

vereniging de binnenvaart



STOOMGOEDERENBOTEN OP DE RIJN

STOOMGOEDERENBOTEN OP DE RIJN

door: J.H. de Jong

Mede omdat mijn vader 6 jaar op de "Wijkboten" heeft gevaren werd mij gevraagd het bovenstaande onderwerp in te leiden. Als herinnering aan mijn vader bewaar ik nog een foto uit 1923 waarop hij staande als stuurman op het achterdek van de POELWIJK poseert. Ook bezit ik nog het getuigschrift dat hij bij zijn vertrek in 1925 ontving. Het vertrek vond plaats omdat mijn vader toen voor zichzelf ging varen op de ANNA op welk schip ik in 1927 ben geboren.

Over de POELWIJK het volgende:

Ze is gebouwd in 1911 op de werf Boele & Pot te Bolnes en was 783 ton groot. Er stonden 2 machines van 185 ipk in. Zoals bij de meeste "Wijkboten" waren ze van het merk Löhns & Co (expansie danwel compound machines). De POELWIJK is in 1944 tijdens een luchtaanval in de Nordhafen te Duisburg-Ruhrort verloren gegaan en later gesloopt. Dit lot heeft 5 andere "Wijkboten" eveneens getroffen.

De "Wijkboten" behoorden vanaf 1903 toe aan de Nederlandse Rijnvaart Maatschappij (NRM), een dochtermaatschap van de KNSM, die al vanaf 1856 bestond. Dit duurde tot 1981 toen men fuseerde met de Kon. Nedlloyd groep, waarin de firma volledig opging. Hiermee verdween een gerenomeerd scheepvaartbedrijf dat velen zich nog zullen herinneren aan de 2 witte banden om de pijp. De NRM heeft heeft ca. 30 stoomgoederenboten in de vaart gehad. Ook bezat men sleepschepen onder naam "Wijkdienst". De meeste boten waren rond de 800 ton groot en daarnaast had men er een aantal van 500 ton. Door deze schroefboten werd veelal stukgoed vervoerd, met veel deklust, van Amsterdam naar de havens aan de Rijn, soms met een Wijkdienst-sleepschip in aanhang.

Er was destijds nog een flink aantal bemanningsleden aan boord t.w. kapitein, stuurman, 2 matrozen en een "Schmelzer", die als jongste voor het eten etc. moest zorgen. Tevens waren er 1 of 2 stokers aan boord. Mijn vader bemoeide zich als stuurman o.a. met het stuwplan, dit i.v.m. de vele havens die werden aangedaan, daarnaast ook met de navigatie en het onderhoud. Het laatste was belangrijk want de schepen moesten er altijd piekfijn uitzien. De boten hadden eigen "hijswerk".



Stuurman De Jong aan boord van de POELWIJK

Foto: archief J.H. de Jong

Behalve het bedienen daarvan moest de bemanning dikwijls ook helpen bij het lossen van de lading. Dit handwerk was toen nog zwaar, vooral als er zakken ruwe suiker door hun ligging in de buurt van de ketels hard waren geworden. Ze waren dan moeilijk los te krijgen waardoor het langer duurde om de hijs vol te krijgen. Het viel dan ook niet mee de losploeg aan de wal "voor" te blijven, wat nodig was om zo nu en dan een "blaasje" te hebben.

De accommodatie aan boord was eenvoudig en, behalve voor de kapitein, niet ruim bemeten. De bewassing gebeurde met buitenboordwater en op de "Bovenrijn" kon de watertank nog met Rijnwater volgeschiept worden omdat dat toen nog heel helder was. Er werd veel geboend aan boord o.a. soppen met groene zeep en zo mogelijk 's morgens dauwspoelen. De ankerlier liep, evenals de winches voor masten en gieken, op stoom, maar de besturing gebeurde nog lang op handkracht via een groot liggend rad en in de open lucht. Vooral het "rondgaan" met de boot, waarachter een lange "lap" roer was bevestigd, vereiste veel stuurmanskunst.

In vroeger jaren werd de Amsterdamse rederij wel spottend de "Roggebrood-rederij" genoemd. Dit omdat de lonen zo laag geweest zouden zijn dat men er alleen maar het goedkope roggebrood mee kon kopen. Overigens heb ik mijn vader daarover niet horen klagen. Wel was het zo dat er na de eerste wereldoorlog in Duitsland een zeer sterke inflatie was t.g.v. hoge herstelbetalingen. Soms moest mijn vader een emmer meenemen om aan de wal geld te halen. Dit was dan soms de volgende dagen al weer niets of niet veel meer waard. Zo kostte een brood bijvoorbeeld wel 100.000 mark.

Omdat er voor de mensen aan de wal in Duitsland toen weinig te koop was en de boot levensmiddelen en andere artikelen vervoerde, moest er i.v.m. mogelijke diefstal aan boord ook wacht worden gelopen. Confrontaties met dieven waren daarbij niet uitgesloten en mijn vader zou zelfs met een geladen pistool wel achter de bolders hebben gelegen, danwel hen anders achter de vodden gezeten hebben. De stoomboten zijn tot ver na de tweede wereldoorlog nog een vertrouwd beeld op de Rijn gebleven. Ook zijn er diverse omgebouwd tot motorschip, danwel vond vanaf 1949 nieuwbouw plaats. Van de laatste serie, de R-wijk motorschepen, die omstreeks 1974 zijn verkocht, waren er nog minstens 4 onder particuliere vlag. Daarnaast wordt de herinnering aan de firma levend gehouden door een nagemaakt model (volgens tekening) van de RANDWIJK bij één van onze leden. Verder is de scheepsboeg van de KROMWIJK nog te zien in Amsterdam op de hoek van de Sixhaven.



*Speelkaart uit binnenvaartkwartet-spel, uitgegeven in de zestiger jaren
Archief Jos Hubens*

Uiteraard waren er behalve de NRM nog andere firma's actief met hun stoomgoederenboten op de Rijn. Hierbij een kort resumé.

Naast de VOLA en de Holland-Rijn lijn uit Rotterdam had aldaar ook de firma Koenigsfeld (een dochter-mij van de Holland Amerika Lijn) haar domicilie. De 13 boten van de laatste firma hadden allen een naam die op A eindigde. Van deze schepen zijn er eveneens later omgebouwd tot motorvrachtschip o.a. de FRANKONIA. Omdat destijds het scheepsarchief is afgebrand zijn er van deze firma weinig gegevens te achterhalen. Vanzelfsprekend voeren er op de Rijn een fors aantal duitse "Güterdampfer". Te noemen zijn uit Mannheim van de firma Fendel de boten met hollandse provincienamen en eveneens uit Mannheim de boten genaamd INDUSTRIE 1 t/m 10 en de BADENIA-boten. Verder voeren er uit Keulen voor de Kölner Reederei 7 boten en uit Duisburg van de firma Milchsack 3 boten. De boten uit Karlsruhe hadden de meeste laadruimte. Zo was de KARLSRUHE VIII destijds met 1310 ton de grootste stoomgoederenboot die er voer. Ook België was goed vertegenwoordigd met 12 goederenboten van de firma Rijn-Schelde uit Antwerpen.

Bekend is dat er bv. in 1935 op de Rijn nog 210 stoomgoederenboten voeren. Dit destijds zo vertrouwde beeld is volledig geschiedenis geworden. Hetzelfde geldt voor de nederlandse wateren, waar op nationaal nivo in 1935 ook nog vele stoomgoederenboten voeren o.a. voor de beurtvaart, maar daarop zal in dit bestek niet verder worden ingegaan.



TROOSTWIJK 2003203

Foto: E. Schuppert/archief Teun de Wit

Nieuwe Rijnvaart Maatschappij NV, Amsterdam, 1913 Boele & Pot, Bolnes, 776 ton 67,34 x 8,46 x 2,62 m, 2 x 190 ipk Prins, Arnhem (150 m² VO), 1949 omgebouwd tot motorschip (2 x 300 pk Deutz) 1978 in Grave gesloopt.



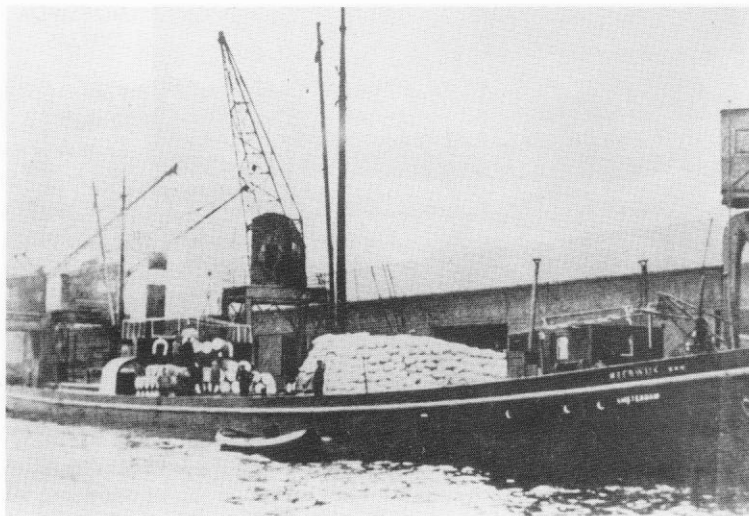
De Nieuwe Rijnvaart Maatschappij (NRM) NV had in 1935 31 stoomgoederenboten en 23 sleepschepen in de vaart. In het begin van de vijftiger jaren werd het grootste deel van de vloot gemotoriseerd.



OOSTERWIJK

Foto: E. Schuppert/archief Teun de Wit

(ex H. Ristelhuebers VI, ex Erlenwein II, ex Stollwerk II), Nieuwe Rijnvaart Maatschappij NV, Amsterdam, 1902 Cockeril, Hoboken, 587 ton 60,60 x 7,88 x 2,78 m, 420 ipk Longking & Cehanté, Brussel (174 m² VO)



MEERWIJK
Foto:
E. Schuppert/
archief
Teun de Wit

Nieuwe Rijnvaart
Maatschappij
NV, Amsterdam

1914 Slikkerveer,
776 ton
67,23 x 8,42 m
2 x 190 ipk Löh-
nis & Co (140 m²
VO) 1950 uit de
vaart genomen

In 1935 bereikte de internationale Rijn-stoomvloot getalsmatig haar hoogtepunt. 1863 stoomschepen bevoeren de Rijn en haar zijrivieren. In 1928 werd de laatste goederenstoomboot, de DUIT-SCHLAND (851 ton/ 400 ipk) van de Holland Rijn-Lijn, te Bolnes gebouwd. Een jaar later liep te Rosslau de laatste nieuwgebouwde raderstoomsleepboot TOULON (1000 ipk) van de Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin uit Strasbourg, van stapel en werd in Mainz-Kastel de laatste hand gelegd aan de MAINZ (900 ipk), de laatste stoompassagiersboot van de Köln-Düsseldorfer. Er werden nog wel enkele schroefstoomsleepboten gebouwd, daarna kwam de opmars van de motor, die niet meer te stuiten was.



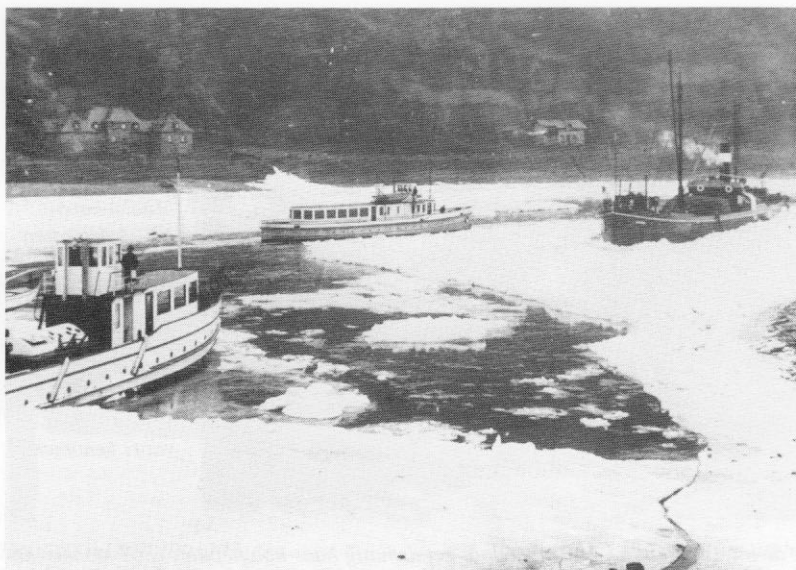
HAANSWIJK 2003303

Foto: E. Schuppert/archief Teun de Wit

Nieuwe Rijnvaart Maatschappij NV, Amsterdam

1914 Boele & Pot, Bolnes, 783 ton 67,30 x 8,45 x 2,65 m

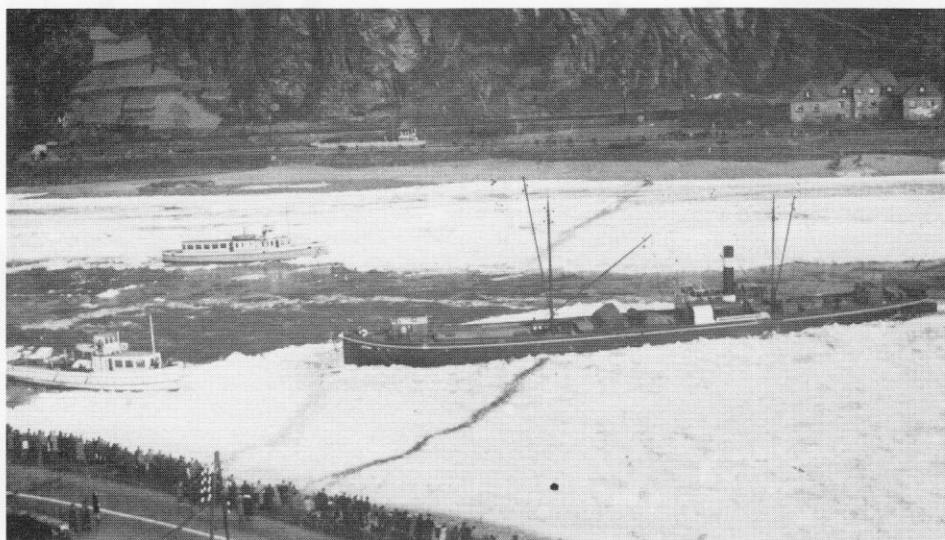
2 x 190 ipk Boele & Pot (154 m² VO) 1949 omgebouwd tot mvs (2 x 300 pk Deutz)



DOESWIJK
2003266

Foto:
archief
Teun de Wit

In de winter van 1933 was de DOESWIJK met een belangrijke lading medicijnen in de afvaart. Ondanks de grote risico's van drijfijs wilde men doorvaren om de zeebootaansluiting niet te missen. Ter hoogte van de Kammereck voer de DOESWIJK zich echter vast in een ijsdam. Tegenwoordig komt dergelijke ijsgang in de Rijn niet meer voor. Kerncentrales (die het water opwarmen) en watervervuiling door o.a. chemicaliën zijn hier debet aan. In de tijd van de stoomvaart zorgden ijsschotsen, die zich verzamelden in de engten aan de Kammereck, Betteck en de Loreley, voor gevaarlijke barrières voor de scheepvaart. De slepen zochten destijds tijdig een vluchthaven op, maar de stoomgoederenboten probeerden het nog wat langer vol te houden en dat liep wel eens verkeerd af.

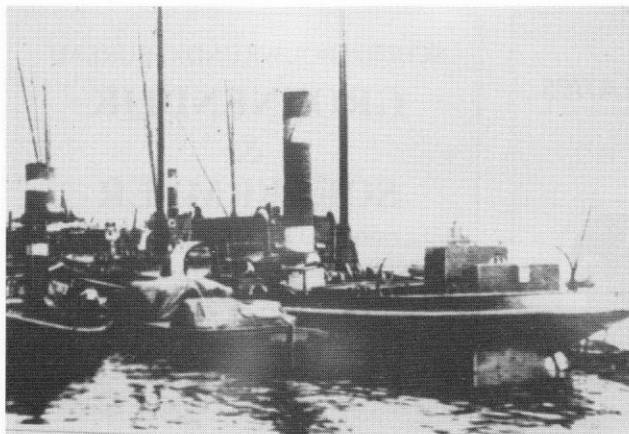


DOESWIJK 203266

Foto: archief Teun de Wit

Nieuwe Rijnvaart Maatschappij NV, Amsterdam, 1913 Boele & Pot, Bolnes, 787 ton 67,32 x 8,44 x 2,62 m, 2 x 200 ipk Prins (150 m2 VO),

1952 omgebouwd tot mvs (2 x 150 pk Bolnes/2 x 300 pk Bolnes '55)



WAALWIJK 2003310

Foto:
archief Leo Schuitemaker

Nieuwe Rijnvaart Maatschap-
pij NV, Amsterdam

1904 J & K Smit, Kinderdijk,
791 ton 67,45 x 8,43 x 2,65 m,
2 x 175 ipk Mach. fabriek Kin-
derdijk (140 m² VO).

In augustus 1903 werd onder bouwnummer 487 de stoomgoederenboot WAALWIJK op stapel gezet. De proefvaart volgde in januari 1904. De bouwprijs bedroeg f 73.398,00. In 1938 werd zij bij de werf Bodewes te Millingen omgebouwd tot motorvrachtschip. De tonnage bedroeg toen 823. In 1963 werd zij verkocht aan "Yacht Hollidays Ltd" te Londen, waarna een ombouw tot motorpassagiers-schip volgde. Ze kwam als LADY ANNE in de Rijnpassagiersvaart en was hiermee het grootste schip van de rederij. In 1972 volgde de verkoop aan het "Scheepvaartbedrijf Avanti" te Zwijndrecht. Het schip werd herdoopt in AVANTI. In de loop der jaren zijn de destijds geplaatste 2 x 320 pk Kelvin motoren vervangen door 2 x 720 pk Deutz en kreeg het schip in 1978 een nieuw voorschip. Thans is zij nog onder dezelfde naam in de vaart bij Scheepvaartbedrijf Futura. De voormalige stoomgoederenboot heeft in haar 90-jarige loopbaan al aan vele mensen het plezier van een Rijnreis geboden en is nog niet van plan om met pensioen te gaan.



De WAALWIJK als motorschip te Mannheim in juli 1953

Foto: archief Gunter Dexheimer/neg. Wilk

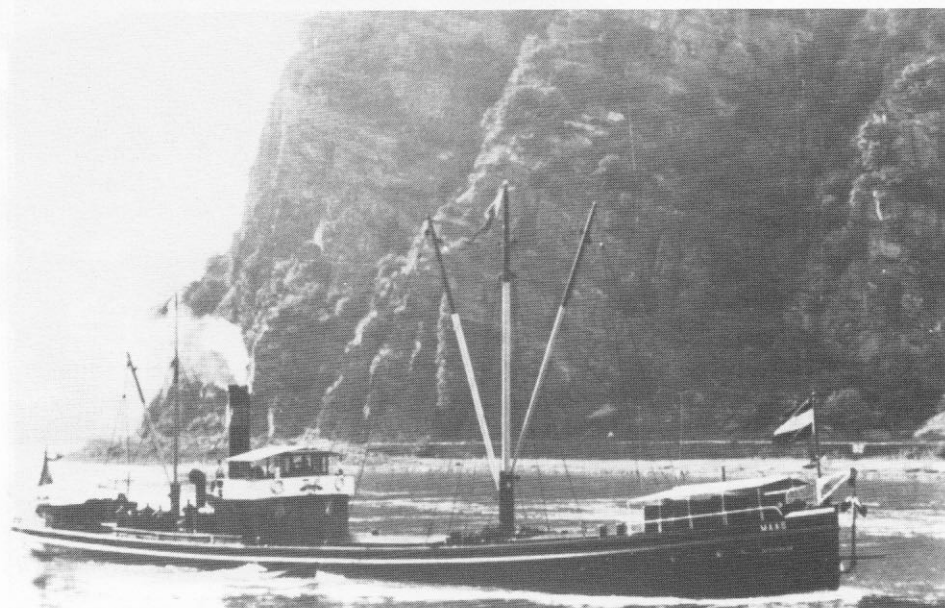


INGRID in 1933 opvarend aan de Loreley



Foto: archief Willem Keizer
De NV "Vola" Transport Maatschappij, Rotterdam had in 1935 nog 3 goedereNSTOOMBOTEN in de vaart. De "Vola", een samenwerking tussen de firma's Vossen en de Lange, was later een onderdeel van de rederij Plouvier. Over de "Vola" en haar schepen is weinig bekend.

Wie kan de redactie helpen aan gegevens?



MAAS
NV "Vola" Transport Maatschappij, Rotterdam

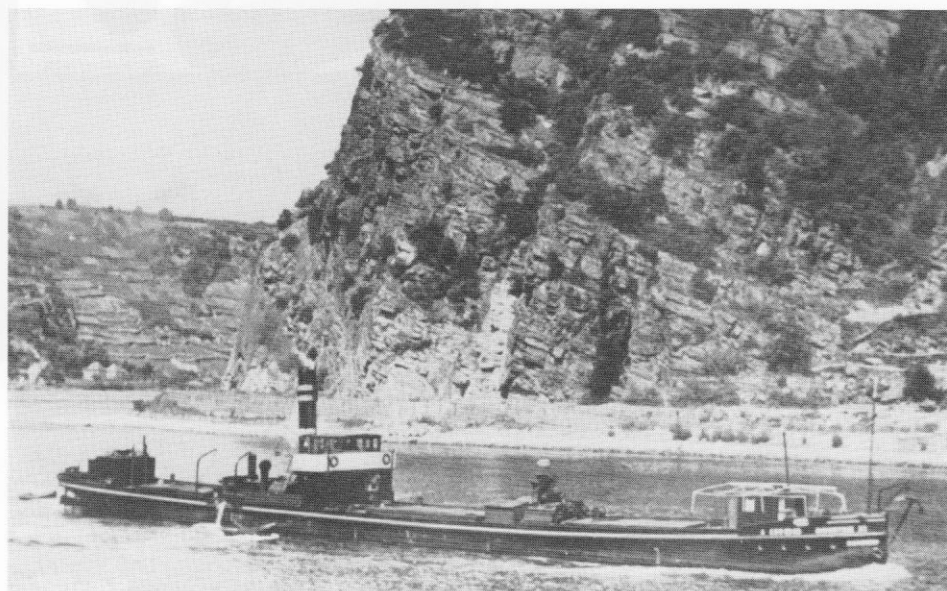
Foto: archief Willem Keizer



Onbekende stoomgoederenboot te Kaub

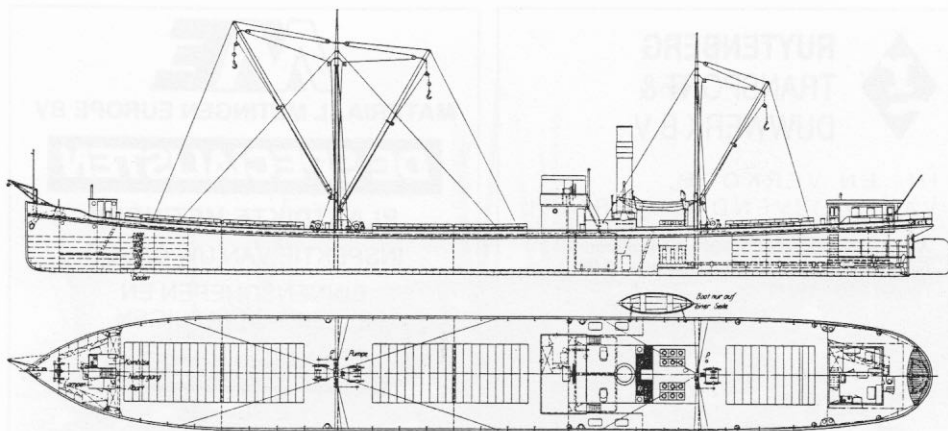
Foto: E. Schuppert/archief Leo Schuitemaker

Gegevens over deze waarschijnlijk "Duitse" stoomgoederenboten zijn welkom bij de redactie.



Onbekende stoomgoederenboot aan de Loreley

Foto: E. Schuppert/archief Teun de Wit



Algemeen plantekening van een stoomgoederenboot uit archief Jos Hubens
 lxb: 65,06 x 8,30 m / 754 ton / 2 expansiemachines totaal 440 ipk, Geladen met 570 ton en een diepgang van 2,20 m behaalde het schip in de opvaart een snelheid van 9 km/u bij 4 km tegenstroom.

RS

De NV "Rijn-Schelde", Antwerpen (opgericht in 1920) had in 1935 12 stoomgoederenboten in de vaart. Allen voeren onder de naam RIJN-SCHELDE, gevolgd door een nummer.



RIJN-SCHELDE 3 (ex Rhenus 33, ex William Egan 33)

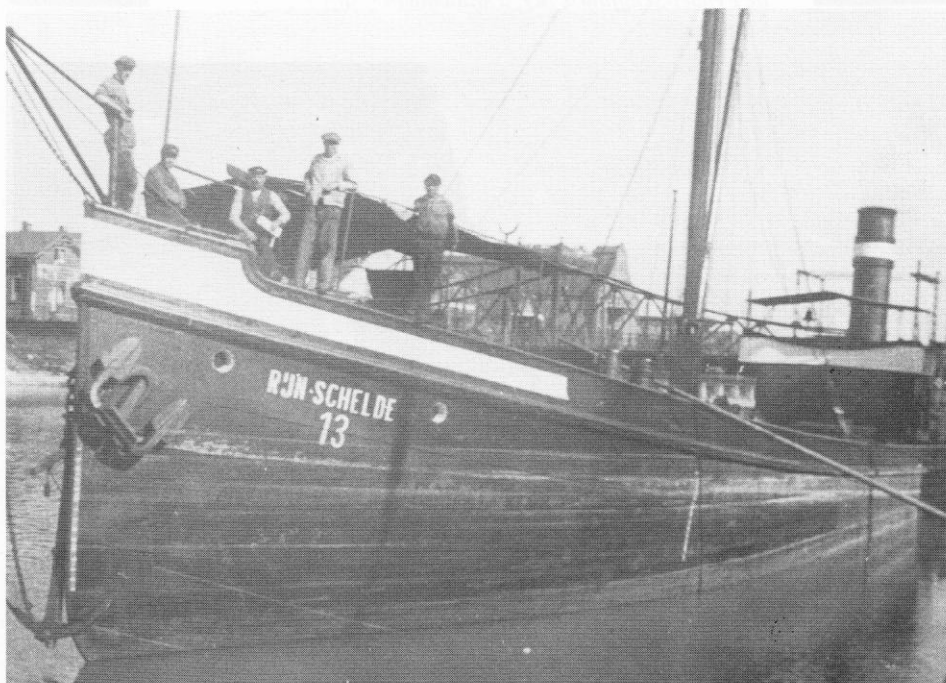
NV "Rijn-Schelde", Antwerpen, 1905 Hendrik Ido Ambacht, 515 ton 59,00 x 7,34 x 2,45 m, 270 ipk (62 m² VO)

Foto: archief Teun de Wit



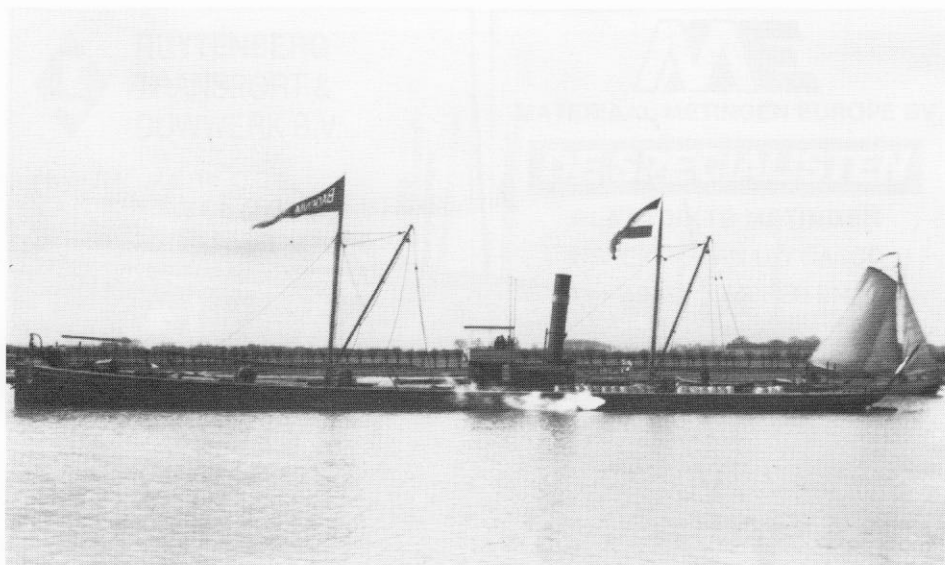
RIJN-SCHELDE 5 (ex Rhenus 37, ex Willian Egan 37)
 NV "Rijn-Schelde", Antwerpen, 1911, 512 ton 300 ipk

Foto: archief Teun de Wit



RIJN-SCHELDE 13
 NV "Rijn-Schelde", Antwerpen

Foto: archief Teun de Wit

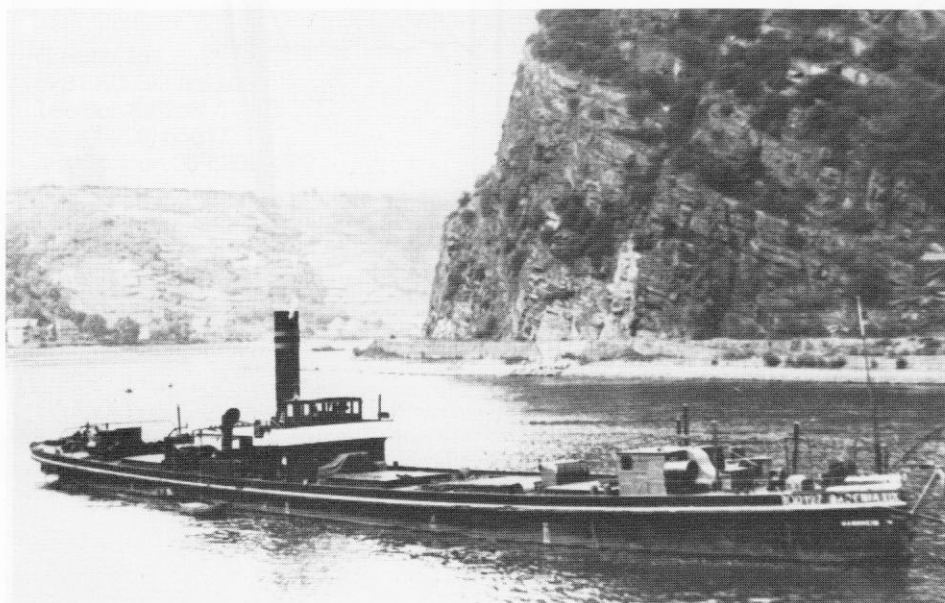


BADENIA III (later de BADENIA XV)

Foto: archief Leo Schuitemaker

Mannheimer Lagerhaus Gesellschaft, Mannheim

1889 werf Smit, Kinderdijk, 470 ton 58,30 x 7,60 x 2,15 m, 2 x 175 ipk (119 m² VO). De Mannheimer Lagerhaus Gesellschaft had in 1935 9 INDUSTRIE en 9 BADENIA stoomgoederenboten in de vaart. Daarnaast voeren er nog 81 MANNHEIM-sleepschepen bij deze rederij. Later is deze rederij opgegaan in de Fendel-Schiffahrts AG. te Mannheim.

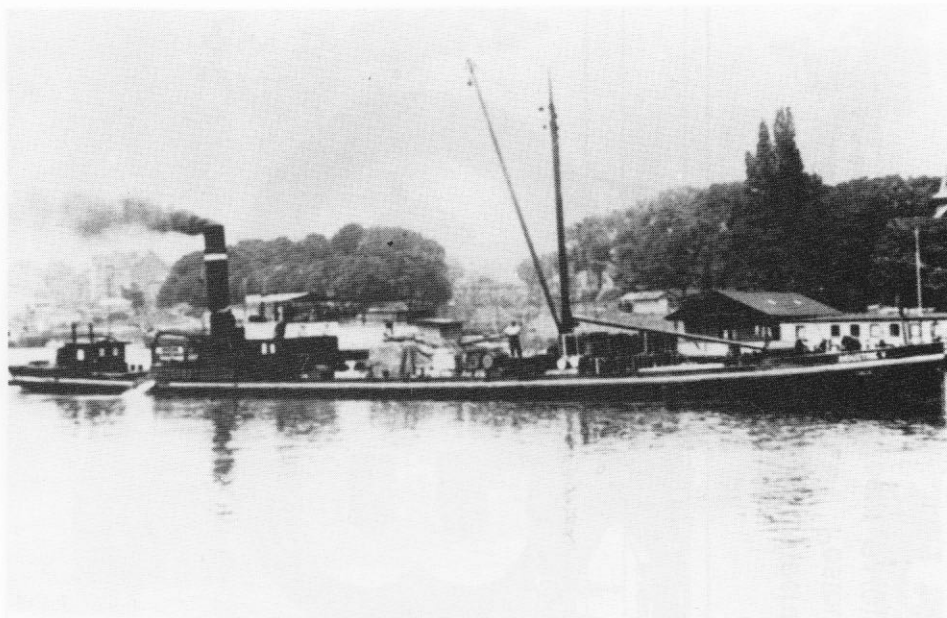


BADENIA XIV (ex BADENIA II)

Foto: E. Schuppert/archief Teun de Wit

Mannheimer Lagerhaus Gesellschaft, Mannheim

1889 werf Smit, Kinderdijk, 481 ton 58,20 x 7,54 x 2,20 m, 2 x 175 ipk (119 m² VO)

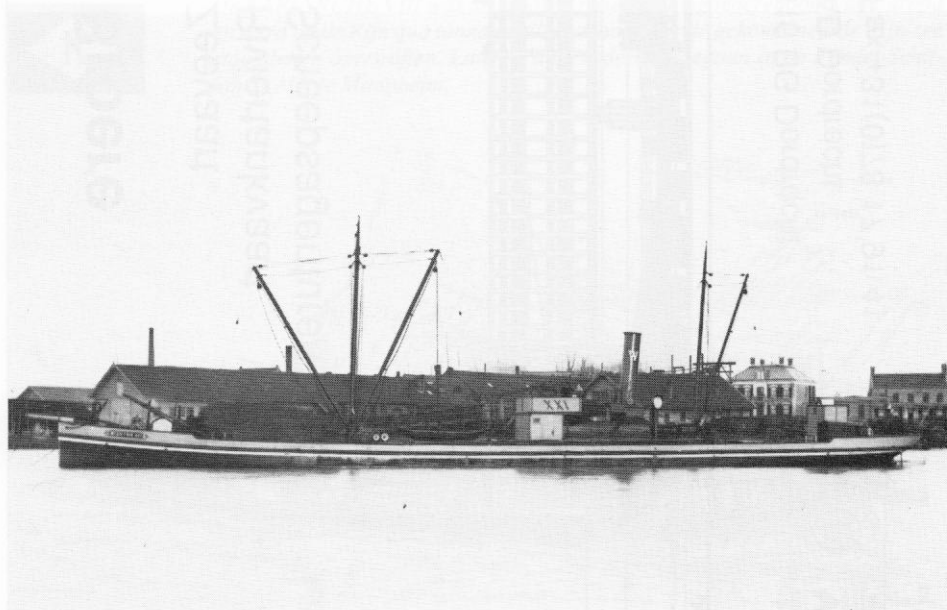


INDUSTRIE V (later INDUSTRIE IX)

Foto: E. Schuppert/archief Teun de Wit

Mannheimer Lagerhaus Gesellschaft, Mannheim

*1883 werf Smit, Kinderdijk, 626 ton 70,05 x 8,00 x 2,20 m
2 x 150 ipk Howald-Kiel (122 m² VO)*



INDUSTRIE XXI (later de INDUSTRIE III)

Mannheimer Lagerhaus Gesellschaft, Mannheim

1888 werf Smit, Kinderdijk, 402 ton 57,10 x 6,32 x 2,12 m, 2 x 175 ipk (119 m² VO)

Foto: archief Leo Schuitemaker



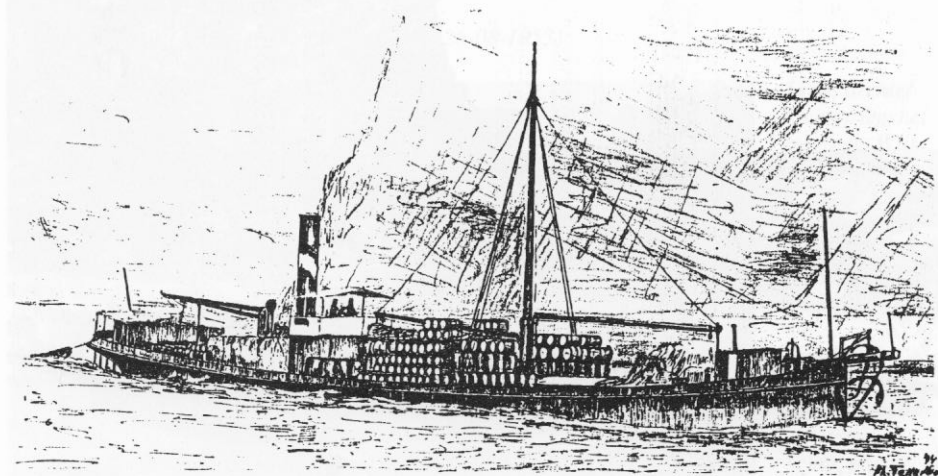
KARLSRUHE X (ex Prinz Max)

Foto: archief Teun de Wit

Karlsruher Schiffahrts AG., Karlsruhe

1906 Boele & Pot, Bolnes, 1305 ton 82,90 x 10,08 x 2,77 m, 2 x 300 ipk (198 m² VO)

De KARLSRUHE X behoorde tot de grootste stoomgoederenboten op de Rijn. De Karlsruher Schiffahrts AG. had in 1935 4 stoomgoederenboten in de vaart. De KARLSRUHE VIII was de grootste rivier-stoomgoederenboot van Europa en werd op de Rijn qua tonnage alleen maar door de gekombineerde Rijn-zee stoomboten overtroffen. Later is deze rederij opgegaan in de Fendel-Schiffahrts AG. te Mannheim.

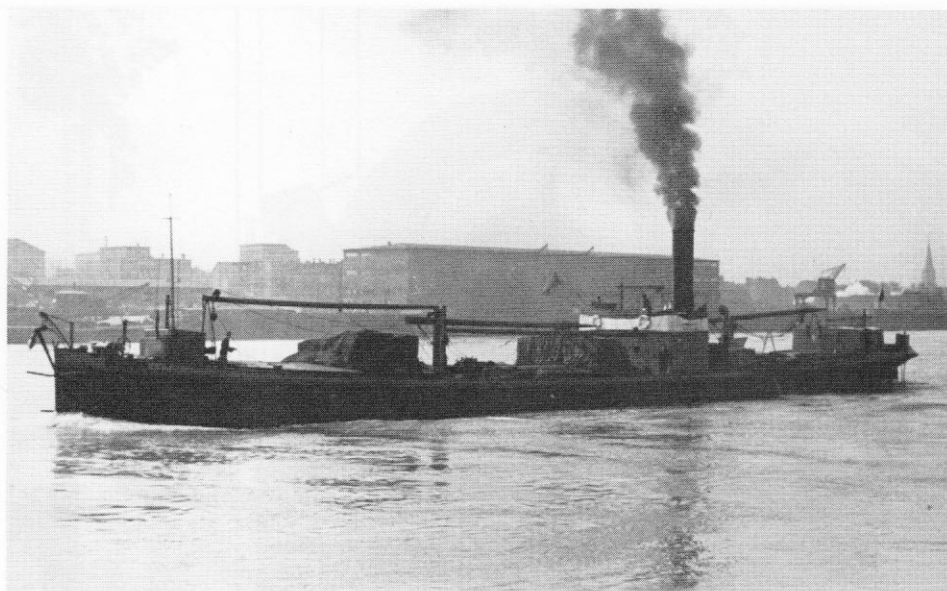


ALLEMANIA 2304564

Tekening: Philip Tetteroo

NV J.H. Koenigsfeld'Rederij, Rotterdam

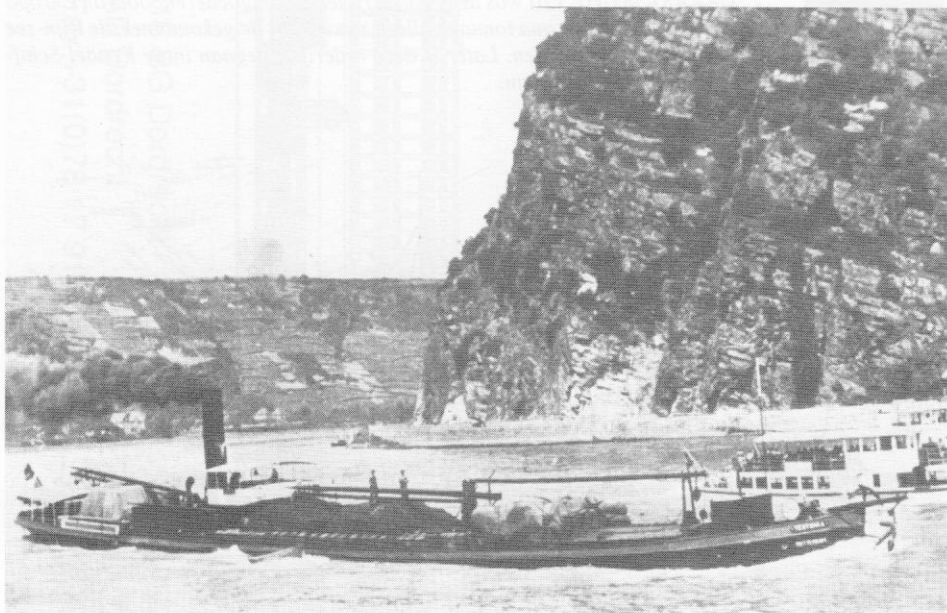
1896 Ruthof, Mainz Kastel, 737 ton 63,20 x 8,15 x 2,63 m, 2 x 165 ipk Ruthof (120 m² VO)



*Onbekende Koenigsfeld stoomgoederenboot te Mannheim op 11-03-1952
Foto: archief Gunter Dexheimer/neg. Wilk*



*De NV J.H. Koenigsfeld Rederij, Rotterdam had in 1935 13 goederenstoom-
boten in de vaart. De rederij Koenigsfeld was een dochteronderneming van
de in 1873 opgerichte Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maat-
schappij (NASM), beter bekend onder Holland Amerika Lijn (HAL).*



TEUTONIA

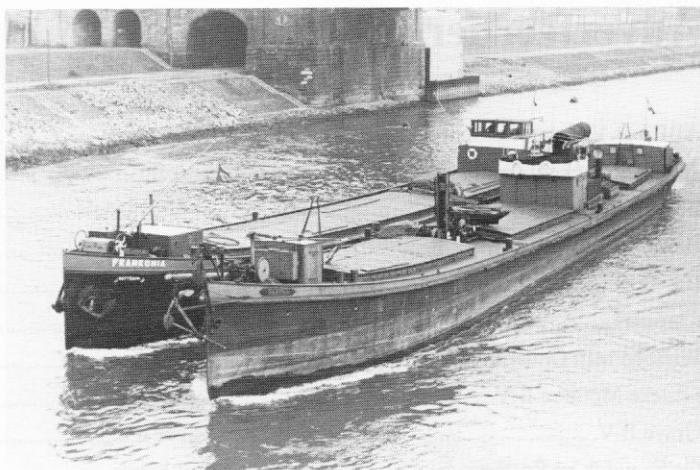
NV J.H. Koenigsfeld Rederij, Rotterdam

1902 Mainz Kastel, 783 ton 62,50 x 8,25 x 2,68 m, 2 x 165 ipk (120 m² VO)

Foto: archief Teun de Wit

SAXONIA 2304556,
NV J.H. Koenigsfeld
Rederij, Rotterdam,
1912 Boele & Pot,
Bolnes / 747 ton,
64,20 x 8,16 x 2,64 m,
2 x 165 ipk Burger-
hout (120 m² VO)

mvs FRANKONIA
2304555, NV J.H.
Koenigsfeld Rederij,
Rotterdam,
1914 Boele & Pot,
Bolnes / 748 ton,
63,98 x 7,92 x 2,51 m
2 x 250 pk Bolnes
(1952), Gebouwd als
stoomgoederenboot /
2 x 175 ipk (120 m²
VO)



Stoomgoederenboot SAXONIA langsij mvs FRANKONIA te Mannheim
(20-11-1954)
Foto: archief Gunter Dexheimer/neg. Wilk

De FRANKONIA is in 1952 omgebouwd van stoom naar motor en voor de SAXONIA is het einde van het stoomtijdperk ook in zicht. Ook zij is op weg naar de werf om omgebouwd te worden tot mvs. Onder de naam HOLLANDIA voer zij nog vele jaren voor Koenigsfeld. Thans is zij nog in de vaart als mbs CONCORDANTIE van H.T. v/d Hoff te Werkendam. De motorvrachtschepen namen van lieverlee de taken van de stoomgoederenboten over. Hiermee verdween een stuk romantiek.

**Gelukkig is er de Vereniging DE BINNENVAART met oog voor deze (destijds zo) belangrijke tak van de binnenvaart: De Goederenstoomboten op de Rijn.
HEEFT U OOK INTERESSE IN DE BINNENVAART; MELDT U DAN AAN ALS LID VAN DE VERENIGING "DE BINNENVAART" - POSTBUS 24066 - 3007 DB ROTTERDAM**

mvs NORMANNIA (2304547) te Mannheim (26-08-1953)



Foto: archief
Gunter Dexheimer/neg. Wilk

NV J.H. Koenigsfeld Rederij, Rotterdam.
1928 Mainz-Kastel 767 ton 64,87 x 8,32 x 2,65 m,
2 x 300 pk Köln-Deutz. Nieuw gebouwd als motorvrachtschip, hoewel de opbouw nog aan een stoomgoederenboot doet denken.