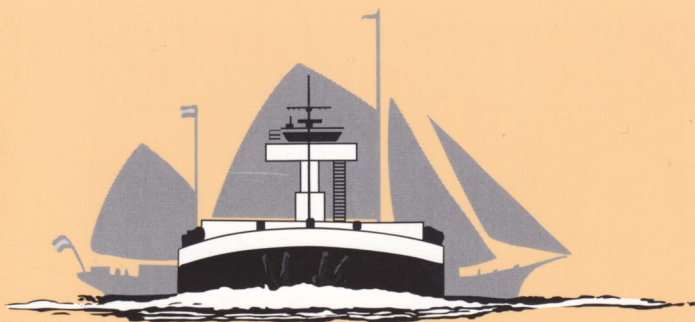




U

maart 2001

2001-I

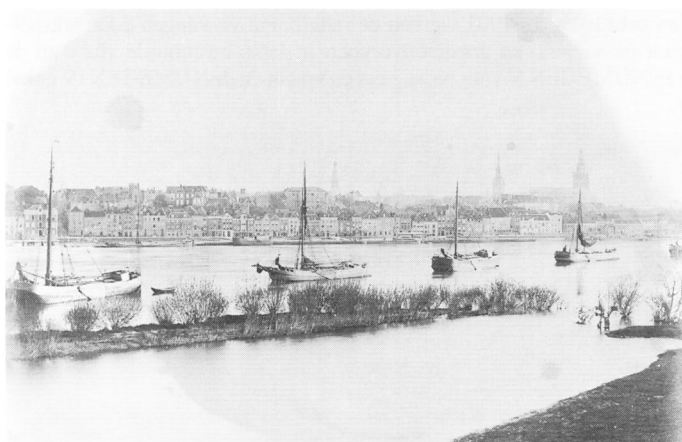
VERENIGING “DE BINNENVAART”



NIJMEGEN
Waalkade en de Nijmeegsche Boot

Geschiedenis van de Nijmeegsche Boot

Het plan van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (NSM) om met een stoomboot een vaste dienst tussen Rotterdam en Nijmegen te beginnen, veroorzaakte grote onrust onder de beurtschippers op dit traject. Zij immers met hun zeilschepen waren te veel afhankelijk van het weer en deden er vaak langer over dan de stoomboot, die de ene dag uit Rotterdam vertrok en de andere dag uit Nijmegen. De suggestie van de Gouverneur van Gelderland om zelf een stoombootdienst tussen beide steden te beginnen werd met beide handen aangegrepen. Vijf schippers, twee kapitaalkrachtige Nijmegenaren en de steun van het stadsbestuur zorgden er voor dat in 1823 de stoombootonderneming 'I. THEUNISSEN en CIE.' in Nijmegen werd opgericht. Gelijktijdig werd er een houten raderboot besteld bij scheepswerf Fop Smit in Alblasserdam. In 1824 kwam de raderboot WILLEM DE EERSTE in de vaart. In 1825 werd begonnen met een regelde dienst op Rotterdam, maar na een week lag de boot weer stil door een gebroken as, daarna vertoonde de machine ernstige gebreken. Pas in 1826, nadat er 2 nieuwe machines waren geplaatst, kon de WILLEM DE EERSTE de regelde dienst voortzetten. Het personeel op deze boot bestond uit de vijf schippers die de firma mee hadden opgericht. In 1836 werd de KONINGIN DER NEDERLANDEN in de vaart gebracht, zodat dagelijks een boot uit Nijmegen kon vertrekken. De Nederlandsche Stoomboot Maatschappij was niet blij met deze concurrentie en trachtte door prijsverlagingen de firma Theunissen uit de markt te werken. In 1825 had je een voorkajuit, grote kajuit en paviljoen tegen de prijzen van f 6,00 – f 9,00 – f 12,00. In 1829 was dit gezakt naar f 2,00 – f 3,00 – f 4,00 op de boten van de NSM. De



1890. Hier zien we 3 torens van kerken boven de stad uit steken, dit zijn de Stevenskerk, de Augustinuskerk en de Dominicuskerk aan de Broerstraat. Op de voorgrond wachtende zeilschepen voor lading naar diverse steden binnen Nederland.

1857 onderhandelingen geopend met de Duitse firma's voor een fusie. Dit ging niet door en in 1859 werd een nieuwe onderneming opgericht, de 'Nederlandsche Stoomboot Reederij' en een groot gedeelte van de bezittingen werd verkocht. Doordat de NSM in 1840 in moeilijkheden zat, ging het de firma I. Theunissen voor de wind. In 1850 werden de houten raderboten vervangen door ijzeren die dezelfde namen kregen. De goede bedrijfsresultaten trok de aandacht van anderen. In 1852 richtten zeven zakenlieden en een Notaris bij een aandeelhoudersvergadering, samen met nog eens 45 kleine kapitaalkrachtigen, een vennootschap onder firma op, genaamd 'Jan van der Heyden en Cie'. Zij bestelde in dat zelfde jaar bij firma John Cockerill in Luik, twee ijzeren raderboten met elk een stoommachine van 90 ipk. De raderboten zouden de namen KOOPHANDEL en NIJVERHEID krijgen. In 1853 kwam de KOOPHANDEL in de vaart en toen 2 maanden later de NIJVERHEID in de vaart kwam kon de dagelijkse diensttijd beginnen.

In 1854 besloot het vennootschap de firma om te zetten in een N.V. genaamd 'Geldersche Stoomboot Maatschappij'. Opvallend waren de vele aanvaringen en schades in de beginperiode. De kapi-

NSM kon zich dat veroorloven, omdat zij op andere trajecten geen concurrentie had en de prijs daar hoog kon houden. Het werd zo erg dat de Koning moest ingrijpen, door te stellen dat er een vaste prijs moest komen, waar men niet onder mocht gaan.

In 1840 kreeg de NSM grote financiële moeilijkheden door concurrentie van uit Duitsland. Een firma uit Keulen en een uit Düsseldorf (wat later door samenvoeging de Keulen-Düsseldorfer werd) gingen ook varen tot aan Rotterdam.

Door prijsverlagingen en slecht beheer werden in



teins waren geen stoomboten gewend, zij kwamen immers van de zeilvaart en dit leidde weer tot het ontslag van de kapiteins binnen 3 jaren. Ook de prijzenoorlog tussen beide Nijmeegse rederijen deed de rederijen geen goed. Zo besloot uiteindelijk in 1859 de directie van de Geldersche Stoomboot Maatschappij te gaan praten met de concurrent over samenwerking. Na veel gepraat werd uiteindelijk besloten dat ieder zijn eigen stoombootdienst bleef houden, maar de vaarten waren voor gemeenschappelijke rekening. In 1860 werd de stoombootonderneming 'I.Theunissen en Cie' omgezet in een N.V. genaamd 'Stoombootmaatschappij Willem de Eerste en Koningin der Nederlanden'. Deze lange naam klopte een jaar later al niet meer, omdat de WILLEM DE EERSTE verkocht werd. Vier boten voeren over hetzelfde traject en in 1861 besloot men de WILLEM DE EERSTE en KOOPHANDEL te verkopen, zodat de KONINGIN en de NIJVERHEID overbleven.

In 1865 kwamen er boten voor gezamenlijke rekening. De eerste boot, die de naam NIJMEGEN kreeg, voer 12 reizen, inclusief de onkosten, voor de ene firma en daarna voor de andere.

In 1866 had men al drie boten in gezamenlijk bezit en kregen de boten vergunning om te slepen.

In 1881 werden de KONINGIN en NIJVERHEID vervangen door 2 grotere raderboten, die ook weer de zelfde naam kregen. Vanaf 1883 ging het bergafwaarts met de firma's. Een concurrent uit Rotterdam ging met 2 boten varen op Nijmegen, wat als gevolg had prijsverlagingen.

Door opkomst van de spoorwegen verdween een gedeelte van het passagiersvervoer.

Ook het vervoer van fruit, dat een groot gedeelte van de inkomsten was voor de Nijmeegse firma's, verdween naar de spoorwegen. Ook de Rotterdamse firma J. en A. van der Schuyt ging zich met dit traject bemoeien en dat leidde tot zo lage vrachtprijzen, dat de kosten nauwelijks werden gedekt.

In 1899 werd een overeenkomst met Van der Schuyt gesloten, deze zou niet verder dan Tiel varen en ieder zou dezelfde tarieven gebruiken. In 1901 werden de raderboten vervangen door schroefboten, die geschikt waren voor passagiers- en goederenvervoer. In 1906 bestond de vloot uit de KONINGIN, NIJVERHEID en NIJMEGEN V voor passagiers en vracht en de NIJMEGEN IV enkel voor vracht.



Rond 1900. De Waalkade van Nijmegen. Op de voorgrond liggen de goederenboten NIJMEGEN II en III en de passagiers/goederenboot NIJMEGEN IV van de Nijmeegsche Stoomboot Reederij. In de afvaart gaat een sleepboot FIAT VOLUNTAS van Willem van Driel met in aanhang 4 schepen voorbij.

In 1922 besloot men eindelijk te fuseren. 60 jaar lang had ieder een eigen boot, kantoor, pakhuys, directie en raad van commissarissen. Je kunt wel nagaan, wat dit voor een geldverspilling was.

De namen Nijmeegsche Stoomboot Reederij en de Geldersche Stoomboot Maatschappij werden veranderd in N.V. Vereenigde Nijmeegsche Stoomboot Maatschappijen (Nijmeegsche Boot). Omdat het zo goed ging voor de fusie besloot men tot het laten bouwen van 3 motorvrachtscheepjes. Ook werd de oude VEREENIGING vervangen door een moderne NIJMEGEN III. Lang bleef het niet goed gaan. Door de spoorwegen, met lage tarieven en hun snelheid, werden passagiers en goederen weggeleid van de scheepvaart. Kleine ondernemers trachten in de beurtvaart te komen. Ook Van

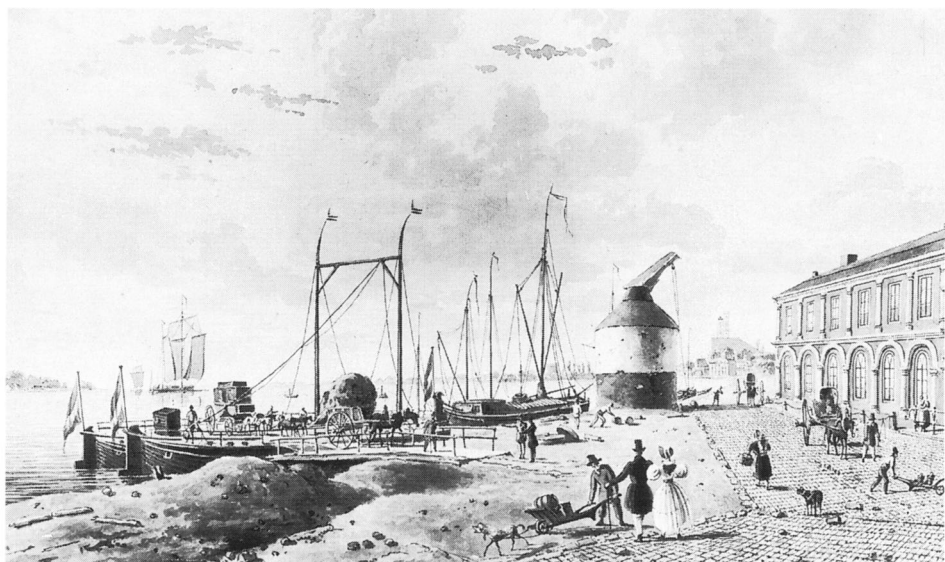
der Schuyt deed pogingen om invloed te krijgen op de Nijmeegsche Boot. In 1929 vond een conferentie plaats in Den Haag tussen een firma van Vermeulen, Van der Schuyt en de Nijmeegse boot, om mee te werken aan verzachting van concurrentie, die tot een overeenkomst van tarieven leidde. In 1930 namen de crisisjaren hun aanvang, er was weinig werk, boten werden maanden lang opgelegd, personeel ontslagen, ook de verkoop van schepen liep op niets uit. In 1936 toen de Waalbrug geopend werd, vroeg een van de aandeelhouders of vervoer per vrachtauto niet beter was voor de firma. Sinds 1925 hadden ze een eigen besteldienst met vrachtwagens, die goederen van de schepen naar de klant vervoerde, maar niets voor langere trajecten. Niet alleen hadden ze last van de spoorwegen, ook Van Gend en Loos begon met autodiensten en in Nijmegen vestigde de firma Te Winkel en Oomes een vrachtautodienst op Rotterdam. Om deze concurrentie het hoofd te bieden namen zij 2 vrachtautodiensten over, nl. het expeditiebedrijf 'Gelco' en vrachtautodienst 'Marbe' en 5 jaren later expeditiebedrijf 'Zwaluw'. Door de overnames hadden ze lijndiensten richting Rotterdam, Amsterdam en Eindhoven. Begin 1940 liep de vloot schepen schade op, door ijsgang op de rivier. De bevroren Waal raakte plotseling los, waardoor de schepen, die in de vluchthaven lagen beschadigd werden. De NIJMEGEN V is daarbij gezonken. Na de inval van de Duitsers in 1940 werd het autobedrijf totaal lamgelegd, door de vernielde bruggen en vorderingen van de Duitsers. De vloot had hier niet zo'n last van en kon spoedig weer varen. Voor de bevrijding werd het kantoor-woonhuis op de Waalkade in Nijmegen door brand gedeeltelijk verwoest. De NIJMEGEN IV die aan de Waalkade lag is bij de bevrijding tot zinken gebracht. Schade die de vloot had opgelopen was gering, eind 1945 waren de meeste boten weer in de vaart. Schade aan gebouwen aan de Waalkade en Weurtse weg werden in de loop van 1945 zoveel mogelijk hersteld, terwijl een kantoor in Rotterdam onteigend werd. In 1946 breidde het bedrijf uit met de tak expeditie en transport overname.

In 1947 werd een kraan aangekocht om zelf te laden en lossen. In 1949 werd de KONINGIN DER NEDERLANDEN uit de vaart genomen en zo het passagiersvervoer afgesloten. Nu deed de firma het vervoer over water nog met 4 motorschepen en 2 sleepschepen. Vervoer over de weg met vrachtwagens, had een expeditiebedrijf en een kraanbedrijf. In de zestiger jaren werd het goederenvervoer over water afgestoten, zodat alleen vrachtauto's een schakel vormen tussen uiteen gelegen plaatsen. Dit is het einde van het 'natte' verleden van de Nijmeegse Boot.



1946 - 1947. De Waalbrug is nog niet heropend, er is nog geen auto of fietser te zien op de brug. Onder de brug hangen stellages om de brug te verven. Ook de overspanning staat nog niet helemaal in de verf. Onder de brug weer een sleep van Van Driel. De Goederen-passagiersboot KONINGIN DER NEDERLANDEN is een schroefboot die in 1901 gebouwd is ter vervanging van een raderboot met de zelfde naam. Op de boot was er een 1e en een 2e klasse. 1e klasse was achterop, een salon-roef waar je naar buiten kon kijken. 2e klasse was het vooronder, een ruimte onderdek, waar enkele houten banken stonden. Op het voordek werd een zeil gespannen voor de passagiers. De stellage is goed te zien op de foto. Kosten rond 1930 was de 1e klasse f 2,50 en de 2e klasse f 1,00.





Nijmegen in 1820. Novio Magum zoals Nijmegen heette bij de Romeinen. Een houten rijnaak ligt aan de oever van Nijmegen. Een kade kunnen we dit nog niet noemen. De gierpont Nijmegen – Lent is net gearriveerd, een wagen met hooi is net van boord en een koets staat nog te wachten. Die hoge palen op de pont was er voor, dat de gierpont makkelijker kon manoeuvreren. In 1657 vond Hendrik Heuck uit Nijmegen de gierpont uit. Later waren op de Rijn verschillende gierponten in dienst naar voorbeeld van de stad Nijmegen. Hogerop zien we een kraan voor zwaar materiaal, zoals keien en molenstenen voor graanmolens. Een zelfde type kraan is nu nog te zien bij Andernach.



De Waalkade in 1895. De fotograaf met zijn apparatuur vestigt aller aandacht op zich. Zoals van de schipper en z'n gezin op de tjalk, de kapitein van de sleepboot in z'n stuurhut, nou ja stuurhut. Maar ook van de mensen aan de wal.





Een sleepboot gebouwd op één van de Nederlandse werven, passeert de gierpont van Nijmegen – Lent. Op een losse draad wordt een tjalk gesleept en zo te zien hangt er meer achter.



Tijdens ijsgang werden ook wel stoomsleepboten ingezet als veerboot. Net zoals bij de vorige foto alleen voor voetgangers en fietsers.



Een sleepboot van rederij Combinatie vaart onder de spoorbrug van Nijmegen door. De rederij Combinatie, opgericht in 1901, was van Hendrik Nefkens en Jan van Steen. In 1913 werd de vloot sleepboten overgedaan aan NV. Jan van Steen te Rotterdam. De sleepboten kregen de naam Jan van Steen met een nummer. In december 1922 werd de gehele vloot op een veiling verkocht aan de Ned. Transport mij, Rotterdam (Steenkolen), 8 sleepschepen en 7 sleepboten. De sleepboten kregen de naam: BORGIR, HORA, IDUNA, GARULA, GROA, DULA en ATLA.



Een foto van de uitgeverij Nauta uit Velsen. De Waalkade van Nijmegen in 1910. In de verte zien we een raderboot liggen van de Nederlandsche Stoom – Boot Maatschappij (NSBM) uit Rotterdam. Deze maatschappij was een grote concurrent van de Nijmeegse Rederijen. Op de voorgrond een goederenboot in afwachting van het laden. Op de muren van de huizen zien we reclame van Jiirgens Solo Margarine. Ook iets met rijwielen.



Een opname uit 1915. Op de tjalk doet de schippersvrouw de was in een houten tobbe, die op de lui-ken staat. In die tijd werd nog veel het buitenboordwater gebruikt i.p.v. het drinkwater. Aan de wal staan sjouwers die even een pauze maken om te zien wat de fotograaf aan het doen is. Achter de Tjalk ligt een stoomboot van de Nijmeegsche stoomboot rederij. De lading wordt aan gevoerd met paard en wagen. De gierpont ligt te wachten tot dat de sleep voorbij is. Op het eerste gezicht zou je zeggen dat het sleepschip er één is van rederij Vulcaan. Maar in die tijd had Vulcaan een naam staan tussen de twee witte banden en onder de banden een blok van groen en wit met een zwart cijfer. Waarschijnlijk is het ship er één van een Duitse rederij.



In 1920 lost een onbekend sleepschip kolen voor de gasfabriek. Een grijper was hier schijnbaar nog niet bekend. Wat aan de kraan hangt is een bakje dat vol geschept werd, en met een touw aan een beugel kon het leeg gekiept worden. Onder de brug door vanaf de haven gerekend was er de slachterij, de Honigfabriek voor soepen, vermicelli enz. verderop was de kunstzijdespinnerij de Nijma.



31 Augustus 1921. Ter gelegenheid van Koninginnedag is er een Historische optocht gepland. Aan de kant van Lent ligt de gierpont afgeladen met feestgangers te wachten om over te kunnen. Aan Nijmeegse kant ligt de motorpont die de ridders te paard heeft overgezet. Het bouwsel op het water naast de gierpont is het zwembad, dat dan weer aan de Nijmeegse, dan weer aan de Lentse kant lag. Het moet een mooie dag geweest zijn, want de schippersvrouw op het sleepschip FAFNER van de NRV uit Rotterdam had de was buiten hangen.



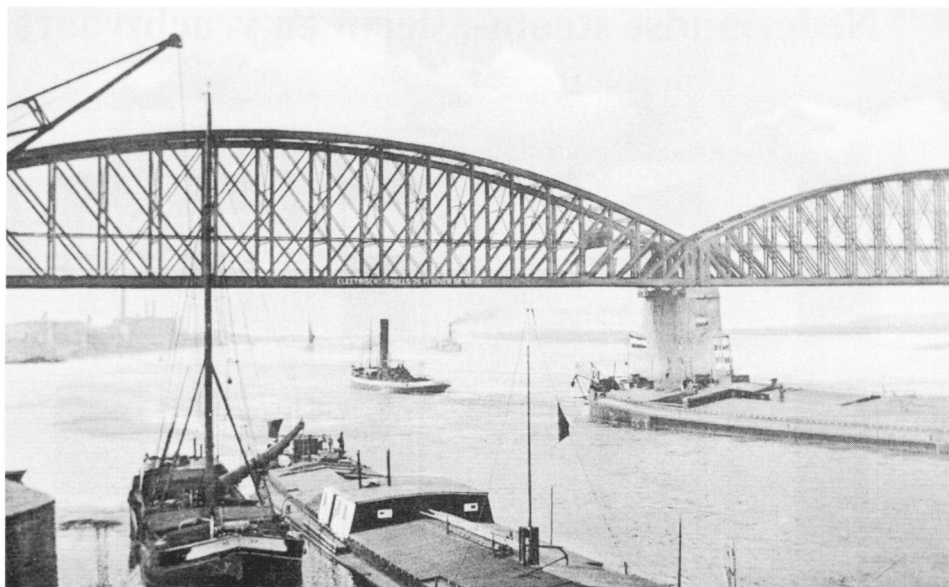
Een onbekende zelflosser lost zand voor een plaatselijke bouwfirma. De Waal is behoorlijk hoog, de uiterwaarden zijn ondergelopen. Als je de peilschaal op de brugpijler van deze foto vergelijkt met die op andere foto's, dan scheelt dat 5 meter. De spoorbrug dateert uit 1878. Op 12 Juni 1879 werd de spoorlijn naar Arnhem geopend.



Motorveerpont ZELDENRUST is gebouwd naar het voorbeeld van de gierpont. Ook hier zien we twee casco's verbonden door een tussenstuk waarop de stuurhut is geplaatst. Hier in 1930 is het tamelijk hoog water op de Rijn. De lage gedeelten van de kade staan al onderwater. Nog enkele jaren zal de pont varen, daarna is het voorbij, want eind 1931 is begonnen met de bouw van de Waalbrug.



1930. Een goederenboot lost stukgoed aan de kade. Met vaten werd aangevoerd olie voor lantaarns, vetten, azijn, wijn en wat zoal meer met vaten vervoerd kon worden. Het havenrein is niet afgezet, de kinderen kunnen vrij spelen. Bij het werk was ook veel bekijks, Wat ook opvalt bij oude foto's is dat bijna iedereen een pet of hoed draagt.



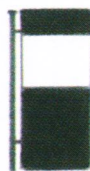
1930. Op deze foto zien we dat zelfs een tjalk een eind van de kant af moet blijven bij het lossen. Het sleepschip daarnaast is een apart model met de roef in het midden van het schip. Dit was oppassen voor natte voeten als het schip geladen is. De ingang van de roef is aan de zijkant, er staat wel een reling voor, zodat je niet gelijk overboord kan vallen. Later werden de schepen zo niet meer gebouwd en werd de roef achterop geplaatst. In afvaart gaat een FIAT VOLUNTAS sleepboot van Van Driel met in aanhang twee niet afgeladen schepen.



1930. De tjalk JOHANNA uit Nijmegen lost kolen voor een plaatselijke kolenhandelaar. De kolen werden in zakken geschept en met paard en wagen vervoert naar de stad, waar het huis aan huis verkocht werd. Op de achtergrond zien we een sleepschip van Van Ommeren, eentje nog met een open stuurhut.



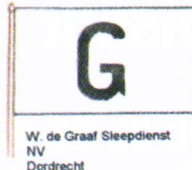
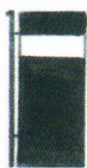
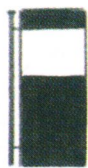
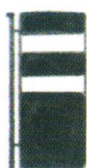
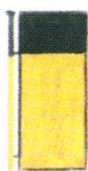
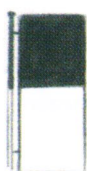
Nederlandse stoom-, sleep- en vrachtvaart



Privatarchiv Heinrich Fischbach, Essen

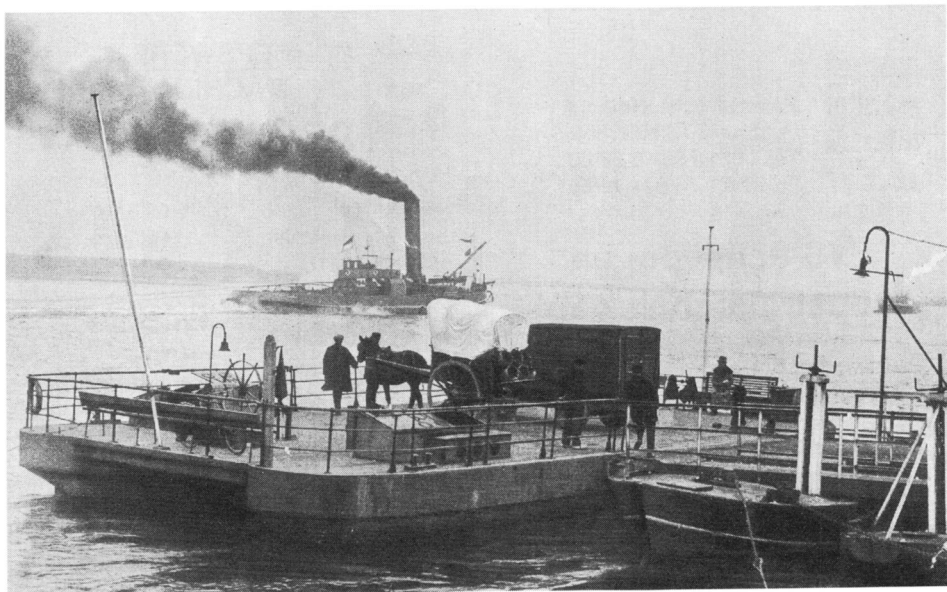


In deze uitgave starten we met een nieuwe rubriek op de middenpagina's. We tonen hier een collectie vlaggen en schoorstenen uit het archief van ons Duitse lid Heinrich Fischbach. Deze unieke afbeeldingen spreken voor zichzelf. Het heeft niet direct met het thema te maken maar wel met de internationale binnenvaart.



Privatarchiv Heinrich Fischbach, Essen



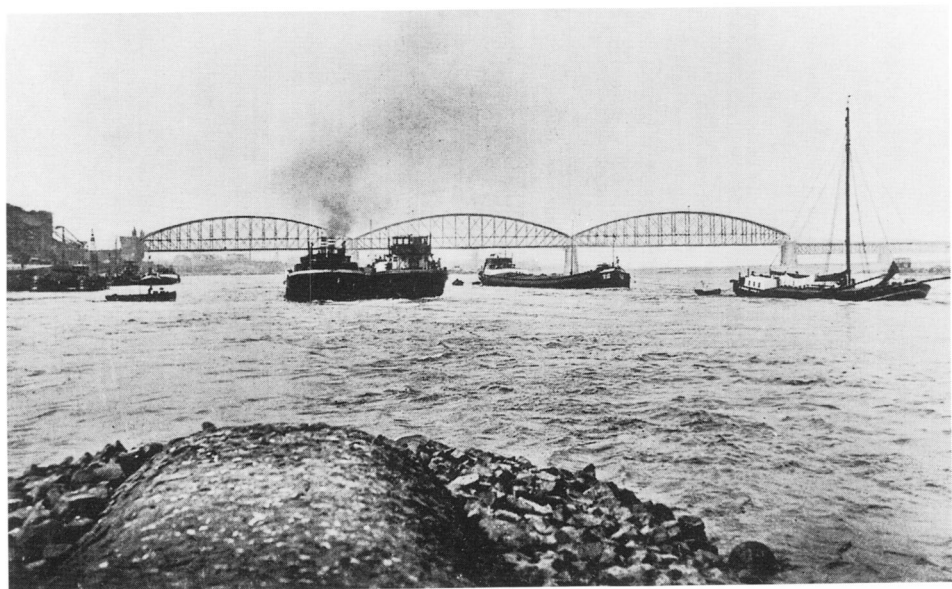


De motorveerpont heeft nog even tijd eer het kan vertrekken. Aan boord staan al een vrachtwagen en een paard en wagen. Iets om te schuilen is er niet. In weer en wind stond de veerman aan dek. Voorbij gaat een brugboot van rederij Mathias Stinnes, met in aanhang minstens 2 sleepschepen. Het is één van de 4 boten die tussen 1911 en 1915 voor Mathias Stinnes gebouwd zijn bij Scheepswerf P. Smit, Rotterdam. Ongeveer 45 x 8,40 x 2,05 meter groot en tussen de 950 en 1250 ipk sterk waren ze.



Boven de spoorbrug is de motorsleepboot DÜSSELDORF van rederij Fendel uit Mannheim te zien. Oorspronkelijk was dit de stoomsleepboot COLONIA 1 van Rhein- und See-Schiffahrts Ges. Keulen. Gebouwd in 1918 bij Scheepswerf Berninghaus te Duisburg. 49,37 x 9,05 x 2,12 m. 2x 650 ipk. In 1935 verbouwd tot motorsleepboot met 2x 700 pk MWM. De grote schoorsteen, ketels en machine werden verwijderd en vervangen door 2 motoren en een uitlaatpijp. Verder werd er niets veranderd. In de 2e wereldoorlog na een aanvaring gesloopt. De foto is van na 1935.

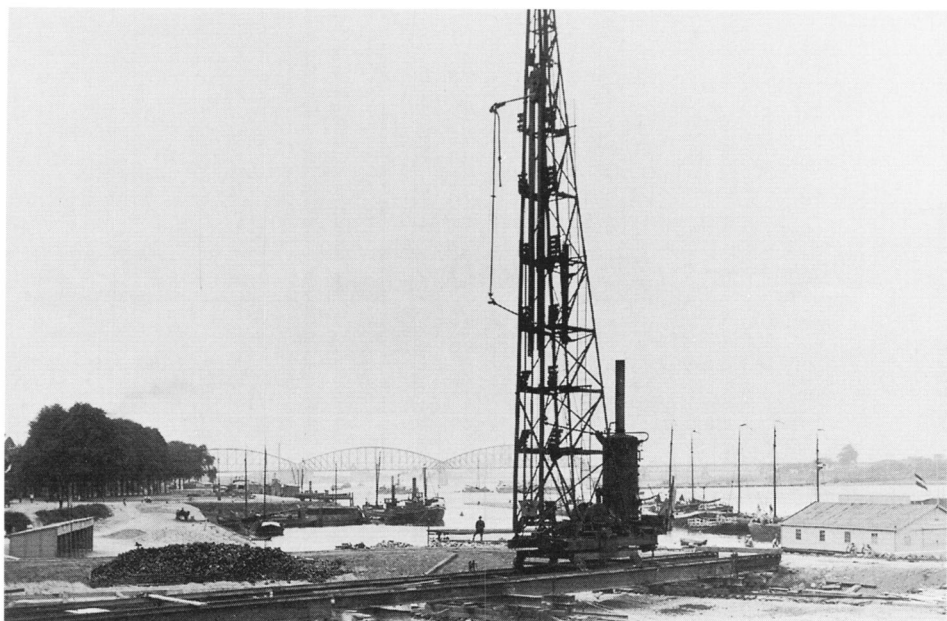




Een bekende ansichtkaart van Nijmegen. Hier zien we in afvaart twee sleepschepen achter een raderboot van Raab Kärcher. Aan bakboord een schip van Raab Kärcher en aan stuurboord één dat van rederij Vulcaan kan zijn. In de opvaart een sleepschip van ongeveer 1500 ton, wat vroeger een particulier was en op de foto te zien is als een schip van rederij Plouvier uit Antwerpen. Dit is één van die schepen die als herstelbetaling aan België is toegewezen na de oorlog 1914 – 1918. Rechts op sleeptouw een mooi kastje met boegspriet en hoge mast.



Een foto uit 1933. De eerste pijler, van een nog af te bouwen steiger van 100 meter, waaraan scheepjes met materiaal kwamen te liggen voor de nog te bouwen Nijmeegse brug. In opvaart gaat een afgeladen goederenboot van de Badische Aktiën Ges. Mannheim. Later van het Fendel concern.



Eind 1931 ging de eerste schop de grond in voor de bouw van de Waalbrug. Een berg kolen als brandstof ligt klaar voor gebruik bij de pas opgebouwde heimachine. Op de hoek van de haven liggen 2 vrachtschepen van de Nijmeegsche boot. Scheepvaart op de rivier is er genoeg te zien, jammer genoeg is niet alles te herkennen.



In 1933 zien we aan de Lentse kant al enkele pijlers voor de nieuwe brug. Aan Nijmeegse kant wordt een cirkel geheid, wat later leeg wordt gepompt, voor de bouw van de pijler. Schippers van luxe motors, tjalken en klippers wachten op een reis via de schippersbeurs. Op de rivier gaat een sleepschip met een parlevinker opzij. De parlevinker was van Derksen uit Nijmegen die de bijnaam had van 'Zwarte Hannes'.



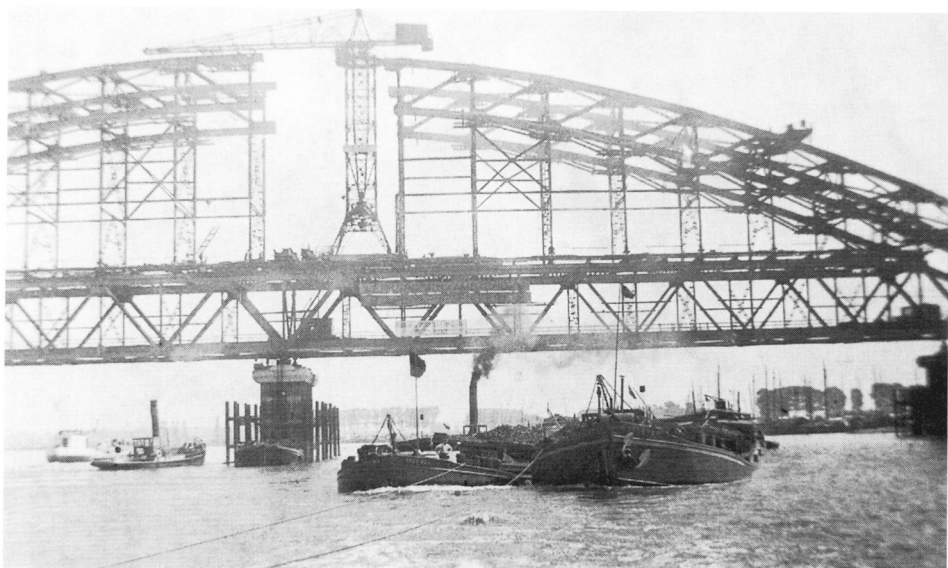


Een sleep, bestaande uit stoomsleepboot, kempenaar en 3 spitsen nadert de brugopening bij Nijmegen. Een echte sleep voor de Maas, geladen in Duisburg-Ruhrort met bestemming de staalfabrieken in Luik. Schipper Jan Braeckmans van de 47 meter spits REDEMPTOR heeft even tijd genomen om dit plaatje te schieten. Op de foto is goed te zien dat de P. Smitboot van de Gratis Sleepdienst een draad vast heeft op de stuurboord spits. De boot van de Gratis Sleepdienst heeft als doel de kop van de schepen op tweede lengte vast te houden, zodat deze lengte niet te veel verleierd.

Foto: J. Braeckmans.



We zijn meer dan een jaar verder als de REDEMPTOR weer bij de doorvaart bij Nijmegen is. De bouw van de brug schiet al aardig op. De schipper van de REDEMPTOR heeft de mast iets laten zakken. Ook z'n werk, het teren van de luiken, heeft hij even in de steek gelaten om zelf door de brugopening te sturen. Wat nog opvalt is, dat de spits een kranenbalk heeft met stokanker. Nu komen we dat niet meer tegen, maar vroeger was dit normaal. Foto: J. Braeckmans.



Een afvarende sleep onder de Nijmeegse brug in het jaar 1935. Het ene sleepschip is de 1500 tonner WANDERER van Rohmann uit Grieth, met als schipper V. Holt. Links naast de pijler van de brug zien we de stoomboot HUNZE van P. Smit, Rotterdam. Op de boeiing staat geschreven: Gratis Sleepen. Ingehuurd door de Rijkswaterstaat om slepen afvarend te helpen om door de brug opening te komen. Achterop bij de SPES MEA is ook nog een stoomboot te zien, misschien hangt er nog een tweede lengte achter, waar hij bij moet helpen.

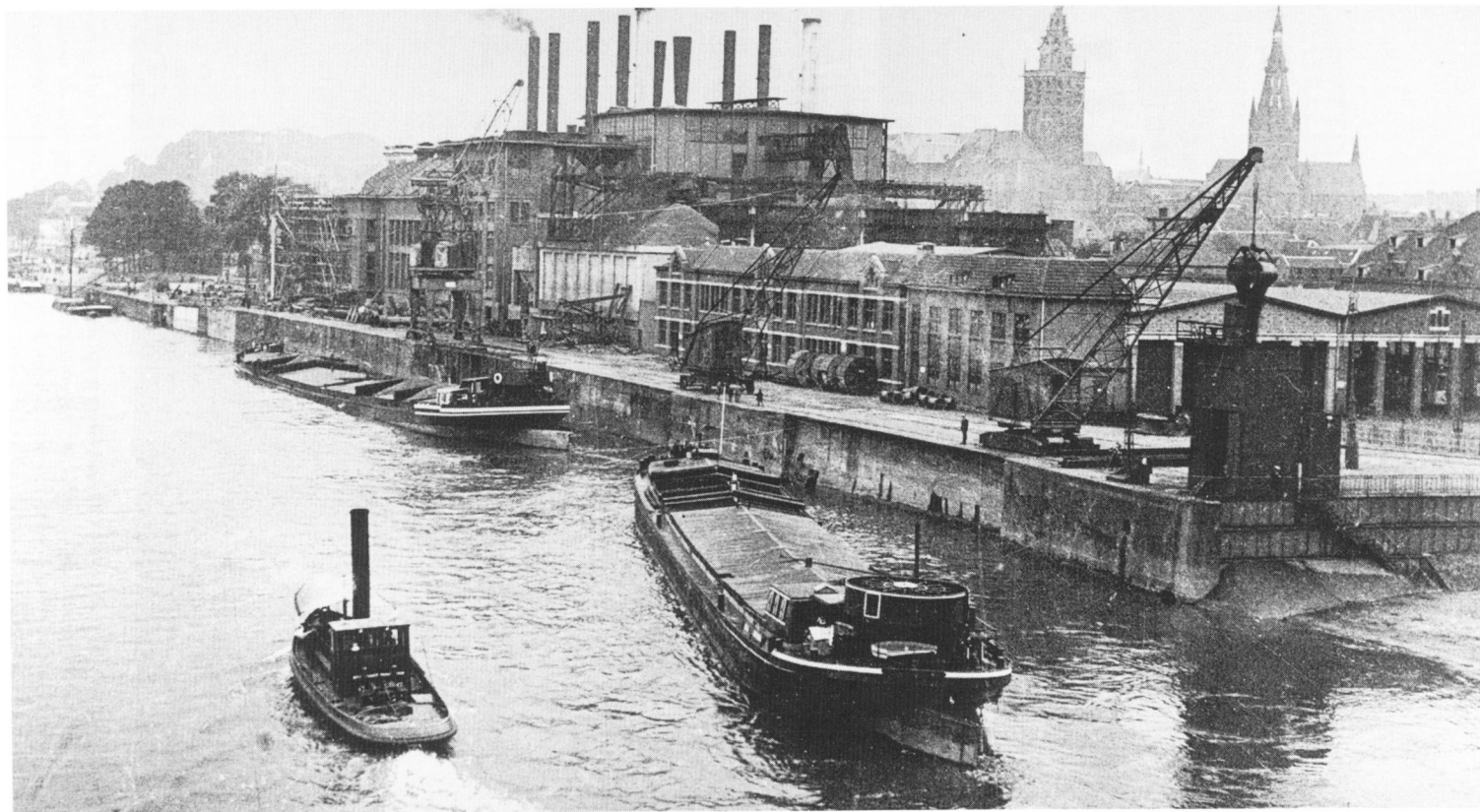


Aan de overkant ligt Lent, met links op de foto de spoorbrug. Voor Lent vaart een sleepschip van de Transport Mij. Rotterdam (NRV). Een serie van 23 sleepschepen zijn in 1917 aan bloc gekocht door de T.M. De schepen waren tussen 1910 en 1915 gebouwd te Alblasterdam. De lengte en breedte waren hetzelfde, maar in diepgang varieerde dit nogal. 67 x 8,15 x 2,35 of 2,52 m waardoor de tonnage ook verschilde tussen de 935 en 1030 ton. De namen van de schepen eindigden op land. Zoals RIJNLAND, GELDERLAND en DUIVELAND. In 1922 kregen ze Gotennamen zoals WACHIS, ADALGATH, LUITA enz. Een luxe motor drijft naar het strand, om wat te laden of lossen. De pijler kan een lichtopstand zijn waarop de verlichting nog aangesloten moet worden, of het had iets te maken met de bouw van de brug.





Een foto vanaf de brug van Nijmegen in het jaar 1938. In de haven liggen de tjalken en luxe motoren te wachten op vracht. Later toen er niet voldoende vracht meer was, hebben veel van deze schepen dienst gedaan als woonark (woonschip). In de ingang van de haven liggen 3 vrachtboten van de Nijmeegsche Boot. Op de rivier voorbij de zeilklipper ligt het zwembad van de gemeente. Het eerste zwembad werd gebouwd in 1877 voor de prijs van f 7.838,-- door meester-timmerman Beurman. Het houtwerk rustte op 6 ijzeren pontons en was 11 x 12 meter groot. Een 2e bad werd gebouwd in 1891 en had de afmetingen 12 x 7,5 meter en in 1902 werd een bad gebouwd van 30,5 x 12 m. welk tussen de 1e en de 2e ingelegd werd.



Een pracht opname van de rivier met Gasfabriek, die dateert uit 1908. Rechts zien we de tramremise uit 1913 van de Gemeente Tram Nijmegen. In het midden de W. VAN DRIEL 41 met een laadvermogen van 997 ton, die kolen lost voor de Gasfabriek. Achter op de punt lost een particulier schip kolen voor de fabriek. Niet alleen de ondiepte langs de kade zorgde er voor dat de schepen, tijdens het lossen of laden, van de kade afbleven, maar ook de vaste arm van de kraan. Als het schip tegen de kade zou liggen had de kraanmeester geen zicht op het ruim waar hij uit loste.



Nijmegen 1940. In 1940 is de spoorbrug door middel van springstof opgeblazen bij nadering van de Duitsers. Op de foto zien we dat de herstelwerkzaamheden nog niet begonnen zijn. Links liggen de KONINGIN DER NEDERLANDEN en de NIJMEGEN III van de Nijmeegse Boot. Rechts het sleepschip EMBRICA van eigenaar van Koeverden uit het schipperscafé in Emmerich. EMBRICA betekent Emmerich in het Romeins. Het schip is in 1908 in Alblasserdam gebouwd. De afmetingen zijn: 83,47 x 10,29 x 2,69 m / 1626 ton. Over het verdere verblijf van de EMBRICA is na de oorlog niets bekend.



1944. Na een jaar bouwen van noodpijlers en de noodbrug werd de brug eind 1941 in gebruik genomen. In 1943 werd de spoorbrug voor de tweede keer opgeblazen. Naar horen zeggen is de noodbrugpijler 's nachts getroffen door een I-mans torpedo. Onder de brug zien we dat er een versper-ring is aangelegd.



1946. De spoorbrug is weer hersteld, maar de verkeersbrug is nog niet te gebruiken. Enkele dekschuiten zijn aan elkaar gelast en doen dienst als veerpont om het vrachtverkeer te vervoeren. De sleepboot VIOS van Ariëns uit Nijmegen verricht hier het sleepwerk. De VIOS is gebouwd in 1878 te Slikkerveer. 19,70 x 3,50 x 1,70 m / 120 ipk. In 1947 gesloopt. Tot dan werden de pontons gebruikt voor het vervoer van zwaar verkeer tussen Nijmegen en Lent. Enkele sleepboten die daar ook dienst deden waren de MARIA van Van de Hurk, Den Bosch. ST. ANTONIUS van Van Soest en de HELENA van v. Bommel, Nijmegen. Voor het overzetten van voetgangers en fietsers werd de motordekschuit MARIA uit Nijmegen gebruikt.

Foto: J. Ariëns



1961. Op Waalkade 71 was een opslagplaats van de Nijmeegsche Boot. Het kantoor van de N.V. 'Vereenigde Nijmeegsche Stoomboot Maatschappijen' is al enige tijd gesloten. Planken zijn voor de ramen getimmerd, het pand wacht op de sloop, zoals het al is gebeurd met de woningen er naast. De laatste boten zijn verkocht een kantoor is niet meer nodig. Deze Nijmeegse firma heeft geschiedenis gemaakt over een periode van ruim 150 jaar. Begonnen met I. Theunissen op een raderboot en beëindigd door de komst van het spoor en de vrachtwagen.



IJsgang op de rivier rond 1900. In zeer strenge winters, met ijsgang op de rivier, kon de gierpont niet varen. Er werd dan beroep gedaan op de Nijmeegse Boot, die er voor zorgde dat voetgangers en fietsers toch overgezet werden. Op de foto zien we de NIJMEGEN II die in 1881 gebouwd is bij Diepenveen, Lels en Smit, Kinderdijk. Ongeveer 95 ipk. In 1902 verkocht.

VLOOTLIJST

In 1823 opgericht:
STOOMBOOT ONDERNEMING I. THEUNISSEN en Cie, NIJMEGEN.
In 1860 werd de naam 'Stoombootmaatschappij Willem de Eerste en Koningin der Nederlanden'

WILLEM DE EERSTE (1824- 1850) Houten raderboot.
Gebouwd in 1824 bij Fop Smit, Alblasserdam. Ketel van Fop Smit.
1826; 2 machines en nieuwe ketels van Cockerill te Seraing. 1850 afgevoerd.

KONINGIN DER NEDERLANDEN (1836 – 1850)
Raderboot voor passagiers en goederen op Rotterdam. Houten Raderboot.
Gebouwd in 1836 bij Fop Smit, Alblasserdam. 1850 afgevoerd.

WILLEM DE EERSTE (2) (1850 – 1861)
Ijzeren Raderboot voor passagiers en goederen op Rotterdam.
1861 uit de vaart genomen.

KONINGIN DER NEDERLANDEN (2) (1850 – 1881)
Ijzeren Raderboot voor passagiers en goederen op Rotterdam.
Gebouwd in 1882 bij J. & K. Smit, Kinderdijk. 1881 – 1894)
Ketel is een zogenaamde Pootketel van Diepenveen Lels Smit, Kinderdijk. Verwarmd oppervlak van 132 m². In 1894 verkocht aan slopers G. Bremer en Co, Dordrecht.

KONINGIN DER NEDERLANDEN (3) (1882 – 1902)
Raderboot voor passagiers en goederen.
Gebouwd in 1882 bij J. & K. Smit, Kinderdijk. 61,70 x 6,25 (12,40) m.
Ketels uit 1882 van Diepenveen Lels Smit, Kinderdijk. 2 x twee vuurse ketels.
Werkdruk 5,6 atm. Verwarmd oppervlak 2x 75 m². 360 ipk. 1902 verkocht.

KONINGIN DER NEDERLANDEN (4) (1901 – 1950) Schroefboot.
In 1901 gebouwd. 2 een vuurse Ketels van elk 46 m² verwarmd oppervlak.
Ketels van de Arnhemse Stoomsleephelling Mij. (ASM)
In 1920 de ketels vervangen door 1 twee vuurse ketel van 100 m² Verwarmd oppervlak. (ASM). 1949 opgelegd. 1950 verkocht naar België.

1852 opgericht een Vennootschap onder firma Jan van der Heijden en Cie.
1854 naam veranderd in 'GELDERSCHE STOOMBOOT MAATSCHAPPIJ', NIJMEGEN.

KOOPHANDEL (1852 – 1861) Ijzeren Raderboot
1852 gebouwd bij John Cockerill, Seraing. 90 ipk.

NIJVERHEID (1852 – 1881)
Raderboot voor passagiers en goederen op Rotterdam.
Gebouwd in 1852 bij firma J. Cockerill, Seraing. 90 ipk.
1883 NIJVERHEID is gesloopt bij Firma Bremer te Dordrecht.

NIJVERHEID (2) (1881 – 1903)
Raderboot voor passagiers en goederen tussen Rotterdam en Nijmegen.
Gebouwd in 1881 bij de Mij. Fijenoord, (Nederlandse Stoomboot Mij), Rotterdam. 62,45 x 6,25 (12,40) m.
1881: 2 twee vuurse ketels van Ned. Stoomboot Mij, Rotterdam. 2x 75 m² V.O. 240 ipk. 1903 verkocht aan Kölische Tiefbau Gesellschaft.

NIJVERHEID (3) (1901 – 1950)
Schroefboot voor passagiers en goederen op Rotterdam.
Gebouwd in 1901.
2 twee vuurse ketels van Arnhemse stoomsleephelling Mij. (ASM) 2x 57 m². V.O.
1916 worden de ketels vervangen door 1 ketel van de A.S.M. 125 m² V.O.
1948 opgelegd. 1950 naar België verkocht.

1860 opgericht door samenwerking.
NV. Stoomboot Mij. 'Willem de Eerste en Koningin der Nederlanden' en Geldersche Stoomboot Mij.
1873 Naam veranderd in NIJMEEGSCHE STOOMBOOTREEDERIJ.

1922 NV. VEREENIGDE NIJMEEGSCHE STOOMBOOT MAATSCHAPPIJEN. (Nijmeegse Boot)
Voor gezamenlijke rekening de volgende schepen.

NIJMEGEN (1865 – 1866)
Ex DRUSUS uit Amsterdam. 1865 gekocht en in 1866 verkocht.



KOOPHANDEL – (1865 – 1884) Raderboot. Ex SPUYSTROOM.
Speciaal gekocht voor veevervoer.
Ketel: 135 m² V.O. van Soci  te Cockrell, Seraing.
1884 naar Bolnes verkocht voor de sloop.

CONCORDIA (1865 -) Zeilschip speciaal voor veevervoer.

NIJMEGEN I (1866 – 1880)
200 ipk. Gebouwd in 1866.

NIJMEGEN II (1866 – 1880)
Goederenboot en sleepboot.
ex DE WAAL II van firma Rietschoten, Bok en Cie, Rotterdam. 75 ipk.

NIJMEGEN I (2) (1881 - 1892) Goederenschroefboot.
Gebouwd in 1881 bij Diepenveen, Lels Smit, Kinderdijk.
1     vuurse ketel van 35 m² V.O. uit 1876.
1892 verkocht aan Gebr. van de Boom, Rotterdam.

NIJMEGEN II (2) (1884 – 1902) Goederenschroefboot
Gebouwd bij Diepenveen Lels Smit, Kinderdijk in 1881. 1 Ketel van 35 m² V.O.
1884: Nieuwe ketel 32 m² V.O. Diepenveen Lels Smit, Kinderdijk.
In het zelfde jaar op naam gesteld van 'Vereenigde Nijmeegsche Stoomboot Reederij en Geldersche Stoomboot Mij., Nijmegen. 1902 verkocht. 1903 akte ingetrokken.

NIJMEGEN III – (1892 – 1906) Goederenschroefboot
Ketel van 27 m² V.O. Arnhemse Stoomsleephelling Mij. Uit 1891. 50 ipk.
1891: MR. W. FRANCKEN NGZN. No. 2. Van Haantjes en Muller, Rotterdam.
Schoefboot voor goederen op Scheveningen.
1892: van J. en A. van de Schuyt, Rotterdam.
1892: NIJMEGEN III.
1906: HANDEL en NIJVERHEID van C.S. de Jong uit Warns.

NIJMEGEN IV – (1897 - ?) Vrachtschip.
Gebouwd in 1897 bij Scheepswerf P. Smit, Rotterdam. Bouwnr. 138
Ketel 39 m² V.O. van P. Smit, Rotterdam. 1920 uit de KONINGIN DER NEDERLANDEN afkomstige ketel geplaatst. 1945 gezonken te Nijmegen. 1948 ketel en machine verwijderd en een motor geplaatst.

NIJMEGEN V - (1907 - ?) Passagiers en Goederenboot.
Ketel: 58 m² V.O. van J. en A. van de Schuyt, Papendrecht.
1940 – 1945 omgebouwd tot sleepship.
1945 onbeschadigd te Rotterdam.

VEREENIGING (1920 – 1929)
Gebouwd in 1863.
Ex VEREENIGING van Familie Beversluis.
Ex VEREENIGING van Stoomboot Onderneming 'Concordia'.
1920 gekocht, 1929 verkocht naar de sloop.

NIJMEGEN VI (1923 - ?) Motorvrachtschip
Gebouwd in 1923 bij N.V. Internationale Scheepsbouw Mij 'De Maas, Slikkerveer.
26,00 x 5,00 x 1,90 m. 128 Ton. Motor 70 pk Bolnes.
1945 lichte schade.

NIJMEGEN VII (1925 - ?) Motorvrachtschip
Gebouwd in 1925 bij Arnhemse Stoomsleephelling Mij. Arnhem.
26,00 x 5,00 x 1,90 m. 130 ton. Motor 60/70 pk. Bolnes
1945 haveloos terug gevonden in Winschoten.

NIJMEGEN VIII (1925 – ?) Motorvrachtschip
Gebouwd in 1925 bij Arnhemse Stoomsleephelling Mij. Arnhem.
26,00 x 5,00 x 1,90 m. 130 ton. Motor 60/70 pk. Bolnes.
In 1945 gevonden in Noorwegen.

NIJMEGEN III (2) 1928 – ?)
Gebouwd in 1928 bij de Arnhemse Stoomsleephelling Mij. Arnhem.
40,50 x 6,25 x 2,65 m. 275 ipk. 210 ton.
Voor passagiers en vrachtvervoer.
1948 verbouwd tot sleepship.

ALTONA Sleepship.
In februari 1940 ernstig beschadigd door ijsgang. Verkocht.



In 1947 is het midden gedeelte van de spoorbrug nog steeds een noodbrug. De NIJMEGEN III arriveert met opzij het tot sleepship verbouwde schip NIJMEGEN V in Nijmegen. Op de NIJMEGEN III is op het voorschip een kajuit gebouwd speciaal voor passagiers. Achter de kajuit is een laadruim waarin 210 ton aan goederen kon worden vervoerd. Gebouwd in 1928 in Arnhem. In 1948 zou het tot sleepship zijn omgebouwd. De NIJMEGEN V was een goederenboot die in 1907 is aangekocht door de Nijmeegsche boot. In februari 1940 liep de 'V' schade op door het plotseling loskomen van de bevroren Waal. Het schip zonk in de vluchthaven. Na gelicht te zijn werden de ketel en machine verkocht en zou de 'V' dienst doen als Pakhuis-steiger. In de oorlog is tegen het oorspronkelijke plan in het schip verbouwd tot sleepship. Het kwam ongeschonden de oorlog door.





Een mooie opname van rond 1960 van Nijmegen. Vergissing voorbehouden is het sleepschip bij de brugpijler de MARIA van Kleipas. Gebouwd in 1927 bij De Merwede, Hardinxveld. 90 x 11,09 x 2,72 m. 1878 ton. Dezelfde werf, die ook de AVONTUUR 6, MURO, VIATOR en de RICHARD VIII van Van Laak opleverde. Op eerste lengte in die sleep zien we de PAX van G. van Laak. In 1902 gebouwd te Nijmegen, later verbouwd en verlengd. 16 kleine ruimen had het voor 1991 ton. 105,00 x 10,67 x 2,63 m. Op de voorgrond de luxemotor RES NOVA van C. van Laar, die stukgoed aan het lossen is. In de afvaart nog een Franse motor met een scheepje van de Lloyd uit Straatsburg.