Over … Sliedrecht

Historische Vereniging Sliedrecht

Het beurtvaardersgeslacht Huijzer

1903 – 2003

Het beurtvaardersgeslacht Huijzer

1. De genealogie.

Vanuit de doelstellingen van de 'Historische Vereniging Sliedrecht' en mijn persoonlijke doelstelling om iets te schrijven over de Sliedrechtse Huijzers als beurtschippers en bode, leek het mij goed te beginnen met hun genealogie. De oudst bekende Huijzer is een zekere Cornelis Huyser die omstreeks 1500 te Charlois [Rotterdam] geboren moet zijn. Veel is niet van hem bekend. Uit de geschiedschrijving is wel terug te lezen dat hij als kind van rond 11 jaar gehoord moet hebben, hoe tijdens een kerkelijke processie op het ijs van de Maze [Maas], onderweg naar de kerk van Charlois, in de winter van 1511, er ondanks een overheidswaarschuwing 4000 van de 5000 deelnemers aan deze processie door het brekend ijs zakten en de verdrinkingsdood vonden. Na 31 oktober 1517 moet hij als jonge jongen, ook de gevolgen van de hervormingsdag van Maarten Luther hebben meegemaakt. Vermoedelijk ging hij destijds als goed katholiek met zijn ouders naar de St. Clemens kerk, welke tussen 1460 en 1467 te Charlois was gebouwd. Ongetwijfeld heeft hij na de Reformatie de beeldenstorm op hun kerk meegemaakt. Het is zeker dat hij toen niet heeft kunnen vermoeden, dat 150 jaar later een 'ketter' als directe nazaat van hem, 'Schepen' en 'Kerkmeester' in die zelfde, maar dan inmiddels Nederlands Hervormde St. Clemens kerk zou zijn.

Waarom deze wat kerkelijke inleiding. Wel: Cornelis had kinderen waaronder de zoon genaamd Adriaan Cornelisz Huyser die rond 1526 te Ridderkerk geboren werd. Hij werd een vermogend man. Ook vermelden de archieven dat hij Bouwman, Heemraad en Schepen van Oost IJsselmonde was, daarnevens penningmeester van 4 met name genoemde polders. Hij is de stamvader van het Huyser familiewapen wat formeel is geregistreerd en door de nazaten Huijzer gevoerd mag worden. Het prijkt sedert 1660 aan de toren van de genoemde kerk in Charlois.

Centraal Bureau voor Genealogie

In het register van familiewapens van het Centraal Bureau voor Genealogie
is ingeschreven het bovenstaande wapen van het geslacht

Huyser/Huijzer

Deze Adriaan kreeg kinderen waaronder Querijn [Krijn] welke geboren werd rond 1569 te Ridderkerk. Hij werd boer en is in Slikkerveer in 1653 overleden. Gedurende zijn 84 jarig leven maakte hij dus de gehele 80 jarige oorlog tegen de Spanjaarden mee. Dit ondanks dat in zijn derde levensjaar het vlak bij gelegen Den Briel al door de Watergeuzen was bevrijd. Querijn was volgens een boedelbeschrijving uit 1625 vanuit meerdere opzichten een niet onbemiddelde boer. Door meerdere huwelijken, ontstaan door vroegtijdig overlijden van zijn echtgenotes, kreeg hij 15 kinderen. 10 zonen en 5 dochters waaronder een zoon Dirck Cryne. Deze Dirck is geboren in Ridderkerk in 1601 en overleden te Charlois in 1674. Ook kreeg hij een zoon, Leendert Cryne genaamd. Eveneens geboren in Ridderkerk in 1603 en overleden in Hendrik Ido Ambacht in 1669.
Deze Leendert Crijne is volgens de gegevens van de 'Genealogie Vereniging Stichting Familie Huyser' de stamvader van ruim 60 % van alle huidige Huijzers of Huizers cq Huysers, ongeacht de schrijfwijze van hun naam, of de streek waar ze wonen.

Dirck Cryne is in 1628 in Charlois in het huwelijk getreden en heeft zich daar als boer gevestigd.
Hij is zowel Schepen als Kerkmeester geweest en heeft dus rond 1660 grote betrokkenheid gehad met de wederopbouw van de Protestantse kerk te Charlois.

Samen met een 8 tal anderen [Schout en Schepenen] van Charlois heeft hij de wederopbouw en torenbouw van de kerk gedragen. De 8 familiewapens van deze notabelen zijn tot op de dag vandaag op de buitenzijde aan de toren van de St. Clemens kerk van Charlois onder het Leeuwenwapen van Holland te zien.

Kerk van Charlois met familie wapens van Schout en Schepenen op de kerktoren

Dirck had 2 kinderen, een jongen en een meisje. De zoon, waar geen nadere gegevens van bekend zijn, is op jonge leeftijd overleden. Dirck Cryne zelf is in de kerk van Charlois op 6 juni 1674 begraven.

De broer van Dirck, Lenaert [Leen] is een van de voorvaderen van Antonie Huijzer. Antonie vestigde zich in 1903 vanuit Ridderkerk in Sliedrecht. Onderstaand alle tot op heden bekende voorvaderen van Antonie, maar ook die van de schrijver van dit artikel, Hans [Johannes] Huijzer [1944] zoon van Leendert Huijzer 1902-1973.

Naam	Schrijfnaam	Geboorte datum	Geboorte plaats	Beroep	Kinderen	Overleden	datum
Cornelis	Adriaansz.	± 1500	Charlois	Landbouwer	1 ?	????	????
Adriaan Cornelisz.	Huyser	± 1526	Ridderkerk	Landbouwer	4	Slikkerveer	????
Cryn Adriaensz	Huyser	± 1569	Slikkerveer	Landbouwer	15	Slikkerveer	1653
Leendert Crynen	Huyser	1603	Ridderkerk	Bouman	11	Hendrik Ido Ambacht	1669
Jan Leenderts	Huyser	1641	Hendrik Ido ambacht	Molenaar	11	Ridderkerk	1709
Arien Jansz	Huyser	1677	Ridderkerk	Landbouwer	8	??????????	?????
Cryn Ariense	Huyser	1707	Hendrik Ido ambacht	Onbekend	6	IJsselmonde	1777
Arie Cryne	Huyser	1739	IJsselmonde	Onbekend	8	Ridderkerk	1813
Krijn Ariensz	Huyser	1785	Ridderkerk	Onbekend	10	Ridderkerk	1830
Leendert	Huijzer	1813	Pijnacker	Schipper Koopman	12	Ridderkerk	1894
Krijn	Huijzer	1846	Ridderkerk	Beurtschipper	11	Sliedrecht	1925
Antonie	Huijzer	1874	Ridderkerk	Beurtschipper	12	Sliedrecht	1922
Leendert	Huijzer	1902	Ridderkerk	Beurtschipper	12	Sliedrecht	1973

2. De oprichting van het bedrijf in Sliedrecht.

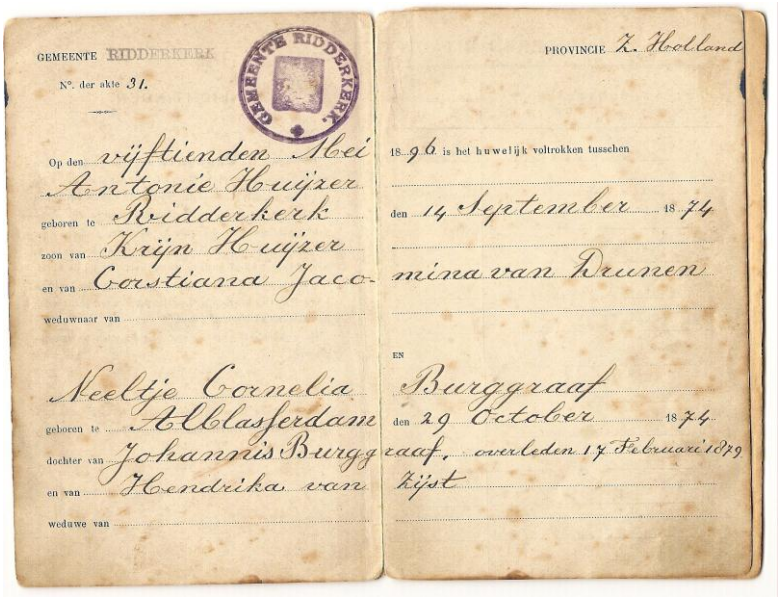
Antonie Huijzer kwam dus in 1903 naar Sliedrecht, om daar een boterham voor zijn gezin, wat toen al bestond uit 7 personen, te gaan verdienen. Ze vestigden zich in een klein huisje in Wijk C op de locatie waar nu het pand van ABB staat. Waar hij mee verhuisde, was tevens zijn werkkapitaal en bedrijfshulpmiddel. Namelijk zijn paard en wagen waarmede hij de bodedienst in Sliedrecht ging opstarten. Het paard werd gestald bij een zekere boer Schagen tegenover de werf van Van Eyk.

Antonie werd geboren op 14 september 1874 te Ridderkerk. Trouwde op 15 mei 1896 eveneens in Ridderkerk met Neeltje Cornelia Burggraaf welke op 29 oktober 1874 te Alblasserdam geboren was. Ze kregen in Sliedrecht ook nog 7 kinderen zodat er in 1914 al 12 kinderen Huijzer waren, 7 jongens en 5 meisjes.

Neeltje Cornelia Burggraaf

Antonie Huijzer

Hun trouwboekje van 15 mei 1896



GEMEENTE RIDDERKERK
N°. der akte 31.

GEMEENTE RIDDERKERK

PROVINCIE Z. Holland

Op den vijftienden Mei 18 96 is het huwelijk voltrokken tusschen
Antonie Huijzer
geboren te Ridderkerk den 14 September 18 74
zoon van Kijn Huijzer
en van Cornelia Jacomina van Drunen
weduwnaar van

EN

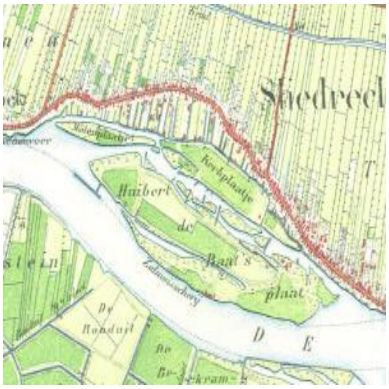
Neeltje Cornelia Burggraaf
geboren te Alblasserdam den 29 October 18 74
dochter van Johannis Burggraaf, overleden 17 Februari 1879
en van Hendrika van Rijst
weduwe van

Doop naam en [gehuwd met]	Geboren	Plaats	Beroep	Overleden	Plaats
Johannes [Neel Verloop]	**01-09-1896**	**Ridderkerk**	**Expediteur / beurtschipper**	**27-10-1969**	**Sliedrecht**
Krijn [Gerridina Baan]	**09-09-1897**	**Ridderkerk**	**Expediteur / beurtschipper**	**31-03-1990**	**Sliedrecht**
Corstina Jacomina [Flip Groenewegen]	**11-11-1898**	**Ridderkerk**	**Zonder**	**15-05-1985**	**Sliedrecht**
Klazina Neeltje [Klaas Roodnat]	**15-07-1900**	**Ridderkerk**	**Zonder**	**26-08-1966**	**Capp.a/d IJssel**
Leendert [Neeltje van den Berg]	**17-02-1902**	**Ridderkerk**	**Beurtschipper**	**04-03-1973**	**Sliedrecht**
Teunis [Jaan Heykoop]	**26-03-1903**	**Sliedrecht**	**Beurtschipper**	**10-01-1966**	**Sliedrecht**
Hendrik [Adriana van der Graaf]	**12-05-1905**	**Sliedrecht**	**Baggeraar**	**14-10-1937**	**Sliedrecht**
Pietertje [Kees Teeuw]	**09-02-1907**	**Sliedrecht**	**Zonder**	**19-11-1965**	**Sliedrecht**
Gloria Cornelia [Bastiaan v.d. Vlies]	**31-05-1908**	**Sliedrecht**	**Zonder**	**24-12- 2001**	**Sliedrecht**
Antonie [Arina Brand]	**10-08-1909**	**Sliedrecht**	**Bode / Vrachtrijder**	**06-08-1979**	**Sliedrecht**
Arie [Cornelia Koolmees]	**17-10-1912**	**Sliedrecht**	**Hfd.Tech.dienst**	**11-01-1987**	**Rotterdam**
Neeltje Cornelia [Cornelis J. Roodnat]	**06-06-1914**	**Sliedrecht**	**Zonder**	**14-01-1991**	**Capp.a/d IJssel**

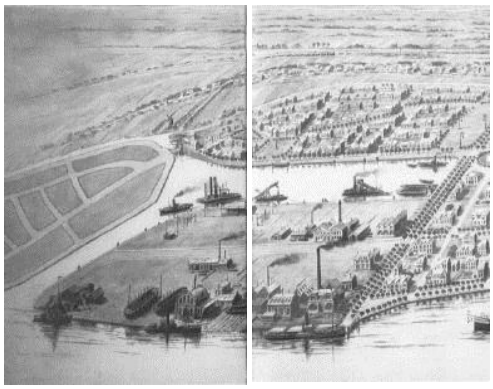
Bovenstaand de kinderen van Antonie en Neeltje Cornelia.

Toen in 1903 Antonie in Sliedrecht kwam ging de beurtvaart in hoofdzaak nog op de zeilen, zo had hij het thuis ook geleerd. Hij trof in Sliedrecht meerdere concurrenten, welke eveneens met paard en wagen, maar ook per schip beurtvaartdiensten onder hielden. Concurrerende namen uit die tijd waren: Hofman en een De Kriek. Op een later tijdstip zijn daar de bode's Vlot, Pijl en van Andel nog bij gekomen.
Het ophalen en afleveren van de goederen bij klanten ging met paard en wagen of op de door spierballen voortbewogen handkar. Alle essentiële grondstoffen voor levensmiddelen, maar ook voor gebruiksartikelen zoals meel, olie, wijnen, melk boter, brandstoffen, hout, terpentine, zuren en nog veel meer werden via regionaal vervoer vanuit de groothandel, bij de grootverbruikers, handelaren of winkeliers gedistribueerd. Alleen in Sliedrecht waren al meer dan 100 kleine zelfstandigen, vaak niet meer dan éénmansbedrijfjes. Iemand die wat te vervoeren had en het aan een bepaalde bode of beurtvaarder gunde, toonde een kaart achter het raam met de betreffende naam van de vervoerder. Deze kwamen dagelijks op ongeveer het zelfde tijdstip langs.
Zowel in Rotterdam, Dordrecht als Gorinchem waren Centrale bodehuizen waar goederen konden worden afgeleverd voor doorzending, welke dan door de regionale bode aldaar werden opgehaald en bij de ontvanger in zijn regio werden bezorgd, of werden overgedragen aan een vervolg bode of bodehuis. Het officiële wettig begeleidende vrachtdocument wat met de hand werd uitgeschreven, noemde men een beurtvaartadres.

Sliedrecht zat in die periode politiek en strategisch gezien aan de vooravond van een fikse uitbreiding door de plannen tot het inpolderen van de “Huibert de Baatplaat”. De beschikbaar gekomen ruimte zou benut gaan worden voor sociale woningbouw, een villapark, industrieterrein en wat ook heel nodig en van belang was een haven. Of Antonie toen al lucht had van deze plannen is niet bekend.



De Huibert de Baat plaat rond 1900



De uitbreidingsplannen visionair in beeld.

Wel is zeker dat Antonie in die periode al durfde te investeren. Al na 3 jaar bestelde hij in 1906 bij scheepswerf Nederlof op Baanhoek een luxe motor zoals dat toen genoemd werd. Het werk deed hij met ingehuurde krachten en met zijn opgroeiende jongens, maar de toekomst voor zijn [toen] nog jonge zonen was hem wel duidelijk. Daarom gaf hij het schip de naam " Drie Gebroeders ". Een naam die ook op de zeilbeurtschuit van zijn eigen vader Krijn in Ridderkerk stond en waarop hij met 2 broers het vak had geleerd.

De Drie Gebroeders was een voor die tijd modern en gestroomlijnd schip. Het had een laadvermogen van 39 ton en er stond een 22 PK kromhout gloeikopmotor in. Die motor liep zoals men zei, als een zonnetje, je kon alleen geen kopje of iets anders op tafel laten staan, want dat trilde er bij een draaiende motor onherroepelijk af en als hij opvarend onder de spoorbrug door was, dan kon je hem bij een Zuidwesten wind bij de haven al aan horen komen. Er was nog een noviteit op de " Drie Gebroeders", er stond een laad - en lostuig op, waarvan de hijslier vanaf het achterschip bediend moest worden door middel van 2 handels. De trommel van de lier stond namelijk in de machinekamer op het achterschip en de hijsdraad liep vanaf die trommel door een buis onder in het ruim door naar de giek. Toen het schip in de vaart kwam was de aanvankelijke ligplaats het Kleindiep ter hoogte van wijk C zodat Antonie ook vlak bij zijn woonhuis kon afmeren. Ongetwijfeld hebben veel Sliedrechtse schippers en burgers op hun klompen argwanend naar dat moderne schip gekeken en het van commentaar en adviezen voorzien. 65 jaar heeft het dienstgedaan, want in 1971 is de 'Drie Gebroeders' verkocht aan een scheepsmakelaar. In 2005 is zij nog door een Sliedrechtse jachtvaarder gesignaleerd op de Seine bij Parijs waar zij als woonschip na ruim 100 jaar nog steeds haar best deed en er keurig bij lag, zo werd verteld.

De Drie Gebroeders 1 vaart de Sliedrechtse haven uit.

3 De vooroorlogse jaren.

Hoe het in de 1e wereldoorlog het jonge beurtvaartbedrijf is vergaan, daarover is niets bekend. Wel dat rond 1915 de nieuwe haven van Sliedrecht in gebruik werd genomen. Logistiek gezien was dat een enorme verbetering voor de afhandeling van de te vervoeren goederen. Op de loswal werd zelfs een kleine opslagruimte gecreëerd voor tussenopslag van goederen, smeeroliën en vetten voor de beurtmotor, het 'havenhok' genaamd. Zowel de schippers als later de chauffeurs hadden een sleutel van deze 'centrale' communicatieplaats. Want in het hok lagen ook de eventueel nog bij te laden pakjes of goederen en de briefjes met mededelingen aangaande routewijzigingen of bezorginstructies.Telefoon was in die tijd nog een uitzondering. Aan een fax, computer, laat staan een e-mailtje dacht zelfs Anton Philips in die tijd nog niet. Later toen er een telefooncentrale in Sliedrecht kwam kreeg men één telefoon, met het hoge nummer 82.

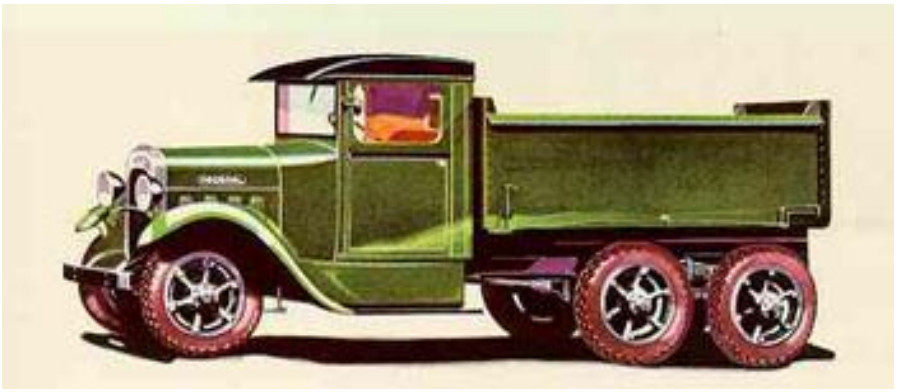
Het bewuste Havenhok[je].

1915 De Sliedrechtse haven, gereed voor de toekomst

Toen de " Uitbreiding" begin 1920 klaar was is de familie Huijzer verhuisd naar de Emmastraat 9, zodat het gezin ook dicht bij de haven woonde. Lang hebben ze daar echter niet van mogen genieten, want in die periode werd Antonie ziek en is op 20 april 1922 op 47 jarige leeftijd overleden. Neeltje Cornelia bleef als 47 jarige weduwe achter met een beurtvaartbedrijf en 12 kinderen waarvan de oudste, Hans 25 jaar was, en de jongste Neeltje 7 jaar. Goede raad was niet duur, want opa Krijn van 76 was inmiddels al 8 jaar weduwnaar en wilde ook om bepaalde gezondheidsredenen wel van Ridderkerk naar zijn schoondochter in Sliedrecht verhuizen. Daar heeft hij als ' nestor en walschipper ' de laatste jaren van zijn leven adviezen gegeven aan zijn twee jonge kleinzonen Hans en Krijn resp. 25 en 24 jaar oud. Beide moesten op last van hun moeder de zaak voortzetten. Drie jaar later is ook opa Krijn op 12 juli 1925 overleden en in Sliedrecht begraven. De overlevering vertelt dat de jonge Krijn met de 'Drie Gebroeders' voer en zijn oudere broer Hans samen met een helper de zaken aan de wal regelde en verwerkte. De onderneming floreerde en midden jaren 20 werd al duidelijk, gezien ook de aard van de goederen, voornamelijk levensmiddelen en vloeistoffen, dat vervoer over de weg met een vrachtauto, veel sneller en minder arbeidsintensief zou zijn dan met paard en wagen of handkar.

**De haven rond 1920. De voerman op de linkerbok heeft een Huijzers profiel,
maar niet zeker is of dit ook een Huijzer is. Ook de namen van de overige personen zijn niet bekend**

In 1928 werd dan ook de eerste vrachtauto aangeschaft. Het werd een Fargo. Een type vrachtwagen dat in Canada werd ontwikkeld door de Crysler Corporation. De chassis kwamen inclusief cabine over zee naar ons land en werden via Dealers verkocht en door plaatselijk carrosseriebedrijven op maat en wens van de klant betimmerd en door een schilder/spuiter van kleuren en belettering voorzien. De Sliedrechtse carrosseriebouwer was de firma Van Houwelingen. Veel auto's zullen daarna nog volgen onder andere, een Ford, Studebaker, een Austin, een Daf en nog anderen.



Een schaalmodel van een 2 tons Fargotruck uit 1932

De jaren 30 is de onderneming ondanks de toen heersende economische crisis redelijk goed doorgekomen. Dat is zeker te danken aan het feit dat een groot deel van het vervoer toen nog ging om distributie van levensmiddelen. Producten die men juist vanwege de vrachtauto efficient vanuit Rotterdam in de regio kon distribueren.
De beide broers draaiden nadat Cornelia Burggraaf in juli 1937 ook was overleden, volledig zelfstandig. De andere jongere broers hadden vanwege de crisisjaren en persoonlijke ambitie elders werk gezocht, maar zijn op termijn op broer Henk en Arie na, allen in het bedrijf werkzaam geweest. Henk is reeds op 32 jarige leeftijd overleden en Arie is na een relatief korte periode bij zijn broers op jonge leeftijd bij J.P. Broekhoven een aannemer van baggerwerken in dienst getreden. Daar heeft hij tot aan zijn pensionering de functie van chef technische dienst bekleed vanuit de lokatie Maarssen.
De broers Leendert [Leen], Teunis [Teun] en Antonie [Anton] zijn naarmate het bedrijf groeide en er een boot of auto bij kwam, in het oorspronkelijke bedrijf van hun vader in dienst getreden. Leen en Teun als beurtschipper, broer Anton en zwager Kees Teeuw als bodewagen/vrachtwagenchauffeur.

4. De oorlogsjaren.

Vanwege het zo goed als stilliggen van het openbaar vervoer en de toename van voedseldistributie door de aanwezige Duitsers nam in de tweede wereldoorlog het vervoersaanbod toe. In 1942 heeft men er dan ook een tweede schip bijgekocht, welke men de naam 'Drie Gebroeders 2 ' gaf. Bij de Huijzers voer broer Leen toen al jaren als beurtvaarder in loondienst bij het beurtvaartbedrijf de Jager in Utrecht. Hij onderhield daar met het schip 'Hoop op welvaren' een 2 daagse beurtdienst tussen Rotterdam, Utrecht en omstreken. Overdag laden en of lossen en 's nachts varen, zodat men 's morgens gereed lag bij de eerste klant of laadplaats. Hij woonde met zijn gezin van toen 8 kinderen, wat er 11 werden in Sliedrecht aan de Havenstraat nr 51 tegenover het zwembad. Mede om wat dichter bij zijn gezin te zijn en meer regelmaat in zijn leven te krijgen, heeft hij in Utrecht ontslag genomen en is met de 'Drie Gebroeders 2' bij zijn broers gaan varen.

Schaal model van de 'Drie gebroeders 2'

Ook is men in dat jaar een samenwerkingsverband aangegaan met de in Sliedrecht ook actief zijnde beurtschipper Jasper Breedveld. Breedveld kwam met zijn gezin van 2 zonen en 2 dochters uit Nieuw lekkerland en had in 1928 de beurtvaartrechten gekocht van de Sliedrechter Hofman, die met zijn beurtschip genaamd 'De Hoop' voer.

Het beurtschip 'De Hoop' van Hofman, later van Jasper breedveld.

Hofman had geen opvolger en moest om gezondheidsreden en hoge leeftijd stoppen. Breedveld werd dus de nieuwe concurrent. Al snel verkocht Breedveld het schip 'De Hoop' en liet in Groningen een nieuw beurtschip van 51 Ton bouwen. Hij noemde dit mooie vaartuig, waarschijnlijk vanwege haar sierlijke lijnen, 'Nelly', zoals hij ook zijn vrachtauto 'Nelly ' had genoemd. Uiteraard was dit de naam van zijn vrouw.
In de loop der jaren ontwikkelde zich tussen de Huijzers en de Breedvelden een uitstekende samenwerking. Men vertrouwde en respecteerde elkaar. Die relatie mondde uiteindelijk uit, in een formeel samengaan in 1942. Wellicht hebben hier ook strategische redenen in relatie tot de oorlog en risico's van materiaalverlies een rol gespeeld.

Piet Breedveld met zijn broer Huib aan de loswal tussen de beide Nelly's.
Waarschijnlijk keken vader Jasper en moeder Nelly van uit het raam in de Havenstraat toe.

De oorlog bracht ook in de beurtvaart wel spannende dingen mee. Onder de luiken werden namelijk ook zaken vervoerd, waarmee de bezetter niet erg gelukkig was of kon zijn. Jaren ging dit goed tot in 1944 de burgemeester van Alblasserdam er op een of andere manier weet van kreeg. Deze man was evenals de burgemeester van Sliedrecht een NSB'er en liet de 'Drie Gebroeders 2' via gewapende Duitsers in beslag nemen. Vanaf de Alblasserdamse brug werden ze afvarend naar Rotterdam beschoten en gesommeerd de haven van Alblasserdam in te varen. Daar werd de lading onderzocht en in beslag genomen. Vanwege 'gefunden gefährliche Sache', werden sie allen im gefängenschaft gesetst '. Aan boord waren schipper Leen, zijn broers Hans en Krijn en diens zoon Anton. Ook de knecht Dirk Hokken welke met een dochter van Krijn getrouwd was moest mee het gefäng in. Schip en lading werden in beslag genomen. Drie weken hebben ze daar op water en brood en veel vlees in de vorm van ongedierte onder in het gemeentehuis van Alblasserdam gezeten. Overdag mochten ze wel eens luchten en dan kon het zijn dat een van de kinderen Huijzer zomaar net een bezoek aan Alblasserdam bracht en zo wat af kon geven. De laatst afgegeven spullen waren een ijzerzaag, een vijl en gist om doorgezaagde tralies lichtelijk te kunnen lijmen.'s Morgens om zes uur was er appél en werden de koppen van de gevangenen geteld, waarna de wacht weer verder ging met zijn slaapje. Op een morgen zijn ze, kort na het appél van zes tussen de weggezaagde tralies door naar buiten gestapt en met een gereedstaande bakfiets van Huijzer & Breedveld hebben ze zich zelf naar Sliedrecht vervoerd.Voor het licht was, waren ze thuis. Buiten hebben ze zich met lysol ontdaan van al het ongedierte. Daarna hebben ze zich wel een tijdje verdekt gehouden. De Drie Gebroeders 2 is in de Lage Zwaluwe, met alleen wat ontbrekende motor onderdelen na de oorlog terug gevonden.

Door de aard van de goederen was er gedurende de oorlog ook altijd wel wat te eten aan boord. Want ondanks de streng levensbeschouwelijke overtuiging van de [ge] broeders vond men ook “ die appelen vaart die appelen eet ”. Zo zijn in het vooronder van de 'Drie Gebroeders 2' zo wordt verteld op het potkacheltje zowel in de zomer als in de winter heel wat pannekoeken gebakken. En al naar gelang de lading, met of zonder spek.

Drukte bij de Huijzers aan de loswal.

Vermeldenswaard en getuigend van creativiteit is ook hoe men direct na de oorlog al een 'Waterbus' op Dordrecht liet varen. Boven op de luiken van de Drie Gebroeders 1 werden namelijk banken gezet, scepters met touwen er door in de gangboorden geplaatst en een voor die tijd zeer apart chemisch toilet achter een gordijn in het ruim geinstalleerd. Als het regende werden de banken in het ruim geplaatst. Het was daar wel donker, maar een olielamp loste veel problemen op en gaf ook nog warmte en sfeer. Bij een groot aanbod van passagiers werden er zowel banken in het ruim als aan dek geplaatst. De 'Nelly' met de nog jonge Pieter Breedveld als Schipper voer in die zelfde periode een vaste passagierslijndienst tussen Rotterdam Mathenesserbrug en Den Haag. Met smaak vertelde Pieter hoe zijn concurrent reclame maakte voor vervoer naar Den Haag, waar hij het betere publiek wist te bereiken door vervoer naar 's Gravenhage aan te bieden. Of de prijs daardoor ook beter was, is niet bekend.

5. De naoorlogse jaren.

Direct na de oorlog moest Nederland stabiliseren. Het nieuwe ritme moest nog gevonden worden en geld om te kunnen investeren was er nauwelijks. In 1948 kwam de Marshallhulp op gang en werd er een economische impuls gegeven aan de wederopbouw van de door de oorlog getroffen Europese landen. De infrastructuur werd hersteld zodat de passagiersvaart kon worden opgeheven. Het vervoersaanbod steeg vrij snel, maar meer gerelateerd aan vervoer over de weg. Al vrij snel moest er een nieuwe wagen bijgekocht worden. Zwager Kees Teeuw ging er mee rijden.

1952 De eerste aanwinst na de oorlog.

Op het Haringvliet in Rotterdam werd een houten kantoor geinstalleerd. Vandaar uit werden de zaken geregeld. Zo zat men in het centrum van de opdrachtgevers, aan het water en vlakbij het Centraal Bodehuis.
De eerste personenauto werd gekocht. Dagelijks pendelde men hiermee naar het Haringvliet en bezocht daarmee zonodig bestaande of nieuwe klanten.

Het vooroorlogse Haringvliet in Rotterdam. Het houten kantoortje van HUIJZER & BREEDVELD stond rechts onder in de hoek.

Geleidelijk aan verdween de levensmiddelendistributie van de schepen. Hiervoor kwam in de plaats een groot aanbod en volume van allerlei soorten plaatstaal en balkstaalprofielen. Dit werd via staalgroothandelaren in

Rotterdam of rechtstreeks uit zeeboten via verladers aangeboden.

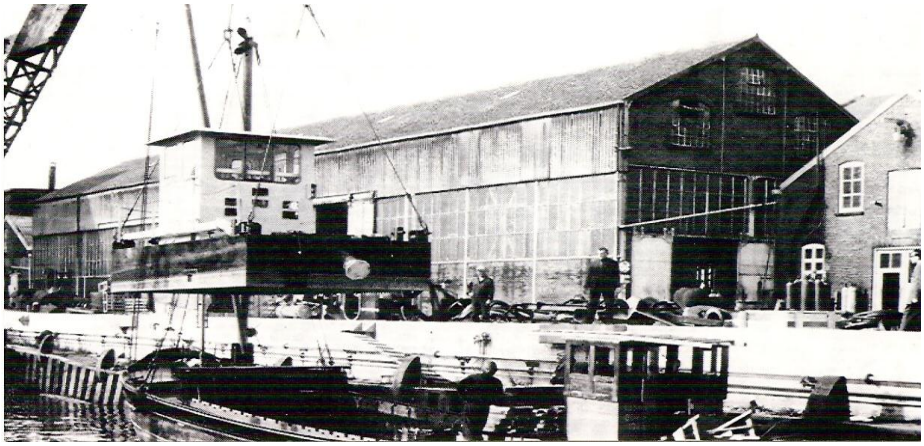
Dit staal moest worden afgeleverd aan de sterk groeiende scheepswerven en constructiebedrijven welke tussen Rotterdam en Gorinchem aan de rivier waren gevestigd. Dat waren er ongeveer 40. Het in juiste volgorde laden van het schip was dus niet altijd eenvoudig omdat op meerdere plaatsen de lading aan boord kwam en het er wel in de juiste aflevervolgorde uit moest kunnen.Op de kalender, of achter op de sigarendoos van Agio Gouden Oogst maakte Leen, Teun en Pieter hun planning. Op zich was het uitstekend, maar geen ongevaarlijk werk. De scheepjes waren relatief kort en hadden een ruim van ongeveer 12 mtr lang. Het aangeboden profielstaal was vaak langer. Dit kwam dan vanwege de lengte schuin in het ruim te staan en rustte dan deels op het machinekamerschot. Op de foto van het schaalmodel van de 'Drie Gebroedres 2' is dit goed te zien. Door overal blokjes hout tussen te doen werd voorkomen dat ijzer op ijzer ging schuiven. Toch heeft Leen wel eens een bundel staal op zijn been gekregen er er verschillende botbreuken en enkele maanden ziektewet aan overgehouden. Een voordeel was wel, dat toen het eenmaal genezen was hij met dat been het weer kon voorspellen. Met een afgeladen boot vol met stalen platen en balkstaal vanuit Rotterdam vertrekken was in die tijd geen uitzondering. Het vrijboord tussen het open ruim en het water was soms minder dan 20 cm. Als het kon werden dan de luiken dichtgelegd. Vaak ging dit echter niet helemaal vanwege het reeds genoemde lange balkstaal. Op de huidige rivier met zijn grote duwboten en zware golfslag zou het er nu desastreus voor de bootjes hebben uitgezien. Soms waren er wel meer dan 20 beurtvaartadressen waar moest worden afgeleverd. De rivier moest dan meerdere malen worden overgestoken. Ook kon het gebeuren dat men een slecht tij had. Er moest dan tegen de stroom in worden gevaren. Het traject Rotterdam Sliedrecht duurde dan zomaar 2 uur langer. Dat alles gebeurde met een 30 PK Kromhout gloeikopmotor al kringen blazend uit zijn uitlaat. Buiten hoorde je tabak, tabak, tabak, maar binnen in de stuurhut rook je sterke koffie en een goeie sigarenlucht, als je het trof, hoorde je daar ook op hele noten Psalmen neurien of zingen.Soms bestelden scheepswerven grote partijen staal, die werden dan door een particuliere schipper via de beurs aangevoerd en door de 'Drie Gebroeders 2' met zijn zogenaamd zware hijstuig overgeslagen op de wal. De bijgaande foto, die rond 1950 bij scheepswerf Baars in Sliedrecht is genomen, laat goed zien dat ondanks het zware hijstuig er toch nog 7 man nodig is om de platen uit het schip en op de wal te krijgen. Zelfs de heer Baars met hoed loopt aan de wal mee te trekken.

De Drie Gebroeders 2 in actie.
Aan dek Teun en Leen Huijzer [aan de lier] en Hendrik de Kriek [met pet]

In strenge winters zoals 1929, 1940, 1941en 1947 en 1953 hebben de beurtschepen met andere Sliedrechtse schippers en baggermateriaal weken ingevroren gelegen in de Sliedrechtse haven tot ze door ijsbrekers werden bevrijd. Voor zo goed en zo kwaad als dat dan ging, werd het vervoersaanbod dan met auto's geregeld.

Winter 1947, 2 jaar na de oorlog wordt onder grote belangstelling op het dek van de 'Drie Gebroeders 2' gekeken , hoe [de] Duitschland de haven van Sliedrecht komt bevrijden.

Ondertussen investeerde Nederland in toenemende mate. Een jonge generatie Huijzers in de vorm van zonen van Krijn, te weten Anton, Riens, Krijn jr en Henk diende zich aan. Het op aquisitie gaan voor werk en aanbieden van de Huijzers specialisatie, namelijk 'Speciaal zwaar vervoer', kreeg voorzichtig vorm. Meerdere zware transporten van voor die tijd grote staalconstructies werden aangenomen en uitgevoerd. Zo kwam het regelmatig voor, dat Leen met de ' Drie Gebroeders 2' in Rotterdam in de Waalhaven complete nieuwe masten voor een te bouwen zeeschip moest laden. Deze moesten dan bij een scheefswerf onderweg worden afgeleverd. Ze werden met een hijskraan van de wal aan boord gelegd en werden er ook bij de scheepswerf weer met een hijskraan afgehaald. Die masten waren echter meters langer dan het eigen schip. Ze waren bovendien voorzien van allerlei aanhangsels en een zgn. kraaiennest [uitkijkpost]. Aan elke kant van het schip werd een mast gelegd, met het kraaiennest in het water. Eén aan de bakboord kant voor over de boeg van het schip en de ander aan stuurboord met het kraaiennest achter in het water. Leen moest dan over de masten klimmen om in zijn stuurhutje met liggend stuurrad te komen. Overigens met die uitstulpingen in het water stuurde dat ook niet eenvoudig. Uiteindelijk verbood de Rotterdamse havenpolitie dit soort risicovolle transporten. Ook Pieter Breedveld deed met de Nelly dit soort werk. Op de foto is hij bezig om bij de toenmalige Sliedrechtse scheepswerf van Rees de voorloper van de latere 'IHC Beaver' te laden. Deze constructie werd dan in Rotterdam in een zeeboot voor een overzees transport weer gelost.



Jaren 50 De 'Nelly' laad de voorloper van de 'Beaver' bij scheefswerf van Rees

Al snel werd duidelijk dat de scheepjes voor dit werk minder geschikt waren en dat er waarschijnlijk ook veel risico mee genomen werd. Er werd uitgekeken naar wat grotere schepen, die men vond in de vorm van twee zgn Katwijkers. Een van die Katwijkers is aangeschaft in 1961en kreeg de naam Gerda. Vernoemd naar Gerridina, de vrouw van Krijn [1897]. Leen is er mee gaan varen. Op de Drie Gebroeders 2 werd de knecht van Leen, Adriaan Kanters uit Dordrecht, schipper. Ook werd er op kontraktbasis via collega vervoerder Mosterd uit Leiden een soortgelijke Katwijker ingehuurd. Feitelijk waren het dezelfde type schepen, maar dan 2 keer zo groot. Ook het wagenpark werd in die periode uitgebreid met een speciale open wagen voor zwaar en lang ijzer transport. Midden jaren 60 had men dus 4 vaste schepen in bedrijf en reed men met drie vrachtauto's cq. Bodewagens.

De Gerda afvarend bij de spoorbrug

Na enkele jaren bleek dat de kleinere scheepjes bedrijfeconomisch gezien niet meer rendabel te maken waren. De vraag naar vervoer of dienstverlening voor dat type schip verdween vrijwel geheel.
In 1971 zijn dan ook zowel de 'Drie Gebroeders 1', de 'Drie gebroeders 2' als de 'Nelly' tegen marktwaarde [toen weinig] van de hand gedaan. Ook het contract van het gecontracteerde schip werd niet meer verlengd. Men richtte zich daarna uitsluitend op vervoer over de weg en zwaar transport voor de 'Gerda'. Deze werd aangepast met een duwsteven en voorzien van een zwaarder hijstuig. Men kon nu geheel zelfstandig zware tranporten zonodig in combinatie met een dekschuit aannemen. Pieter Breedveld ging op een van de bodewagens als chauffeur.

De Huijzer & Breedveld bemanning begin jaren 1960 op een receptie van de met bloem versierde jubilaris Krijn. Onderste rij van links naar rechts: Anton Huijzer Riens Huijzer, Krijn Huijzer Sr., Leen Huijzer, Teun Huijzer. Bovenste rij: Anton Huijzer, Kees Teeuw, Henk Leeuwis, Hendrik de Kriek, Piet Vonk, Krijn Huijzer jr., Jan van Wijngaarden, Pieter breedveld en Henk Huijzer

6. De bedrijfsbeëindiging.

Eind jaren zeventig waren al vijf zonen van Antonie overleden, Hendrik in 1937, Teunis in 1966, Johannes in 1969, Leendert in 1973 en Anton in 1979. De enige nog op het beurtvaartbedrijf betrokken zoon was Krijn die echter ook al ruim in de zeventig was.

Toen Pieter Breedveld in 1987 op 65 jarige leeftijd pensioengerechtigd was en ook de zonen van Krijn daar inmiddels niet zo ver meer vandaar waren is gekozen voor een beleid waarbij het bedrijf geleidelijk zou worden afgebouwd. Tot rond 2000 hebben de eerder genoemde broers de zaak voortgezet. Hierbij hebben ze hun vader tot tot op zeer hoge leeftijd kunnen consulteren. Deze overleed in 1990 op 92 jarige leeftijd. In 2001 is als laatste de Gerda waar men af en toe nog een reisje en soms wat specialistisch werk mee deed verkocht.

Begin 2007 is Riens een zoon van Krijn op 85 jarige leeftijd overleden en eind 2007 is ook Pieter Breedveld eveneens op 85 jarige leeftijd overleden.

Nu anno 2008 zijn de overige zonen van Krijn ruim pensioengerechtigd en behoort de naam Huijzer & Breedveld zakelijk gezien tot het verleden.

Sliedrecht, januari 2008 J.Huijzer [1944]

$$