Zorg** is een in 1898 in Stadskanaal gebouwde tjalk. Het schip heeft vele jaren dienst gedaan als zeilende vrachtvaarder. Door de opkomst van de dieselmotor werd dit niet langer rendabel en na enige omzwinging is het schip rond 1980 in de chartervaart beland. Na twee decennia dienst te hebben gedaan als transporteur van groepen Duitse jongeren, is het schip in 2001 weer een nieuw leven begonnen. Na een intensive verbouwing wordt het schip deze dagen gebruikt als varende woonschip. De Vinkeveense plassen vormen sindsdien de vaste thuisbasis.

Als men nu de binnenschepen ziet met hun stuurhut, die dikwijls centraal verwarmd zijn, dan blijkt het schippersleven wel heel erg veranderd.

Ze voeren met de "Nieuwe Zorg" tot diep in België en spaarden en spaarden. Meestal gingen de spaarcenten weer allemaal naar de werf als er gerepareerd moest worden. En er werd noodgedwongen veel gerepareerd.

Daan trouwde op 3 febr. 1903 met een schippersdochter Margaretha Johanna Lansma. Hij nam later de "Nieuwe Zorg" van zijn moeder over.

0150 Leven, wonen, werken

Dat was, toen Paul en Berend met hun moeder een nieuw schip kregen. Dat ging zeer onverwacht.

De "Nieuwe Zorg" moest in de buurt van de werf van Wienke Boerma (Martenshoek) een lading brengen, toen daar aan de werf een mooi nieuw schip lag. Een tjalk en van ijzer . Ze zeiden tegen elkaar: zo'n schip moesten wij nu nog eens onder onze voeten kunnen krijgen!

Mede door hulp van de scheepsbouwer kregen ze het schip

Voor moeder Frouke was het een heel waagstuk. IJzer zinkt immers.

Voor de jongens was het een sensatie.

Zo maar diep afladen zonder dat er water in het schip liep. Zonder dat ze hoefden te pompen. Van de werf te Hoogezand voeren ze naar Stadskanaal om, turf te laden voor het Zuiden.

Het lange leven van de "**Volti Subito**", zoals ze het schip hadden genoemd, was begonnen. (Volti Subito betekent - een schip in de vaart brengen, voor het eerst laten varen.)

De eerste reis van het nieuwe schip was als het ware een triomftocht. Het is ondoenlijk alle reizen hier te noemen die het schip heeft gemaakt. Dat zou trouwens ook vrij eentonig worden. Er werd hard gevaren.

In de herfst, als er in de bietencampagne in Zeeland en Noord-Brabant goed verdiend kon worden, werd er niet gekeken op een briesje. Schip en tuig waren nieuw en konden er tegen. De mensen moesten er ook maar tegen kunnen. Toch hadden ze het een stuk beter. Ze waren trots op hun nieuwe mooie tjalk.

Een schip dat niet lekte en vooral in het "bij de wind zeilen" de snelste Zeeuwse klippers de baas was.

Ja, de jonge Hazenberg's konden nu hun hart ophalen, maar voor Frouke, die nooit een schippersvrouw is geworden, viel het niet mee.

Dat werd er niet beter op toen de jongens in 1910 besloten met de Volti Subito de Noordzee op te gaan.

Paul als schipper, Berend als schippersknecht, stonden hun mannetje, terwijl Barbara voor het natje en droogje zorgde.

Het was goed dat moeder toen aan de wal ging.

Ze kwam in Groningen te wonen en het schip werd verbouwd naar de eisen van de Scheepvaartinspectie en maakte haar eerste reis als zeeschip naar Kiel aan de Oostzee. Het bleef in die contreien tot de bietencampagne riep en de tijd weer aanbrak van veel regen, veel wind en vooral veel modder. Als het schip in een of ander klein Zeeuws getij haventje geladen was, waar het vanwege het weinige water in de haven soms slechts met grote moeite weg kwam, dan kon men bijna niet aan dek verkeren van de slik, die met de peen aan boord kwam.

Maar de schepen lagen diep, soms nog met een kleine deklast (een z.g. potkastje) op het luikhoofd gestuwd en dan was het eenvoudig schoonmaken, want het water was zeer nabij voor het opscheppen.

Het zeilen langs de Zeeuwse en Hollandse eilanden was dan nog het mooiste werk, ook al stond er (of misschien wel juist daarom) een flinke bries.

0150 Leven, wonen, werken

Een beetje zeegang bracht leven in de brouwerij.

Maar eenmaal aangekomen in Dintelsas of het begin van de Steenbergse vliet begon het gezwog weer. Het was een wedloop om het eerst bij de suikerfabrieken te zijn (Stampersgat, Zevenbergen, Dinteloord, Oudenbosch, Roosendaal of Breda).

Wie het eerst kwam, het eerst maalde en hoe eerder gelost hoe beter. Men kon dan weer vlugger laden en over de hele campagne kon dat soms één / twee reizen schelen.

Vaak werd er weer pulp aan de fabriek geladen, bestemd als veevoeder en wat dan weer in de buurt gelost kon worden, waar een nieuwe lading bieten lag te wachten.

Die "run" naar de fabrieken ging meestal met een "snelheid" van ca. 3 km. per uur .

Vooraf in de herfst, dus in de tijd van de bietenoogst, was er door de regenval veel tegenstroom in de gekanaliseerde riviertjes. En dan moest het schip tegen die stroom ingetrokken worden.

Soms door paarden, maar ook heel dikwijls door alle bewoners van het schip.

Allen, op één na, "hingen dan in de lijn".

Die ene bleef aan boord om te sturen, maar boomde intussen ook nog mee.

Er werd alles op alles gezet om de andere schepen voor te blijven of, zo mogelijk, voorbij te komen.

De "Volti Subito" maakte altijd goede kansen, omdat er drie sterke jonge mensen aan boord waren.

Door het uitbreken van de eerste wereldoorlog in 1914, werd de "Volti Subito" gedwongen binnengaats te blijven.

Intussen veranderde er veel.

In 1912 was Barbara reeds aan boord van het sleepschip "Maria" gestapt om haar zuster Marie in de huishouding te helpen. Marie verwachtte n.l. haar derde kindje. Zij was getrouwd met de schipper/eigenaar van dit schip, Philippus Jonker, gedomicileerd te Rotterdam, maar van oudsher Groninger en stammend uit een oud schippersgeslacht.

Familie van hem was ook al naar de kustvaart gekoerst.

Niemand kon denken dat het verkeerd met Marie en haar kindje zou gaan. Alles was normaal.

Als men het verhaal van die geboorte echter nu hoort, dan zegt men: "geen wonder".

Door de verkeerde hulp van een vroedvrouw en het te laat roepen van een dokter werd het kindje doodgeboren. En door de onvermijdelijke infectie kreeg de moeder kraamvrouwenkoorts, destijds bijna altijd dodelijk.

Barbara bleef aan boord van de "Maria" als huishoudster. De half weesjes waren te jong om door een man alleen verzorgd te kunnen worden.

Anderhalf jaar later, in januari 1914, trouwde ze met haar zwager en aldus was het gezin van schipper Jonker goed verzorgd.

Jonker was een welgestelde schipper, eigenaar van een stalen sleepschip van 322 ton. Een grote blozende, altijd optimistische man, die steeds weer nieuwe verhalen wist te vertellen.

Niemand zou ooit kunnen denken dat hij analfabeet was, omdat hij geen school had bezocht. Hij was scherp in het zaken doen en had een natuurlijke intelligentie, waardoor niemand kans kreeg om gebruik of misbruik te maken van zijn handicap.

0150 Leven, wonen, werken

Als er niemand van zijn vele goede vrienden in de buurt was, dan dronk hij een borrel met één of andere wildvreemde, bij voorkeur iemand die niets met schepen en varen had te maken, en vroeg; "Ach, wil je me dit charter even voorlezen, ik heb mijn bril vergeten".

En zo wist hij toch wat er in die ladingovereenkomst stond, alvorens hij het tekende.

Barbara kreeg een dochttertje, Alida en had een heel wat rustiger leven dan op de "Volti Subito".

Daniël voer slechts kort met de "Nieuwe Zorg".



Er was met dit schip geen droog brood te verdienen en ze kregen in 1904 (8 nov.) hun eerste kindje.

Het was geen zorgenkindje maar wel een nieuwe zorg op de "Nieuwe Zorg". In hetzelfde jaar hebben ze dat schip dan ook verkocht en Daan ging voorlopig als stuurman op grote rijnschepen varen. Vrouw en kind gingen mee.

Het grootste schip was de "Prins van Nassau", 1950 ton groot.

In 1905 (op 15 okt.) kocht hij een houten tjalkje zonder tuig voor f.275, - gulden.

Het schip was 99 ton groot en heette "Lukiena". Daan hield heel precies een scheepsdagboek bij en dus is er veel van hun wel en wee bewaard gebleven, van de reizen die ze deden en de besommingen die er gemaakt werden.

Op 30 januari 1907 werd de "Lukiena" verkocht voor f.150, - en namen ze een andere houten tjalk over, genaamd "Twee Gebroeders" dat f.425, - kostte.

Reeds in hetzelfde jaar; op 23 juli, werd dit schip weer van de hand gedaan. Het moet wel een buitengewone miskoop geweest zijn, want daarvoor in de plaats kregen ze (weer) de "Nieuwe Zorg"

In 1908 deden ze dit schip weer van de hand en kregen toen eindelijk een ijzeren scheepje.

0150 Leven, wonen, werken

Om een voorbeeld te geven hoe toen de verdienste was:

Op 23 maart 1907 te Eeldermond 1438 turftonnen turf geladen a 9 ½ cent per ton.

Op 6 april waren ze te Utrecht gelost.

Als men de gulden van die tijd in aanmerking neemt, dan was dat nog niet zo gek.

Zie de prijzen van de (gebruikte) schepen maar. Het vervelende was echter dat men dikwijls lang op vracht moest wachten.

De ijzeren schepen waren echter heel wat duurder en Daan betaalde dan ook f.3000,- voor het tjalkje dat hij op 26 aug. 1908 van zijn broer Jelle overnam.

Eindelijk dus ook vrij van pompen. Maar niet vrij van zorgen !

Om een voorbeeld te noemen: In het jaar 1909 bruto bevaren f.1700, -, kosten f.519, -. Van de rest moesten zes mensen een heel jaar leven en bovendien de hypotheek, die op het schip rustte, worden afgelost.

De vrachtprijzen waren weliswaar enigszins omhoog gegaan (b.v. in 1922: bevaren f.2504, --, onkosten f.689, -, netto verdiend f.1815, -, maar de kosten van levensonderhoud gingen ook omhoog.

Het gebeurde wel eens dat er gerantsoeneerd moest worden, zoals b.v. in het jaar 1922. Ze lagen te Zwartsluis te wachten voor de Zuiderzee, omdat het weer te slecht was.

Eerst tegen de tijd dat ze gingen varen namen ze proviand voor de overtocht aan boord, omdat dan zo min mogelijk kans op bederf gaf.

Op een avond, nadat de zaken al lang dicht waren, werd het ineens mooi weer. Daan wilde niet wachten en vertrok. Met een beetje geluk zouden ze de volgende dag in Amsterdam kunnen zijn. Maar dat was mis gerekend.

Het begon weer te waaien en ze konden het Zwarte Water niet meer bereiken en kwamen met veel moeite achter Schokland ten anker. Daar hebben ze toen nog vijf dagen ten anker gelegen, zonder eten aan boord.

Dat viel niet mee met zo'n hongerige troep (tien kinderen) aan boord. Jantje, de jongste, was toen een jaar.

Op 20 mei 1925 verkochten ze de "Drie Gezusters" voor f.2550, -.

Dat was in Groningen.

Ze zijn toen met het hele gezin in de trein naar Rotterdam gegaan, waar Daan havenarbeider kon worden en ook enige kinderen reeds iets konden verdienen.

Daan kon niet wennen aan de wal en ging reeds op 1 okt. 1926 weer varen.

Nu als zetschipper tegen weekloon.

Zijn vrouw had na drie weken ook geen zin meer om alleen met de kinderen aan de wal te blijven en ging ook weer mee varen. Hun oudste jongens, Oebele en Jelle, gingen als matroos varen, respectievelijk op een Rijn- en Binnenschip.

Daan veranderde een paar keer van schip en kwam tenslotte op het 555 ton metende Rijnschip "Wuta" (Wacht Uw Tijd Af) wat hen het beste beviel en waar hij geruime tijd op voer, met vrouw en de jongste kinderen. De ouderen verdienden hun brood reeds zelf.

Op 15 oktober 1932 is Daan voorgoed aan de wal gegaan, met uitzondering van de twee en halve maand dat hij zijn zoon Jelle jr. assisteerde in 1939.

Hij had aan de wal ook een vrij beroep: bouwde modellen van schepen voor musea en particulieren. Het was wel geen dikke boterham, want vaak gingen opdrachtgevers met de winst strijken. Maar het was een mooi beroep.

0150 Leven, wonen, werken

Hij deed werk wat slechts heel enkelen hem na konden doen.

Geld had voor hem absoluut geen aantrekkingskracht. Met zijn romantische geest en belezen als hij was, vertoefde hij vaak met zijn gedachten in verre landen. Met een lagere schooltijd van slechts enkele weken ontwikkelde hij zichzelf.

Hij wist van duizenden zaken hoe en waarvan ze gemaakt werden en tekende prachtig en soms wonderlijke karikaturen, b.v. het voorschip van een tjalk wat een knipoog gaf of een klipper die lachte.

Hoewel hij zijn hele leven slechts een paar weken onderwijs had genoten bouwde hij stoommachines enz. Eens had hij een machine gebouwd en deze in een oude sloep geplaatst. Met de zelf gemaakte ketel nam het geval nogal plaats in in de boot en - zwart als roet als ze waren van het stoken - toch hadden zijn zoons met die miniatuur stoomboot meer bekijks dan de toenmalige "Statendam". Vooral toen ze tijdens een storm de Maas overstaken en met wild hozen juist de overkomende zeetjes de baas konden blijven!

Daan ontwikkelde verder een stoommachine, die geen zuigers en cylindere had en ongeveer het midden hield tussen een zuigermachine en turbine.

Zijn idee ging naar Smit-Kinderdijk, maar het zette voor hem geen zoden aan de dijk.

Nu is hetzelfde principe in gebruik voor een roerende pomp.

In het Rotterdams Maritiem museum "Prins Hendrik" staan 12 schepen van hem, althans door hem gebouwd. Binnenschepen, een kof en een ijzeren zeetjalk.

In Amsterdam staat een klipper.

Als hij een brief schreef verviel hij soms in rijmtrant en enkele van deze brieven zijn nog bewaard gebleven.

Brief aan broer Berend, dd. 9 juni 1915

Broeder Berend, ' kan U zeggen,
Dat wij hier nog ledig liggen.
Ledig hier in Rotterdam.
Dat er maar een eind aan kwam.
Een klein reisje dat ons past,
(vijfendertig-veertig last)
Dan was ik een week of twee,
Zeker weer zowat tevree.

Met veel lopen en veel sjouwen,
Kan men haast niet met fatsoen,
De mond geregeld open houden,
Want hier is haast niets te doen.
En wij allen hebben graag,
Liefst goed eten in ons' maag

Maar ach kom het zal wel gaan.
Eten kan men beter kopen,
Dan naar 't ziekenhuis te gaan,
Of naar apotheek te lopen.
Nu daarvan niets meer gezegd,
't Is bij ons nog niet zo slecht

Nu een beetje politiek,
Een klein stukje krijgsmuziek !
Gij hebt zeker ook gehoord:
't Leger wil men groter maken.

0150 Leven, wonen, werken

Alles ongeoeffend soort,
Niets dan vrijgelote snaken
Dan zijn Paul en ik en jij
Alle drie er ook nog bij

Sjonge wie had dat verwacht
Zoiets had ik nooit gedacht
Dat ik op mijn oude dag
Nog soldaatje spelen mag

Kerel wat zou ik hem raken
Als het dan eens oorlog werd
Ik zou krijgsgevangen maken,
Liefst een grote pan met snert
Vaderlander, als ik ben
'k Vloog verwoed de keuken in.
Onbevreesd nam ik dan vast
Een worst uit de provisiekast.
'Kreeg dan zeker nog veel meer
Als het legioen van eer
Dapperheid dat wordt beloond,
Als men dat op tijd betoond

Maar zeg broer, geloof mij vrij,
'k Heb veel liever dat men mij,
Stiekem laat bij vrouw en kind,
Want soldaat zijn is nog minder !
't Kan ook nog heel best gebeuren
Dat ze mij wel af gaan keuren
Reumatiek zit in mijn been,
'Trekt me soms door alles heen.
Lopen soms een uur of zes
Neen, dat kan ik niet te best.

Nu genoeg van mij gepraat.
Zeg eens hoe het U daar gaat.
Gij hebt zeker nog geen spijt
Dat gij daar zo ligt zo'n tijd.
'k Wou dat 'k daar ook lag met meel.
Met varen krijgt men niet zo veel !
Zeg Berend, ik heb juist
Een lading kolen aangenomen
Naar Eindhoven enz. enz.

Als toelichting moet nog vermeld worden, dat Berend met zijn schip te Lobith, aan de Duitse grens dus, met een volle lading aardappelmeel werd vastgehouden en liggeld, d.i. een soort daghuur, kreeg uitbetaald.

Tijdens de hongerwinter 1944 stierf Daan sr. Hij was 69 jaar, maar had heel wat ouder kunnen worden wanneer de oorlog als indirecte oorzaak geen einde aan zijn leven had gemaakt.

Hij was fel anti-bezetter en ergerde zich elke dag. En hij werd gedwongen om onderzeeboot netten te vlechten.

Tien mei 1940 begon het al meteen.

0150 Leven, wonen, werken

Twee zoons Daan jr. en Paul als soldaat aan het front en de andere kinderen hier en daar, maar niet wetend waar. Als een klis hing het hele gezin aan elkaar en nu ineens wisten ze niets meer van elkaar.

Alleen maar geruchten. Geruchten die je slapeloosheid bezorgden .

Deze oorlogsdagen in het fel bestookte Rotterdam hebben een grote indruk op Daan gemaakt. Maakte haatgevoelens wakker.

Maar alle kinderen kwamen gezond terug. Na de demobilisatie gingen de jongens weer varen op hun binnenschepen, maar de bezetter maakte er al gauw koploze schepen van en de jongens stonden op straat. Toch kregen ze weer een ander schip, behalve Paul, die chauffeur werd.

Op 28 januari 1941 viel er een bom schuin achter hun huis.

Van het schuurtje waarin Daan zijn timmergereedschap had, heeft hij nooit meer iets terug gevonden.

In de kamer alles kapot en overal modder en sneeuw. Ze waren met vijf mensen in die kamer en het is een groot wonder dat er geen persoonlijke ongelukken zijn gebeurd.

Begin 1945 werd zijn oudste zoon, Oebele, tijdens een razzia meegenomen maar kon in Utrecht weer terugkeren, omdat hij een invalide been had (overgehouden van een val).

Hij is met dat invalide been terug komen lopen naar Rotterdam en dit was oorzaak dat hij op 5 febr. overleed.

Oebele, de goedlachse, gezellige, oersterke reus van een kerel was ineens weg.

Hij waagde vaak teveel en vergde het uiterste van zijn lichaam en dit werd hem noodlottig.

Hij was een meester in het bouwen van radio's en heel in het begin van de radio, toen deze populair begon te worden, bouwde hij enthousiast mee. In 1925 bouwde hij een toestel voor zijn oom Flips (Jonker) en later een voor oom Berend à f. 25, - per stuk. Oebele was dus ook niet voor econoom in de wieg gelegd .

De winter die volgde was voor Daniël en zijn gezin buitengewoon zwaar.

Hij werd ernstig ziek. Aan eten en brandstof was bijna niet te komen.

De jongens waren weg. Ook Paul was weer gaan varen. Ze waren als 't ware ondergedoken op hun schepen.

De meisjes en moeder waren dus alleen thuis. In deze omstandigheden was er niet veel hoop voor Daniël.

Het nodige versterkende voedsel was er niet en op 24 april 1945 stierf hij.

Op 4 juni 1945 kwamen Daan Jr. en Paul weer terug.

Uit Duitsland en zonder schip. Ze waren acht maanden niet thuis geweest. De thuiskomst was droevig daar vader en broer tijdens hun afwezigheid waren overleden. Moeder mager maar gezond.

Op 16 juni 1945 kwamen Jelle Jr. en zijn vrouw ook terug in Rotterdam.

Ook zonder schip. Dit was door de Duitsers in beslag genomen aan de Eemdijk.

Zij zijn vliegensvlug er vandoor gegaan en waren acht maanden geëvacueerd bij een boerenfamilie.

Zo waren ze dus allemaal weer terug of tenminste wisten ze hoe de broers en zusters het maakten.

De meeste kinderen van Daniël waren nu getrouwd en ze maakten het allemaal prima.

0150 Leven, wonen, werken

Jelle jr. is niet meer is gaan varen, maar in de voetsporen van zijn vader getreden en scheepsmodellenbouwer geworden, in vaste dienst van een museum. Hij doet zijn vader alle eer aan.

Van Daniël sr. staat er n.l .nog één in een museum te Boston (U.S.A.).

De gewapende koopvaarder "De roode Leeuw" uit de 16^e eeuw eeuw.

Een prachtschip, 2 m. lang.

Toen Jelle sr. zijn ijzeren sloopje verkocht had aan zijn broer Daniël (26 aug. 1908) had hij een groter schip besteld, een z.g. aak (model Hagenaar) 176 ton groot.

Het tjalkje, dat Daan nu had, was ook door Jelle nieuw gekocht in 1902.

Het sloopje was gebouwd bij de werf van gebr. Patje te Waterhuizen bij Groningen, nu een grote werf voor kustvaarders.

De aak werd gebouwd bij Wortelboer, een oud scheepsbouwersgeslacht uit Groningen, maar met een werf te IJlst.

Na de aak bracht hij nog een klipper in de vaart en in 1924 bestelde hij een nieuwbouw motorschip, evenals zijn broer Berend.

Zusterschepen, op één tekening. Beide schepen 168 ton groot en voorzien van een 60 pk. gloeikopmotor.

De schepen werden gebouwd bij scheepswerf De Vooruitgang van de fa. Boot te Alphen a/d Rijn.

Jelle had, althans financieel, veel kunnen bereiken, maar het noodlot achterhaalde hem. Drie jaar later (1927) verdronk Jelle onder dramatische omstandigheden.

In het kanaal door Zuid-Beveland, niet ver van Wemeldinge, zou hij samen met zijn dochter Geziena het zeil uit de bergplaats halen en dit aan de mast slaan. Zij hielp haar vader met alles aan dek, want haar broer, de oudste zoon Pieter, was op een trap van de sluis te Windham (kanaal naar Brussel) zodanig gevallen, dat zijn ruggemerg werd beschadigd. Hij werd een stumper en was, half verlamd, niet in staat iets te doen. Hij overleed jong.

Geziena verving hem. En ze deed dit goed, was sterk als een jongen.

Er is haar waarschijnlijk nooit gevraagd of ze het mooi werk vond. Het was allemaal nogal vanzelfsprekend. De oudste kinderen moesten mee verdienen en daarmee was de kous af .

Er stond een flinke westelijke wind en het zeil kon mooi helpen om diezelfde dag Vreeswijk nog te halen. Dan konden ze daar mooi zondag houden want de kinderen waren er op een kostschool.

Trouwens een gewezen zeilschipper verloochent zich nooit. Ook al hebben ze een motorschip, als de wind gunstig is moet het zeil meehelpen.

Door een onverklaarbare oorzaak, viel Geziena plotseling overboord. Ze kon niet zwemmen en Jelle, dit wetende, sprong haar na. Hij zelf was ook niet een al te best zwemmer, maar dit is toch niet de oorzaak geweest van zijn dood. Zoals de dokter later kon vaststellen was een hartverlamming de oorzaak van zijn plotselinge dood.

Geziena verdronk, moeder Hazenberg stond even aan het roer, maar het duurde te lang voor ze het schip, dat met volle kracht door het kanaal voer, tot stilstand had gebracht en terug kon varen.

Het was een grote slag voor de familie en vanzelfsprekend voor de directe nabestaanden het meest.

0150 Leven, wonen, werken

Berend, die met zijn schip in Duitsland was, kwam over en bracht de "Onderneming" naar zijn losplaats, Harlingen.

Daarna kwam er een zet-kapitein aan boord. Maar dit bleek een grote avonturier te zijn. De vrachtpenningen werden aangewend ten eigen bate. Samen met de familie besloot de weduwe de "Onderneming" maar te verkopen en het gezin ging aan de wal te Groningen. Door deze droeve gang van zaken kwam er dus een ontijdig einde aan de carrière van Jelle Hazenberg en werd zijn gezin in grote moeilijkheden gedompeld. Een dochter, Geertje, en een zoon, Jelle jr., zijn in de vaart gebleven. De andere kinderen hebben allemaal hun bestemming aan de wal gevonden.

De oudste dochter van Piet en Frouke, Jantje, bleef kinderloos. Zij was gehuwd met Jan Krikke, een schipper uit Zwolle. Ze namen een kindje aan dat ze als een dochttertje beschouwden, maar dat hen later weer in de steek liet.

Paul en Berend scheidden van elkaar Kerstmis 1913. Met hulp van zijn zwager Jonker kocht Berend de ijzeren tjalk "**Goede Verwachting**" van H. Touwslager.

Het was 126 ton groot, dus een schip als de "Volti Subito", maar Berend moest aan dit schip eerst veel vertimmeren en vernieuwen.

De "Goede verwachting" voer, evenals het schip van Paul, wisselend met geluk en tegenslag.

De eerste wereldoorlog woedde.

Paul en Berend trouwden allebei op 7 sept. 1916 met twee zusjes, dochters van schipper Bulthuis, eigenaar van de ijzeren tjalk "Dankbaarheid" (129 ton).

In de oorlog bleef het maar slapjes in de vaart. Berend lag lange tijd in Lobith tegen liggeld, zoals reeds eerder vermeld. Maar ze konden hun verplichtingen nakomen.

Paul heeft geen ander schip meer gehad dan de "Volti Subito".

Hij was zeer gehecht aan het schip wat zoveel lief, maar ook zo heel veel leed met hen deelde.

Hij was vaak zeer ongelukkig. Dikwijls gebeurden er dingen waar hij part nog deel aan had, maar waar hij wel door werd getroffen. Zoals b.v. het plotseling in een storm geraken, waardoor het zeil weg waaide. Het altijd weer zeer lang liggen wachten op vracht enz. enz.

De één heeft nu eenmaal meer geluk dan de ander, maar op de duur werkt het wel erg deprimerend. De dokter moest ook nogal vaak worden ontboden. In elk geval heeft Paul het nooit meer aangedurfd om zich nog weer eens zeer diep in de schulden te steken

Tenslotte trof hen in de tweede wereldoorlog de hardste slag.

Hun enige zoon Piet, stuurman op het m.s. "Bertha", verongelukte doordat het schip op een mijn liep.

Ook de tweede zoon van Berend, gemonsterd als machinist, kwam bij deze ramp om het leven.

Het ongeluk gebeurde in de Oostzee, vlak bij de tegenwoordige positie van het vuurschip Gjedser, in de nacht van 29/30 april 1943.

Het schip zonk na een hevige explosie na ca. twee minuten. Waarschijnlijk zijn ze allebei gewond geweest, zodat ze zich niet zwemmende konden redden. De stuurman was trouwens net van wacht af en lag te kooi. Van hem is nooit iets teruggevonden.

Pieter Berend was juist op de brug, maar werd waarschijnlijk meteen zwaar gewond.

0150 Leven, wonen, werken

Hij is later bij Zingst (buiten Stralsund, niet ver van Kaap Arcona) aangespoeld en aldaar door de dominee van Zingst, vlak bij het kerkje, begraven.

Het Ned. Rode Kruis heeft hem echter later naar Nederland gebracht, waar hij door de stichting oorlogsgraven op de erebegraafplaats te Loenen (Veluwe) werd herbegraven.

Paul en zijn vrouw hebben tot 10 juli 1952 de "Volti Subito" gehad.

Het is verkocht naar Perzië.

Is het, wat ze nu ook nog steeds doen, bevorderd tot jacht ?

Door hun uitzonderlijk model zijn Friese en Groninger tjalken zeer geliefd bij de buitenlanders, als jacht. En ook wegens grote zeewaardigheid. Wie weet. In elk geval zal het wel nooit meer dapper snuivend en proestend de zee bevechten, zoals het voor de eerste wereldoorlog, helder wit geveerd als de witte koppen van de golven zelf, die de Noordzee bedekten.

Zoals op die gedenkwaardige dag in september 1911 toen het op de zeilen Cuxhafen binnenstormde. Verscheidene schepen waren vermist. Van velen stond reeds vast dat ze met man en muis waren vergaan.

De "Volti Subito" kwam van Hamburg en wilde in elk geval proberen om Cuxhafen te halen. Immers van Brunsbüttel tot Cuxhafen is nog betrekkelijk binnen. Maar in de Elbe mond stond een hoge wilde zee.

De vliegende storm joeg het water hoog op. Alles kraakte en boog, maar niets ging er kapot van het tuig, want het was alles nieuw. En met zo'n wind wilde het schip wel vooruit

Dat ondervonden de broers ook.

Berend, die voor bij de fok stond (er moest ook nog gelaveerd worden) was af en toe totaal verdwenen.

Zich met beide handen aan het want vasthoudend, ging hij bij haast elke golf weer kopje onder, waarbij zijn voeten onder hem wegspoelden.

Achterop stond Paul ook af en toe tot zijn middel in het water, water dat met geweld over het schip spoelde en waarvoor je moest oppassen, wilde je niet meegesleurd worden.

Zus Barbara heeft toen wel angstige uurtjes in haar roef doorgemaakt.

Toen ze voor de haven van Cuxhafen waren gearriveerd, bleek deze vol te liggen met schepen.

Op het havenhoofd stond het zwart van mensen die dachten dat dit niet goed zou gaan.

Paul plaatste de positie van het schip zo gunstig mogelijk voor de haven en toen - er op of er onder. Er stond n.l. ook nog een sterke stroom voor het gat

Berend was paraat bij zeil en fokken. Met volle zeil, zo hard als het maar even ging, scheerde de "Volti Subito" toen de smalle haveningang in. Na deze prachtige manoeuvre van Paul was het de beurt aan Berend om te handelen. En wel zeer snel! Immers binnen in de haven hadden ze maar weinig ruimte vanwege de vele schepen die er verwaaid lagen. In een paar seconden tijd had Berend zeil, fok en anker neer.

Deze laatste stopte gelukkig vliegensvlug de grote snelheid van het schip af en zonder brokken te maken kwamen ze bij een andere schipper langs zijde.

Toen ze later naar "Die Alte Liebe" (buitenste hoek van Cuxhafen met signaalmasten enz.) liepen vonden Paul en Berend dat de wind nu toch wel helemaal erg orkaanachtig was (ze liepen achter elkaar gebogen tegen de wind in).

"Nee", zeiden collega's, " 't is juist iets afgenomen".

0150 Leven, wonen, werken

Berend had na de oorlog wat meer geluk en kon in 1924 een motorschip bestellen. Dit deed hij samen met zijn broer Jelle. Ieder een schip maar zusterschepen. Dat was even goedkoper.

"Gazelle" moest het schip heten, want het kreeg immers een zestig paardenkrachten motor. Het zou dus wel snel zijn

Maar toen het schip een paar maanden in de vaart was, waren er al weer collega's met veel sterkere motoren en was de naam verder alleen maar een naam zonder meer.

De "Onderneming", het zusterschip van de "Gazelle" voer, evenals dit laatste schip, in lijndienst op Keulen en Rotterdam.

Ja, Jelle had zich heel wat realistischer getoond door zijn schip "Onderneming" te noemen, want dit bleek het inderdaad te zijn. De tijden werden steeds slechter en ze moesten voor f.190,- per week jakkeren dat de stukken er af vlogen.

Dat vonden de broers op den duur zonde van hun nieuwe schepen en ze besloten in de vrije vaart te gaan, waar ze ook meer konden verdienen. Maar dit was slechts voor korte duur.

Grootmoeder Frouke werd intussen minder.

De normale ouderdomskwalen lieten zich gelden.

Geboren 3 november 1844 was ze dan ook al tachtig jaar.

Haar hele leven was ze een buitengewone gezonde vrouw geweest; bijna nooit ziek.

Toen de jongens hun nieuwe schepen kregen, ging ze weer, nu voor de tweede maal aan de wal.

Ze was n.l. weer terug aan boord gegaan toen de "Volgi Subito" niet meer de Noordzee op ging.

Want ze kon honderd maal liever aan de wal zijn dan op 't water, in de allereerste plaats was ze het liefste bij haar kinderen.

Door haar drukke leven van voorheen, kon ze ook niet meer wennen om alleen te zijn.

Nu woonde ze samen met haar schoonzuster Cornelia, weduwe van Daan Hazenberg.

Op 14 mei 1925 overleed ze.

De tijden werden slechter en het begin van de wereldcrisis kwam in zicht.

Er waren intussen ook reeds vijf kinderen op de "Gazelle" en men moest erg zuinig zijn om aan de verplichtingen te kunnen voldoen. Er rustte een behoorlijke hypotheek op het schip.

Berend dacht terug aan de tijd van voor de oorlog en na enige reizen op vergunning van de Scheepvaartinspectie gemaakt te hebben besloot hij het schip te laten verbouwen tot zeeschip.

In de winter van 1927 - 1928 werd het schip verbouwd. Iets wat lang, te lang duurde.

Een kommervolle winter, maar men moest nu eenmaal door een zure appel heen bijten.

De oudste zoon was intussen op een kostschool gedaan en de tweede zoon volgde reeds na een half jaar. Allemaal extra onkosten. Dan nog de verbouwingskosten, de hoge hypotheekrente en halfjaarlijkse aflossing: het viel niet mee. En de crisis zette door. Ook het gezin groeide en tenslotte waren er acht kinderen, waarvan drie op school.

De spreuk "Navigare necesse est" was vooral in die tijd van toepassing op de "Gazelle".

0150 Leven, wonen, werken

Er moest gevaren worden, maar niet zozeer om het landsbelang maar meer om de hypotheekgelden en al de andere kosten tijdig te kunnen betalen. Er werd ook gevaren. Weliswaar met schommelend succes, maar op den duur kwamen ze toch zonder kleerscheuren door deze moeilijke crisisjaren.

Bijna alle havens van Denemarken en de meeste van Zuid-Zweden deed de "Gazelle" aan. En natuurlijk het grootste deel van Duitsland.

Binnendoor voer het diep in Noord-Frankrijk, door nauwe tunnels in België, waarbij de halve opbouw van het schip moest worden gesloopt. Verder de Rijn op tot Mannheim en via Stettin de Oder op en door het Groot-scheepvaart-kanaal naar Berlijn.

Ook langs het Dortmund-Emskanaal naar diverse plaatsen aan die waterweg.

Ook vertoonde het zich te Oslo, Gotenburg en via de Zweedse binnenwateren tot dicht aan Stockholm.

Natuurlijk was het geen lichte opgave voor moeder de vrouw om met een stel kleine kinderen en slingerend schip, toch nog op tijd een potje eten klaar te hebben. Maar het ging allemaal, al was het wel eens moeilijk. Waar een wil is is een weg bewees Berend in deze jaren.

Toen de kinderen groter werden en aan boord kwamen en de twee oudste zoons bestman en motordrijver konden worden, werd het beter. En in 1935 was, in de geest van dit verhaal gezegd: Het lek boven.

In 1939 werd er een nieuwe motor in de "Gazelle" geplaatst. Of beter gezegd, de oude werd omgebouwd tot een dieselmotor, die zuiniger was en meer kracht leverde. Toen kwam echter de oorlog. De voortekenen deden zich reeds gelden:

De oudste zoon, Piet, moest opkomen met spoed vanuit Hamburg. Hij was net terug uit dienst en dat was dus een vervelende tegenslag.

Berend, de tweede zoon, was n.l. ook in dienst geroepen, zodat de "Gazelle" ineens zonder bemanning zat. Gelukkig was Klazien, het tweede dochtertje, juist aan boord en zij kreeg nog vliegenvlug van Piet enige wenken om de motor te bedienen en toen ging hij op weg naar Den Helder.

Achteraf bekeken was het natuurlijk onzin van hem om af te reizen.

De Nederlandse belangen zijn er niet bij gebaat als een schip in een buitenlandse haven vast komt te zitten, omdat de bemanning van boord moet om dienst te nemen. Maar het was nu eenmaal gebeurd en het moet gezegd worden: Klazien weerde zich dapper als vaders rechterhand. Alles liep op rolletjes.

Zij was tenslotte nog maar zestien en dus nog een halve kwajongen. Het was een leuke verandering en heel wat anders dan die taaie huishoudschool met internaat.

Berend ging met de "Gazelle" voorlopig maar binnenvaren, nu ze zijn zoons van boord hadden gehaald. En hij deed het kalm aan.

Tenslotte kwam de oorlog. Angstige dagen, waarbij men niet wist hoe het met de anderen was gesteld. Twee kinderen op een kostschool, waarvan men alleen wist dat ze geëvacueerd waren. Een dochter op een interne huishoudschool in Haarlem, twee zoons militair en de drie andere kinderen hadden ze bij zich.

Gelukkig kwamen allen behouden door deze paar dagen van verschrikking.

De "Gazelle" was blijven liggen in Grouw en had van de oorlog niet veel gemerkt.

Na de overgave gingen al gauw de geruchten, dat er schepen zouden worden gevorderd door de bezetter, die ze wilde gebruiken voor zijn voorgenomen aanval op Engeland. Die aanval is nooit doorgegaan, maar wel zijn er duizenden schepen door de Duitsers vernield; het voorschip verbouwd, zodat er auto's en tanks zo in en uit konden rijden.

0150 Leven, wonen, werken

De "Gazelle" lag verscholen, nu eens hier en dan weer daar.

Maar vooral een hele tijd in Zijpe (Zeeland).

Toch werd ze op den duur gevorderd, maar na een paar weken weer vrij gegeven. Dit was echter slechts uitstel van executie: In 1943 werd ze voorgoed in beslag genomen en omgebouwd tot een politie bewakingsvaartuig, compleet met kanonnen en luchtdoelgeschut, pantserstuurhuis enz., dus totaal verprutst.

De oudste zoon was intussen al op Zweden gaan varen. Je kon dan zo af en toe nog eens iets extra's voor thuis meenemen.

Ook Berend, de tweede zoon ging weer naar zee, nu hij vader niet meer kon helpen. Helaas verongelukte hij reeds bij de eerste reis die hij met de "Bertha" deed.

Toen Piet terugkwam in Holland, mocht hij natuurlijk niet meer weg van de familie. Maar bleef hij, dan liep hij de kans voor de "arbeidsinzet" naar Duitsland gezonden te worden en hem leek de zee altijd nog gezonder. Bovendien was daar het vrije Zweden en daar zou hij kunnen blijven. Dit deed hij dan ook. Hij heeft er bijna twee jaar vertoefd; was eerst machinist in een groot hotel-restaurant bedrijf en daarna employé bij de Nederlandse legatie, bureau inlichtingen.

Hij had er een buitengewone interessante tijd, studeerde Engels en leerde, uit de aard der zaak, grondig Zweeds.

Berend woonde met de rest van zijn gezin in Appingedam, waar ze met veel moeite een huis hadden gekregen. De oudste dochter trouwde en twee anderen werden verpleegster.

De jongste kinderen gingen nog naar school.

Toen de oorlog ten einde liep werd er nog even hard gevochten in de Groninger noord-oost hoek. Hierbij werd een groot gedeelte van Appingedam vernield, daarbij ook het huis waar Berend en zijn gezin woonde.

Toen de oorlog over was had hij alleen nog een oude fiets zonder banden, een sloep en een koffer met papieren. Het schip was nergens te vinden.

Na enige tijd ging Berend op zoek naar zijn "Gazelle" en trof het schip tenslotte aan in Den Helder.

Hij toonde zijn papieren aan de autoriteiten aldaar en mocht zijn schip meenemen. Hij kwam aldus met een miniatuur oorlogschip in Appingedam aan .

Lang duurde het voor het schip in oude staat was hersteld en toen ging het hele gezin maar weer aan boord.

Het huis wat ze hadden toegewezen gekregen lekte toch.

Ze bleven echter aanspraak maken op de grond waarop hun afgebrande (huur) woning stond en aangezien de Joodse eigenaar van deze grond niet meer terugkwam, werd hun het eerste recht van koop gegeven. Ze zetten er een nieuw huis op.

Zodoende kwam één van de Hazenberg's in Appingedam terecht.

Eerst vertoefden ze nog twee jaar in Denemarken met de "Gazelle", waar ze goed konden verdienen. Tenslotte ging de helft van het gezin aan de wal, nadat het huis klaar was, maar Berend kon het varen nog niet laten. Een paar jaar later droeg hij echter de "Gazelle" aan zijn zoon Henk over en bleef bij zijn vrouw.

Een kleine nabeschouwing:

De oudste zoon, terug uit Zweden, kwam bij een rederij in dienst, waar hij na enige tijd opklom tot kapitein.

0150 Leven, wonen, werken

Hij was reeds vlak voor de oorlog schipper geweest op een coaster en maakte een reis naar Dublin en Liverpool. De oorlog maakte een einde aan die carrière.

Nu heeft hij met vrienden samen een schip, de "Hinde" een flinke coaster en waardige dochter van de "Gazelle".

Deze is verkocht en er voor in de plaats is een andere, grotere "Gazelle" gekomen, maar geen nieuw schip.

De Mado, gebouwd in 1932 bij NV Scheepswerf Vooruitgang, Foxhol 249 brt. gebouwd voor D. Stienstra in 1954 verkocht aan B. Hazenberg, Appingedam, die het schip herdoopte in Gazelle.

Dit zijn de enige Hazenbergs die nog schepen in de vaart hebben.

Alle andere Hazenberg's zijn weer aan de wal gegaan of varen in loondienst.

Barbara, de jongste zuster van Berend en Paul is na de dood van haar man, Ph. Jonker, ook aan de wal gebleven.

Een stiefzoon van haar, Ph. Jonker jr., vaart nog steeds met de "Maria.

Een dochter van Berend is ook met een kapitein in de kustvaart getrouwd en vaart mee.

De jongste zoon is ook kapitein op een kuster (coaster).

Het lot heeft het dus zo beslist dat alleen de kinderen van Berend in de zeevaart zijn blijven hangen.

Gegevens ontleend aan:

Het leven aan boord van de zeiltjalk Volti Subito, historische schipperse vrachtvaartzeilen.

door K. Hazenberg .

Index van Spiegel der Zeilvaart 1977-2005 920338

Genealogie Hazenberg – De varende tak.

Genealogie Sijbolts.

Gen Lias.

De coasterdatabase.

Zie ook op internet: Museale Groninger tjalk Nieuwe Zorg.

0150 Leven, wonen, werken



Dit is de verlovingfoto uit 1869 van
Frouke Groenewold en Pieter Berends Hazenberg.

Frouke had een geblokte en geruite bruin-beige jurk aan, kort haar vanwege het gebruik van een gouden oorijzer. Pieter had een geblokt zijden vest, zwart laken jas en grijze pantalon met plooiën aan de zijkanten aan.

Hun kinderen zijn: Jantje	geb. 20.9.1871	Winsum
Jelle	geb. 26.2.1873	Winsum
Maria	geb. 26.6.1875	Winsum
Daniël Johannes	geb. 7.12.1877	Baflo
Kornelia Pauwelina	geb. 1.10.1879	Baflo, overl. 1.5.1880
Cornelia Pauwelina	geb. 21.2.1881	Baflo, overl. 1.3.1881
Pouwel	geb. 25.10.1882	Baflo
Berend	geb. 12.3.1884	Franeker
Barbera	geb. 1.10.1886	Warffum
Cornelia Jantina	geb. 2. 3.1889	Rotterdam

L.B. Datema-Brugma '09