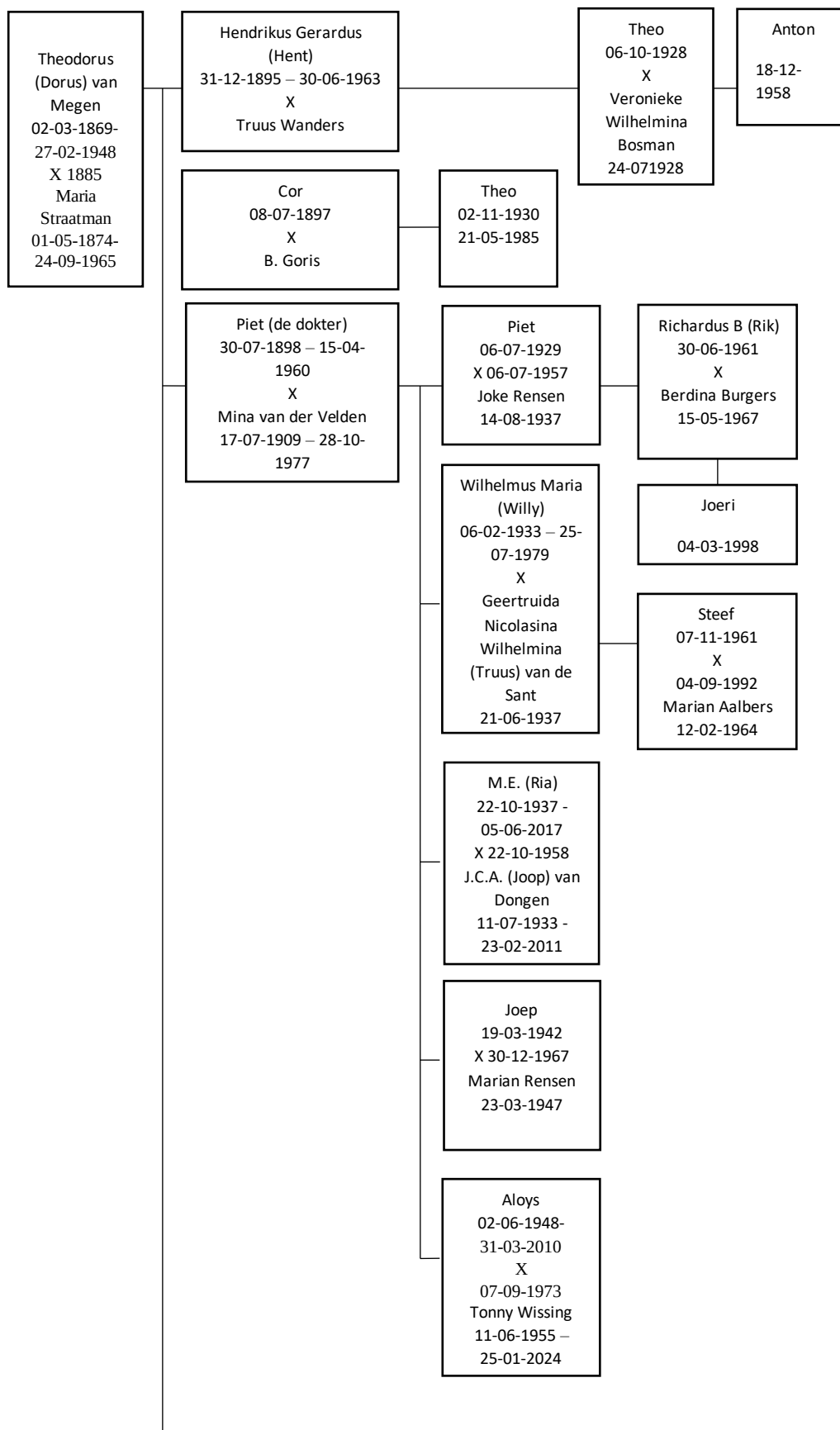
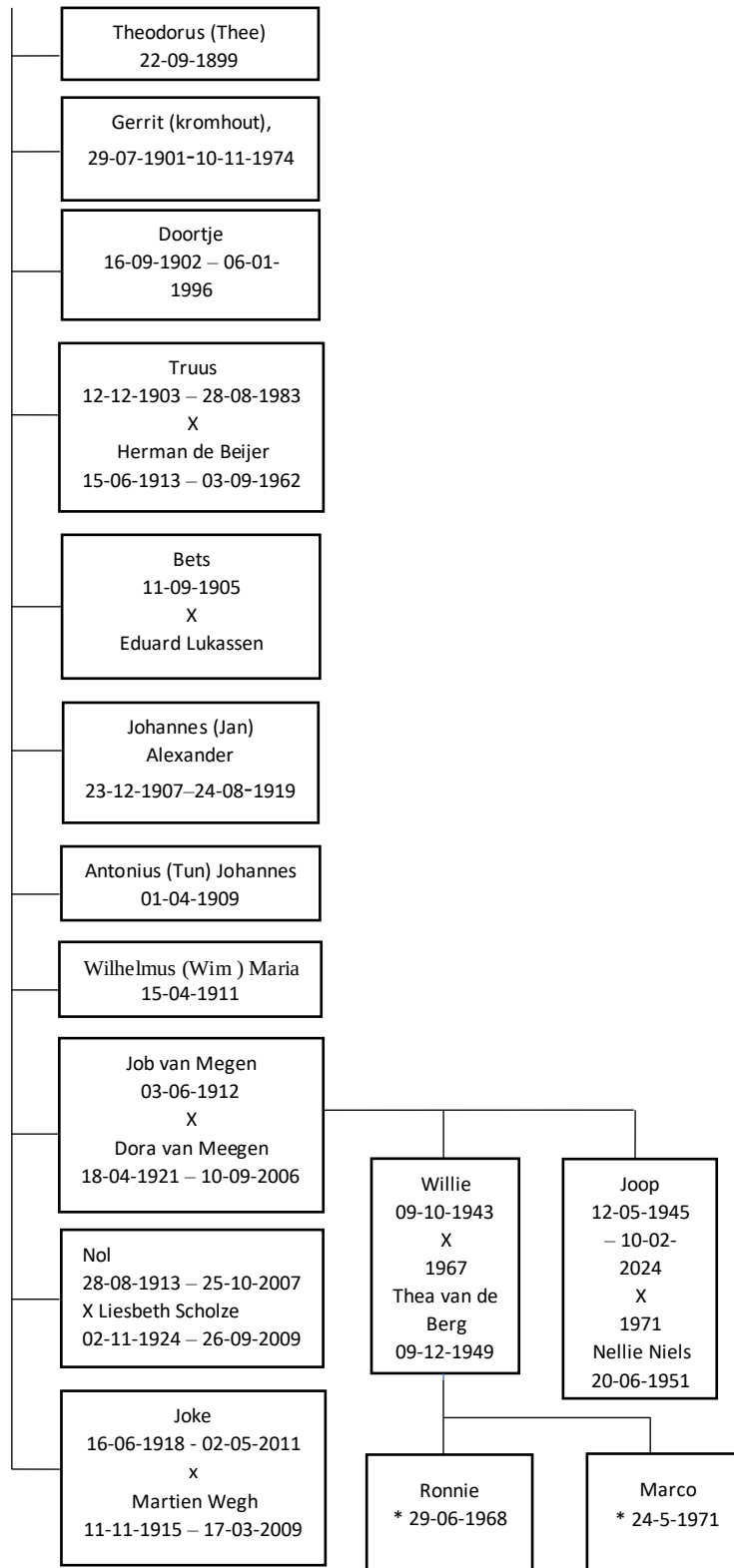


De familie van Megen





Dorus en Marie.

Het gezin van Dorus van Megen en Marie Straatman zou uit 16 kinderen hebben bestaan. Zoals bovenstaand weergegeven staan 14 kinderen geregistreerd. Wellicht dat twee kinderen dood zijn geboren of maar kort geleefd hebben en niet als zodanig geregistreerd staan. Ook kan het zijn dat deze twee schipperskinderen in het buitenland (Duitsland?) geboren zijn en daarom niet in het Nederlandse geboorteregister zijn opgenomen.



Dorus en Marie



Na zijn vaartijd op de binnenvaart heeft Dorus in de kolenhandel gezeten. Dit deed hij vanaf de dijkwoning aan de Peppelgraaf in Doornenburg. Jan Nuij heeft deze handel later overgenomen.

Café De Lindeboom.

Blijkbaar had deze handel bij Dorus geen windeieren gelegd. Hij kocht café De Lindeboom” aan de Pannerdensedeweg 37 in Doornenburg. Bij het spel van inzetten (bieden en mijnen) bleef hij er “aan hangen”. Later kwam het hele pand in zijn bezit. Dit zou kort voor de WO II zijn geweest.

Tot hun overlijden hebben Dorus en Marie hier gewoond. Het was een plaats waar veel familiebijeenkomsten plaatsvonden.

Antoon, zoon van Hent van Megen vertelt: *“De Lindeboom was mijn favoriete plek. Ik weet niet wie het was (denk Truus) maar er was een bedlegerige vrouw die de baas was en als we op bezoek gingen kreeg ik altijd een snoepje uit het café. De neven van mijn vader pasten vaak op mijn broertje en mij als we in Rotterdam lagen, goede herinneringen aan.”*



Moeder Marie en dochter Doortje

Uiteindelijk werd het een café dat meerdere “Van Megens” als uitbater heeft gehad.

Na Dorus en Marie heeft dochter Truus deze taak op haar genomen. In 1956 trouwde Herman de Beijer met Truus.



Truus en Herman, uiterst links staat Riet Goris, dochter van tante Cor Goris – Van Megen, daarnaast staat Ria van Megen (dochter van Piet van Megen en uiterst rechts staat Els, dochter van Bets Driessen – Van Megen.

Herman overleed 3-09-1962 *[zie ook de beschrijving van de familie De Beijer]*.

Hierna verhuisde Truus naar een nieuw huis aan de Kapelstraat wat ze samen met Dorus Nissen heeft laten bouwen. Dorus was getrouwd met Hermans' zus Truus. De laatste paar jaren van haar leven woonden ze met hen in een drie-onder-een-kap woning aan de Pannerdensedweg. Dit was een Van Megen aangelegenheid. Truus woonde tot haar dood in de middelste woning (Doortje woonde tot haar dood bij Truus), rechts van haar woonde Joke en links van haar Jokes dochter Astrid. De woning hadden ze gezamenlijk laten bouwen.

Joke, zus van Truus van Megen, nam samen met haar man Martien Wegh het uitbaten van het café over.

Hierna nam een “vreemde” dit stokje over: Piet Driessen uit Doornenburg.



In 1980 kochten Joop Van Megen (zoon van Job) en Nellie Niels het café en werd de naam veranderd in “Het Anker”. Joop en Nellie waren de laatste uitbaters van het café. In 1989 zijn ze met het café gestopt en zijn er in het gebouw appartementen gecreëerd *[zie voor de verdere beschrijving de paragraaf Joop van Megen]*.

De schepen

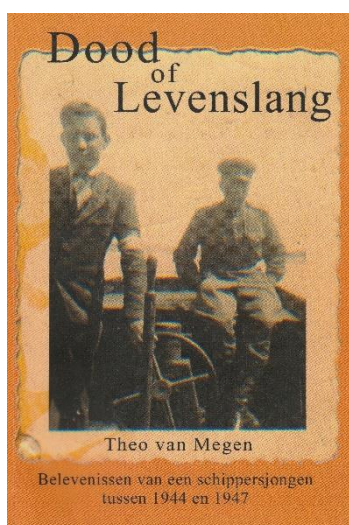
Dorus bezat vier schepen. De **Majoca**, de **Maria**, de **Actief** en de **Thema**. Op de eerste twee schepen heeft zijn zoon Job gevaren, Hent voer met de **Actief** en met de **Thema** is zoon Piet (de dokter) gaan varen. De schepen zijn later in eigendom overgegaan naar respectievelijk Thé, Job, Hent en Piet. Waarschijnlijk is de naam van de **Thema** de samenvoeging van Theodorus en Maria en is de **Maria** vernoemd naar Marie.

Hent



De oudste telg uit de familie die heeft gevaren. Hent woonde tijdens de WO II met zijn gezin op het 230 ton grote zeilschip de “**Actief**”. Het gezin bestond uit 5 meisjes (Agnes, Miep, Trees, Cisca en Dollie) en 2 jongens (Theo en Peter of Hans?). Dollie is op jonge leeftijd verdronken. Peter of Hans? Overleed na een ziekbed. Geen van de andere kinderen hebben gevaren.

September 1944 wordt de **Actief** gevorderd door de Duitse bezetter. Hent heeft de keuze om onder te duiken of om zelf voor de bezetter te gaan varen. In hoop zijn schip in eigendom te behouden gaat hij zelf varen met zijn 15-jarige zoon Theo. Zijn vrouw Truus en de 4 meisjes blijven in Amsterdam achter. Voor Hent en zoon Theo wordt het een barre tocht in Noord- en Oost (Berlijn) Duitsland. Vol oorlogsgeweld tussen de oprukkende geallieerden, met name de Engelsen vanuit het westen en de Russen vanuit het Oosten. Dit in de laatste periode van de oorlog. Wat inhield dat Hent en Theo van het Duitse juk overgingen in het juk van de Russen. Een tocht die in 1944 begon en in de loop van 1947 eindigde.



Deze ellendige periode is in 2007 door Theo, met behulp van aantekeningen van vader Hent, in het boek met de naam “Dood of Levenslang, Belevissen van een schippersjongen tussen 1944 en 1947”, opgeschreven.

Na hun barre tocht komen ze met de **Actief** weer op de reguliere vaart. Medio 1948 vertrekt Hent met zijn gezin naar Ruhrort waar hij beursmeester wordt voor de Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale (NPRC).

Theo vaart als 19-jarige met een matroos verder met de **Actief**.

Anton, zoon van Theo, vertelt:

*“De **Actief** was van mijn opa Hent van Megen. Het verhaal is dat Dorus, de vader van Hent en dus mijn overgrootvader, een vermogend man was. Hij was naast eigenaar van de vier schepen ook in het bezit van het café De Lindeboom in Doornenburg. Hij zou voor elke zoon een schip hebben laten bouwen. De **Actief** is, waarschijnlijk in 1925, bij scheepswerf Hendriks in Dodewaard gebouwd. Een zusterschip, de “**Ideaal**”, vaart in de chartervaart. Het interieur van de **Ideaal** is nog origineel en bij een bezoek aan het schip “vond ik het bijzonder om zo de woonomgeving te ervaren zoals ik die als kind had”. Mijn grootvader Hent was de oudste van de kinderen en zal met zijn vader Dorus hebben gevaren. Op welke schepen grootvader Hent nog meer heeft gevaren is mij niet bekend. Ik kan mij nog herinneren dat we met de opduwer en de zijschroef voeren met een steunzeil op de mast.*

*De **Actief** is in 1962 gemotoriseerd met een Smit Man motor. Dat was een hele slechte motor. Ik heb mijn vader, van gif, de motor bijna kapot horen slaan, zo vaak ging dat ding stuk.*



De **Actief**

In 1965 is er in Doesburg een GM-motor van 240 pk in gekomen. Die heeft erin gestaan totdat het schip in de 90e jaren gesloopt is. De motor is nog in een spits gezet maar daarna ben ik de motor uit het oog verloren.

*Mijn vader heeft in 1975 de **Actief** verkocht en toen de Duitse Kempenaar **Berliner Bar** gekocht, 58 meter lang en 6,2 meter breed. Het schip kreeg de naam **Lisa**, vernoemd naar mijn oma van moeders kant. Omdat mijn moeder ziek werd is in 1979 de **Lisa** verkocht. Mijn ouders zijn toen in Vreeswijk gaan wonen. Vader ging bij Vlietjonge in Vreeswijk werken maar ging vrij snel daarna met de vut. Hij heeft daarna nooit meer beroepsmatig gevaren. Wel met zijn jachtje en met mijn klipper. Met de klipper heeft hij nog een tocht naar Berlijn gemaakt. Toen kwamen de herinneringen weer boven van de oorlog en is hij begonnen met het opschrijven van zijn verhaal.*

*Een van de broers van grootvader Hent voer met de **Tempo**. Ik ken niet zijn naam [zie de beschrijving in de paragraaf Tun van Megen].*

*Mijn vader was van 6 oktober 1928 en getrouwd met Veronika Wilhelmina Bosman, geboren in 24-07-1928. Zij was de dochter van Antoon Bosman van de klipper **St Antonius**, deze is nog in de chartervaart als de zeilklipper **Avondrood**.*

Wij hebben altijd met het gezin aan boord gewoond. Mijn broers en ik zijn op internaat geweest. Uiteraard eerst in Nijmegen op het St. Nicolaas Internaat en later in Etten Leur.

Mijn oudste broer Hendry is geboren 13-03-1955 en overleden 12-01-1995 bij een auto-ongeluk. Ik ben van 18-12-1958 en mijn broer Ed is van 11-08-1961. Ed is werkzaam in de filmscene en woont in Berlijn.

Ik ben op 21-jarige leeftijd gaan varen op een bunkerboot van de Firma Zwaans, in 1986 werd deze overgenomen door Slurink Bunkerstations. In 1992 ben ik met een partner voor mezelf begonnen en dat bedrijf heette Anton van Megen bunkerstation bv. In 1998 heb ik mijn aandeel verkocht en werd toen technisch manager en veiligheidsadviseur.



In 2002 ben ik weer voor mezelf begonnen met het huidige bedrijf Oliehandel Anton van Megen bv. Wij hebben vijf kinderen, vier van hen wonen op het water. Mijn zoon Floris en dochter Lydia werken in onze bv. Floris vaart op een van de bunkerboten.

In mijn vrije tijd heb ik veel over alle Europese vaarwegen gevaren met mijn klipper "Actief", hiervan ben ik ruim 42 jaar eigenaar."



Reactie van Joep van Megen op bovenstaande:

*"Zo ver als ik het weet zaten de zonen van Doris (Opa) op vernoemde schepen. Ze waren er volgens mij toen ook eigenaar van. Ik heb wel eens horen vertellen dat de **Thema** toen 5000 gulden heeft gekost. Dat was toen veel geld en banken speelden daar toen nog niet een grote rol in. Ik denk dat opa ook voor een deel geld in het schip liet zitten. Ik ken hem alleen als de baas van De Lindeboom. Of hij de schepen allemaal heeft laten bouwen weet ik niet, hij heeft ze misschien ook gewoon uit de vaart gekocht."*

Cor

Cor was getrouwd met Goris uit Doornenburg. Hun zoon Theo heeft bij rederij Van Ommeren gevaren [zie voor de beschrijving de familie Goris].

Piet 'de dokter'

Schipper Piet van Megen, bijgenaamd "Piet de dokter". Hij werd zo genoemd omdat hij een vlotte babbel had. Hij zocht altijd de mensen op en stak dan zijn verhalen af. Daarbij vertelde hij vaak over zijn lichamelijke pijntjes en gaf anderen advies voor hoe van hun pijntjes af te komen.

Piet was getrouwd met schippersdochter Mina van de Velde. Ze kregen vijf kinderen. Na de eerste twee zonen (Piet, Willie en dochter Ria) werd de tweeling Josefiën en Joep geboren. Josefiën overleed bijna drie maanden na de geboorte. Als laatste kwam Aloys ter wereld.

Piet, Willie, Ria, Joep en Aloys zijn allen op de vaart gebleven.

3

In de gemeente *Bommel* is op *25 Juli* 19*20* het huwelijk voltrokken
tusschen: *Peter Theodorus van de Velde*
geboren te *Bommel* den *30 Juli* 1898
zoon van *Theodorus Peter van Megen*
en van *Maria Johanna Catharina Haatman*

EN

Hermana Gertruida van der Velde
geboren te *Millingen* den *17 Juli* 1899
dochter van *Peter Johannes van der Velde*
en van *Maria Antje*

Vrij van zegel ingevolge art. 32, 6°, der Zegelwet 1917,
juncto art. 136 Burgerlijk Wetboek.
De Ambtenaar van den burgerlijken stand,
M. J. J. Jansen

Stichting
Perceel
die 15^e maart 1920
in dekerk *Mina*
om 1920
in dekerk parochie
convent *Mina*
Quod testis,
M. J. J. Jansen

KINDEREN UIT DIT HUWELIJK		GEBOREN.		GEDOOPT		OVERLEDEN	
VOORNAMEN.		GEBOREN		GEDOOPT		OVERLEDEN	
		TE	DEN	TE	PAROCHIE	DEN	TE
1. <i>Peter Theodorus Wilhelms</i>		<i>Amhem</i>	<i>6 Juli 1920</i>	<i>Amhem</i>	<i>St. Andreas</i>	<i>8 Juli 33</i>	
2. <i>Wilhelms Maria</i>		<i>Amhem</i>	<i>5 Febr. 33</i>	<i>Amhem</i>	<i>St. Andreas</i>	<i>8 Juli 33</i>	
3. <i>Maria Elisabeth</i>		<i>Balsing-Millie</i>	<i>18 Febr. 1937</i>	<i>Balsing-Millie</i>	<i>St. Martinus</i>	<i>24 Oct. 37</i>	
4. <i>Josepha Johanna</i>		<i>Balsing-Millie</i>	<i>18 Febr. 1942</i>	<i>Balsing-Millie</i>	<i>St. Martinus</i>	<i>19 Febr. 42</i>	
5. <i>Joseph Bernus</i>		<i>Balsing-Millie</i>	<i>18 Febr. 1942</i>	<i>Balsing-Millie</i>	<i>St. Martinus</i>	<i>19 Febr. 42</i>	
6. <i>Hermana Gertruida</i>		<i>Balsing-Millie</i>	<i>2 Juni 1948</i>	<i>Balsing-Millie</i>	<i>St. Martinus</i>	<i>4 Juni 48</i>	
7.							
8.							
9.							
10.							
11.							
12.							

Piet en Mina voeren met hun gezin op het zeilschip, een Hagenaar, de "Thema". Een schip van 156 ton. De Thema was eerst in eigendom van zijn vader Dorus.



De **Thema** met Piet ‘de dokter’ en dochter Ria.

De **Thema** (156 ton groot) 1946 in Lobith met Piet ‘de dokter’ aan de koffie. Naam van de vrouw is niet bekend.



Joep, zoon van Piet ‘de dokter’ Van Megen vertelt: “De **Thema** lag aan de Doornenburgse kant van het Pannerdens Kanaal afgemeerd toen de Piet en Mina moesten evacueren bij het begin van de herfst van 1944 tijdens de WO II. Operatie Marketgarden was begonnen. Bij terugkomst na de bevrijding van de Duitse overheersing in mei 1945 was de **Thema** “overgewaaid” en “afgedreven” en lag deze drooggevalen bij de Candia (oever tegenover steenfabriek Scherpekamp/Anger). Omdat de **Thema** na hoog water was drooggevalen hebben de Duitsers waarschijnlijk het schip met rust gelaten. Er lagen meerdere schepen bij de Candia maar ik weet niet welke schepen.”

{Zie ook hetgeen bovenstaand in de paragraaf over zijn broer Hent is beschreven.}

En Willie vertelt: “tijdens operatie Market Garden zou de **Maria**, met zeker vijf á zes schepen van andere eigenaren, in de Bijland op het droge hebben gestaan”. *{Zie ook de beschrijving onder de paragraaf Piet (de dokter) van Megen}.*

Na de WO II is een opduwer aangeschaft met een 40 pk Juncker motor.

Joep vertelt: “”Mijn vader was vrij conservatief en voorzichtig in het meegaan in de mechanisering. Mijn moeder was eigenlijk het tegenovergestelde. In de Ruhr, waar wij vaak naar toe voeren, plaagden collegae schippers hem hiermee en ze waarschuwden mijn vader dat ze de zeilmast een keer aan mootjes zouden zagen zodat hij wel definitief

“overstag” moest. En zo gebeurde het een keer zodat hij de zeilen niet meer kon gebruiken en alleen met de opduwer verder kon”.

Later werd de **Thema** omgebouwd tot motorschip. Er werd een 28 pk motor achterin het schip geplaatst. Deze motor kwam uit een parlevinker. Later werd deze vervangen door een 116 pk Deutz motor uit een vrachtauto. Bij de proefvaart liep de motor al in de soep. De revisie van de motor bij de fabriek en het opnieuw in het schip bouwen duurde zo'n kleine 4 maanden. Deze periode werd niet gevaren.

Toen Joep (13 jaar) in de zomer van 1954 van het schippersinternaat St. Nicolaas in Zevenaar kwam is hij weer aan boord bij zijn ouders gegaan op de **Thema**. Deze was dus inmiddels van zeil- naar motorschip omgebouwd.



Piet en Aloys



*Piet en Mina op de **Thema**.*





Mina en de kinderen Pietje, Ria, Willie, Joep en Aloys.

*De **Thema**, bovenstrooms Lobith met suiker in Kleef geladen. Waarschijnlijk met Joep aan het roer.*



Piet 'de dokter' is op 15-04-1960 door een ongeval om het leven gekomen. Aan de Sterreschans in Doornenburg lagen ze met de **Thema** tussen de kribben afgemeerd. Piet werd 's morgens liggend gevonden met een hoofdwond en zijn hoofd onder water. Vermoedelijk is hij via het aan boord gaan van de loopplank gevallen op de kribstenen.

Mina is toen samen met Joep verder met de **Thema** gaan varen. Mina beschikte over het Rijnpatent tot Mainz en samen met Joep stond ze sterk. Joep was 18 jaar en voor het Rijnpatent was de leeftijdsgrens 23 jaar. Zijn oudere broer Pietje voer inmiddels zelfstandig. Zie verderop in de tekst.

In 1963 de **Thema** ingeruild voor een andere **Thema**. Dit was een klipper van 311 ton met een Stork – Ricardo scheepsmotor van 182 pk. Het was de ADMA uit Rotterdam. Brandmerk 160 B Leid 1927, ENI 03030160.

Aloys en Mina



Tot 1968 voer Mina met Joep en Aloys, die inmiddels ook van school was gekomen, met de **Thema**.

Joep trouwde met Marian Rensen (dochter van Rik Rensen uit Doornenburg) op het motorschip de **Sterreschans** [zie de beschrijving van de familie Rensen].

Samen met Aloys voer Mina verder met de **Thema**. Samen kochten ze de derde **Thema**. Dit was de **Express 11**, een 57 meterschip van 576 ton met een 370 pk Deutz scheepsmotor. Hiervan is geen foto beschikbaar.

De tweede **Thema** (klipper) werd verkocht aan Herman Lentjes. Deze werd omgedoopt tot de **Ria**. Herman is een halfbroer van Mina. Na de dood van haar vader trouwde haar moeder met Willem Lentjes [zie hiervoor de beschrijving van de familie Lentjes].

Aloys trouwde 07-09-1973 met Tonny Wissing uit Doornenburg (dochter van Jan Wissing, ploegbaas van scheepswerf Vahali Gendt) en toen ging Mina met pensioen. Ze ging wonen in het huis van haar zoon Piet en Joke van Megen, Duisterestraat 5 te Doornenburg.

Piet (Pietje)

Piet (06-07-1929) heeft het schippers vak geleerd bij zijn ouders. Hij heeft tot 21 jaar bij hen op de "**Thema**" gevaren. In 1952 heeft Pietje het rijnpatent gehaald en werd hij schipper op de "**Johanna Grada**", model zeilklipper, groot 235 ton, eigenaar was de weduwe Van Dinteren uit Amsterdam. Dit schip werd aangedreven door een zijschroef. Zijn broer Willie was tot zijn diensttijd de matroos.



De **Johanna Grada**. De opduwer was van de **Thema**. Inmiddels was in de **Thema** een motor geplaatst. De zeilen zijn gestreken. De vraag is of Pietje ooit de zeilen gebruikt heeft.

Piet werd binnen de familie Pietje genoemd om de namen te kunnen onderscheiden. Zijn vader Piet werd zoals beschreven 'de dokter' genoemd.



Foto in het Ruhr-gebied genomen. Op de foto zit Pietje rechts. Twee andere personen zijn onbekend.

In 1956 stapte Pietje over naar de motorsleepboot "**Hendrika**". Op deze sleepboot ontmoette Joke Rensen en Pietje elkaar.

In 1957 zijn Pietje en Joke (14-08-1937) getrouwd op de "**St. Antonius**", een Hagenaar van 165 ton die in 1906 gebouwd is te Dodewaard. Er stond een 116 pk Deutz scheepsmotor in. Joke is de dochter van Rik Rensen uit Doornenburg [zie de *beschrijving van de familie Rensen*]. Thé Leenders (bijgenaamd "Thé van Dorusbaas", geboren in Pannerden) uit Willemsstad was eigenaar van de **St. Antonius** en bij de overstap werden Piet en Joke voor 50% mede-eigenaar, later werden ze volledig eigenaar.

Het bruidspaar Joke en Pietje



*Bruidspaar met de ouders
Mina en Piet vanaf de **Thema**.*



*Op de **St. Antonius**.*

Zowel Pietje als Joke hadden de noodzakelijke patenten verworven om op de Rijn en de Duitse kanalen te mogen varen.

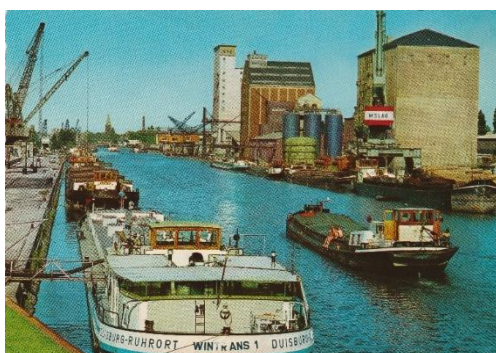
In de strenge winter van 1962/1963 werd de **St. Antonius** verkocht aan de zwager/broer Ben Rensen [zie de beschrijving van de familie Rensen]. Pietje en Joke kochten het motorschip "**Johanna**", groot 236 ton van Piet Sanders uit Millingen a/d Rijn. De naam van het schip bleef onveranderd. Johanna was de eerste doopnaam van Joke.

Deze **Johanna** werd in 1975 verruild voor een schip van ongeveer 400 ton groot. Dit schip was van het type kast maar kon ook beschouwd worden als een kleine kempenaar. Ook dit schip kreeg de naam **Johanna**. Deze werd gekocht van Gert Groeneweg uit Pannerden.



De **Johanna** geladen met bieten op het Noord Hollands kanaal. Bietencampagne 1968 met als eindbestemming Tuitjenhorn of Puttershoek.

Afgemeerd in het Duitse Boppard aan de Rijn. De vrienden Jo en Joke Peters en zoon Geert voeren een aantal dagen mee. Jo was de eigenaar van het scheepsreparatiebedrijf aan de Peppelgraaf in Doornenburg.



In de haven van Ham, liggend aan het Duitse Datteln – Hammkanaal.

Afgemeerd aan de Sterrenschans te Doornenburg. Van links naar rechts vanaf de foto gezien: de **Concordia** van Ben Rensen, de **Thema** van Mina van Megen en als derde schip de **Johanna**.



In 1963 schoot Pietje zich tot koning van de Schutterij Gijsbrecht van Aemstel in Doornenburg. In 1965 en 1967 zouden respectievelijk zijn broer Willie en zwager Joop hem hierin volgen.



*Vendelhulde gebracht, in het weiland bij de Sterreschans, door de schutterij worden door het koningspaar Pietje en Joke, staand op de **Johanna**, in ontvangst genomen.*

Het koningspaar Pietje en Joke in het Schuttersgebouw in Doornenburg.



In 1980 kochten Pietje en Joke het 500 ton grote motorschip “**Albert**” van de firma Van Maanen uit Arnhem. Deze kreeg ook de naam **Johanna**.



*De **Johanna** op de Rijn in Kaub ter hoogte van de Burg Phalzgrafenstein.*

Pietje in zijn stuurhut



In 1996 werd het schip overgedragen aan zoon Rik en zijn vrouw Berdina Burgers. Joke en Pietje zijn toen met pensioen gegaan en in hun woning aan de Rijnstraat 5 te Doornenburg gaan wonen.

Uit het huwelijk werden de zonen Peter (03-06-1960) en Rik (30-6-1961) geboren. Beiden hebben hun lagere school op het St. Nicolaasinternaat in Nijmegen doorlopen. Alleen Rik is gaan varen (*Rik wordt in de volgende paragraaf beschreven*). Peter is na de Mavo in Bemmelen naar het Atheneum in Arnhem-Zuid gegaan en zijn loopbaan bij de Rijksbelastingdienst ingezet.



De woning aan de Rijnstraat 5 van Pietje en Joke werd een “opvang” voor meerdere familieleden alvorens ze er zelf gingen wonen. Oma Mina betrok in 1973 de woning toen Aloys trouwde met Tonny. Broer Willie en zijn vrouw Truus gingen er in 1978 tijdelijk wonen toen de **Bristal** om redenen van de gezondheid van Willie verkocht werd. Na Willies overlijden op 25-07-1979 verhuisde Truus naar een woning in de Scherpe Hoek. *In 1996 betrokken Pietje en Joke zelf de woning. Het naambord van de **Johanna** werd op de zijkant van de woning gehangen.*

Rik

De tweede zoon van Piet en Joke is Rik, geboren op 30-06-1961. Hij is opgegroeid aan boord bij zijn ouders. Daarna ging hij naar het schippersinternaat St. Nicolaas te Nijmegen voor het basisonderwijs. Aansluitend heeft Rik gedurende zijn middelbareschooltijd bij opa en oma Rensen aan de Pannerdenseweg 51 in Doornenburg gewoond. Hij heeft zijn Havodiploma behaald op het Overbetuwe College te Bommel en stapte toen weer aan boord bij pa en ma. Het huis aan de Pannerdenseweg 51 was van zijn oom Ben Rensen. Ook zijn broer Peter heeft hier gewoond toen hij naar het OBC in Bommel ging en later naar het Nederrijn College in Arnhem-Zuid.

Rik kocht dus in 1996 de **Johanna** van zijn vader en moeder. Hij is getrouwd met schippersdochter Berdina Burgers, haar domicilie was Den Bosch. Ze hebben 2 kinderen: zoon Joeri en dochter Berdina.

De **Johanna** lag afgemeerd in Den Bosch, het domicilie van de familie Burgers. Evenals zijn broer Peter trouwde Rik op de **Johanna**.



Joke, Pietje en bruidegom Rik.



In 1998 verkocht Rik de **Johanna** aan Hooymans uit Kerkdriel en kocht hij de “**Kon-Tiki**”, groot 1250 ton met een 850 PK GM scheepsmotor.



Deze **Kon-Tiki** werd in 2004 voor een motorschip van 1640 ton, met een 1244 pk Caterpillar scheepsmotor, ingeruild. Ook dit schip hebben ze “Kon-Tiki” genoemd



De gebroeders Peter en Rik in de stuurhut van de Kon-Tiki.



Joeri

Joeri(24 jaar) is een zoon van Rik en Berdina en vaart inmiddels als afloskapitein in de binnenvaart op de **Lutin** en **Gobelin** van de familie Franken uit Maasbracht.

Enkele gebeurtenissen uit het leven van de familie van Pietje en Joke.

Pietje verloor in de haven van Ham, liggend aan het Datteln – Hammkanaal, een stuk van zijn duim. Hij kwam met deze duim bekneld te zitten tussen de roeiboot en een Belgisch schip. Doordat bij het manoeuvreren met roeiboot onverwachts schroefwater in het spel kwam smakte de roeiboot tegen het roer van dat schip. Met de ambulance is Pietje naar het ziekenhuis gegaan en daar de keuze gemaakt om het stukje duim, wat er nog met een velletje aanhing, er af te laten halen. Pietje zag op tegen het herstelproces om de duim te behouden. Zijn broer Joep heeft enige tijd ter assistentie van Pietje en Joke op de **St. Antonius** meegevaren.

Peter blikt terug op enkele gebeurtenissen die indruk op hem hebben gemaakt.

Mijn bijna verdrinking. Peter vertelt: *“Als jongen van 8 jaar, ik zat net op school, kreeg ik van mijn ouders toestemming om naar mijn oma Mina van Megen te gaan. Oma lag met de **Thema** tussen de kribben aan de Sterreschans. Mijn ouders lagen met de **Johanna** wat verder op. De hond van oma sloeg alarm (oma merkte niks want ze was doof). Aloys, destijds schipper aan boord bij oma hoorde wat en zag mij in het water liggen en trok mij snel op het droge. Ik ben waarschijnlijk uit het gangboord gevallen. Dit voorval werd enige tijd verborgen gehouden voor mijn ouders maar is na enige tijd toch aan ze verteld. Het beseef kwam dat het niet juist was de informatie over dit voorval mijn ouders te onthouden.*

Maar Peter blikt ook terug op het aan boord “zwemmen”: *“Als het ‘s zomers heel warm was dan hadden Rik en ik, tijdens het varen, ons privé zwembad aan boord. Eerst in de wasteil (ik) en de wasketel (Rik) op het achterdek, onder toezicht van ma. Later liet pa de roeiboot (die stond op het herft voor de roef in het zicht van pa in de stuurhut) tijdens het varen vol water lopen en zaten Rik en ik daar samen in.*

Toen we ouder waren en onze zwemdiploma’s hadden behaald op het internaat mochten we in havens “buitenboord zwemmen”. In de jaren zeventig en tachtig hebben we in de smerigste wateren gezwommen, bij fabrieken als BASF en Bayer. Het water had daar verschillende kleuren. Achteraf gezien misschien wel levensgevaarlijk.”

Toen Peter met Gera Hoogveld in het huwelijk trad stond vader Pietje er op, als trotse vader, dat ze van “boord” trouwden. Voor deze heugelijke dag had Pietje zijn schip van top tot teen in de verf gezet. “Zijn” **Johanna** straalde vanuit meerdere opzichten.

Zoals eerder beschreven maakte Pietje hierin geen onderscheid en ook Rik trouwde met Berdina op de **Johanna**.



Bruidegom Peter met zijn ouders Joke en Pietje.



Pietje ging een dag op stap met Bertus Janssen van de **Gerardus Majella**. Hij kwam thuis met het bericht dat ze samen een schip hadden gekocht van zo'n 800 ton. Het schip werd naar Doornenburg gehaald en Joke en Betsie Driessen (de vrouw van Bertus) mochten de woning van het schip schoonmaken.

Volgens Joke was het echt een kolerezooi. Het schip kreeg de naam **Meja** (Van **Megen/Janssen**). Voor hun nieuwe bezit richtten Piet en Bertus samen rederij Meja op. Het schip heeft een periode met een zetschipper gevaren en is uiteindelijk door de zoon van Bertus overgenomen. Harrie Oostland uit Giesbeek, daarna Theo Janssen van Bertus en die heeft het schip gekocht.



De **Meja** van Bertus Janssen en Piet van Megen.

Willie

Toen Willie van het schippersinternaat St. Nicolaas in Zevenaar kwam is hij als schippersknecht aan boord gestapt bij zijn oom Gerrit van Megen (Kromhout) op het motorschip de **Majoca**. In 1952 is hij samen met zijn broer Piet op het motorschip **Johanna Grada** van de weduwe Van Dinteren gaan varen. Na zijn dienstdiensttijd is hij als schipper gaan varen op de **St. Antonius**, een schip van 155 ton met een 116 pk Deutz scheepsmotor.

Majoca

Willie trouwde op 24-07-1958 met Truus van de Sant uit Doornenburg op de **Majoca** van ome Gerrit (zie ook de beschrijving van de familie Van de Sant).

Later hebben Willie en Truus de **Majoca** gekocht. De **Majoca** was ongeveer 220 ton en had een GM 165 pk scheepsmotor.



Brigitte werd als eerste op de Majoca geboren.

Willie, Brigitte en Steef.



Willie hield de familietraditie hoog door in 1965, evenals broer Piet 1963, zich tot koning te schieten van de Schutterij Gijsbrecht van Aemstel te Doornenburg.



Kermisfoto Willie en Brigitte

Het koningspaar neemt de vendelhulde van de Schutterij in ontvangst vanaf hun schip de Majoca. De vendelhulde vindt plaats in het weiland aan de Sterreschans.

Van links naar rechts (vanaf de foto gezien) Truus en Steef en Brigitte op de **Majoca**. Rechts zit Toos Steegers (Pius X).



Steef en Brigitte op de Majoca.



Willie en Truus hadden drie kinderen: Brigitte, Steef en Aloys.

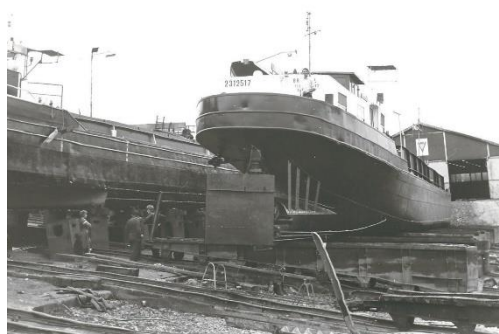
Zowel Willie als Truus hadden de noodzakelijke patenten verworven om op de Rijn en de Duitse kanalen te mogen varen.

In 1970 kochten Willie en Truus de **Bristal**. Een Zwitser schip, groot 640 ton met een Schulzer scheepsmotor. De naam was samengesteld uit de beginletters van Brigitte, Steef en Aloys.

Willie en Truus kochten een gehavend schip. De vorige eigenaar was ondersteboven gegaan toen hij met zijn met cellulose geladenschap onderweg was naar de papierfabriek in Renkum. Cellulose is een lichtgewicht lading waarbij met een deklust gevaren moest worden.

Joep van Megen vertelt: *“De Bristal was een smal schip. Met een deklust varen, wat best vaak voorkwam tot de containervvaart begon, was een uitdaging. Het schip was dan behoorlijk wiebelig en lag nooit stil.”*

Het gekochte schip, wat dus onder water was geweest, is aan de Peppelgraaf door de het bedrijf van Jo Peters en waarschijnlijk ook door het scheepstimmerbedrijf Willemssen uit Gendt weer opgeknapt. Met name het woongedeelte verdiende aandacht. Hiermee is hij samen met Truus gaan varen. Later werd de Schulzer scheepsmotor bij Markerink in Lobith-Tolkamer vervangen door een 290 pk Deutz (Type BAM 528).



*Truus en Willie met de **Bristol** op helling van scheepswerf Vahali in Gendt.*

Steef vertelt: “Wat het tonnage betreft, in die tijd was het zo dat je volgens de Duitse wetgeving met 2 personen op een schip mocht varen als hij niet meer dan 550 ton kon laden. Het originele tonnage weet ik niet meer, ik zou gokken 576 ton. Mijn vader heeft hem toen terug laten ijken naar minder dan 550 ton. De ijkmerken die op de zij stonden moesten iets zakken het eindresultaat werd 546.”



*Willie in de stuurhut van de **Bristol**.*



Truus en Willie hebben met de **Bristol** gevaren tot Willie ernstig ziek werd. Toen zijn ze van boord gegaan en naar de Rijnstraat 5 (het huis van broer Piet) in Doornenburg verhuisd. Willie overleed op 25-07-1979.

De **Bristal** werd verkocht aan Richard Rensen [Zie ook de beschrijving van de familie Rensen].

Steef

Zoon Steef van Willie en Truus is in Doornenburg naar de lagere school gegaan en woonde bij zijn oom en tante Hans en Riet Milder in de Kerkstraat. Riet was een zuster van zijn moeder Truus van de Sant. De Mavo werd de vervolgopleiding en daarvoor ging Steef naar het internaat van de Westerhelling in Nijmegen. Na drie jaar sloot het internaat de deuren. Aansluitend werd er in Mook een internaat geopend. Dit was van het Koninklijk Onderwijs Fonds voor de Scheepvaart dat vóór die tijd in Rotterdam zat. Hier heeft Steef het derde en vierde schooljaar gevolgd en is hij in 1979 afgezwaid. Dit was ook het jaar van het overlijden van vader Willie en de verkoop van de **Bristal**. Dus de optie om samen met zijn vader en moeder te gaan varen verviel. Steef heeft toen eerst de militaire dienstplicht vervuld en is daarna in 1981 op een chemicaliëntanker bij de firma Gebr. Broere in Dordrecht gaan varen.



Na een periode van 5 jaar heeft Steef zijn loopbaan voortgezet bij de firma Chemgas. Hij begon op de **Mistral** die naar het Belgische Feluy voer, deze plaats bereik je via het “beroemde” hellend vlak van Ronquieres.



*De laatste jaren heeft Steef op de **Pampero** gevaren.*

In 1999 werd Steef verkeersbegeleider op de verkeerspost van Rijkswaterstaat in Nijmegen en ging hij per 1 december 2021 met functioneel leeftijd ontslag.

Steeff en Marian Aalberts zijn 4-09-1962 getrouwd. In 2001 hebben ze hun dochter Gwen, geboren in China 6-12-1999, geadopteerd. Gwen zal niet gaan varen.

Ria

De enige dochter van Piet en Mina trouwde op 2-10-1958 met schipper Joop van Dongen en ze gingen op het motorschip **Appolonia – Johannes** wonen. René, is als eerste telg op 15-08-1959 geboren in Doornenburg.

Daarna stapte het gezin over op het motorschip **Bonté** en daar werd hun tweede zoon Rob op 20-09-1962 geboren. Op beide schepen heeft Willie van Job van Megen enkele reizen als matroos gevaren.



Hierna werd Ilona “al liggende in de Nieuwe Maas” (staat zo in haar paspoort) op 20-04-1965 op de **Fahranaz** geboren.

De **Fahranaz** was een vrij ondiep maar breed motorschip (7.35 meter) van 400 ton . Het schip is vernoemd naar de dochter van Farahdiba, de derde echtgenote van de sjah van Perzië (huidig Iran).

Joop was op de **Appolonia – Johannes** en de **Bonté** zetschipper. De **Fahranaz** was in eigendom. In 1967 was Joop schutterskoning van Schutterij Gijsbrecht van Aemstel in Doornenburg. Zijn zwagers Piet en Willie van Megen waren hem voorgestaan. Het was een mooie familietraditie.



Op de voorgrond van de foto rechts staat Ilona.



In 2002 schoot Joop zich ook tot keizer van de schuttersgilden “Kringdag Rijk van Nijmegen de Betuwe”. Als voormalig schutterskoning mocht Joop meedingen naar deze titel.



*In 1991 verkochten ze de **Fahranaz** en werd de **Marian** gekocht. Deze werd omgedoopt tot **Tobias**. Vernoemd naar de golden retriever van de familie.*

De **Tobias** was een schip met de bijzondere maten 49 meter lang en bij 5,20 meter breed, groot 359 ton, met een 190 pk MAN scheepsmotor.

Joop en Ria voeren vanaf de Beurs, een periode voor de firma Haniël en ook wel voor de NPRC en andere bevrachters. Er werd vaak veevoeder vervoerd, maar ook wel papier, cacao en stukgoed zoals legertrucks en jachten.

In 1998 is de **Tobias** naar Bombay in India verkocht.

Na 40 jaar huwelijk scheidde Joop van Ria en ging Ria in Maarsen wonen. Zoon Rob kocht het huis Langerakstraat 10 in Doornenburg waar hij met zijn moeder ging wonen. Ria leed aan de ziekte Alzheimer en moest later worden opgenomen in het verpleeghuis Oranje Nassau Oord in Wageningen alwaar ze in 2017 overleed.

René heeft op het Westerhelling internaat in Nijmegen gezeten. Toen het internaat dicht ging kochten Joop en Ria voor hun kinderen een huis aan de Grevenveld in Huissen. Toen Rob geen zin meer had om op het St. Nicolaas Schippersinternaat in Nijmegen te blijven koos ook hij voor de woning in Huissen. Uiteindelijk koos ook Ilona voor de woning in Huissen toen ze de lagere school bij het St. Nicolaas Schippersinternaat had doorlopen. Een foto van het internaat is te vinden in de een na laatste paragraaf

Onderwijs”.

Daar bleven ze gedrieën tot ze uit huis gingen.

Geen van drieën hebben een loopbaan op de binnenvaart gezocht.

Wel bleef er een band met de binnenvaart. Rob heeft een korte periode het woonbootje **Pam Betje** in eigendom gehad waarmee hij aan de Ertskade in Amsterdam lag.

Uiteindelijk kwam hij in Doornenburg te wonen.

René trouwde met schippersdochter Anja Pols (van het motorschip Ontario), en kregen de kinderen Kiki, Nina en Huub. Later scheidde hij van haar en vandaag de dag woont hij in Mill met Nell.

Ilona trouwde met politieagent Kees van Zutphen, waarmee ze de kinderen Dave, Glenn en Britt kregen. Ze zijn gescheiden in 2008, waarna ze opnieuw trouwde met schipperszoon Fred Keuvelaar. Ze wonen in Lobith.

Joep

Zoals in de paragraaf Piet de dokter beschreven, kwam Joep op 13-jarige leeftijd in 1954 van het Schippersinternaat St. Nicolaas weer aan boord van de **Thema** bij zijn vader en Moeder. In 1960 nam Joep het roer over van de **Thema** toen zijn vader verongelukte.

In 1968 kwam Joep op eigen benen te staan. Samen met Marian Rensen kocht hij de **Rhoneland** en deze werd gedoopt tot **Sterreschans**. Het schip was 298 ton groot met een 310 pk Deutz scheepsmotor.

Marian was geen schippersdochter maar het schippersbloed zat wel in haar familie.

Voor haar huwelijk heeft ze ruim één jaar gevaren met haar broer Ben op de **St.**

Antonius. Dit schip had Ben gekocht van Piet, de oudste broer van Joep [*zie ook de beschrijving van de familie Rensen*]. Jan Cornelissen, eigenaar van het Café - Restaurant Sterreschans (het stamcafé van meerdere Gendtse en Doornenburgse schippers) was zo verguld met de benaming van het schip van Joep en Marian dat hij op zijn kosten voor de familie Van Megen een feestavond organiseerde. Marian en Joep trouwden 30-12-1967 op hun **Sterreschans**.

Na twee jaar ruilden ze hun schip in voor de **Noorderkroon** en ook deze werd omgedoopt tot **Sterreschans**. Het schip was 560 ton groot met een 310 pk MWM.



*Het moment van overdracht van de 1^e naar de 2^e **Sterreschans**. Vanaf de steiger (Emmerich am Rhein) gezien liggen respectievelijk naast elkaar de 1^e en de 2^e **Sterreschans** en de **Thema**.*

Ze voeren internationaal en hun bevrachter was onderneming Haniël. Zowel Joep als Marian hadden de noodzakelijke patenten verworven om op de Rijn en de Duitse kanalen te mogen varen.

De drie dochters Marlies, Charlotte en Sabine hebben de schooltijd doorgebracht op het Schippersinternaat in Nijmegen. In de weekenden probeerden Marian en Joep de kinderen aan boord te hebben. De eerste periode ging het vervoer met het openbaar vervoer en later kwam de auto. Als het niet lukte dan mochten de kinderen in het weekend bij opa en oma Rensen in de Rijnstraat 80 logeren.

Toen de kinderen naar het voortgezet onderwijs moesten kochten Joep en Marian in 1990 in de Dennenstraat in Nijmegen een woning. Hiermee was de huisvesting voor de kinderen geregeld.

Over het gezinsleven aan boord vertelt Marian: *“Het leven aan boord heeft, net zoals aan wal, mooie en minder mooie kanten. Het was niet altijd varen met mooi zonnig weer. Het kon spoken als je met storm het IJsselmeer over moest. En dat met drie kleine kinderen aan boord. Met storm of mist in de Rotterdamse havens Botlek of Europoort manoeuvreren en tijdens het laden, van bijvoorbeeld graan of andere bulkkladingen, veel lawaai en stof happen als je verkeerd aan de wind lag. Het stof drong door tot in de roef wat je na het laden dwong om de roef volledig schoon te maken.*

De kinderen waren tot hun 6^e levensjaar aan boord. Het was knus en gezellig inde relatief kleine woonruimte die een schip biedt. En dan de kinderen met 6 jaar naar het internaat brengen. Op dat moment veranderde voor de kinderen en voor ons het dagelijks leven. Van dag en nacht bij elkaar zijn op een kleine ruimte naar gemiddeld alleen het weekend weer aan boord. In het begin hadden ze heimwee en dat ging nooit helemaal over. We waren altijd weer blij als we vrijdag weer op reisafstand (zo 'n beetje tot de Ruhr) van Nijmegen waren en de kinderen op konden halen. Zondags weer terugbrengen was minder leuk.

Aan boord vermaakten ze zich altijd, ook al had je een lange reis, dan kwam je maar zo 6 dagen niet aan wal. We stimuleerden de kinderen in veel knutselen, figuurzagen, handwerken en dat pakten ze goed op. De handigheid die ze hiermee hebben opgedaan is nog altijd terug te zien.

Tijdens de schoolvakanties kwamen de kinderen aan boord. De zomervakantie was een feest voor het gezin. We hebben zeker 25 jaar lang met ons schip in Breisach aan de Rijn gelegen. We begonnen met een week en dat werden later drie weken.

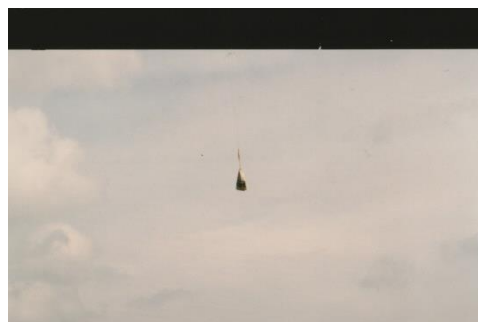


Joep maakte een terras op de luikenkap en de kinderen konden dan zwemmen, fietsen, met de roeiboot varen.



Breisach am Rhein

We lagen daar met meerdere families [zie onderstaand de beschrijving kanovaren Joep]. Contact met andere schippers had je via de marifoon en met de “wal” en later via de GSM.



Dit contact was waardevol en zeker toen we een keer in al onze haast weinig proviand aan boord hadden en de koffie op was. We hadden telefonisch contact met Charlotte die inmiddels met haar zussen in Nijmegen woonde. Ze wist hoe laat we met de Sterreschans stroomopwaarts varende Nijmegen zouden passeren. Charlotte liet een

tasje met koffie en een krant aan een lang stuk touw van de Waalbrug in Nijmegen zakken en we konden het zo aanpakken.

Joep en ik kijken met veel plezier terug op 35 jaar varen met alle ups en downs. Maar we waren ook blij toen we aan wal gingen wonen.”

Met drie gezinnen van de familie Leensen hadden Joep en Marian goede contacten. Dit waren de families van de schippers Piet van de **Thelipe**, Willie van de **Traffic** en Gerard van de **Koerier**. De kinderen van de families kenden elkaar van het schippersinternaat St. Nicolaas in Nijmegen.



Samen werd meerdere malen in Breisach aan de Rijn in Duitsland vakantie gevierd. Een onvergetelijk avontuur tijdens een van deze vakanties vindt Joep de kanotocht op de Rijn over een lengte van 225 km stroomafwaarts. Die maakte hij samen met Willie Leensen, zijn zoon Phillip en zijn vriendin Ilona.

De start was bij de stad Konstanz, het begin van de kilometertelling (0) van de Rijn in Zwitserland. De eerste 150 km tot Rheinfelden is de Rijn niet bevaarbaar voor de beroepsvaart en zijn er 10 obstakels te nemen. Dat wil zeggen; enkele waterkrachtcentrales en watervallen welke te voet met de kano in de hand omzeild moesten worden.

De tocht duurde 3 dagen. Geslapen werd in de open lucht onder een zeiltje. De eerste nacht had Joep zijn proviand onvoldoende beschermd naast zich neergelegd en was de volgende ochtend "opgehaald". Hij mocht mee ontbijten met zijn reisgenoten.

In 2002 vonden Marian en Joep het welletjes en gingen ze met pensioen. Ze verkochten de Sterreschans en trokken in hun huis aan de Rijnstraat 80 te Doornenburg. Dit is het ouderlijk huis van Marian en dat was al sinds 1980 in hun bezit. Het huis was in eigendom van de familie Bongers.

GEFENSIONEERD

Schippersechtspaar voor anker in Rijnstraat

Zijn collega's denken dat hij nog een traan zal laten. Na 35 jaar wonen en werken op het water, stappen schipper Joep van Megen en zijn vrouw aan land. Met een schaalmodel van zijn schip als herinnering.

Door RIENK WOPEREIS

DOORNENBURG • De beste stuur-lui staan aan wal. Dat moeten schippers gedacht hebben, toen zij langs voormalig collega Joep Van Megen (60) voeren in de Wageningse haven. Van Megen werd daar tijdens de afgelopen vakantieperiode als tijdelijk havenmeester benoemd. Tot verbazing van zijn vrouw Marian (55), nam hij de klus voor zeven weken aan.

„Ik had niet verwacht dat hij het zou doen. Het is toch een heel andere baan. Voor het eerst in zijn leven werd hij gecommandeerd door een baas.”

Van Megen zelf zag het havenmeesterschap als een leerzame ervaring. Hij ondervond - nu vanaf de kant - hoe gefrustreerd schippers soms kunnen reageren, wanneer de formaliteiten in een haven niet helemaal volgens wens verlopen.

„Ik ken het van vroeger. De havenmeesters klopten bij ons ook altijd aan als we niet aan het eten waren. Daar heb je ze weer, dacht ik we dan.”

De ervaring was leuk, toch zegt



Joep en Marian van Megen nemen afscheid van hun schip waarmee onder meer grind en granen werden vervoerd.

Foto: Frank van Kempen

Van Megen: „Als ik opnieuw geboren zou worden, dan zou ik weer schipper willen worden.”

Van Megen stamt uit een schippersgezin en is al vanaf zijn dertiende actief in de scheepvaart.

Hij en zijn broers groeiden er mee op, van beroepskeuze was geen sprake. „Het was vroeger niet zoals met de jongeren van nu. We waren veel volgamer.”

De Van Megens droegen vervolgens het schippersbloed over aan

het gezin van zijn vrouw. Een broer van hem trouwde met een zus van haar en ook zijzelf stapten in het huwelijksbootje. Het werd een rante boot; een binnenvaartschip met de naam 'Sterreschans'.

De schuit van 52 meter lang, 6,60 meter breed, 2,66 meter diepte met een laadcapaciteit van 560 ton behoorde destijds tot één van de grotere schepen. Tegenwoordig zijn de grootste schepen meer

dan dubbel zo lang en beschikken zo over een laadruimte die krap zes keer zo groot is.

De komst van omvangrijkere, snellere scheepvaart heeft de familie nooit aangetrokken. Naast hard werken, moest er ook ruimte zijn voor 'pleziervaart'.

„Als we vijf of zes dagen naar Basel hebben gevaren, dan zetten we de fiets aan de wal en gaan we lekker fietsen. Of we pikken een terrasje in Antwerpen,” zegt Mari-

an Van Megen.

De 'Sterreschans' voer gedurende 32 jaar, voornamelijk door Duitse wateren. Marian Van Megen: „Ik denk dat we wel tweedeele van ons leven in Duitsland hebben gevaren.”

De familie - die gaandeweg werd uitgebreid met drie meisjes - adopteerde daar tevens een vaste vakantieplek. Twintig jaar geleden legden zij in het Zuid-Duitse Breisach voor het eerst aan voor hun vakantie.

Joep Van Megen: „Vroeger hadden we helemaal geen tijd voor vakantie. Maar toen de kinderen kwamen, besloten we om eerst één week, toen twee en nu geef ik wel vier weken vakantie te houden.”

Naar mate de jaren begonnen te tellen en het werk financieel steeds minder aantrekkelijk werd, besloten de Van Megens een plekje op de wal te zoeken. Drieëntwintig jaar geleden al kochten zij een huis aan de Rijnstraat in Doornenburg. Die werd eerst bewoond door schoonouders, maar toen deze kwamen te overlijden, werd het zo zachtjes aan tijd om er zelf te gaan wonen. Een broer van Van Megen en een kennis gaven het huis een grote opknapping en op 10 juni nam het echtpaar haar intrek. De 'Sterreschans' krijgt waarschijnlijk een nieuw leven bij een jong stel. Marian Van Megen: „We hebben een mooi leven aan boord gehad, nu gaan we lekker aan wal genieten.”



Vanuit Nijmegen op weg naar de nieuwe eigenaar.

Aloys

Vanaf het Schippersinternaat St. Nicolaas te Nijmegen in 1961 ging hij weer naar huis op de **Thema**, samen met moeder Mina en Joep. Zij vader was inmiddels (in 1960), overleden.

Samen met Aloys voer Mina verder met de **Thema** toen Joep in 1968 de **Sterreschans** kocht.

Moeder Mina en Aloys kochten in 1972 samen de **Express 11**. Een 57 meterschip van 576 ton met een 370 pk Man scheepsmotor. Dit werd de derde **Thema**.

De tweede **Thema** werd verkocht aan Herman Lentjes en werd de Ria [zie ook de beschrijving bij de paragraaf *Piet (de dokter) van Megen en van de familie Lentjes*].

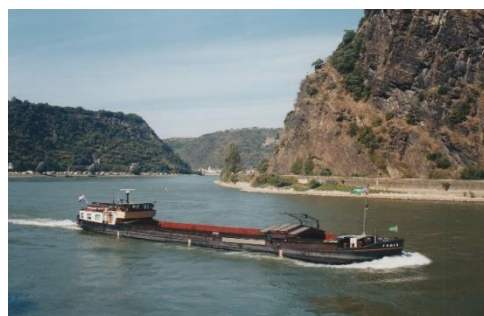
Aloys trouwde 07-09-1973 met Tonny Wissing uit Doornenburg (dochter van Jan Wissing, ploegbaas van scheepswerf Vahali Gendt) en toen ging Mina met pensioen. Ze ging wonen in het huis van haar zoon Piet en Joke van Megen, Duisterestraat 5 te Doornenburg.

In 1979 kochten Aloys en Tonny de **Cornelis-B** (ENI 2309810) groot 503 ton, 1957 in België gebouwd, met een 310 pk Deutz scheepsmotor. Later is in Lobith een nieuwe 436 Deutz ingezet. Het schip kreeg de naam **Furie**. Dit vond Aloys een mooie benaming.



De **Furie** afgemeerd aan de Sterrenschans.
Links ligt het pleziervaartuig (tjalk) de **Wendelina** van Joop en Nellie van Megen.

Voor anker aan de Sterrenschans.



Op de Moezel.

Tonny vertelt: “De *Furie* was een gemakkelijk schip om geladen mee te varen. Maar met het lege schip was het lastiger en zeker als er wind stond. De reden was (en dat werd onderschreven door mijn vader) dat de voorsteven te ver uit het water lag. Dat kwam omdat de kopschroef met de aandrijfmotor was verwijderd. Hierdoor lag het voorschip meer op dan in het water. Aloys had liever een machinekamer voor de 220/380 volt elektriciteit voor in ‘t schip. De consequentie hiervan accepteerde hij. Overigens was er prima met de lege *Furie* te manoeuvreren. Dat zal meegespeeld hebben bij zijn visie.”

De dochters Claudia (04-12-1975) en Judith (08-08-1978) hebben hun schooltijd op het St. Nicolaasinternaat in Nijmegen doorgebracht. Ze hebben de familietraditie niet voortgezet en zijn aan wal gaan werken.

Ze vervoerden eerst voornamelijk veevoeder, granen, China klei en constructie daarna hebben ze ruim 12 jaar lang ijzer vervoerd van Merttert, (Luxemburg) ligt aan de moezel voorbij de stad Trier, naar Tilburg. Soms was het betonijzer i.p.v. lang ijzer voor Hoogeveen. Meestal met zand van Bislich (nabij Wezel aan de Rijn) in de opvaart.

Op enkele dagen na hebben Aloys en Tonny 40 jaar voor de firma Haniël gevaren.

Op 31-03-2010 sloeg het noodlot toe. Aloys sloeg overboord en verdronk. Het was hoog water en ze waren met een lading zout onderweg van Rheinberg naar Doetinchem. Tonny stond aan het roer en Aloys was het schip aan het schoonspuiten. Nadat hij het voorschip schoon had kwam hij naar achteren voor het schoonspuiten van het achterschip. Tonny en Aloys hadden nog even non-verbaal contact maar kort daarna zag noch hoorde ze hem niet meer. Toen Aloys niet reageerde op haar oproep sloeg ze alarm via de marifoon. Hulp kwam van collega schippers en de waterpolitie, maar Aloys was verdwenen.

De verkeersleiders van de Verkeerspost Nijmegen hoorde via de marifoon de noodkreet van Tonny en seinden aalmoezenier Van Welzenes van het KSCC (Katholiek Sociaal Cultureel Centrum) Nijmegen in. Deze reed snel naar Emmerich. Tonny belde zelf haar dochters Claudia en Judith die in no-time met hun echtgenoten naar Emmerich reden. Allen waren op tijd aanwezig voor ondersteuning.

Nog dezelfde dag zijn Tonny, Claudia en schoonzoon Jeroen met de **Furie** naar Doornenburg gevaren. Daar zijn Aloys broers Piet en Joep aan boord gestapt en zijn ze naar Doesburg voor de sluis gevaren. De volgende dag de is vaart vervolgd naar Doetinchem om te lossen. Ook Jopie (neef) was mee gekomen om te helpen.

Het was stormachtig weer, maar op de losplaats stonden de mensen al klaar om te beginnen. Daarna is de **Furie** naar Arnhem gevaren en afgemeerd.

Omdat het “te lang duurde” zijn Joep, Marian, neef Joop en Nellie na enkele dagen met de Tjalk “Wendelina” van Joop en Nellie op zoek gegaan naar Aloys. Ze zijn het Bijlands Kanaal op gevaren naar Emmerich, daarna stroomafwaarts tot ongeveer Erlecom aan de Waal en toen weer naar Doornenburg, maar tevergeefs.



*Op 22-04-2010 werd
het lichaam van
Aloys aan de
linkeroever van de
Waal ter hoogte van
Erlecom gevonden.
Op 28-04-2010 heeft
de uitvaart
plaatsgevonden.*

Saillant detail is dat tussen het ongeval van opa Piet (de dokter) van Megen en dat van Aloys 50 jaar zit en ze beiden 61 jaar oud waren.

Tonny is na Arnhem vrij snel naar Nijmegen gevaren en in de Waalhaven afgemeerd naast het schip van het KSCC. Daar heeft ze 5 jaar op hun **Furie** gewoond. Vanwege haar gezondheid is ze toen verhuisd naar haar huidige woning aan de Kerkstraat in Doornenburg.

De nieuwe eigenaar heeft de **Furie** omgebouwd tot woonschip. Deze ligt in Amsterdam. Dit plan hadden Tonny en Aloys ook maar ze wilden er wel mee blijven varen.

Thee

Heeft op een sleepboot gevaren. Hij woonde met zijn gezin in Amsterdam. Hij was getrouwd met Betje Rutjes.



Gerrit (kromhoutje)

Rond 1950 is Willie, zoon van Piet de dokter, bij zijn oom Gerrit als schippersknecht begonnen. De naam van het schip is niet bekend evenals de geschiedenis van Gerrit vóór 1950.

In 1958 heeft Willie de **Majoca** overgenomen. Dat was een schip van plusminus 220 ton en met een 165 pk GM-motor. [Zie vorenstaand de paragraaf **Willie**].

Gerrit ging aan wal en hielp zijn zus Truus in het café De Lindeboom. Het werd een bijzondere twee persoons bezetting in het café waarbij het spreekwoord “twee kapiteins op één schip” van toepassing was [zie de paragraaf “De Lindeboom”].

Doortje en Truus

[Zie de paragraaf “De Lindeboom”].



Zussen Joke, Doortje, Truus, Jop en Truus in de het huis van Truus aan de Pannerdenseweg.

Bets

Ze was getrouwd met Driessen. Verdere personalia van hem is niet bekend. Ze hadden twee dochters. Ze hertrouwde op 8-5-1940 met Eduard Lukassen. Twee dagen later werd Eduard door de Duitse bezetter, doodgeschoten. Hij behoorde tot de groep van burgers die op 10 mei 1940 de helpende hand toe staken aan angstige mensen die het Pannerdenskanaal overstaken naar de Betuwe [bron “Boek de Burgeu.....Doornenburg/West Pannerden”, blz. 58].

Eduard voer met Herman Niels als matroos op de **Wendelina**. Na zijn overlijden is Herman met de **Wendelina** gaan varen [zie ook de beschrijving van de familie Niels].

Jan

Jan is op 11-jarige leeftijd verdronken.

Tun

Tun zou gevaren hebben op het schip **Tempo**. Zijn zoon Tonny zou in Rotterdam op een sleepboot hebben gevaren.

Tun was met Bets van Meegen getrouwd. Ze hadden twee kinderen: Mary en Tonny. Tijdens het ophangen van de was viel zijn vrouw in 1956 overboord en verdronk op de Oude IJssel te Doetinchem. Hierna heeft Tun tot zijn overlijden bij zijn dochter in Spijkenisse gewoond. Hij is begraven in Doornenburg [Tun staat op de familiefoto die is geplaatst bij de beschrijving van zijn broer Nol].

Wim

Wim is door een bedrijfsongeval om het leven gekomen. Zijn das is door de as van de in werkzaam zijnde zijschroef gegrepen en gewurgd. Na enkele dagen is hij overleden.

Job

Job voer rond WO II met de **Maria**. Dit was een motorklipper, groot 165 ton met een Deutz scheepsmotor. Job vervoerde alles waar maar wat mee te verdienen was. Hij voer samen met zijn vrouw Dora van Meegen. Ze hadden twee zonen: Willie (9-10-1943) en Joop (12-05-1945).



Huwelijk Jop en Dora.



Willie en Joop



De vader van Dora: Johannes Eberhard van Meegen

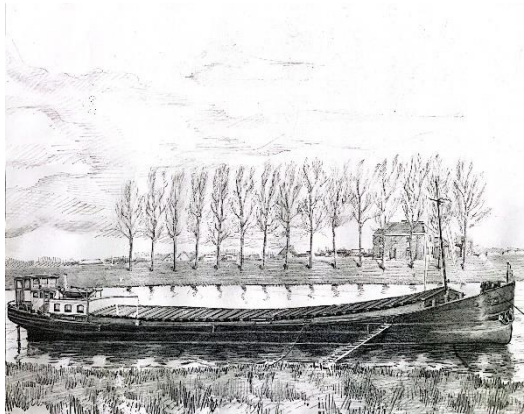
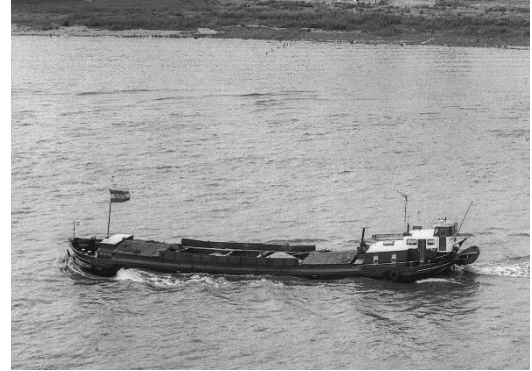


Het schip van Johannes Eberhard, op dit schip is zijn kleinzoon Joop geboren.



*De **Maria**. Deze werd, waarschijnlijk om z'n donker uiterlijk, ook wel de zwarte Marie genoemd.*

De **Maria** uitgebreid met een nieuwe stuurhut en uitgebreid met een T-hut (theehut).



De **Jowi** (afkorting voor Joop en Willie) werd als tweede schip aangeschaft [zie beschrijving onderstaand bij zijn zoon Willie]. Afgemeerd aan de Sterreschans.

De **Jowi** is getekend door Bonnie Willems uit Doornenburg.



Jop van Megen in de haven van Duisburg met naast zich Jo van Weel (collega schipper).

Willie

Willie is aan boord geboren. Hij en Joop hebben op het St. Nicolaas internaat de lagere school doorlopen. Willie zat in Zevenaar en later in Nijmegen. Tijdens Willies laatste schooljaar is het internaat naar Nijmegen verhuisd. Joop begon in Nijmegen. Willie is toen aan boord gestapt bij zijn ouders op de **Maria**. Zijn militaire diensttijd heeft varend doorgebracht bij de dienst Vaartuigen.

Hierna is Willie gaan varen op de **Maria** en kocht zijn vader de **Jowi**. Dit was een 332 ton groot kastje met een 205 pk Scania Vabis motor (ENI -nummer 2304202).



*Willie is in 1967 op de **Maria** getrouwd met Thea van de Berg uit Doornenburg.*

De **Maria** werd gesloopt in 1970 en Willie kocht de **Avanti**. In 1977 stapte Willie en Thea van de **Avanti** en gingen aan wal wonen. Willie werd schipper op de gierpont Doornenburg – Pannerden van de firma Cornelissen uit Doornenburg.

Willie en Thea hebben twee zonen, Ronnie en Marco. Ronnie heeft een korte periode gevaren. Marco heeft op de tankvaart gezeten bij o.a. Theo Rensen uit Rotterdam *[zie ook de beschrijving van de familie Rensen]*. En vaart nu al geruime tijd op een bunkerboot van de Firma Slurink in Lobith.

Joop

Zoon **Joop** nam in 1969 de **Jowi** van zijn vader over is in 1971 getrouwd met Nellie Niels *[zie ook de beschrijving van de familie Niels]*. Ze voeren met de **Jowi** internationaal. In tegenstelling tot de familieleden voeren ze voor meerdere opdrachtgevers en niet voor de NPRC.

In 1977 is de **Jowi** verkocht en verhuisden ze naar de Homoetstraat 56 in Doornenburg. In 1981 kochten Joop en Nellie het café De Lindeboom en het kreeg de naam “Het Anker”.

Joop ging toen een korte periode varen op de gierpont Doornenburg – Pannerden van de firma J. Cornelissen uit Doornenburg en vanaf 1989 op een boot van Van der Velde uit Enschede. Ze verrichtten peilwerkzaamheden op de rivieren en kanalen voor Rijkswaterstaat. In 1991 is Joop schipper geworden op het Lexkesveer Wageningen – Randwijk. Medio 2003 ging Joop met pensioen.

Zoals eerder beschreven in de paragraaf “Café De Lindeboom” zijn ze in 1989 gestopt met het café en zijn er in het huis appartementen gecreëerd. Medio 2017 hebben Joop en Nellie het huis verkocht en zijn gaan wonen in de Prins Bernardstraat 2c in Angeren.

Om toch in de “vaart” te blijven kochten ze na de verkoop van de **Jowi** een tot jacht omgebouwde tjalk van ongeveer 80 ton groot. Ze vernoemden de tjalk naar het voormalig schip van de vader van Nellie: **Wendelina**.



Nellie en Joop op hun eerste jacht.

*De **Wendelina**.*



*Een vrije expressie van de **Wendelina** van een onbekende schilder.*

Nol

Nol, geboren 28-08-1913.



*Op deze foto zit hij aan het roer van de sleepboot **Intritas** van de rederij Van Ommeren. Nol heeft ook bij Van Ommeren op een van de tankers gevaren.*

Nol heeft ook een periode op de motortanker **Retia** van Van Ommeren bij zijn zwager Martin Wegh gevaren.

Nol is in Duitsland met Liesbeth Scholze getrouwd. In de zeventiger jaren hebben ze een periode in Doornenburg gewoond en heeft Noll op het overzetveer Doornenburg – Pannerden v.v. van de firma J. Cornelissen gevaren. Hierna zijn ze weer naar Duitsland (Breissach am Rhein en later Tüttlingen) verhuisd en daar is Nol in 2007 overleden.

Liesbeth, een levenslustige vrouw, kon het verlies van Nol zichtbaar maar moeizaam verwerken. Ze overleed in 2009.

De as van beiden is uitgestrooid in de Bijland.

Joke

Joke was getrouwd met Martien Wegh [zie ook de beschrijving van de familie Wegh]. Ze heeft na hun varen zus Truus opgevolgd als uitbaatster van café De Lindeboom aan de Pannerdensedeweg in Doornenburg. Joke en Martien voeren samen bij rederij Van Ommeren. Toen Joke aan wal ging naar het café De Lindeboom bleef Martien bij Van Ommeren varen.

Familie foto's.



- 1 Rutje v. Megen (zoon The v. Megen)
- 2 Tun v. Megen
- 3 Nol v. Megen
- 4 Joke Wegh v. Megen
- 5 Lida de Boer (klein dochter The)
- 6 Theo v. Megen (zoon hent v. Megen)
- 7 Ria v. Dongen v. Megen (dochter Piet)
- 8 Ronny v. Megen (zoon Willy kleinzoons Job v. Megen)
- 9 Marco v. Megen (zoon Willy kleinzoons Job v. Megen)
- 10 Mery Schelle v. Megen (dochter Tun v. Megen)
- 11 Bend v. Megen (zoon Liesbeth)
- 12 Theo kraayenbrink, Driesen (dochter Bets v. Megen)
- 13 Agnes Mulder v. Megen (dochter hent v. Megen)
- 14 Joma v. Megen (dochter The v. Megen)
- 15 Willy v. Megen (zoon Job v. Megen)
- 16 Pietje v. Megen (zoon Piel)
- 17 Miep Verhoeven v. Megen (dochter hent v. Megen)
- 18 Wiet Hendriks Goris (dochter Cor v. Megen)
- 19 Els driesen (dochter Bets v. Megen)
- 20 Jooop v. Megen (zoon Job)
- 21 Jonny Wegh (zoon Joke v. Megen)
22. Liesbeth (vrouw Nol v. Megen)

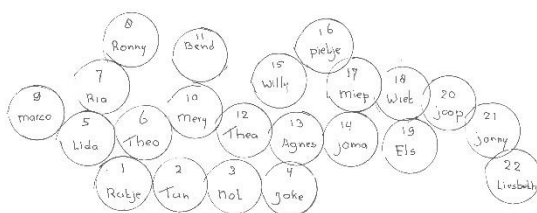
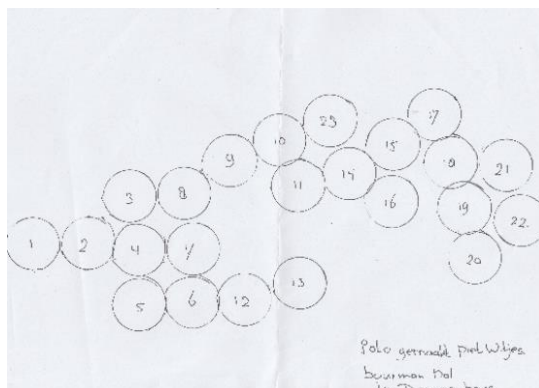


Foto gemaakt Piel Wijzen:
oud baarmen Nol.
Doornenburg

Ter gelegenheid van het uitstrooien van de as van Nol en Elisabeth Scholze in de Bijland in 2009 is onderstaande familie foto gemaakt.



- 1 klein zoon. Elisabeth.
- 2 Ria v. Dongen. v. Megen
- 3 Joop v. Megen
- 4 kennis: Nol en Elisabeth uit Aerd
- 5 dochter: Agnes, Mulder v. Megen. peet kind nol.
- 6 Nellie v. Megen, Niels
- 7 Agnes Mulder v. Megen. dochter henk
- 8 Marian v. Megen Rensen
- 9 Truis v. Megen v.d. Sant
- 10 Willy v. Megen. zoon Job
- 11 Thea v. Megen v.d. berg
- 12 Broer Elisabeth
- 13 vrouw van broer
- 14 Bernd zoon van Elisabeth
- 15 Ans Wijtes bevr. vrouw in Doornenborg. Nol Elisabeth.
- 16 Johe v. Megen Rensen
- 17 Dietje v. Megen
- 18 Almarzenier B. v. Welzenes
- 19 Alewies v. Megen
- 20 Monika dochter Elisabeth.
- 21 Joop v. Megen zoon Job.
- 22 Schoonzoon Elisabeth.
- 23 Lidewika dochter Elisabeth.

Vervoer

Veel schippers uit de Van Megen familie waren lid van de Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale (NPRC). Een van de grootste coöperatieve bevrachters actief op de Europese binnenvaart. Karakteristiek was de NPRC vlag die in de mast op hun schepen hing.



De **Animo** van Piet Langen, daarnaast de tweede **Johanna** (Piet van Megen) en daarnaast de **Thema** (Mina van Megen) aan de Sterreschans.
De NPRC vlaggen wapperen.

Ze voeren allerlei ladingen van bulk tot stukgoed in zowel Nederland, Duitsland en België. Zand en grind, wat door veel Gendtse en Doornenburgse schippers werd vervoerd, was voor de Van Megens geen gemeengoed. In de periode dat de kinderen op het schippersinternaat waren, voeren de Van Megens wel (o.a. via Gert de Beijer, de “Schipper” uit Gendt) regelmatig grind vanaf de baggermolens in Duitsland om wat dichterbij huis te zijn. Zo konden de kinderen vaker in het weekend aan boord komen.

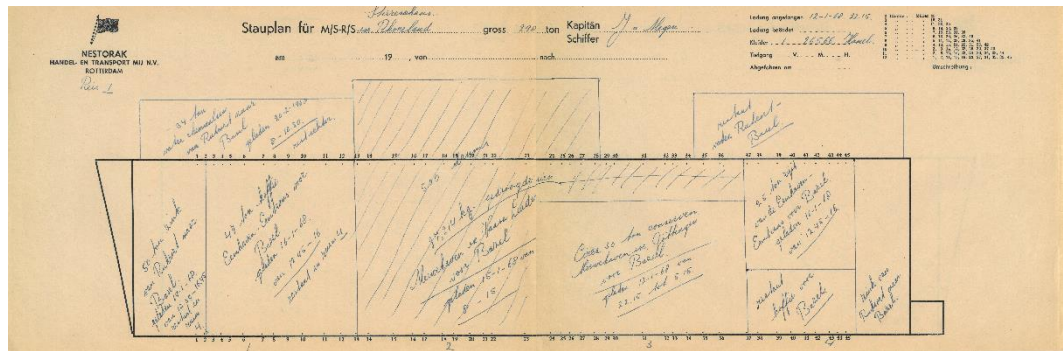
Ook werd van de Beurs gevaren. Joep van Megen voer voor de Franz Haniël & Cie. uit Duisburg – Ruhrort. Zijn eerste **Sterreschans** was de **Rhoneland** van de Haniël en die kocht hij met een financieringsregeling van de Haniël. Per vracht droeg Joep een percentage, ter afbetaling, af aan de Haniël (zie onderstaande factuur). Hoewel zijn moeder Mina de NPRC een warm hart toedroeg (waarschijnlijk vanuit de coöperatieve gedachte van de NPRC) koos ze met Aloys uiteindelijk ook voor de Haniël. Ze zag dat de vrachtprijs beter was.

Joep heeft 35 jaar en Aloys 40 jaar voor de Haniël gevaren.

Onderstaand een foto van een door opgesteld stuw-/laadplan van de Sterreschans in 1968. Deze moest worden opgesteld als er meerdere ladingen of stukgoed vervoerd moesten worden. Dit plan was gericht op een zodanige indeling van de lading in het ruim die paste bij het laad- en losschema en de stabiliteit van het schip.

Veelal moest op meerdere plaatsen in een haven of stad gelost worden of zelfs in meerdere steden. Toen het containervervoer kwam verdween deze manier van vervoeren van meerdere ladingen.

In dit plan is te lezen dat de lading in Bazel moest worden gelost. Deze werd wel op een plaats gelost. Maar kwam ook voor dat bij meerdere steden delen van de lading gelost moest worden.



FRANZ HANIEL & CIE. GmbH - 41 Duisburg-Ruhrort - Postfach 183

FRANZ HANIEL & CIE.
GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG
41 DUISBURG-RUHRORT, HAFENSTRASSE 12
Fernruf 81041 - Fernschreiber 0855-692 - Drahtwort HANIEL DUISBURG-RUHRORT
Postcheckkonto Essen 6616 - Landeszentralbank Duisburg-Ruhrort 329/77
Commerzbank AG, Duisburg - Deutsche Bank AG, Duisburg - Dresdner Bank AG, Duisburg

Herrn
J.P. van Megen
MS "Sterreschanz"
P. A. Exped. van Heymen
Lobith Tolkamer/NL

Reise 1

Nummer Datum
GUTSCHRIFT 488031 1650326 31.1.68

Wir schreiben Ihnen gut für		Menge	Einzelpreis DM	Betrag DM
Betr. MS "Sterreschanz" Reise vom 12.1. - 27.1.68				
03339090641000017	Kaffee Rotterdam - Basel Sfr. 17,72 ./ . 10%	30,250	14,59	441,35
03339090641000017	Zwiebelflocken Rotterdam - Basel Sfr. 30,77 ./ . 10%	27,214	25,34	689,60
03339090641000017	Kaffee Rotterdam - Basel Sfr. 17,72 ./ . 10%	17,750	14,59	258,97
03339090641000017	Konserven Rotterdam - Basel Sfr. 20,02 ./ . 10%	32,718	16,49	539,52
03339090641000017	Reis Rotterdam - Basel Sfr. 20,69 ./ . 10%	25,550	17,04	435,37
03339080642000017	Zink Ruhrort - Basel Sfr. 8,75 ./ . 10%	50,100	787,50m	(39,45) 394,54
03339094172000017	Chemikalien Ruhrort - Basel Sfr. 16,30 ./ . 10%	34,028	14,67	499,19
Kurs 91,50 20 % Tilgung - DM 651,71 werden Ihnen gesondert in Rechnung gestellt.				3258,54T

Erfüllungsort und Gerichtsstand Duisburg-Ruhrort

* Erläuterung der Mengeneinheiten (ME)
0 - l 3 - Stück 6 - qm
1 - kg 4 - m 8 - cbm
2 - g 5 - cm 9 - l

Erläuterung besonderer Symbole
\$ = Zwischensumme
T = Endsumme
c = Preis je 100 Einheiten
m = Preis je 1000 Einheiten

Deze factuur
correspondeert
met bovenstaand
stuwplan.

Tot de containervaart kwam werd bij lichte lading vaak met deklust gevaren. En daar gebeurde nog wel eens wat mee. Niet elk schip was daarvoor geschikt. Vaak was een schip te smal en dus rank en dat nam toe naarmate de lading hoger op het schip werd geladen. Zie hiervoor ook de paragraaf Willie van Piet van Megen.

Willie van Job van Megen vertelt: "Met de Maria heb ik ook een keer met de deklust problemen gekregen. Ik had in Rotterdam zakgoed geladen voor Düsseldorf. Tot Doornenburg ging het goed. De andere dag vervolgden we onze reis en het schip was ontzettend instabiel wat me dwong om de vluchthaven van Lobith binnen te lopen. Op de een of andere manier was er water in het schip gekomen en is een deel van de lading nat geworden. Met hulp hebben we zo'n 15 ton gelost waardoor de deklust zo goed als wegviel en we de reis konden voortzetten. Over de kosten hiervan hebben we gelukkig een afspraak kunnen maken met de bevrachter."

“Die appels vaart die appels eet.”

Er werd regelmatig veevoeder vervoerd en dat was een prima product, voor wat extra centen, voor ruilhandel met plaatselijke boeren. In dit verhaal komt Jan Nuij van de Peppelgraaf in Doornenburg tweemaal voor.

De eerste casus is die van Pietje van Megen. Pietje had in Rotterdam bij het van boord stappen zijn portemonnee met inhoud verloren. En daar baalde hij vreselijk van. Hij had veevoeder geladen. Pietje bedacht een plan om zijn verlies van de portemonnee te compenseren. Op weg met zijn lading richting Duitsland werd een tussenstop gemaakt bij de Peppelgraaf in Doornenburg. Hij verkocht aan Jan een ruime portie veevoeder voor zijn koeien.

Joep vertelde ook een verhaal betreffende Jan Nuij: *“Ik had met de Sterreschans palm expaller pitten vervoerd en gelost in Duitsland. Bij het schoonvegen van het ruim had voor Jan enkele zakken gevuld voor zijn koeien en bij de Peppelgraaf afgeleverd. Achteraf was Jan er minder blij mee want zijn koeien waren na het eten hiervan dagen extreem aan de schijt geweest.”*

Peter, zoon van Pietje, vertelde het volgende: *“Als tiener mocht hij van zijn vader ooit eens een baal koffie uit de lading verkopen. Dat was in september, net voor het weekend van de Doornenburgse kermis. We lagen toen in Arnhem. Met het de opbrengst kon ik naar de Doornenburgse kermis. De koper was, als ik me niet vergis, de bekende Arnhemse koffiebrander Peeze.*

Maar we hebben ook voertuigen geladen voor het Amerikaanse leger, Jeeps en zelfs tanks. Daar zaten complete uitrustingen bij, zoals NATO jassen. Die werden er natuurlijk uitgehaald. Half Doornenburg liep op een gegeven moment in die jassen (werden populair ook onder de jeugd eind jaren 70 begin jaren 80. Zelfs kastelein/veerbaas Jan Cornelissen van Rijnzicht had er een, die hij droeg als hij zelf als veerman op de pont stond.

In de jaren dat ik aan boord opgroeide was er namelijk nog geen sprake van containervaart. Er werd veel stukgoed vervoerd. Wij waren gek op Amerikaans legergoed uit Rotterdam en werd vervoerd naar Mannheim en Ludwigshafen. Bestemd voor de in West-Duitsland gelegeerde Amerikanen. Mijn broer Rik en ik waren vooral gek op de noodrantsoenen, en dan alleen vanwege de pakjes kauwgom die erin zaten. De rest gooiden we weg. Ook kwamen we kleine harde, witte balletjes tegen. Daar gooiden we mee en gingen ze overboord, niet erg want we hadden dozen vol. Dit bleken (wisten wij helemaal niet) golfballetjes te zijn. Voetballen zaten er ook in, die waren wel groot en zwaar (deed pijn aan je voeten). Achteraf (wisten wij veel) hoorden we dat het geen voetballen waren maar basketballen. Daar hadden we nog nooit van gehoord!”

En soms komt boontje om zijn loontje. Joep had met de Sterrenschans vaten sherry geladen voor Duitsland. Ook hier wilden ze wel van deze drank proeven en Joep tapte vakkundig een hoeveelheid van deze drank uit een vat. Er volgde geen reprimande zoals bij de wijn maar het was niet te zuipen en Joep hield er een kater van over. Blijkbaar was deze sherry onversneden of nog niet voldoende gerijpt.

Openhartig, met een glimlach en een knipoog is hierover door voornoemde personen gesproken. Volgens Joep geldt hier een algemeen gezegde uit de scheepvaart: “Die appels vaart die appels eet”. Al gaat dit naar mijn mening moeilijk op voor de Gendtse- en Doornenburgse zand- en grindschippers. Die hadden weer andere praktijken om zo af en toe wat bij te verdienen.

Bovendien is alles zo lang geleden dat, in juridische zin, sprake zal zijn van verjaring.

De schepen van de familie vervoerden best vaak kolen. Tijdens de oorlog werden ook kolen verhandeld. Dit ging zowel tussen de schippers onderling als wel naar de mensen aan wal. En zeker naar wal was dit niet zonder gevaar. Veel handel vond plaats vanaf de Holenoever, het veerhuis van Banning aan de Waal. Volgens Joep hebben zijn vader met de **Thema**, zijn broers Job met de **Maria** en Gerrit (Kromhoutje) met de **Majoca** hier ook een rol in gespeeld. Gerrit zou zelfs een keer tegen de lamp zijn gelopen en opgepakt door de Duitse bezetter.

Gezelligheid.

Gezelligheid aan boord was er als familieleden of kennissen met hun schepen in de buurt lagen, Dan was het 's ochtends koffiedrinken, 's middags theedrinken en 's avonds “buurten”, koffie en daarna een biertje, borreltje of moezel (Zeller Schwarze Katz). Ja dan was het goed om wat op voorraad te hebben. Maar “lenen” uit de lading was natuurlijk geen dagelijkse gang van zaken. Alcoholische drank en koffie en thee waren artikelen die in het accijnsvrije “voedingsmiddelen” pakket zaten wat gekocht kon worden bij het passeren van de Nederlandse – Duitse grens. Meestal was dat meer dan voorradig.



Van links naar rechts op de foto:
Concordia (Ben Rensen), **Thema** en de
tweede **Johanna**.

Van links naar rechts op de foto: de **Marianca** van Gerard Derksen, de **Thema** en de **Majoca**. Rechts vooraan de **Jansje** van Herman Lentjes.

Joep trouwt met Marian vanaf de **Thema** van zijn moeder.



Ook werd de horeca goed bezocht in Doornenburg. Na WO II werd door de familie café De Lindeboom van opa Van Megen goed bezocht. Later kwam daar het café Rijnzicht aan de Sterreschans van veerbaas Jan Cornelissen bij en zeker niet te vergeten het café De Peppelgraaf van Jan Nuij aan de Rijndijk. Het waren verzamelplaatsen voor als de familie met hun schepen in Doornenburg lagen afgemeerd.

De Sterreschans was de aanlegplaats voor de schippers met hun gezin. Er was ruimte om af te meren en je lag wat meer in de bewoonde wereld t.o.v. de vluchthaven Roswaard en de Peppelgraaf van Jan Nuij. De reden om de Peppelgraaf op te zoeken was meestal een scheepsreparatie (boven de waterlijn) bij Frits van Groningen tot 1960 en daarna bij Jo Peters.

De café's Rijnzicht en de Peppelgraaf waren ook verschillend. Bij Jan Cornelissen van Rijnzicht was het meer eigen en meer een sfeer van een stamkroeg. Jan en Wiet Cornelissen hadden een relatie met de schippers. En dat betroffen niet alleen de Van Megens.

De Peppelgraaf was meer een café waar je even wat ging drinken. Hanje, Jan Nuij's echtgenoot, was meestal de uitbaatster. Met haar karakter (een beetje 'stuurs' zouden ze in Gendt zeggen) werd door haar geschonken, wat de sfeer niet ten goede kwam. Ze liet de lege bierflessen op tafel staan zodat het daarna gemakkelijk was af te rekenen. Dat kon niet misgaan. Zo sloot ze ook een "gezellig" bezoek af.

Joep vertelt: *"Veel Doornenburgse- en Gendtse schippers lagen tijdens de strenge winter van 1963 in de Waalhaven van Nijmegen. Dat was bedrijfseconomisch natuurlijk een vervelende periode, er werd niks verdiend. Maar het was wel gezellig. Een groot deel van onze familie lag ook in de Waalhaven. In het ruim van de (Zwarte) Marie werd gefeest en gedanst. Overigens heeft Bakenmeester Gerard van Angelen uit Lobith mij het dansen geleerd."*



In de haven van Nijmegen tijdens de strenge winter van 1963. De Waal en de Rijn waren dichtgevroren. Vanaf de foto van links naar rechts: de Jansje van Herman Lentjes, de Thema, de Majoca en de St. Antonius van Piet en Joke.



Brigitte en Steef van Willie (Majoca) in de bevroren Nijmeegse Waalhaven.



Het ruim van de Marie.

Peter, Pietjes en Joke's zoon vertelt: "Als we 's zondags ergens in een haven lagen, gingen we vaak naar de kerk. Met name in Rotterdam, Amsterdam en Antwerpen. Daar hadden we vaste stamkroegen. Na de kerk werd het meestal heel laat voordat we weer naar boord gingen!"



In de tachtiger en negentiger jaren ontstond een zomerkamp in de wei aan de Sterreschans. Dit was een jaarlijkse gebeurtenis die wel zo'n 15 jaar heeft geduurd. De initiatiefnemers waren Pietje van Megen en Richard Rensen van de **Ansa**. Van de pachter van de wei kregen ze toestemming om een tent neer te zetten. Dit groeide uit naar meerdere en grotere tenten en die stonden enkele weken. Niet alleen

schippers van de familie Van Megen waren deelnemer, maar ook schippers die vaak aanmeerden bij de Sterreschans. Zoals bijvoorbeeld Richard Rensen van de **Ansa**.



Rik van Piet van Megen.

Overdag werd vaak met bootjes naar het baggergat van Moorlag (Candia heet dit officieel) gevaren. Dit ligt tegenover steenfabriek Scherpekamp in Angeren voor strandrecreatie, surfen, met de speedboot varen en waterskiën. 's Avonds was het barbecueën aan de Sterreschans.

De lege bier- en frisdrankkratten werden gestapeld als muur. Als de vakantie voorbij was en de tenten werden opgeruimd, dan haalde Wouters van de Spar uit Doornenburg de kratten op en met het verkregen statiegeld werd afsluitend gegeten bij het café-restaurant Rijnzicht van Jan Cornelissen.

Joep van Megen en Marian vierden hun zomervakantie in het Duitse Breisach aan de Rijn [zie hiervoor de paragraaf Joep van Megen].

Onderwijs

Het lager onderwijs voor schipperskinderen was een mix van plaatsing op een internaat, ze gingen in de kost bij particulieren (meestal was dat bij familie) of de vrouw ging aan wal wonen.

Dit zie je ook terug in de bovenstaande beschrijvingen.

De familie Van Megen koos vanuit de Rooms-Katholieke geloofsovertuiging, maar waarschijnlijk ook op praktische gronden, voor plaatsing van de kinderen op het St. Nicolaasinternaat. Deze werd geleid door paters van een orde uit Maastricht. Medio 1954 werd het St. Nicolaasinternaat verplaatst van Zevenaar naar Nijmegen.



*St. Nicolaasinternaat Nijmegen.
Foto links: middenin Brigitte van*

Voor de meisjes was in die tijd het schippersinternaat Stella Maris in Arnhem. Bij deelname aan het voortgezet kwam zelfs de variant kopen van een huis voor de kinderen voor. Zie de paragrafen Joep van Megen en Ria van Megen.



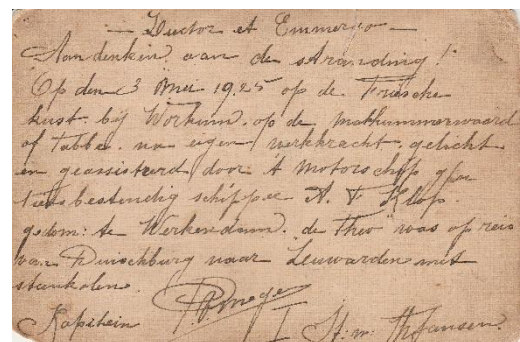
*Stella Maris te Arnhem, op beide foto's staat
Brigitte van Willie en Truus. Op de foto rechts
staat Brigitte in het midden.*

Het onderwijs voor schipperskinderen vormde een probleem.

De kennis die ze nodig hadden als schipper werd vroeger van oudsher in de praktijk van het varen verkregen. Toen de leerplicht plicht voor schipperskinderen werd ingevoerd moesten de kinderen aan wal voor onderwijs. In Rooms-Katholieke en Protestantse internaten werd onderwijs gegeven aan inwonende schipperskinderen. Omdat het gescheiden van hun kinderen leven vaak zwaar viel voor schippersgezinnen, waren er ook schippersgezinnen waarvan de vrouw aan wal ging wonen of die opvang regelden voor hun kinderen bij familie.

Creatief.

Er zijn ook wat voorbeelden dat in de familie Van Megen enige creativiteit aanwezig was.



In 1925 schilderde Piet den dokter deze prentbriefkaart. Zoals de tekst op de achterzijde weergeeft is de prentbriefkaart uit dankbaarheid verzonden.

Zijn oudste broer Hent was beursmeester voor de Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale (NPRC).

in Ruhrort aan de Rijn [zie ook de beschrijving in de paragraaf Hent van Megen]. In een schipperscafé had Hent een schilderij hangen met de tekst: “aan de reis, dan niet getobd, eerst maken wij de zeilfooi op”. Een zeilfooi zou een rondje betekenen.

WOII

Bij de paragraaf Hent van Megen (bladzijde 5) heb ik het hachelijke avontuur van hem en zijn zoon Theo met de **Actief** beschreven.

In het boek “Tussen twee bruggen”, Gendt in de Tweede Wereldoorlog, (zie de bronvermelding) is eveneens een hachelijk avontuur beschreven wat o.a. Hent, Job en Jan van Megen met een aantal andere schippers uit Doornenburg en Gendt in september 1944 hebben beleefd.

De beschrijving hiervan op de bladzijden 54 en 55 uit voornoemd boek zijn als bijlage opgenomen.

Tot slot

Van de familie Van Megen zijn anno 2023 vanuit de oorsprong Doornenburg en Gendt nog drie mannen beroepsmatig werkzaam op de binnenvaart. Rik en zijn zoon Joeri van Pietje en Joke en Marco van Willie en Thea.

Als er mensen zijn die menen mijn bevindingen te kunnen aanvullen met tekst of foto's of deze betwisten dan hoor ik dat graag. Waar nodig kan ik daarmee aanpassingen plegen.

En als er mensen zijn die informatie uit deze beschrijving willen gebruiken kan dit niet zonder mijn toestemming dan wel met een correcte bronverwijzing.

Harrie de Beijer

09-10-2024

Bronnen voor dit verhaal zijn:

- Interviews met verschillende leden van de familie Van Megen;
- Verkregen informatie via de mail contacten;
- Het archief van de Schippersvereniging Sterreschans Doornenburg;
- Boek "De Burgeu, een verdwenen landschap aan het Pannerdensch Kanaal in Doornenburg/West-Pannerden", 2017. Historische Kring Doornenburg;
- Boek "Tussen twee bruggen", Gendt in de Tweede Wereldoorlog, W.H.J. Otemann, 2005