

'HET SCHEEP(S)JOURNAAL'

Officieel orgaan van de werkgroep genealogie van de
Familiestichting Scheepbouwer.

wishing you a lovely



2012

Jaargang 13 - nummer 3 december 2011



IN DIT NUMMER:

1. Van de redactie pagina 3
2. De oudste, de jongste en geboorten pagina 5
3. Gezocht /(en niet) gevonden pagina 6
4. Verjaardagen en jubilea pagina 7
5. In Memoriam pagina 9
6. Familie(s) verhalen
 - Houtvloten op de Rijn pagina 10
 - Uit het gastenboek pagina 18
7. Van onze buitenlandse familie pagina 17
8. Het familiewapen pagina 23
9. Financiën pagina 23
10. Tenslotte pagina 24

Bijlagen:

- Aankondiging familiedag 2012 incl. aanmeldingsformulier.
- Persoonskaart.

1. Van de redactie.

En weer is er bijna een jaar voorbij en valt de derde en laatste editie van het jaarnaal van deze jaargang op uw mat. Daarmee de 13^e jaargang completerend. Het is bijna niet voor te stellen dat we al zo lang bezig zijn met onderzoek naar onze voorouders en hun hedendaagse nakomelingen.

Het is overigens vaak makkelijker - want opgeslagen in de archieven - iets te weten te komen over onze voorouders dan over de huidige generatie, omdat de registers van de burgerlijke stand voor ons niet toegankelijk zijn.

Vanuit dat perspectief zou het geweldig zijn, als onze lezers ons zouden informeren over de geboorte-, huwelijks- en andere relevante gegevens van met name hun kinderen en kleinkinderen. Ik heb daartoe bijgesloten persoonsformulier ontwikkeld en zou zeer dankbaar zijn, dat ingevuld weer retour te krijgen. Is één formulier niet voldoende, dan kunt u wellicht (een) kopie(ën) maken. Met uw medewerking kan ik dan onze databank met de meest recente gegevens aanvullen. Voor zover u ook beschikt over (al dan niet complete) gegevens van b.v. neefjes en/of nichtjes, waarvan de ouders niet behoren tot onze lezerskring, dan houd ik mij eveneens aanbevolen.

Omdat de kring van lezers gestaag kleiner wordt doordat donateurs afhaken of hun donatie zelfs na diverse aanmaningen niet betalen en dus worden geroyeerd, proberen wij door middel van een wervingsactie die kring weer wat groter te maken. Daartoe sturen wij dit nummer met een opwekkingsbrief ook aan het adres van enkele tientallen willekeurig gekozen naamgenoten. Wellicht ook dat het nieuws over onze komende familiebijeenkomst in het voorjaar van 2012 (zie elders in dit nummer) een extra argument kan zijn om donateur te worden.

Len Scheepbouwer, onze onvolprezen secretaris, pleegt nog al eens te filosoferen over de reden waarom destijds onze voorvader vanuit Duitsland naar Nederland is gekomen. Steevast komt ze dan uit bij de theorie, dat hij één van de opvarenden is geweest van een houtvlot, die regelmatig vanuit Duitsland de Rijn naar Nederland afzakten.

Ik had geen idee van de omvang van zulke vloten. Zoekend naar wat meer informatie, kwam ik in het blad De Nederlandse Binnenvaart een zeer uitgebreid artikel tegen, dat ik deze keer in zijn geheel heb overgenomen. En nu maar hopen, dat de idee van Len over de afkomst van onze voorvader enige grond van waarheid bevat. Het is tenslotte een stoere theorie.

In 2012 willen wij weer een familiedag organiseren. Naar het zich nu laat aanzien zal deze plaatsvinden op zondag **20 mei 2012** in West Friesland, de geboortestreek van de nakomelingen van Huibert Scheepbouwer. Deze Huibert of Huijbert, van beroep arbeider/timmermansknecht/dagloner, vertrok rond 1830 als 24-jarige vrijgezel vanuit Dordrecht naar Akersloot, waar hij op 5 mei 1833 trouwde met Geesje Velthuis.

Het echtpaar kreeg zeven kinderen en stichtte de z.g. Noord-Hollandse tak met een afsplitsing, die zich rond 1900 in Canada vestigde. Later kwamen ook nog andere leden van de familie, o.a. werknemers van de Hoogovens, naar de omgeving van Alkmaar.

Na afweging van een aantal, in eerste instantie door het voltallig bestuur genoemde opties, heeft een voorbereidingscommissie uiteindelijk voor West Friesland gekozen. Als bijlage treft u een nader uitgewerkt programma aan. Een inschrijvingsformulier is bijgesloten. **Zet in ieder geval de datum nu reeds in uw agenda!**

Om hen moverende redenen hebben onze bestuursleden Len Stronk-Scheepbouwer (secretaris) en Jacqueline Scheepbouwer in de loop van het laatste kwartaal besloten hun bestuurslidmaatschap te beëindigen. Wij betreuren uiteraard hun beslissing, want het plaatst het overblijvende deel van het bestuur voor extra problemen, maar wij respecteren die wel.

Vanaf deze plaats zeg ik beiden hartelijk dank voor hun jarenlange inzet voor en betrokkenheid bij het wel en wee van onze stichting en spreek de verwachting uit, dat wij ze ongetwijfeld in enig verband weer zullen ontmoeten.

Graag verbind ik hieraan ook nog de volgende oproep: als er onder onze lezers familieleden zijn, die zich op een wat intensievere manier willen inzetten voor onze stichting - wij zoeken o.m. een nieuwe secretaris - dan kunnen die zich bij mij melden!

De redactie.

Omdat dit alweer het laatste nummer van deze jaargang is, wens ik namens het bestuur alle donateurs en andere belangstellenden

PRETTIGE FEESTDAGEN,
EEN GENOEGLIJK UITEINDE
EN
EEN GOED EN GEZOND NIEUWJAAR!



2. De oudste, de jongste en geboorten.

De oudste

Zoals eerder gemeld wordt deze plaats sinds enige tijd ingenomen door:

ALEIDA SCHEEPBOUWER

geboren te Rotterdam op
18 januari 1921

nu dus 90 jaar oud
en binnenkort jarig!

De jongste

In de rangorde, zoals die was opgenomen in ons septembernummer is bij mijn weten geen wijziging opgetreden, dus is:

<p>SVEN SCHEEPBOUWER</p> <p>geboren op 12 oktober 2010</p> <p>zoon van Jolanda van Driel en Martin Scheepbouwer</p>

op dit moment voor zover bekend, de jongste loot aan onze stam.

Draagt u kennis van de geboorte van een Scheepbouwer van na die datum, laat ons dat dan weten. Bij voorbaat dank!

3. Gezocht/(en niet) gevonden.

Op het schrijnende verhaal van Mario Jacobs over zijn zoektocht naar familie van de broer van zijn grootvader, Samuel Jacobs, is helaas (nog) geen reactie binnengekomen. Lezers uit de regio Rotterdam wordt gevraagd het verhaal op pagina 4 e.v. in het aprilnummer er nog eens op na te lezen. (Zie eventueel voor dat aprilnummer op onze website!)

Wellicht heeft iemand toch nog een aanwijzing. Zo ja, dan graag een berichtje aan uw redacteur.

Inmiddels blijven we ook nog op zoek naar **Rob**, die met **Evelyn Schuit** is getrouwd, naar **Frank Scheepbouwer en Tamar van Duijn** (zie aprilnummer pag. 4) en verwachten we nog nadere info over **Peter Scheepbouwer en Eveline Schuit**! Wie o wie kan ons verder helpen?

4. Verjaardagen/jubilea.



VERJAARDAGEN

januari 2012

02	Adriana Johanna	85 jaar
	Johannes Jacobus	65 jaar
05	Willem	81 jaar
06	Ann Cecilia Sworyk	80 jaar
	Sean A.T. Dupont	02 jaar
09	Pieter v.Konijnenburg	92 jaar
11	Adriaan Jan	60 jaar
13	Alida C. Schults	83 jaar
16	Urcila G. Hoelen	70 jaar
18	Aleida	91 jaar
	Arie A. Buijtendijk	80 jaar
19	Patrick R. v.Havezaat	40 jaar
22	Annemieke L. Stronk	35 jaar
	Giornic L. Nahr	15 jaar
24	Nellie	75 jaar
25	Els M.L.R. Hamerlinck	40 jaar
27	Cynthia F. Elefson	55 jaar
28	Grietje Hendrika	87 jaar
	Ciska M. Bakker	50 jaar
29	Alida J.M. de Vos	70 jaar
31	Anton Hoelen	75 jaar

februari 2012

02	Catharina Kroon	85 jaar
	Johannes Adriaan	81 jaar
03	Stevina M. Geuze	45 jaar
05	Elisabeth v.d. Heide	83 jaar
06	Thea Cornet	75 jaar
07	Hendrik Zandijk	83 jaar
08	Ronald	45 jaar
10	Apollina	50 jaar
	Natascha M. Schouten	40 jaar

11	Willem C. Fillekes	65 jaar
	Sophie Heutink	03 jaar
12	Jasper Glas	84 jaar
	Petrus Adrianus A.	55 jaar
14	Irene	65 jaar
16	Pal B. Vargas	75 jaar
18	Wilco	45 jaar
19	Margrietha	89 jaar
25	Petrus Wilhelmus Huijsmans	81 jaar
26	Peter	55 jaar
28	Matthijs W. de Pee	83 jaar

maart 2012

03	Sylvia F. Astrid	25 jaar
04	Els van Zelm	50 jaar
06	Adriana	85 jaar
	Martin	40 jaar
	Elena E.v. Havezaat	02 jaar
13	Thomay C.A. Hoelen	15 jaar
16	Elisabeth Hoencamp	89 jaar
17	Isaak Johannes	81 jaar
	Dennis W. Ledingham	60 jaar
	Roy	25 jaar
21	Aarlandina M.de Jong	81 jaar
22	Leonardus Vogels	89 jaar
24	Elmer J. Sanders	50 jaar
26	Isabella E. Rodrigues Capello	03 jaar
27	Schelte	91 jaar
30	Pieter	80 jaar
31	Gretha Hoepelman	88 jaar
	Jan P.Hengstmengel	1 jaar
	Afke M. de Boer	55 jaar
	Robin	25 jaar

Myrthe Janssens 10 jaar

Huwelijks jubilea 1^e kwartaal

Franciscus Scheepbouwer en
Maria A.B. Vogels
zijn op 20 januari 2012
40 jaar getrouwd.

Adrianus Scheepbouwer en

J.C. van der Sluijs
zijn op 10 februari 2012
40 jaar getrouwd.

Leendert Jacobus Scheepbouwer en
Maria van Trigt
zijn op 14 februari 2012
50 jaar getrouwd.

Eric Renie Jong en
Dorothy Sjak Shie
zijn op 31 maart 2012
35 jaar getrouwd.

5. In Memoriam.



In de afgelopen periode is ons één overlijden gemeld.

Na een mooi leven samen op de boerderij, met de paardensport hoog in het vaandel, is van ons heengegaan mijn maatje en lieve man, onze vader, schoonvader en opa

Pieter Jan Beets
Piet

Spijkerboor, 24 mei 1930

Beemster, 14 november 2011

Westbeemster,
Z.O. Beemster,

Annie Beets-Bankersen
Peter en Ans

Lisette

Frank

Oosterwolde,

Nieseline en Gert-Jan

Annabella

Louwrens

Westdijk 38
1464 PC Westbeemster.

6. Familie(s) verhalen.

Houtvlotten op de Rijn.

(Dit artikel is eerder gepubliceerd in 'Binnenvaart' nr 4, jaargang 2010; een uitgave van de Vereniging 'De Binnenvaart'.)

Zoals in het redactioneel commentaar al werd vermeld, is Len Stronk-Scheepbouwer de overtuiging toegedaan, dat onze stamvader wel eens met een houtvlot naar Nederland zou kunnen zijn gekomen. Voor wie niet weet hoe belangrijk die houtvlotten zijn geweest volgt onderstaand een overdruk van een artikel uit 'Binnenvaart' jaargang 2010.

De vlotvaart op de Rijn en zijrivieren heeft, naar men zegt, ruim 600 jaar bestaan. Bomen werden geroid in het Zwarte Woud, langs allerlei wegen naar de rivier getransporteerd en vervolgens gingen ze dan als zeer lange, maar smalle, vlotten naar Mannheim, alwaar de "Holländer", door "Holländer Holz-Floßcompagnieën", tot vlotten werden samengebonden. (Holländer is eigenlijk de naam die men in Duitsland aan lang en recht naaldhout voor masten en funderingen gaf.)

Ook Mainz was een plaats waar vlotten werden samengesteld. De omvang van het vlot was in deze plaatsen gelimiteerd door de natuurlijke beperkingen van het Binger Loch. Boven Koblenz gold een breedtebeperking tot 63 meter, daar beneden werd het 72 meter en de laatste toevoegingen werden gedaan in Düsseldorf, alwaar de vlotten hun maximale afmeting kregen.



Een Rijnvlot begint te ontstaan. Foto uit de jaren 20 van de vorige eeuw. Foto ter beschikking gesteld door de Deutschen Flösserei-Vereinigung.

Een groot vlot was tot 400 m lang, 60 meter breed en ca. 2,5 m dik. Als echt maximale afmetingen worden echter een lengte van ca. 500 meter, een breedte van 80 meter en een dikte van maximaal 3 meter genoemd.

De afmetingen van een klein 'Holländer' vlot bedroegen ca. 200 x 40 x 2 m. Dat alles inclusief het 'stoot en drijfhout', dat langzij het eigenlijke vlot dreef.

Over het aantal stammen dat in dergelijke vloten verwerkt was, lopen de meningen nogal uiteen, hetgeen natuurlijk z'n oorsprong vindt in het feit dat ook de afmetingen van de vloten en de gebruikte stammen sterk konden verschillen.

Een middelgroot vlot, zoals dat waarvan er een model in het Rheinmuseum te Emmerich staat, had een inhoud van 12.500m³. Een groot vlot had een inhoud van ca. 51.000m³.

Dergelijk grote vloten, die door de Duitsers **Kapitalflöße** genoemd werden, voeren slechts tweemaal per jaar. De naam 'Kapitalfloß' slaat niet alleen op wat zo'n vlot kostte, maar ook op wat er aan verdiend werd. Een middelgroot vlot had - eind 18de eeuw - een waarde van ca. 250.000 gulden. De onkosten tijdens de reis bedroegen zo'n 100.000 gulden. De uiteindelijke verkoopprijs is niet precies bekend, maar wel is bekend dat er te Dordrecht jaarlijks voor meer dan 2 miljoen gulden aan vlothout verhandeld werd.

Vanaf 1952 werd, in verband met de toegenomen scheepvaart, de maximale afmetingen van de vloten beperkt tot 150 bij 27 meter. Er voeren toen jaarlijks nog zo'n 26 vloten. Het aantal nam echter in de daarop volgende jaren af. Vanaf 1963 voeren er jaarlijks nog maar twee of drie.

Het laatste commerciële houtvlot kwam in 1968 stroomafwaarts. Het bestond uit 2560 stammen, met een gezamenlijk gewicht van 493 ton en had een lengte van 160 meter. (Een niet al te nauwkeurige berekening geeft dan als resultaat dat er in een groot vlot ca. 13.000 stammen zaten.)



voor



achter

Een overzicht van een middelgroot Rijnvlot.
Foto: Pieter Klein, Rheinmuseum Emmerich.

Het transport van hout naar Nederland hield onder andere verband met het feit dat men sinds een verordening van 1521, uitgevaardigd door Karel de vijfde, in de steden alleen nog stenen huizen mocht bouwen. In verband met de slechte ondergrond had men daarvoor vele heipalen met een lengte tot 18m nodig. Voor het Centraal station van Amsterdam waren dat er 40.000, voor het paleis op de Dam 13.659 en voor de duizenden woningen, ca. 40 palen per pand. Behalve voor de fundering van gebouwen had men natuurlijk ook veel hout voor de scheepsbouw nodig en ook werd er hout via de zeehavens geëxporteerd.

De houtvloten in vroeger eeuwen bestonden voor meer dan 60% uit de hardere houtsoorten (eiken, beuken, e.d.). Het zachte hout (grenen en vuren) werd voornamelijk benut om het vlot het benodigde drijfvermogen te geven en om het duurdere harde hout te beschermen. In de laatste decennia van de vlotvaart was het overgrote deel van het hout echter zachthout. De meeste eiken- en beukenbossen waren al lang gekapt en vervangen door sparrenbossen en bovendien was de scheepsbouw overgeschakeld op het gebruik van staal. Niet alleen ruw hout (stammen), ook gezaagd hout (planken, balken en soms zelfs constructiedelen) werden met het vlot meegevoerd.

De eindbestemming voor de grote vloten was meestal Dordrecht of Rotterdam. Naar men zegt, werden onderweg soms delen van het vlot op tussen liggende bestemmingen achtergelaten. Een dergelijke reis duurde - als het niet tegen zat - een week of twaalf. De laatste honderd jaar van de vlotvaart werden de grote vloten echter zodra ze in Nederland kwamen ontbonden. Het hout ging vervolgens in kleinere eenheden verschillende kanten op.



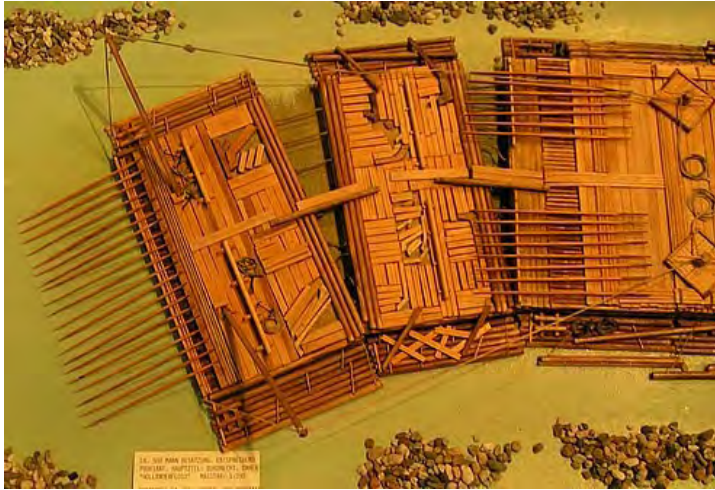
Helemaal links de 'stuurstoel' van de vlotmeester,
dan het slachthuis, stallen en opslag.
In het midden kantoor en woning van de vlotmeester
en rechts de onderkomens voor de bemanning.
Foto: Pieter Klein, Rheinmuseum Emmerich.

Een Holländervlot bestond uit meerdere delen, die de Duitsers '**vleugels**' noemen. Zo'n vleugel mat ca. 220 x 9 m. (Op de Main waren deze vleugels echter 90 tot 130 meter lang en 11 meter breed.) De vleugels werden vervolgens samengevoegd tot een hoofdvlot van ca. 220 x 45 m. Langs zij een vlot werd nog het nodige aan 'hout' meegevoerd. Meestal een 5 meter breed pakket, net zo diep als het vlot en daarnaast nog een aantal bijeen gebonden stammen. Enerzijds dienden deze als wrijfhouten, schoorbomen en voor alle andere zaken waarvoor ze te pas konden komen, anderzijds was het ook gewone handelswaar.

Voor aan het vlot bevonden zich twee tot vier kleinere delen (ca. 30m lang), door de Duitsers '**knieën**' genoemd. Deze konden met behulp van kaapstanders onder een hoek met het hoofdvlot gezet worden. Hierdoor werd de manoeuvreerbaarheid van het vlot verbeterd. Men zegt dat de vlotten aan de voorzijde breder waren en ook dat de knieën een toenemende breedte bezaten. Diverse tekeningen en modellen tonen echter ook zuiver rechthoekige vlotten.

Heer en meester op het vlot was de **vlotmeester**. Deze zat op een ca. 3 meter (het lijken mij er op het Emmerichse model meer) hoge uitkijkpost op het voorste deel van het hoofdvlot. Iedereen op het vlothead zijn rang en voor de veiligheid werd zeer streng aan de regels aan boord gehouden.

Alle commando's werden door de vlotmeester gegeven, vervolgens doorgegeven aan de '**Pressers**' die, desnoods met de zweep, de mannen aan de lappen tot actie aanzetten. De commando's waren '**Frankenland**' voor als het uiteinde van het vlot naar de linkeroever moest, '**Hessenland**' voor als het uiteinde naar de rechteroever moest en '**Herholz**' als men een dergelijke actie moest beëindigen. Door de keuze van deze termen was er geen verwarring mogelijk welke kant het uiteinde vlot op moest. Iets wat met woorden als 'links' en 'rechts' wel gemakkelijk kon gebeuren, daar de mannen aan de ene kant van het vlot tegenovergesteld aan die aan de andere kant stonden. (Bakboord en stuurboord waren denkkelijk te moeilijk voor hen.)

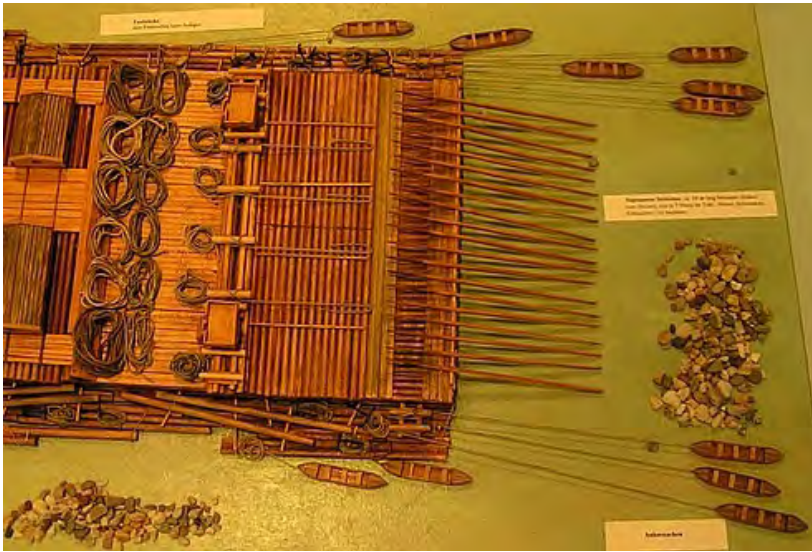


De knieën, let ook op de kaapstanders geheel rechts.
Foto: Pieter Klein, Rheinmuseum Emmerich.

Tot ver in de tweede helft van de 19de eeuw dreven de vloten alleen geholpen door de stroom de rivier af. Zowel aan voor als achterkant van het vlot bevonden zich een groot aantal (tot ca. 24), tot 16 meter lange, roeispanten de '**draaglappen**'. Aan elk van deze lappen stonden zes of zeven man klaar om op commando van de vlotmeester het vlot in de juiste richting te brengen.

Behalve met de draaglappen werd ook door het knikken van de voorste delen het vlot bestuurd. Daarvoor stonden er op het hoofdvlot twee flinke kaapstanders waarmee de zware trossen, die aan de voorste knie zaten ingehieuwd konden worden. Met een stevige boom werden deze trossen buitenboord de voorste knie gehouden. De hefboom die zo ontstond, was gezien de breedte van het vlot niet al te groot, dus ook voor de bediening van de kaapstanders had men de nodige mankracht nodig. Tegelijkertijd moesten een flink aantal trossen, waarmee de knieën met elkaar en met hoofdvlot verbonden waren, gevierd of ingepalmd worden. Al met al gaf het besturen van zo'n vlot handenvol werk.

Vloten die door sleepboten gesleept werden - wat sinds ca. 1870 in toenemende mate het geval was - konden met veel minder mensen toe. De besturing van het voorste deel van het vlot werd immers door de sleepboot overgenomen. Beneden Koblenz mocht men met 2/3e van de normale bemanning varen, beneden Wesel zelfs met slechts 1/3e. Vanaf 1952 mochten vloten uitsluitend nog varen wanneer ze door een voldoende sterke sleepboot voorgespannen werden.



Het achterdeel met trossen, ankers,
ankerschuiten en natuurlijk ook de draaglappen.

Foto: Pieter Klein, Rheinmuseum Emmerich.

Bij het vlot hoorden een groot aantal vaartuigjes.

Een twaalf- tot twintigtal, soms nog meer, hing tijdens de reis naast en achter het vlot. Aan boord van elk vaartuig bevond zich een flink anker (ca. 100 kg) dat door middel van een tros met het vlot verbonden was. Hoewel de meeste ankers verbonden waren met het achterste deel van het vlot, waren tevens langs de gehele lengte van het vlot dergelijke ankers aanwezig. Elk van deze scheepjes had een bemanning van zes of zeven man. Indien nodig werden de ankers door hen naar de binnenbocht of naar achter uitgebracht en waren dus op die wijze behulpzaam bij het besturen van het vlot. Het vlot mocht namelijk vanwege zijn zwakke constructie niet tegen ondieptes, rotsen of oevers stoten en moest ook zoveel mogelijk de stroomdraad van de rivier blijven volgen.

Een uur voor het vlot uit - sommigen zeggen een kilometer - voer een **waarschuwer**. Dit vaartuig was in vroeger tijd voorzien van een grote zwart-rood geblokte vlag (16 vierkanten totaal), later werd dit een rood-wit geblokte vlag. Het vaartuig had tot doel vrij baan te maken voor het vlot, dat op sommige delen van de rivier de volle breedte van het bevaarbare water nodig had. Daar het vlot nauwelijks in z'n vaart te stoppen was, dienden niet alleen de varende schepen voor het afvarige vlot gewaarschuwd te worden, ook de vele vlotbruggen op de rivier moesten tijdig geopend zijn. Geankerde vissersschepen, schipmolens, baggervaartuigen en wat dies meer zij, moesten eveneens een veilig heenkomen zoeken. Zelfs visnetten moesten opgeruimd

worden. (Men dient zich te realiseren dat het grootste binnenvaartschip dat nu op de Rijn vaart, klein is als men het vergelijkt met de grootste houtvloten.)

Aangezien er 's nachts niet gevaren werd - later was dat zelfs verboden - moest men tijdig een goede [ligplaats](#) zoeken en dat was gezien de afmetingen van het vaartuig en de kwetsbaarheid daarvan een groot probleem. Vooral voor de echt grote vloten waren er maar weinig plaatsen waar de rivier breed genoeg en oever en bodem goed genoeg waren. Een verkeerde landing kon het verlies van een deel van het vlot of zelfs het gehele vlot betekenen. Voor het aanlanden begon, werd zoveel als mogelijk de vaart uit het vlot gehaald. Ondertussen werden vier scheepjes met elk drie ankers vooruit gestuurd. Deze ankers werden in de oever ingegraven en met elkaar verbonden. Aan het ankertouw zat een ring, waarop de, inmiddels van het vlot aangebrachte, trossen gestoken werden.

Achter het vlot sleepten dan nog zo'n 20 tot 30 schuitjes met het anker gereed. Wanneer de naar de oever gebrachte trossen strak kwamen te staan, volgde voor de ankerschuiten het sein de ankers te laten vallen, waarbij tevens de mannen aan de draaglappen het commando ontvingen het vlot naar de oever te brengen. Geholpen door de ankers in de oever trok het vlot dan naar de kant. Daar aangekomen werden er nogmaals een aantal trossen aan land gebracht, rond de bomen geslagen en kon men het vlot verder afstoppen. De 'remweg' van een groot zwaar vlot bedroeg soms wel 2000 meter.

Het vlot werd dus, zoals men uit het voorgaande kan opmaken, bevolkt door een zeer groot aantal mensen. Het aantal kon oplopen tot ca. 500 man en op de zeer grote vloten zelfs 800 man. Er was op het vlot dan ook een klein dorp gebouwd. Behalve de woning en het kantoor voor de vlotmeester waren er slaapbarakken, een eetzaal, een bakkerij, stallen, kippenhokken, een slagerij, voorraadschuren, keukens en een aantal werkplaatsen. Niet al deze mensen waren in vaste dienst en bleven de gehele reis aan boord. Een groot aantal van hen was dagloner. Na aankomst te Dordrecht volgde nog heel wat werk. Het belangrijkste was alles wat voor een volgende reis weer bruikbaar zou zijn en niet van hout gemaakt kon worden (trossen, ankers, e.d.) in een schip te laden en weer naar Duitsland te brengen.



Een Rijnvlot na aankomst te Dordrecht.
Linksachter ziet men de bebouwing op het vlot.
Tekening A. van Strij, ca. 1800.

In het 'Vaarreglement' 1965 worden vloten nog wel genoemd, maar het aantal bepalingen is gering. Het Algemeen reglement van Politie voor rivieren en Rijkskanalen van 1919 (laatstelijk gewijzigd 1968) kent een veel groter aantal bepalingen. Daarin lezen we onder andere:

- Elk vlot moet een bemanning hebben van tenminste twee man voor elke 75m³ hardhout en twee man voor elke 150m³ zacht hout.
- Als hardhout wordt onder meer beschouwd: eiken-, beuken-, olmen-, essen-, kersen-, peren-, appel- en kornoelje hout. Als zacht hout wordt beschouwd onder meer: popel- (peppel- of populierenhout), elzen-, dennen-, sparren-, pijnbomen- en lorkenhout, alsmede andere harsachtige houtsoorten.
- Het aantal bemanningsleden mag bij door een stoomvaartuig gesleept vlot met de helft verminderd worden mits het vlot aan de voorzijde voorzien is van een doelmatige stuurinrichting en het stoomvaartuig over voldoende kracht beschikt. Dat laatste wordt berekend naar het aantal bemanningsleden en is bij minder dan 50 bemanningsleden 'minstens 25 werkelijke paardenkrachten', bij 50 tot 80 man 'minstens 35 werkelijke paardenkrachten en bij meer dan 80 man 'tenminste 45 werkelijke paardenkrachten'.
- Ten aanzien van de ankerschuiten wordt vermeld dat een grote ankerschuit een laadvermogen van meer dan 1 $\frac{3}{4}$ ton dient te hebben. Een kleine ankerschuit heeft een laadvermogen van minder dan 1 $\frac{3}{4}$ ton. Kleine vloten kunnen volstaan met een 'Driebord' van 8 meter lengte en een bovenbreedte van 1 tot 1,4 meter. Ook het aantal ankerschuiten, groot en klein, het aantal ankers, grote en kleine ankerkabels en kettingen is gerelateerd aan het aantal bemanningsleden. Een klein vlot kan volstaan met een driebord twee ankers en twee kleine kabels. Een vlot met 190 man moet echter negen grote en drie kleine ankerschuiten, negen grote en zes kleine ankerkabels, acht kettingen en 32 ankers hebben!

In de tekst van het in augustus 1954 herziene reglement van politie voor de Rijnvaart zijn een flink aantal bepalingen in verband met vlotten opgenomen. Een aantal daarvan zijn (in sterk verkorte vorm):

- Een vlot dient, wanneer het groter is dan 500m², duidelijk voorzien te zijn van de naam en woonplaats van de eigenaar en van de schipper.
- Vlotten mogen bij slecht zicht, duisternis en hoog water niet varen.
- Vlotten moeten gesleept worden.
- De maximale lengte tussen Pannerden en Vreeswijk bedraagt 150m. op de overige riviervakken 220 m.

In 1954 was het dus al afgelopen met het Holländerfloß.

- De maximale breedte tussen Mannheim en Gorinchem en tussen Vreeswijk en Krimpen bedraagt 47m. Tussen Pannerden en Vreeswijk 28 m.
- De waarschuwer vaart drie kwartier tot 1½ uur voor het vlot uit.
- Indien het vlot onverwachts niet kan doorvaren, moet het vlot een tweede waarschuwer uitzenden, die de scheepvaart voor het stilliggende vlot waarschuwt.

Uit het gastenboek van Museum Zuilen/Utrecht.

In april van dit jaar kreeg ik een mailtje van een zekere Hans van Rheenen, oud klasgenoot van Jan van Brussel, zoon van Gré (Grietje) Scheepbouwer, op 2 juni 2008 op 97-jarige leeftijd overleden. Hij stuurde een artikel mee dat hij was tegengekomen in het bezoekersboek van museum van Zuilen/Utrecht. Hij schreef daar bij, dat ik er misschien iets mee zou kunnen. Nou, dat kon ik zeker, want het was perfect geschikt voor opname in ons familiearchief en voor publicatie in ons Journaal. Het is duidelijk dat dit stuk van de hand van diezelfde Jan van Brussel is.

Johannes Anthonius (Jo) van Berkel 1900-1982



Jo van Berkel geboren 21-03-1900 te Utrecht, trouwde in 1922 met Sien Scheepbouwer. Zij woonde op de Paulus van Vianenstraat 4, vlakbij de Rode Brug in Utrecht. Hij woonde bij haar in de straat of in 'n zijstraat vlakbij.

Een buurt welke veel overlast had door openbare dronkenschap en vechtpartijen. Want enkele honderden meters verder lagen de bootjes (nu boten) waar prostituees hun werk verrichtten. Er waren toen ook veel cafés in de

buurt.

Nu

minder.

Jo kwam uit een gezin met 18 kinderen, waarvan een aantal wellicht vroeg overleden zijn. Zijn ouders en ook hij in z'n jonge jaren, verkochten verse groente met de handkar.

Zij kregen 4 kinderen, waarvan hun eerste levenloos ter wereld kwam, vervolgens werden geboren, Joop, Jan en Cor.



Jo was geen makkelijke, en had misschien daarom wel succes in de handel. Zo is er een verhaal dat hij achterna gezeten werd door agenten en pardoes de Vecht insprong en naar de overkant zwom.

Hierna startte Jo 'n kolenhandel, genaamd "Van Berkel & Zn." Zijn kolen haalde hij in bulk per schip uit België.

Zijn winkels waren op de Amsterdamsestraatweg 218, waar later zoon Jan boven woonde, op de Rijnlaan 58 en op de Verl. Hoogravenseweg 151a. Er reden op laatst meerdere vrachtwagens door de hele stad en omgeving.

Enkele broers van Sien raakten door Jo ook in de kolen. Zij betrokken in eerste instantie de kolen van hem en breidden zich zo uit tot grote kolenbedrijven. Echter, zoals de meeste handelaren in kolen moesten zij later stoppen, door o.a. de opkomst van aardgas en andere veiliger energie.



Foto:

Een kolenvrachtwagen van zwager Jan Scheepbouwer. Hij woonde ook in de buurt van de Paulus van Vianenstraat.

Jan stopte later met zijn kolenhandel en werd uitvoerder van enkele grote bouwprojecten.

Op de foto zijn vrouw Riek met dochter.

In die tijd kon men een mud

kolen bestellen ('n zak van ongeveer 70 kg) en deze werd dan op de nek van een man naar binnen gedragen en zo is dat is bij ons ook wel bezorgd. Wij hadden een kolenhok op 1 hoog achter en ik zie nog de traptreden doorbuigen als zo'n menselijk transport naar boven kwam. Op de wagen stond een ton als blijk van de juiste hectolitermaat voor de burgers, doch er werd wel gerommeld met het juiste gewicht.

Andere bekende kolenhandelaren in die tijd waren o.a. Van der Bilt en Olij.



Foto:

Sien Scheepbouwer 34 jaar te Amersfoort op 1 september 1938 tijdens het huwelijk van Piet Scheepbouwer, een van haar 5 broers.

Piet was door Jo van Berkel ook in kolen terecht gekomen en had later ook 'n groot kolenbedrijf.

Mijn moeder vond 'Jo' één van haar vrolijkste zwagers, hij was altijd in voor een grap en leerde o.a. mijn grootmoeder fietsen.

Mijn moeder hielp enkele jaren met het schoonmaken van de winkel en verdiende zodoende een extra centje. Zijn toekomstige zwager Schelte werkte daar vanaf 15 jaar oud, als vuller, schoonmaker en bijrijder. Hij vertelde dat Jo zijn personeel uitbetaalde in het café "de Kampioen" en dat er dan rijkelijk alcohol vloeide. (Dit was toen bij meerdere ondernemers gebruikelijk.)



Rond 1958 had Jan een luchtbuks, die ik weleens mocht lenen en mede daardoor ben ik in de schietsport terechtgekomen. (en behaalde ik meerdere titels, ook in Nationale Kampioenschappen maar dit ter zijde.)

Ik weet nog dat er in zijn woning enkele voorwerpen beschadigd waren, waaronder een stoel en een houten

beeldje door pluimpjes van zijn buks. Volgens mijn moeder uit frustratie vanwege zijn scheiding.

Hij had thuis een prachtig tijgervel op de grond liggen. Je moest wel opletten anders kon je over de kop struikelen. Op de Rijnlaan was je vlakbij Hoograven, een wijk in Utrecht waar later nieuwbouw zou plaatsvinden en waar Van Berkel zijn grond met gebouwen en opslagplaatsen had. (einde van de Hoogravenseweg).

Hij heeft in die periode aardig wat geld verdiend, want na de



verkoop van dat terrein reisde mijn tante Sien met haar oudste zoon Joop nogal eens naar Zwitserland en het was een stil geheim dat daar wel geld op een bank moest staan.

Niet echter een geheim voor de belasting ;-) want op zeker moment is zoon Joop naar België verhuisd.

Sien sprak er nooit over en het precieze is ons dus niet bekend.

25 AUGUSTUS 1964 UTRECHTSCH NIEUWSBLAD

(Advertentie)

g bij rps

elje aangereden
k bij zijn huis

hoek van zijn straat is arige Alfons van der Mark straat 59 te Utrecht door telauto aangereden, nadat nfiets hem nog juist had ontwijken. De jongen werd oversteken getroffen op de 1 de Mijdrechtstraat en de weg. Hij kreeg een hersen- g en een buil op zijn hoofd ar het Sint-Antoniuzieken- vracht. De autobestuurder 19-jarige scheepswerktuig- C. J. B. uit Utrecht.



**Wees op tijd
BIJ VAN BERKEL**

Nogslechts vijf dagen kunt U tegen de lage augustus-prijzen bestellen. Wij menen er goed aan te doen U daaraan te herinneren.

Verl. Hoogravenseweg 151a, tel. 80011
Rijnlaan 58, tel. 82680
Amsterdamsestraatweg 218, tel. 41174

**KOLENHANDEL
VAN BERKEL**

WATERBOOGTEN WEERDSLUIS
Utrecht, dinsdag, 25 aug. — Bovenkant sluis: 44 cm + N.A.P., was 8 cm. — Benedenkant sluis: 30 cm — N.A.P. Geen was of val.

Geerlof Witteveen:

500.000 sigaren per week

7. Van onze buitenlandse familie.

Deze keer valt er niets vermeldenswaardigs te berichten over onze verwanten in Canada en Australië. Wel iets met betrekking tot onze Duitse voorouders, dat ik heb samengevat onder de titel:

Op zoek naar de Duitse 'roots'.



Wapenschild Stadt Muhlheim a/d Ruhr.

Behalve dat onze oudst bekende voorvader afkomstig is uit Muhlheim a/d Ruhr in Duitsland, weten we nog heel weinig van onze Duitse 'roots' of zo u wilt 'würfeln'.

Al lang bestaat het voornemen archiefbezoek te brengen aan de gemeente Kleve, waar mogelijk meer is terug te vinden, maar u weet: "de weg naar de hel is geplaveid met goede voornemens". Het is er tot nu toe niet van gekomen.

Onlangs sprak onze (ex)secretaris iemand die eveneens oorspronkelijk van (gedeeltelijk) Duitse afkomst was en die had veel succes gehad met een oproep in een Duits blad, dat zich met 'familienkunde' bezig hield. Om die reden is onlangs in dat zelfde blad door haar een oproep van onze hand geplaatst:

'> Anzeige

> > >

> > > Weitere Informationen zur Person und Vorfahren gesucht:

> > > Jan Caspers Schopbouwer (Schopbauer), aus Mühlheim/Ruhr, * 1710, + 1749,

> > > verheiratet 1734 in Dordrecht, Holland mit Aalbertie Abr. de Clerq.

> > > Hinweise erbeten an: Familiestichting Scheepbouwer, Crocusstraat 43, NL

> > 2241 VX Wassenaar.

> > >

> > > Anzeige

Tot nu toe heeft dat nog geen reactie opgeleverd, maar we blijven hopen.

8. Het familiewapen.

Eindelijk zit er schot in de ontwikkeling van ons familiewapen. Sinds eind september is er serieus overleg met Guus van Breugel, één van de heraldische medewerkers van het Centraal Bureau voor Genealogie te Den Haag. In de afgelopen weken zijn diverse

aanzetten voor het ontwerp heen en weer gezonden. Inmiddels is de situatie zo, dat ik een drietal - in kleur van elkaar verschillende - ontwerpen in bezit heb om op zaterdag 17 december in de bestuursvergadering te bespreken.

Indien wij daar gezamenlijk onze keus zouden kunnen bepalen, is de geboorte van ons familiewapen in januari 2012 aanstaande. Nog even geduld dus!

9. Financiën.

Ongeveer tot en met september is onze onvolprezen penningmeester bezig geweest met het incasseren van de vrijwillige bijdragen. In sommige gevallen heeft zij twee of drie herinneringen verstuurd.

Uit de reacties blijkt wel, dat men niet onwillig is om te betalen, maar het gewoonweg vergeet. Niettemin is het voor de penningmeester erg vervelend (en trouwens voor de betrokken donateurs ook) om telkens met zoveel 'wanbetalers' te moeten worden geconfronteerd.

Ondanks al haar inspanningen hebben we in de laatste bestuursvergadering 2 donateurs geroyeerd wegens wanbetaling.

Inmiddels bereiken we binnen twee weken het nieuwe jaar en begint het spel opnieuw.

Omdat het als bekend mag worden verondersteld dat donaties - waarvan een ieder voor zichzelf de hoogte vaststelt - **vòòr 1 februari van elk jaar** dienen te worden overgemaakt op rekening **8535816 t.n.v. "Het Scheep(s)journaal , Markenbinnen"**, zien wij uw betaling binnenkort gaarne tegemoet.

Ook dit jaar vragen wij van u:

- willen diegenen, die tot nu toe de minimale bijdrage hebben overgemaakt, deze ook voor 2012 stellen op € 15,- (meer mag uiteraard ook) en
- willen alle anderen hun bijdrage met tenminste 10% verhogen.

Voor uw welwillende medewerking bij voorbaat hartelijk dank!

10. Tenslotte.

Helemaal tot slot nog een keer de verschillende mogelijkheden om de ongetwijfeld vele inzendingen aan de redactie te doen toekomen!

Om het Uw redacteur zo veel mogelijk naar de zin te maken, wordt toezending van te plaatsen bijdragen via e-mail of door middel van een CD erg op prijs gesteld!

Postadres : Crocusstraat 43
2241 VX Wassenaar

Bellen (vast) : 070-5112963
Bellen (mobiel) : 06-42 38 86 81
Fax : 070-5146549
E-mail : hoesch@online.nl

de reorganisatie werd hij een jaar later topondernemer van het jaar. Met KPN gleed hij langs de rand van de afgrond. De herverming van KPN kostte uiteindelijk vijfduizend mensen hun baan. Scheepbouwer verbeterde de winstmarges en drong de schulden terug. Er werken op dit moment 33-500 werknemers. Ze bedienen in binnen- en buitenland 42 miljoen klanten en zorgen voor een omzet van €13,4 miljard. De Dordtenaar heeft de komende maanden alle tijd voor gezin en zijn hobby golf. In theorie. Want het liefst wil hij een nieuwe baan, zei hij een jaar geleden in Scope: "Dat vind ik leuker dan een serie commissariaten."

www.miviso.nl

