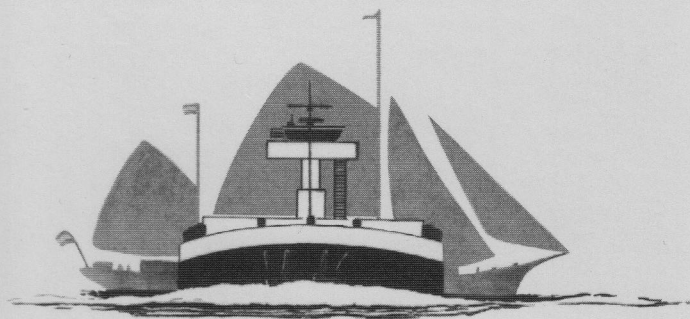




oktober 1997

97-II

VERENIGING "DE BINNENVAART"



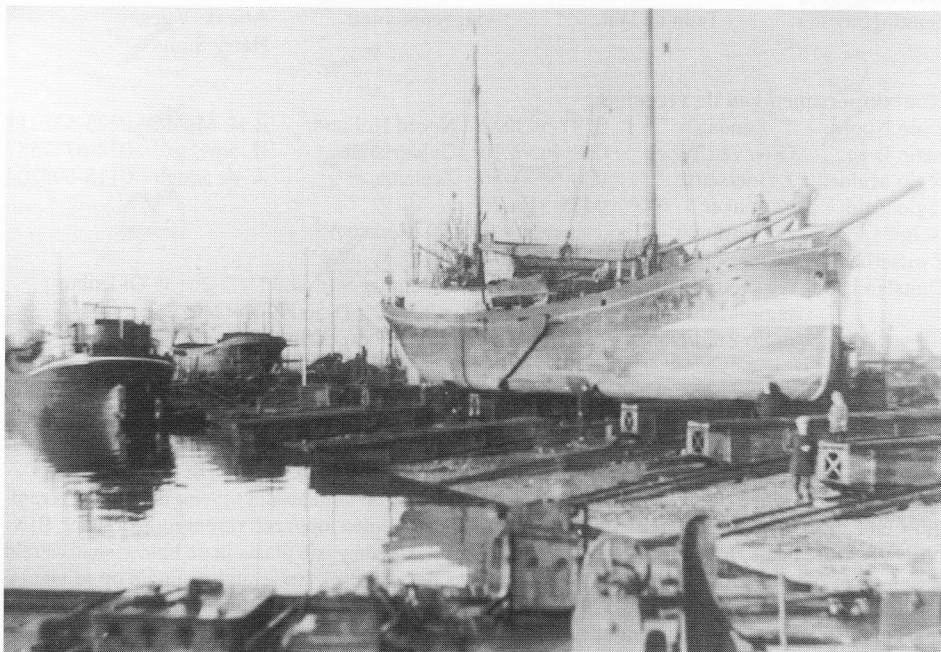
VREESWIJK EN DE BINNENVAART

VREESWIJK EN DE BINNENVAART

Zonder de rivier geen Vreeswijk

De Rijn, die van oudsher van Wijk via Utrecht naar Katwijk stroomt, vormde eens de grens van het machtige Romeinse Rijk. Als handelsroute en voor de Romeinse oorlogsvloot was de rivier al van groot belang; denk alleen maar aan de binnen- en 'marine' haven van Zwammerdam.

Door het ontbreken van dijken verlegde de Rijn regelmatig haar bedding, waardoor oeverwallen met daarop rivierduinen konden ontstaan. Op zo'n hoger gelegen deel (in Friesland: terp of wierde) ontstond een handelsnederzetting van Friezen. Dit was ongeveer ter hoogte van de voormalige werf van Van Zutphen, waar het kanaal het watertje de Wiers kruiste. In 734 duikt de naam Frisonouick (Friezenwijk) op.



Op het terrein van Huize De Wiers vestigde zich in 1905 Scheepswerf Van Zutphen. Op de kop van de tweemaster staat: '15 Dec. '26' en het sleepschip voor de wal was de DEO GLORIA uit Papendrecht.

De machtige handelsstad Utrecht had grote belangen bij goede verbindingen. De Vecht was er en de Rijn werd steeds meer onbevaarbaar. Voor een verbinding met het zuiden en het oosten werd eerst de Vaartse Rijn gegraven tot aan de Wierse dam. Hier vond overslag plaats en werden goederen gestapeld, wat veel tijd kostte. Onder Graaf Floris V kreeg Utrecht een rechtstreekse aansluiting op de Lek: de (Nieuwe) Vaart.

De Oude Sluis

Op de plek waar de oude sluis nu ligt werd een kleine schutsluis gebouwd: niet meer dan 2 houten heftorens en daartussen de houten beschoeiing. Doorvaarthoogte: ongeveer 4 m. Na veldslagen (kleine handelsoorlogen) en verwoestingen, waarbij de sluis het ook moest ontgelden, ontstond rond 1500 een sluis met stenen wanden. De sluis was (tot voor kort) eigendom van de stad Utrecht. In die paar eeuwen tijd stond de sluis menigmaal op instorten. Zo ook rond 1815, toen in de buitenkolk plotseling de bodem 'opwelde'. Voor de scheepvaart moest een tijdelijke oplossing worden gezocht. Het inundatiesluisje (aan het Frederiksoord) werd met een bocht doorgetrokken naar de Vaartse Rijn. Vandaar de naam: Rijkshulpschutsluis.

In 1824 was het hele traject van Amsterdam via de Weespertrekvaart en de Vecht tot aan de Lek verbeterd en is het sluizencomplex geworden zoals wij het kennen. Eigenlijk: kenden; want weer staat de sluis op instorten. (Wie was ook al weer de eigenaar??) De restauratie start waarschijnlijk in 1998.

De Koninginnensluis

Juist in deze periode kwamen handel en industrie geweldig op. De scheepvaart voer er wel bij, met als gevolg lange wachttijden om te kunnen schutten. Reden voor de Amsterdamse Kamer van Koophandel om bij de overheid aan te kloppen. Er werd besloten tot de aanleg van een betere vaarroute (Merwedekanaal) en een nieuwe sluis bij Vreeswijk. De sluis was in 1887 gereed; maar het duurde tot 1891 voor de eerste schepen er door mochten. De officiële ingebruikname door koningin-regentes Emma en de jonge koningin Wilhelmina volgde later. Met de salonboot CERES voeren zij de bovenkolk in, waar Wilhelmina de openingshandeling verrichtte. Tussen de trappen aan de oostzijde vermeldt de steen: 'Koninginnensluis 4 augustus 1892'. Ten tijde van de opening was de scheepvaart al weer zo toegenomen, dat er al weer nieuwe plannen gemaakt moesten worden.



Drukte voor de Koninginnensluis. Het ms ALPHA gaat als eerste de kolk binnen. Schipper H. Sap heeft zijn deklast goed gesjord. Voor hem aan sb: een Vreeswijks zandscheepje.

Handel en nijverheid

Maar voor het zover was profiteerden de neringdoenden in Vreeswijk en langs de Handelskade er nog goed van. Het dorp telde op een gegeven moment: 11 bakkers, 23 kruideniers, 6 slagerijen, 8 manufacturen, 5 parlevinkers, 5 handelaren in olie, 5 tagrijnzaken, 2 machineherstelwerkplaatsen, 2 scheepswerven, 1 mast en blokkenmakerij en 9 timmermansbedrijven.



Cor en Hendrik Lenten voor hun bedrijven aan de Handelskade. Mastenmakerij, scheepssmederij, tagrijn en handel in kruideniers- en grutterswaren; de teksten waren voor de schippers goed leesbaar aangebracht.

Scheepvaart

De grootste vloot van zandscheepjes (meer dan 100) hoorde hier rond de eeuwwisseling thuis. Verder leverde het slepen van schepen ook de nodige werkgelegenheid: Eerst scheepsjagers met hun paarden, later de sleepbootdiensten. In Vreeswijk werden de sleepers gewisseld. Om de sleepen naar boven (Duitsland) te brengen kwamen er zeer krachtige Rijsleepboten voor op het 'koppelstation'.

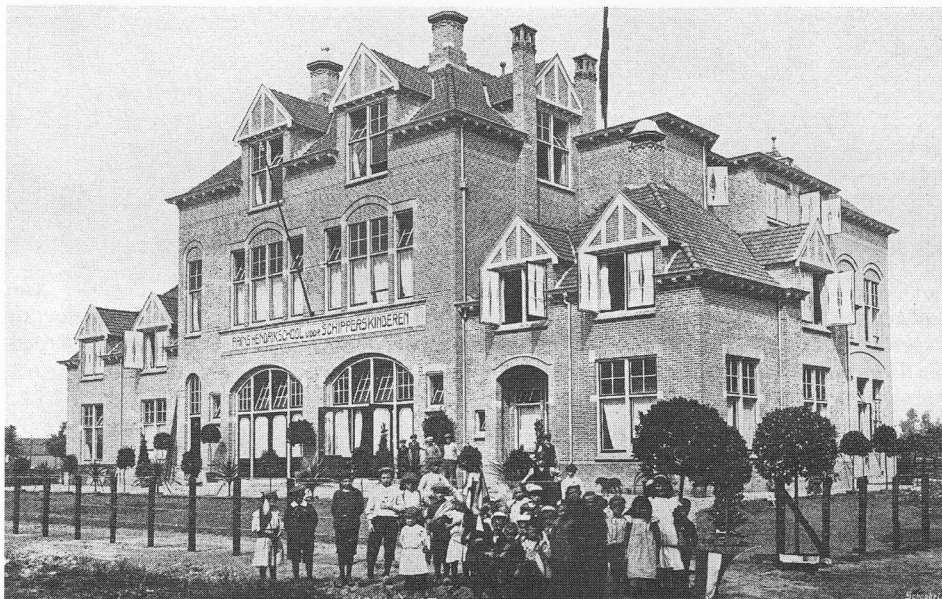


De sleep voor Vreeswijk op de Lek is net naar buiten geschut. Een schip is op de zeilen de schipbrug gepasseerd.

Vreeswijk was de thuishaven voor de Harmonie-boten van Van Loon (zwarte pijp) en de Keulsche Vaart-boten van de SHV. Ook de 'witpijpers' van de firma Rutting, de Rode Ster-boten en de Wijk-boten van de KNSM waren bekende verschijningen.

Prins Hendrik Internaat voor schipperskinderen.

Veel schipperskinderen kregen rond de eeuwwisseling nog maar weinig onderwijs, constateerden enige Vreeswijkse predikanten, die vervolgens een Vereniging (later: Comité) oprichtten met als doel: onderwijs en huisvesting van schipperskinderen. Op 28 augustus 1915 werd de Prins Hendrikschool met internaat geopend; alles in 1 gebouwd.



*PRINS HENDRIKSCHOOL voor SCHIPPERSKINDEREN
De Spiegel: 4 september 1915*

In 1951 werd de schippersschool naast het internaat geopend.

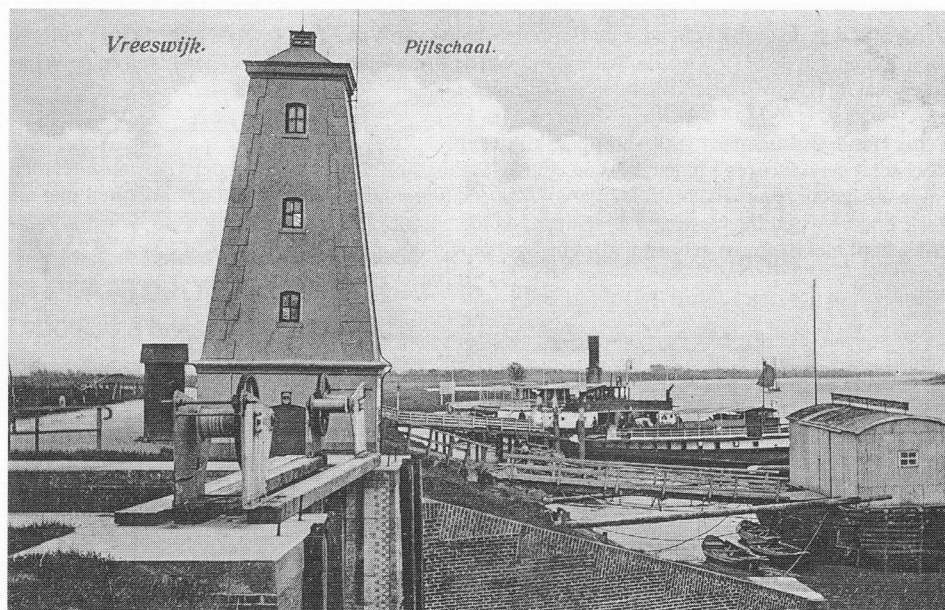
De centrale ligging van Vreeswijk in het vaarwegennet, de leerplichtwet en de goede naam van het internaat deden het aantal leerlingen flink toenemen. Extra huisvesting kwam er in spoorwagens en noodbehuizing (dependances) op het huidige internaatsterrein bij de Beatrixsluis. Op 7 februari 1985 werd het nieuwe internaat officieel geopend.

Het oude internaat, nu een appartementencomplex, werd op 23 februari 1994 heropend door een oud-leerling: Gerrit Wennemers, die op het ms VERANDERING gevaren heeft.

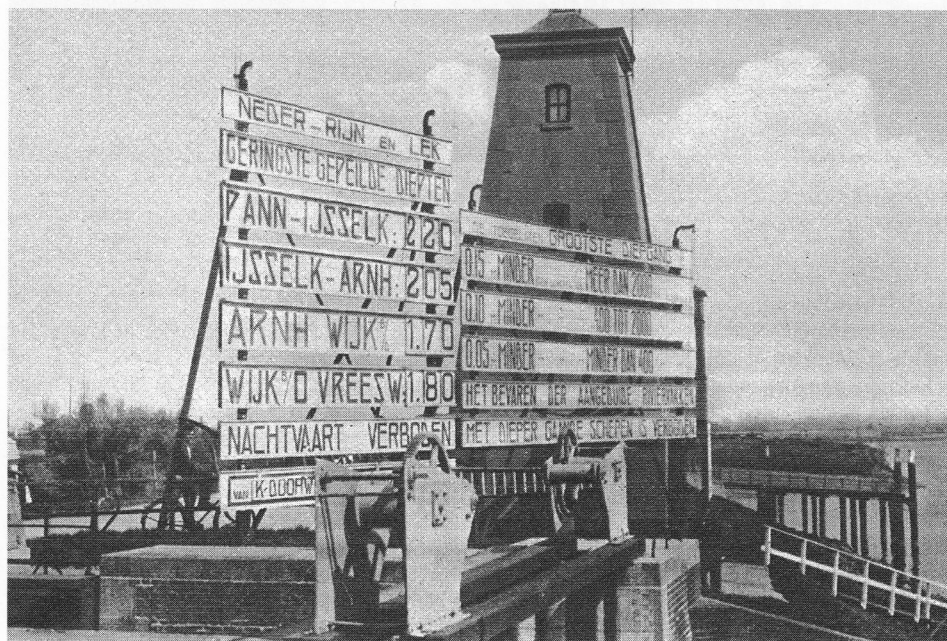
De Beatrixsluis

Het Amsterdam-Rijnkanaal en het Lekkanaal, zoals wij het traject kennen, is een ontwerp van ir. Mussert. Het ontwerp van de Beatrixsluis kwam voor rekening van ir. J.P. Josephus Jitta. De afmetingen van elke kolk: 225 x 18 m. In 1932 werd met verkennende werkzaamheden gestart: bodemonderzoek. Kort daarna startten de eigenlijke werkzaamheden, waaronder het heien van zo'n 4000 palen. De ingebruikname had 'dramatische' gevolgen voor de Vreeswijkse middenstand.

Nu: 1997 wordt er op het sluisterrein gebouwd aan een nieuwe centrale bedieningspost. Plannen zijn er voor een 3e kolk voor de duwvaart.



Aanlegsteigers van de boten van Rederij op de Lek; de lijndienst over water tussen Culemborg (Kui-
lenburg) en Rotterdam en rederij Concordia, varende van Rotterdam op Arnhem. Links staat de
Peperbus waarin zich de peilschaal bevindt, waaraan men de gegevens ontleende voor de borden,
die daar op de wal stonden tot in de zestiger jaren.



1938: De borden langs de Neder-Rijn en de Lek met daarop de waterhoogten en de toegelaten groot-
ste diepgang. De borden verdwenen na de kanalisatie. De Peperbus was in 1956 al gesloopt.



Koninginnensluis 1908. In de sluis: een vloot tjalken en de klipper CORNELIA samen met Harmonie-boten, die hen verder naar Amsterdam zullen slepen.



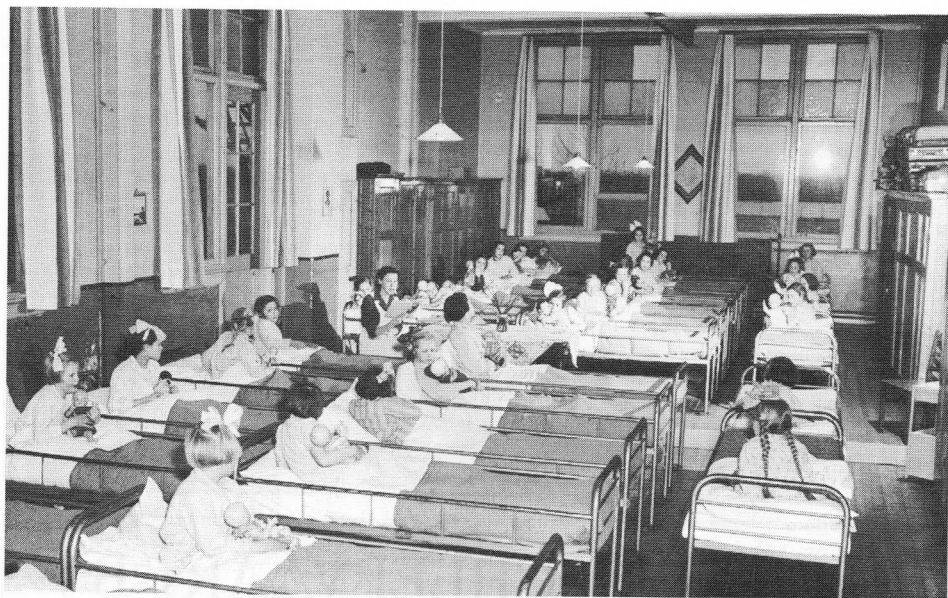
Koninginnensluis met een volle schutting in het jaar voor de opening van de Beatrixsluis. Voorin sleepboten van de Wijkdienst en daarachter voornamelijk sleepschepen.



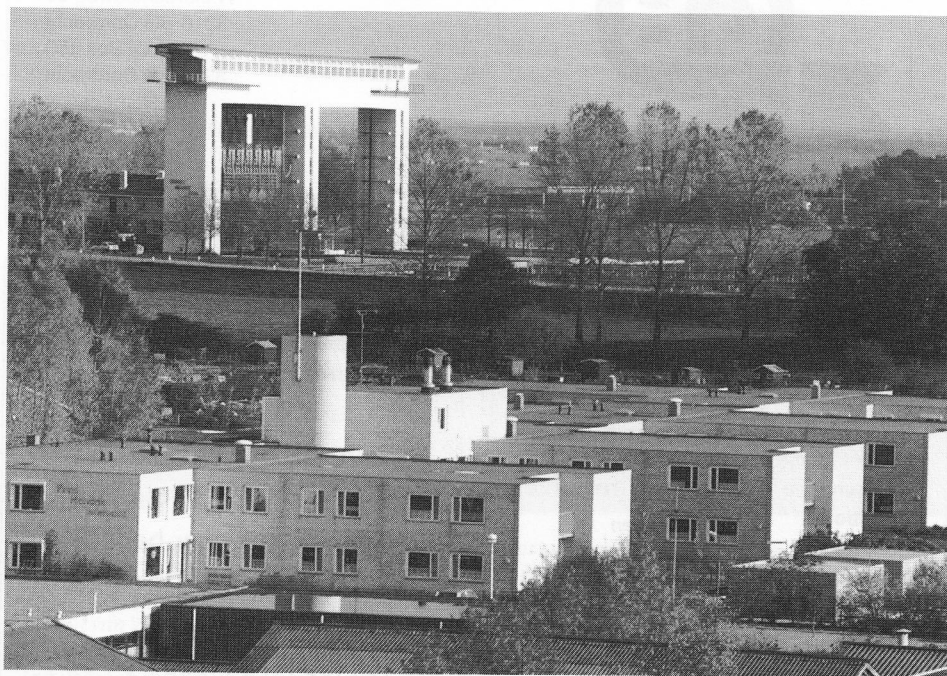
1930: Wachten voor schutting. Ter hoogte van de tol (tegenover Van Zutphen) liggen hier 3 met hout geladen schepen. Een beurtboot met materiaal voor een natte aannemer passeert een voor de wal liggende sleper van de Keulsche Vaart (SHV). Rechts: de Prins Hendrikschool en de toren van de Barbarakerk.



De werf van Van Zutphen (okt. 1992) met de NOVATIE van T. de Waardt uit Ameide en enkele Utrechtse woonschepen. Uiterst rechts -nog net zichtbaar- de machineloods, die op de fundamente van Huize De Wiers is neergezet. De werf is gesloten en binnen afzienbare tijd wil de gemeente Nieuwegein hier gaan bouwen.



1952: Prins Hendrikschool. Even een kijkje op de slaapzaal van de jongsten. Veel van deze schippersdochters zijn nu..... reken maar uit.



Het nieuwe Prins Hendrik Internaat ligt ook nu weer dicht bij het water. Binnen de Beatrixsluis en buiten aan de drijvende steiger liggen elk weekend een groot aantal ouders.



1930: Karakteristieke beelden uit de bloeiperiode van de zand-/grindhandel: zandbulten en zandscheepjes. Over tonnenmaat gesproken.... Vergelijk de zandaakjes eens met het 63-ton metende schip MATHILDA van P.A. Plomp uit A' dam.



Wanneer we vanaf Van Zutphen het 'oude gat' invaren hebben we over bb de bedrijven van Van Loon (EUROGRIT) en Buitenweg en over sb waren er tot voor kort de bedrijven van Van Eck (veevoerders en kunstmest) en Vlerk-Zwitink, de zand- en grindhandel. Van de zandboeren is nu nog het bedrijf van Van Loon over, dat z'n straalgrit e.a. producten tot in het Midden Oosten verkoopt. Vanaf de sleepboot VOLHARDING (ex-HARMONIE 5) zien we het zandschip GOKE van Vlerk-Zwitink (na verkoop in 1980 is dit schip verbouwd tot motortanker ARKAB). De HORN van Otterspeer ligt weer eens te lossen bij EUROGRIT (van Loon) en bij scheepswerf Buitenweg ligt de LINQUENDA van De Waardt voor de wal.



Het zandschip TWEE GEBROEDERS van W. van Beest hellingt bij de gebroeders Buitenweg. Op de achtergrond de zandrechtters aan de Prins Hendriklaan (1976).



De oude werf van Buitenweg bevond zich rechts op deze foto. Nu (1928) zit er een zand-/grindhandel.



De 't LEVEN GEEFT STRIJD van de familie Van Vliet gaat rond om vervolgens af te meren achter de GOKE. Daarachter het werkscheepje PIETER van Noordenne en daarachter de kempenaar MARIS STELLA van Jos van Rossum, later van Buys uit Nieuwpoort. Rechts het zandscheepje PETRONELLA van de gebroeders Tukker. De foto is van voor 1976.



1994. Het mps ORCA (fiets-vaar-vakanties) uit Nieuwegein, van Henk de Liefde gaat op dezelfde plek rond. Het schip lag vroeger in de wintermaanden aan de Handelskade bij Van Beest voor de deur. Mevrouw van Beest maakte samen met haar zus, die met de toenmalige eigenaar L. van Gent was getrouwd, het schip grondig schoon.



1927. Invaart via de bovenkolk van de Oude Sluis, die bij extreem hoog water op de Lek gebruikt moest worden. Rechts het kantoortje van de sluismeester. Het motorschip achter het bruggenhoofd laat de motor nog even flink draaien en onder de brug boomt en duwt een beugelaar (zandschipper) zijn aakje naar binnen. Over bb. zaten een mastenmakerij, de schippersbeurs, Van Loon-sleepvaart (annex café), het tagrijn van Monster en (nu nog steeds) café De Hoop.



Te Vreeswijk is de schippersbeurs in een boekwinkel gevestigd, waar tevens de Middenstandsbank is ondergebracht.

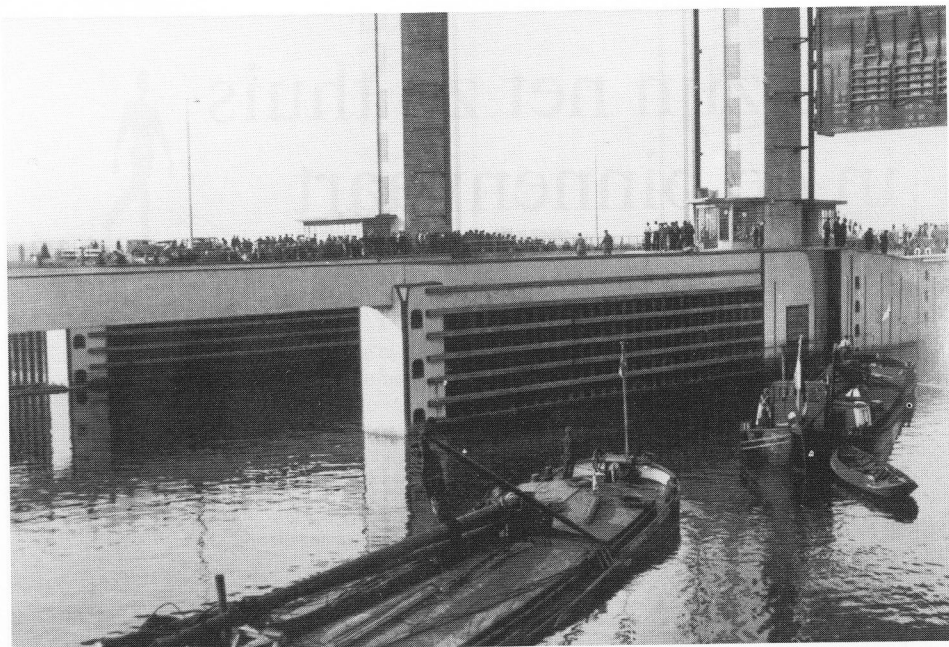
Het gaat niet goed met de binnenvaart wanneer deze foto voor de schippersbeurs wordt gemaakt. Het is 1935: crisistijd. De schippersbeurs vond evenals de NMB onderdak bij boekhandelaar G.E. Kleijne.



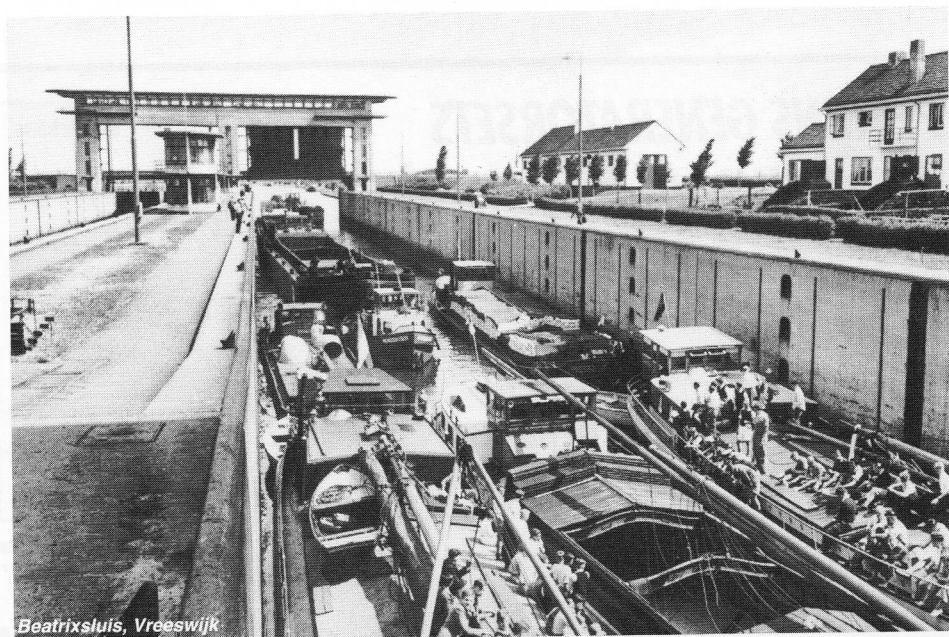
Bunkeren in Vreeswijk. Namen komen boven als: VECOMA, de Oliebron, Gulf, Lenten, Monster, Shell en Markus. Hier de OLIEBRON (16 ton) van de firma Monster.



De 'oude vloot' van Lenten: 'de LENTE' vaart hier gekoppeld op het kanaal. De boten lagen meestal bij de Noordersluis. De GULF-OIL 12 was in 1975 nog actief, met o.a. de schoonzoon van Lenten: Wim Beuving en Chris van Beest. Anno 1997 doet de bunkerboot van Markus Vreeswijk aan, met aan boord de Binnenvaartleden Piet van Dijk en Henk Koen.



23 Maart 1938: de opening van de Prinses Beatrixsluis.
Terwijl in de andere kolk de officiële handelingen plaats vinden, gaat hier het schutten gewoon door.
De laatste die naar binnen vaart is de DAGERAAD uit Hellouw.

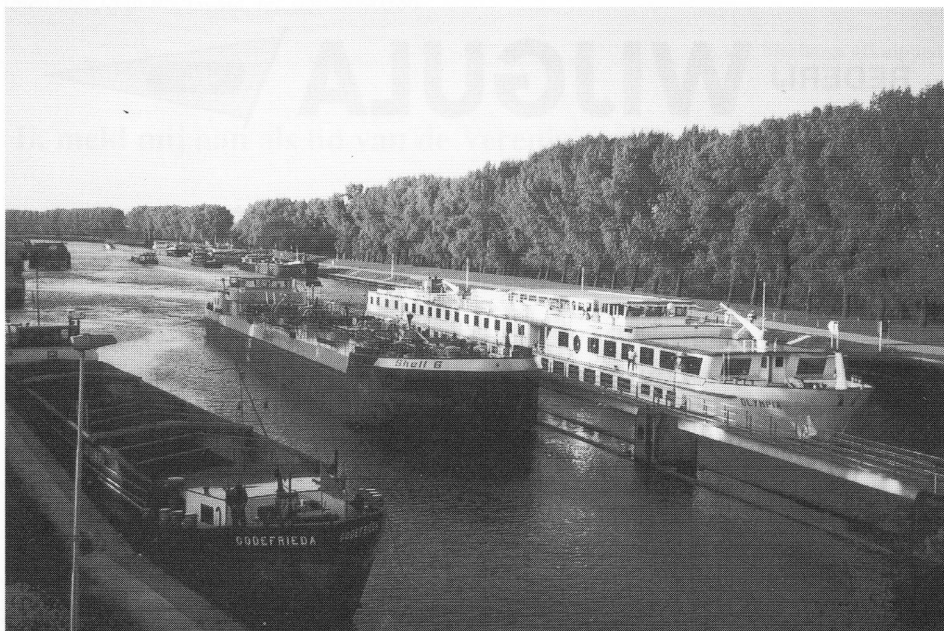


Beatrixsluis, Vreeswijk

Vijftiger jaren. Vakantietijd: 2 vrachtscheepjes (ze kunnen nog zeilen), met in het ruim tijdelijk onderdak voor zo'n 20 - 30 jongelui, schutten samen met de PRESTO. Zo te zien is de PRESTO geladen met cellulose voor de papierfabriek. Is de sleepboot HONDSBOSCH met beide sleepscheepen misschien onderweg naar de Maas?



Beatrixsluis binnenzijde 1981. De blokkade is afgelopen, de scheepvaart komt weer op gang. Aan de (toen nog lange) middensteiger liggen de Wad-en-Sont-vaarders: EXODUS van Oosterveen, FRI-SIA van Vlietstra en DRAKAR van Switink.



1985. De GODEFRIEDA van Schuller, de SHELL 6 (nu de AMBULANT) en het Rijnpassagiers-schip OLYMPIA.



Deze foto is gemaakt van een deel van de vaste expositie in de Oudheidskamer van Vreeswijk op het fort aan de Wierselaan. Daar is van alles te zien over wonen en werken in Vreeswijk in de laatste 150 jaar. Dit boekje liet er al wat van zien, maar dáár komt het oude nog meer tot leven. Kwam u vroeger in Vreeswijk of zat u er op de schippersschool, dan komen hier ongetwijfeld de herinneringen boven. Voor informatie over openingstijden en rondleidingen door het dorp kunt u contact opnemen met Jaap Boersema, tel. 030-6090386.