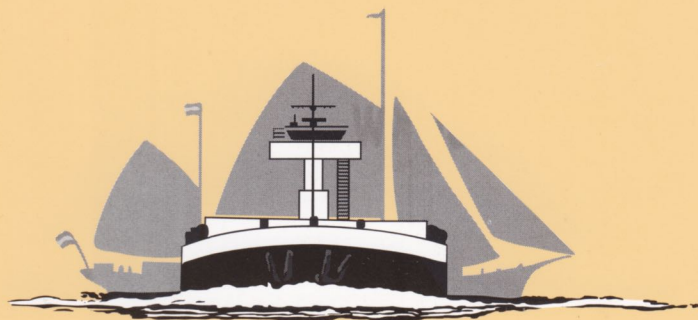




2004-I

maart

VERENIGING "DE BINNENVAART"



BINNENVAART IN NOORD-HOLLAND

Binnenvaart in Noord-Holland

door: Theo Zondag – Scheemda, november 2003

Noord-Holland was vroeger veel meer een waterrijke provincie dan de laatste eeuw het geval is. Door de vele inpolderingen zoals de Haarlemmermeer, de Wieringermeer en ook kleinere polders zoals de Purmer en de Beemster is er heel wat wateroppervlakte tot land geworden. Nu was dat voor de scheepvaart niet ongunstig, want het aanleggen van vaarwegen in bijvoorbeeld de Wieringermeerpolder en het graven van de Haarlemmerringvaart, met daaraan gevestigde bedrijven, is voor de binnenvaart een gunstige ontwikkeling geweest. Ik noem het bewust geweest, want juist in de laatste decennia is er weer een kentering geweest in de binnenvaart. Alleen al het vervoer van landbouwproducten uit genoemde polders is vrijwel helemaal verdwenen. Een belangrijke ontwikkeling is ook geweest, de aanleg van het Noord-Hollandskanaal, van Amsterdam, via Purmerend en Alkmaar naar Den Helder. Dit Groot Noord-Hollandskanaal werd voltooid in 1825. Dit kanaal was eigenlijk bedoeld om via deze route vanuit Amsterdam de open zee te bereiken. De Oranjesluizen zijn aangelegd bij inpoldering van de IJ-polders waardoor de Zuiderzee werd afgesloten. Maar voor de binnenvaart is het kanaal ook vele jaren van groot belang geweest. Tijdens strenge winters, wanneer het IJsselmeer niet te bevaren was vanwege het ijs, gebeurde het dat veel schippers via Alkmaar en Den Helder over het wad naar Harlingen voeren omdat deze route langer ijsvrij bleef. Een ander belangrijk punt voor de scheepvaart was het graven van het Noordzeekanaal. Hiermee is in 1870 een begin gemaakt. Met het voltooiën van het kanaal is IJmuiden ontstaan en Amsterdam heeft zich door aanleg van het kanaal kunnen ontwikkelen tot een zeehaven van betekenis. Het Noordzeekanaal is zowel voor de zeevaart als voor de binnenvaart van een nog altijd groot economisch belang. Vanuit het zuiden was de Keulsevaart (later Amsterdam-Rijnkanaal) een belangrijke vaarverbinding met de Rijn. Het werd Keulsevaart genoemd, omdat het Duitse parlement er veel belang bij had om vanaf de Rijn, Amsterdam via het kanaal te kunnen bereiken. Het Duitse parlement heeft daarom ook financieel bijgedragen aan de aanleg van het kanaal. Dit is in grote lijnen het overzicht van de belangrijkste vaarwegen van de provincie Noord-Holland. In de periode waarover dit boekje handelt, zijn het nog veelal de kleinere schepen die de wateren bevaren. Daar wil ik ook niet verder over uitweiden. De beelden spreken voor zich. Ik wens de lezers veel plezier met dit stukje geschiedenis van de kleine binnenvaart.



Een vlot geladen kast, met als voortstuwing een klein sleepbootje of opduwer. Zichtbaar aan bakboordzijde van de kast. Een sleepbootje met dekschuit koerst waarschijnlijk achter het eiland van Pont. De kast hoeft pas van koers te veranderen als hij aan het Noordzeekanaal is gekomen, dan is het of richting IJmuiden of Amsterdam.





Amsterdam, Havengezicht.

Er is veel bedrijvigheid in de haven. De elevator wordt volaan opgestookt om de ruimen van het zeeschip leeg te zuigen en over te pompen in de lege wachtende schepen. Waarvan de tjalken de meerderheid vormen. Het is 1936, ten tijde van deze gebeurtenissen.



Amsterdam, Havengezicht

De MAASKERK ligt afgemeerd aan de kade, met zowel beurtvaart als rijnsken om zich heen. De beurtmannen liggen, zo te zien, zakgoed uit het voorruim van de MAASKERK te laden. De kraan met 6 ton hefvermogen zal zeker zijn aandeel hiertoe bijdragen.



Op deze kaart wordt vermeld, Oranjesluizen en dateert uit de dertiger jaren. Maar ik zie geen vloeddeuren. De sluis staat open, dus moet het op het Binnen- en Buiten IJ, gelijk water zijn. Dat kan natuurlijk wel. Maar een klein sleepbootje en een diepgeladen Kempenaar zonder dekkleden vind ik niet in overeenstemming met de vaart over de Zuiderzee van die tijd. Nu zijn er mensen die beweren dat het de sluizen van Zeeburg zijn. Wie weet het antwoord? Reacties naar de redactie. Overigens; het is een mooi nostalgisch plaatje.



De kaart is uit de jaren 1930, er is wel veel veranderd. Amsterdam-Noord is ook wel Amsterdam. Voor beursbezoek moest je wel altijd met de pont over het IJ en je lag achter de Willemssluizen. Dat had weer een nadeel wanneer met spoed of direct geladen moest worden, wat overigens niet vaak voorkwam.



Amsterdam, Rokin

Deze kaart laat een beeld zien van het Rokin uit de dertiger jaren. Het toont dat het vervoer over water in die jaren zeer omvangrijk was. Wat opvalt is, dat er veel goederen in vaten worden vervoerd. De rondvaartboten zijn hier nog aan het begin van hun opkomst.



AMSTERDAM, Havengezicht

Het is begin jaren zestig wanneer er een groot aantal lege schepen afgemeerd ligt aan de steigers in het IJ. Er zullen wel heel wat gangetjes naar de beurs zijn gemaakt voor alle schepen aan de reis waren. Ik denk dat veel van deze schepen wel door de sloopregeling getroffen zijn.



Het is alles rust aan de Amstel bij de Magerebrug. De drie verschillende scheepstypen zijn al lang uit de actieve vaart genomen. Ze liggen ook van de oudste tot de jongste tegen de wal. De JAMAIS-PENCE zal zeker zijn hijstuig nodig hebben om de zware overnaadse boot uit het water te halen. Met zo'n zware boot achter de kont loop je leeg zeker een kilometer langzamer.



Het is waarschijnlijk in de winter van 1956 als we weer in de buurt van de Magere Brug zijn. Het is weer allemaal rust, maar nu om een heel andere reden. De winter van 1956 was zeer koud met de laagste temperaturen in februari. Carré is in de buurt. Een bezoekje aan de schouwburg kan de schipper nog wel wat afleiding en ontspanning bieden.





Het is ongetwijfeld kaasmarkt, gezien de enorme hoeveelheden kaas die liggen opgeslagen op de markt in Alkmaar. De CATHARINA ELIZABETH wordt nog actief betrokken bij het vervoer van kaas over water. De kazen werden met de hand een voor een van de baar aan de wal via een goot in het schip geladen.



Alkmaar, Accijnsen toren

Deze kaart dateert uit 1965 en laat duidelijk zien dat de beurtvaart maar weinig leven meer toont. Voor de accijnsentoren is het ook niet meer zoals het vroeger was. Dan was het ten tijde van de Alkmaar Packet periode wel anders.





De Dromedaris is hier pontificaal in beeld. De alom bekende toren te Enkhuizen. Maar de zeer fraai gelijnde klipper is toch ook wel een zeer in het oog vallend schip. Vooral het loofwerk voor aan de kop en de witte verf boven het berghout zijn heel mooi. Het lijkt mij een lust om met zo'n mooi schip te mogen varen.



Een Fries maatkastje met nog volledig tuig en zwaarden en een Hollandse boot langsij. Dat is echt beeldbepalend voor de jaren dertig. Dit type schip is in latere jaren veel gemotoriseerd en verlengd. Dan zal ook de open stuurstand achterop wel vervangen zijn door een dichte stuurkast.



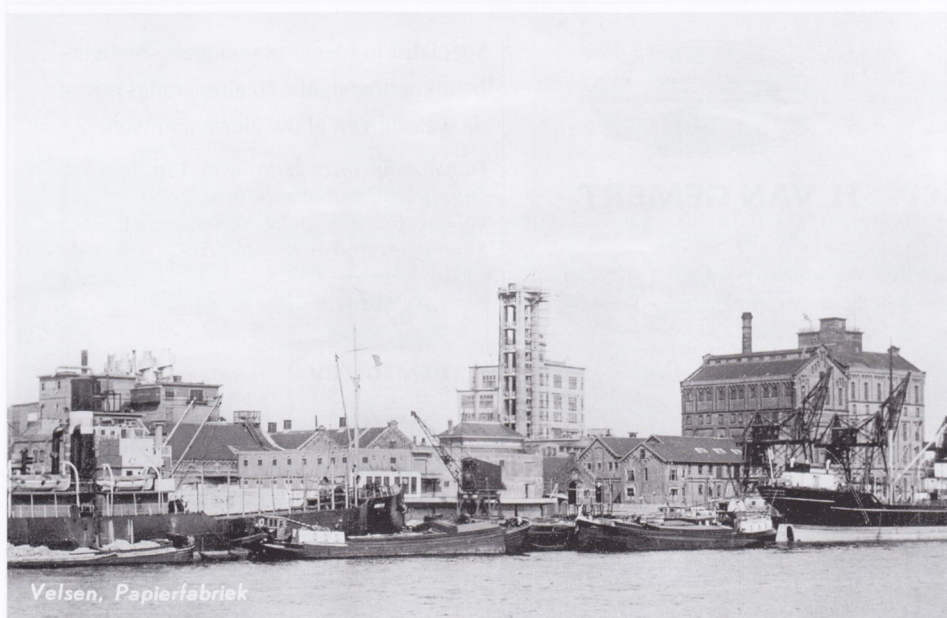


Het is 65 jaar terug in de tijd dat deze foto gemaakt is. Een tijd dat er nog een plaatje geschoten kon worden zonder dat er een auto in beeld komt. Het schip heeft zijn lading turf bijna gelost en kan dus weer leeg naar het veen voor een nieuwe lading. Er zijn heel wat attributen op het schip aanwezig waarvan men tegenwoordig niet meer weet waarvoor ze dienden.



VRIENDSCHAP - Leeuwarden lezen we op het naambord van deze fraaie klipper. Een prachtig gelijnd schip met op de achtergrond gebouwen van verschillende architectuur, eveneens mooi om te zien. Zowel het een als het ander is heel wat mooier dan de moderne bouwsels van deze tijd. Alhoewel de stuurhut achter op het schip ook geen schoonheidsprijs verdient.





Velsen, Papierfabriek

Op deze kaart van de papierfabriek te Velsen zien we zowel de binnenvaart als de zeevaartschepen in beeld. De zeebootjes brachten veelal kort rondhout voor papierfabricage. De binnenvaart vervoerde voor de fabriek allerlei papierproducten, onder andere cellulose.



Ijmuiden, Cementfabriek

VERANDERING lezen we op het naambord van de luxemotor. En op de plank van de klipper staat HOOP OP WELVAART. Samen met meerdere collega's staan ze op de beurs ingeschreven met de kans bij de cementfabriek te kunnen laden. En dan maar hopen dat die verandering na de wachttijd op de beurs hen welvaart mag brengen.



IJmuiden, Toegang tot Staalhaven

IJmuiden en Velsen zijn in het verleden (en nu nog) altijd plaatsen geweest die veel werk aan de binnenvaart hadden te bieden. De hoofdmoot was kunstmest, cement en ijzer. Er was een categorie schippers die ook regelmatig leeg terugging naar IJmuiden. De kast op de foto gaat ook leeg terug, maar dat is een ander begrip.



Deze kaart geeft een rustige sfeer weer, met op de voorgrond kano's voor de watersporter. Aan de andere zijde van het kanaal zien we een loswal met kraan en een geladen kast aan de kant. Ik kan niet lokaliseren waar dit is, maar de molen op de achtergrond doet mij denken aan Noord-Holland, wie weet het?





Het is in de zomer van 2002 wanneer we de Hagenaar DE TIJD ZAL 'T LEREN zien temidden van meest zeiljachten in de sluis te Spaarndam. Noord-Holland moet voor het scheepje bekend water zijn. Ik heb hem namelijk gekocht in Krommenie, en daarvoor heeft het jaren Zaan-dam als thuis-haven gehad. De familie Blom was toen eigenaar. Op de onderste foto zien we de Voorzaan te Zaan-dam.





Op de bovenste foto zien we het IJ te Amsterdam. De schepen liggen kopvoor afgemeerd aan de steigers van de De Ruijterkade. Destijds vertrokken er ook al Rijn-cruiseschepen uit onze hoofdstad. We zien onder andere het mps VOLTI SUBITO van Feenstra en de ROTTERDAM van Botel Cruises. De onderste foto geeft een levendig beeld van de Amsterdamse haven uit vervlogen tijden.

Foto's: archief Leo Schuitemaker





Nigtevecht. De Vecht ook voor groot vervoer

Nigtevecht, lezen we op de kaart en dat ligt in de provincie Utrecht. Maar aangezien de Vecht hier de grens vormt tussen de provincies Utrecht en Noord-Holland vind ik het toch gerechtvaardigd deze mooie foto in het boekje te plaatsen. Waarschijnlijk heeft de kast zand geladen vanaf de Spiegepolder en gaat via de sluis in Nigtevecht naar het Amsterdam-Rijnkanaal.



Haven, Den Oever-Wieringen

Broederlijk naast elkaar afgemeerd liggen de NELLY en DAMCO 22 in de haven van Den Oever. Vermoedelijk hebben ze materiaal ergens aan de Rijn geladen, bestemd voor de Zuiderzeewerken. Het poststempel geeft 1953 aan.

Foto: archief Harry de Groot.



Op het meest noordelijk gelegen punt van het vasteland van Noord-Holland treffen we de SHELL 12, met langszij de stoomsleepboot BERLAGE. Waarschijnlijk gaat het sleeptankschip afmeren. De matroos staat althans wel in de houding om een meerdraad af te geven.

Foto: archief Harry de Groot.



Een geladen paviljoentjalkje met zand passeert hier juist de geopende brug. Een lege motorklipper gaat juist van de kant en samen kunnen ze de volgende bruggen over de Spaarne passeren, om zo de reis te vervolgen naar hun losplaats en eventuele laadplek.

Foto: archief Harry de Groot



Ook op deze foto zien we een geladen Hagenaar met zand, maar deze vaart zijn lading in tegengestelde richting. Ik denk dat het schip wel iets over de ijk is beladen, want het boord zit bijna onder water. De vrachtauto van 'Schuyt, Boom, Stanfries' was in die tijd al een geduchte concurrent van de binnenvaart/beurtvaart.



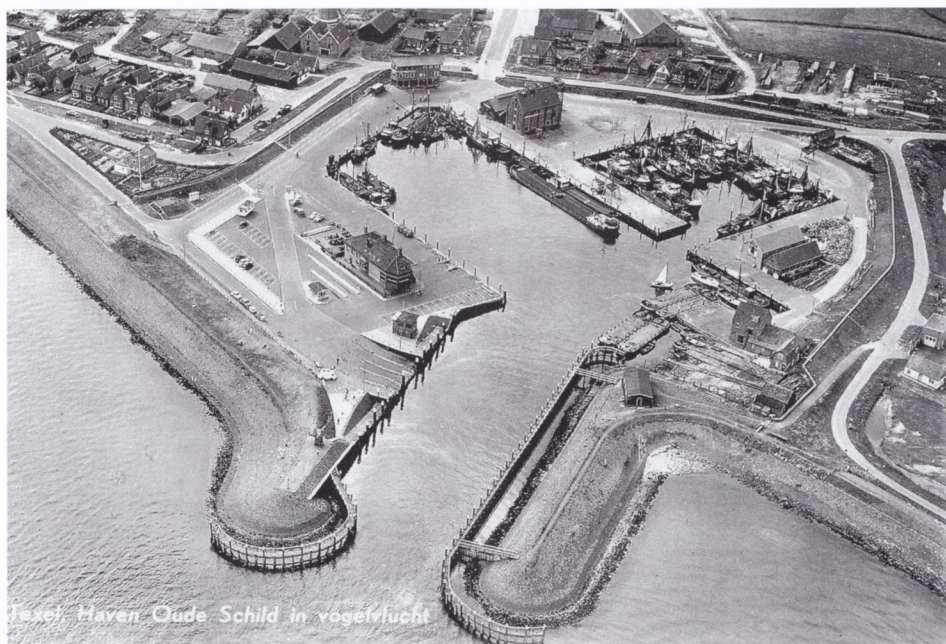
Bij het waaggebouw in Haarlem, hebben vele beurtboten hun lading aan de wal gezet. Veelal ging het nog met paard en wagen verder de stad in. Toen de auto in de mode kwam, heeft zowel paard en wagen als de beurtboot het loodje moeten leggen. Zo te zien is de beurtboot (Katwijker model) op de foto ook bijna of helemaal leeg.





Halfweg, De Kom van de Suikerfabriek

De kom van de suikerfabriek in Halfweg ligt vol met schepen van allerlei pluimage. Het is wel een tijd buiten de bietencampagne, want er is geen biet te zien. De MARRY heeft wel de stuurhut plat, wat erop wijst dat ze gaat varen. Misschien in Haarlem onder de lage bruggen door. Maar het kan ook Amsterdam zijn, de Kostverlorenvaart?



Texel, Haven Oude Schild in vogelvlucht

In de haven van Oude Schild zijn ook verschillende binnenschepen waar te nemen. Het is een goed beschutte haven, maar voor je er binnen bent, moet je wel een reisje over zee maken. In het Marsdiep liep wel altijd een sterke getijstroom.

Foto: archief Harry de Groot



In de Hargervaart zien we verschillende kleine scheepjes bij elkaar. Deze scheepjes hebben met het varen zeker nog de kost voor de aan boord wonende gezinnen verdiend. Hier komen ze niet meer van kant en de bewoners zullen nu waarschijnlijk in de bollenteelt werkzaam zijn.



Iets noordelijker dan Hargen treffen we de HENCOR bij de vlotbrug in 't Zand. Schipper Hazewinkel, die verdient nog wel de kost met het varen. Hij zit niet in de bollen, maar vaart met bieten op Halfweg. De HENCOR heeft ook zeker wel eens bieten geladen van de noordelijke zandgronden, dan moest je de deklust zeker een half luik hoger zetten, dan met bieten van de klei (zoals uit Wieringermeer).



De Zaanse Schans

Het beurtschip JOHANNES, geladen met zand, passeert de Zaanse Schans. Met drie houtzaagmolens op de achtergrond, biedt het geheel een oer-Hollands tafereel en het vaart zo heerlijk rustig.

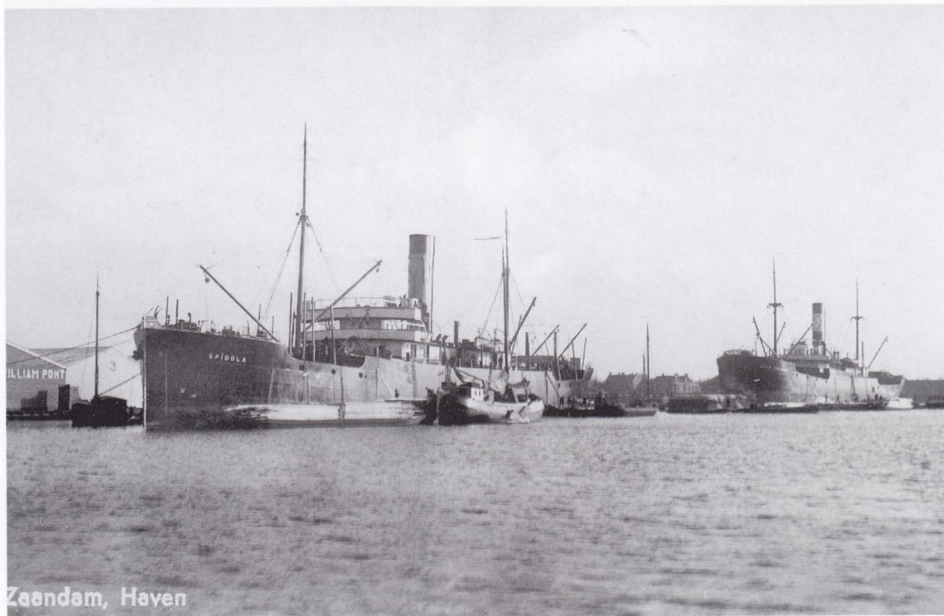


Vanaf hetzelfde punt als voorgaande foto is dit plaatje gemaakt, maar nu wel onder heel andere omstandigheden. De tanker baant zich een weg door het ijs. Waarschijnlijk voorgedaan door een ijsbreker. Het is een foto genomen in een van de winters uit de tachtiger jaren.



Weesperkarspel, Zandpad

Weesperkarspel. Wanneer je vanaf de Keulsevaart richting de Omval voer, dan was je direct binnen de sluis, bij de silo's voor veevoeders en pluimveevoeders. Vooral Sluis was een begrip, vele schepen met maïs hebben hier hun lading gelost. Neemt de dekschuit papieren zakken met kippenvoer aan boord?



Zaandam, Haven

Het eiland van Williampont was in Zaandam het levendige hart voor houthandel en overslag. De SPIDOLA heeft zowel binnen als buiten van schepen langszij de lading hout overgenomen. Het is 1947. Het meeste hout wordt nog met de hand, plank voor plank, in het schip of op de dekschut gestuwd. Op het eiland zijn nu allemaal huizen en kantoren gebouwd.





De deuren van de sluis zijn nog gesloten, maar het verval in de sluis is maar gering. Aanstands komt de hele vloot van grote en kleine schepen weer in beweging en is het op de Zaan weer een levendige boel.

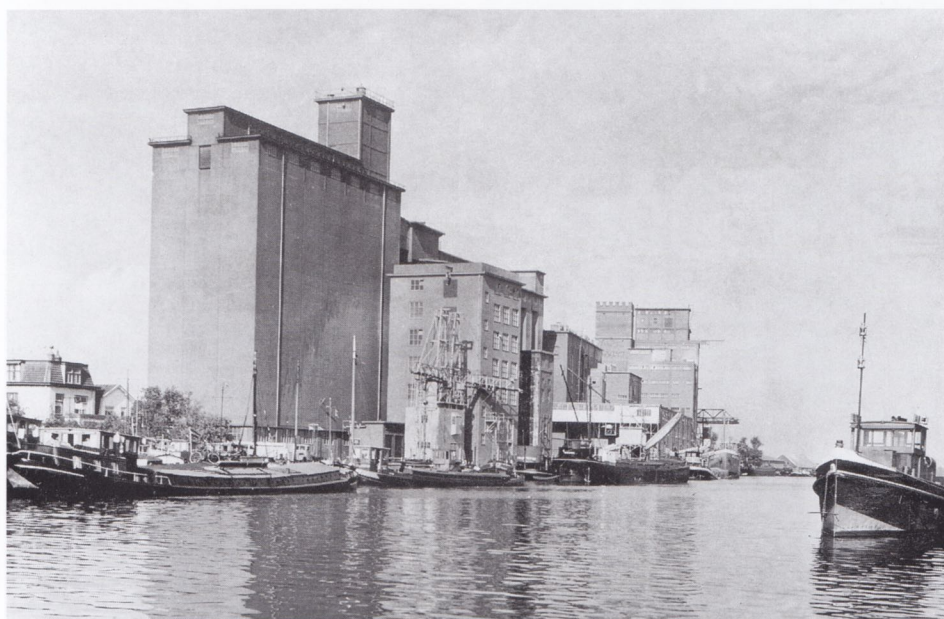


Wanneer de sluis leeg is, is er van de binnenkant weer voldoende aanbod van schepen om de sluis weer te vullen. Het Amsterdamse bootje met de JOCOR op sleep, zal waarschijnlijk als eerste invaren. Het Amsterdammertje en de dekschuit vormden eerder een duidelijk beeld in de Zaanstreek.





Deze foto toont nog eens duidelijk hoeveel aantrekkingskracht een goed vaarwater uitoefent op de industrie. Langs de Zaan waren het vooral fabrieken die levensmiddelen produceerden, die zich hier vestigden. De scheepvaart heeft hier ook wel bij gevaren en heel wat vrachtjes meel en graan aan- of afgevoerd.



Deze kaart dateert uit 1957. Er zullen, denk ik, nog wel wat ligdagen worden gebeurd, gezien het grote aantal wachtende schepen. Aan de achterkant van de kaart lezen we dat schipper Zwiers uit Oude Pekela morgenmiddag moet lossen en dat ze daarna leeg naar IJmuiden varen, om daar hopelijk weer vlot aan de reis te komen met noordelijke bestemming.



Zaandam, Wilhelminasluis

Links op de foto zien we een bedrijf van Albert Heijn. Het is 1953 wanneer deze kaart is uitgegeven. Nu vijftig jaar later lees ik die naam ook nogal eens. De sluiswachter houdt de schipper het klompje voor om de doorvaartgelden te beuren.



KOOG AAN DE ZAAN, Gezicht op de Zaan

Een prachtig nostalgisch plaatje uit 1965. De geladen beurtman nadert op volle kracht de brug van Koog aan de Zaan. De andere beurtmotor laat hem de ruimte, maar wie zal de snelste zijn, als ze allebei onder de brug door zijn?





Amsterdam, Montelbaanstoren

De oude getrouwe Montelbaanstoren (ook wel Schreierstoren genoemd) is hier beeldbepalend. Maar wat voor mij opvallend is, is de met kolen geladen aak, die de zijschroef aan bakboordzijde heeft. Aan stuurboordzijde zien we de beurtboot Krammer uit Herkingen. Maar ik betwijfel of de Krammer wel een geregelde vaart heeft op Amsterdam.



Het is maart 2003, de motorspits MADRIGALE van Lange BV uit De Weere vaart de Westfriesche sluis in. Deze spits is in 1950 gebouwd bij scheepswerf Hendriks in Doodewaard en is geheel aangepast aan de eisen van de 21e eeuw.

Foto: Leo Schuitemaker.





Het heeft zeker zijn voordeel wanneer je gemakkelijk de stuurhut kunt klappen. Vooral in een gebied als de Zaanstreek. Gezien de diepgang van het schip en het feit dat de vaten op de luiken zijn gestuwd, mogen we aannemen dat ze leeg zijn. Het is de oude sluis met het fraaie havenkantoor wat we hier zien.