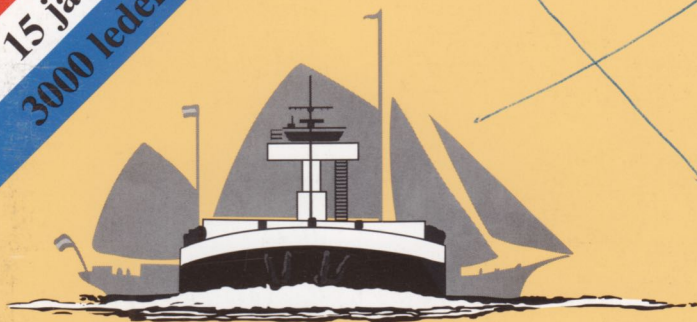


In
15 jaar
3000 leden



2005-II



oktober

VERENIGING 'DE BINNENVAART'



BINNENVAART IN UTRECHT

Binnenvaart in de provincie Utrecht

door: Theo Zondag (†) – Scheemda, januari 2004

Utrecht als provincie, maar met name ook de stad, is door zijn centrale ligging als vervoerscentrum van grote betekenis geweest. Zowel voor spoor, land of waterwegen beschikte het over een goede infrastructuur. In dit boekje wil ik mij speciaal bezighouden met het vervoer over water. Tot in de 19e eeuw was de stad Utrecht vanuit het westen alleen via de Vecht per schip te bereiken. Toen moest men nog via de Zuiderzee over Muiden de Vecht op. Hierin is in het midden van de 19e eeuw verandering gekomen door een verbinding tussen de Amstel (bij de Omval) en de Vecht (bij Weesp) aan te leggen. Dit gedeelte heeft tot nu toe nog praktisch dezelfde route. Verder waren er de Leidse Rijn, Kromme Rijn en Vaartsche Rijn. Ook was een aantal kleinere kanalen voor de scheepvaart van belang die tot in de vijftiger jaren van de vorige eeuw nog meer of minder voor de kleine beroepsvaart van nut waren. In 1882 werd een begin gemaakt met de aanleg van het Merwedekanaal, in 1892 was dat vaarwater tot aan de Lek bij Vreeswijk gereed. Het laatste gedeelte, vanaf de stad Utrecht, werd gevormd door de Vaartsche Rijn. Het Merwedekanaal (later Amsterdam-Rijnkanaal) is vanaf het begin tot op heden van groot belang geweest en is in de loop der tijd steeds aangepast aan de veranderde behoeften van de scheepvaart. Belangrijke industrieën hebben zich (met name bij de stad Utrecht) langs het kanaal gevestigd, zoals Demca, Werkspoor, Douwe Egberts. Ook oliehandel Marcus was een begrip, Bammens was een bedrijf dat zich bezig hield met het maken van gegalvaniseerde producten zoals onder anderen tobbes, wasketels, emmers en dergelijke. Dit bedrijf zat tussen de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal. Bammens, maar ook Douwe Egberts heeft aan de beurtvaart nog wel enig werk gegeven, maar dat is later allemaal overgenomen door het wegvervoer. Aan de zuidzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal is het havengebied Lage Weide ontstaan waar allerlei bedrijven zich hebben gevestigd die ook voor de binnenvaart van meer of minder belang zijn. Met uitzondering van de Eem worden bijna alle kleine kanalen nog slechts door de recreatievaart gebruikt. Alhoewel Utrecht de hoofdstad van de provincie is, is Vreeswijk altijd het centrum voor de binnenschipper geweest en gebleven.

Noot van de redactie

Op 06-02-2004 is Theo Zondag (71), actief lid van vereniging 'De Binnenvaart', overleden. Theo Zondag heeft zich vanaf het begin af aan volledig ingezet voor de vereniging. Hij was de regio-vertegenwoordiger in het noorden van ons land. Daarnaast heeft hij vele themanummers voor de vereniging samengesteld. En ondanks zijn ernstige ziekte heeft hij tot het eind aan toe een actieve bijdrage geleverd. Dit themanummer 'Binnenvaart in Utrecht', is door hem in januari 2004 samengesteld.



De pont van Wijk bij Duurstede is niet in beeld maar het kabelbootje doet vermoeden dat hij nog wel aanwezig is. De lege motor zal wel onderweg zijn naar Rotterdam. Nog 70 kilometer dan is hij bij het Boerengat waar deze schepen vaak ligplaats namen en dan maar wachten om via de beurs aan de reis te komen.





Groet uit Jutfaas,

De Doorslag.

Een fraai gelijnd klipperscheepje wordt 'met de kloten voor het blok' door de schipper voort geboomd terwijl zijn vrouw het roer recht houdt. Hij is het sluisje bij de Doorslag gepasseerd dat toegang geeft tot de gekanaliseerde Hollandsche IJssel die loopt tot aan de Waaiersluis bij Gouda. Daarna is de IJssel tot Kralingen weer getijdenrivier.



UTRECHT, CATHERIJNESINGEL

Eveneens een plaatje van voor de Tweede Wereldoorlog. De tram is nog in zijn oude staat aanwezig maar de geopende brug belet hem zijn doorgang al heb ik niet het idee dat de lege motor het zo druk heeft. Hopelijk is hij toch onderweg voor een nieuwe lading.

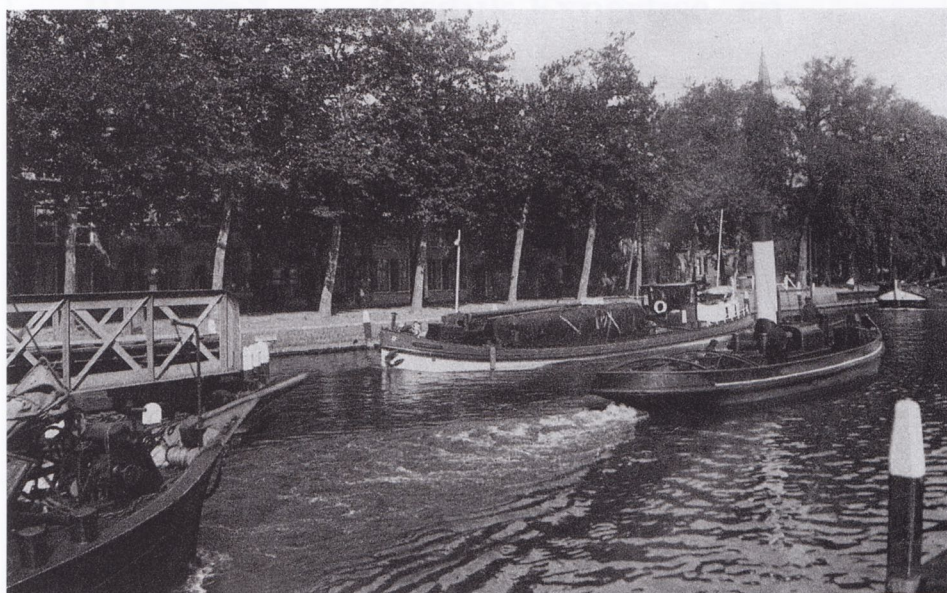




Groet uit Jutfaas,

Vaartsche Rijn.

De brug in Jutfaas had een dubbele doorvaart. De Vaartsche Rijn was tot het gereedkomen van het Lekkanaal, een vervolg van het Merwedekanaal en zo een belangrijk traject tussen Amsterdam en de Lek en vervolgens via het Zederikkanaal naar Gorkum. De diep geladen klipperaak vaart richting Utrecht.



Jutfaas,

Scheepvaartbedrijf.



De draaibrug te Maarssen was één van de laatste beweegbare bruggen over het Merwedekanaal. De brug had aan beide zijden een doorvaartopening van veertien meter. De brug werd vanaf het midden met behulp van een slinger met de hand geopend en gesloten. De scheepvaartseinen brandden nog op petroleum. Inwoners uit het dorp Maarssen, die met de trein moesten, hadden altijd rekening te houden met een geopende brug.



Ook hier een kaart van Maarssen, maar dan zeker vijftig jaar later. De oude brug is opgeruimd en vervangen door een moderne, wijde éénboogbrug zodat de sleepboot met een Van Driel sleepschip ongehinderd kan passeren. De watertoren van Maarsse is niet geweken voor de verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal.

Foto: archief Harry de Groot.



Vreeswijk, Koninginne - Sluis

Even bij elkaar langszij afmeren in de sluis, en dan mooi bij de trap, dan kunnen de vrouwen gemakkelijk aan de wal komen om boodschappen bij de middenstand te doen. De deuren worden al geopend, dus zet de vaart er maar weer in.



De Handelskade binnen de sluis van Vreeswijk doet zijn naam eer aan. Er was een verscheidenheid aan winkels, vooral levensmiddelen maar ook scheepsbenodigdheden en oliën waren er te koop. Een klipperaak ligt als eerste voor de sluis en daarachter een motor met een dikke deklust vlas. De lege kast met sleepvlet heeft ongetwijfeld lang met vletwerk gelegen.





Sluis Merwedekanaal, Utrecht

De binnenste beurtman schijnt al vastgemaakt te hebben maar de twee buitenste zullen toch wat ruimte moeten maken om de achterste beurtboot vrije doorvaart te geven, al kruipt die ook door één geopende sluisdeur! Aan de mast, uiterst rechts, werd een grote ronde bol gehesen wanneer invaren verboden was. Als de bol gestreken was mocht je de sluis invaren. Het gebouw met toren is de Rijksmunt.



Utrecht, Merwedekanaal met schutsluizen.

Deze kaart heeft een poststempel uit 1943 maar het beeld van de foto doet mij vermoeden dat het toch enkele jaren eerder is gemaakt. De schepen varen allemaal op eigen kracht, hetzij op stoom of motor, en dat was in 1943 nog maar op beperkte schaal mogelijk. Foto: archief Jaap Boersema.





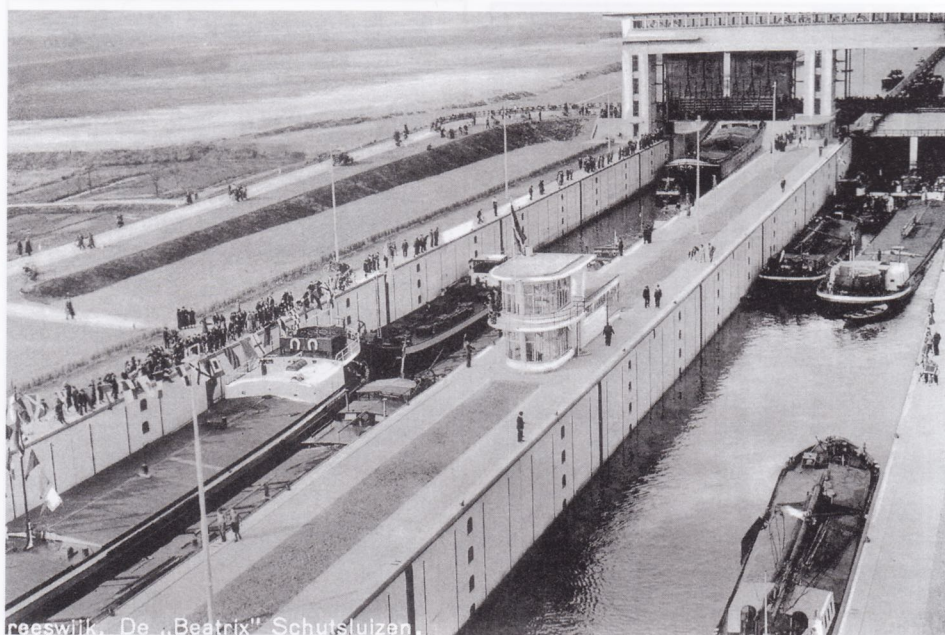
Het is wel echt passen en meten, maar de sluis is dan ook tot de laatste plaats toe vol gestouwd met allerlei soorten schepen. Het is vast een heel gedoe voordat alles weer op regel is en men op rij de sluis kan uitvaren. Voor de kinderen die op de kant staan te kijken is het zeker een interessant gezicht.

Foto: archief Jaap Boersema.



De Oude Sluis in Vreeswijk is veel kleiner dan de Koninginnensluis maar er had toch nog wel wat bij gekund. De steilsteven, of klipperaaak, lijkt nog te glanzen van nieuwigheid, het diepgeladen Hagenaartje met zijschroef zal wel in zijn thuishaven zijn. In Vreeswijk hadden veel zand- en grindschippers hun domicilie.

Foto: archief Jaap Boersema.

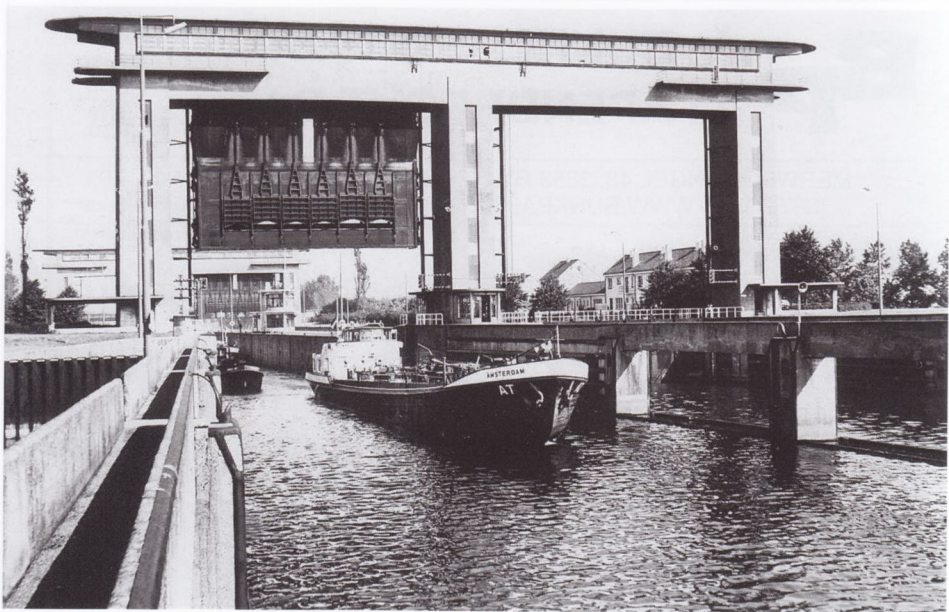


Vreeswijk. De „Beatrix“ Schutsluizen.

Op 23 maart 1938 vond de officiële opening plaats van de Beatrixsluizen. De kolken hebben een afmeting van 18 x 225 meter. Door ingebruikneming van deze sluizen in het Lekkanaal is het een stuk stiller geworden bij de oude sluizen in Vreeswijk, dit tot grote schade voor de middenstand.



Een jaar na de opening van de sluizen is een aantal dienstwoningen en een gebouw voor de technische dienst gereed gekomen. Terwijl er afgeschut wordt, maakt de man met de fiets nog even een praatje met één van de mensen aan boord.



De lege tanker AMSTERDAM toont hier zijn mooi gevormde waaierkop. Het is een mooi model schip zoals je ze nu niet veel meer tegenkomt. Zet de reguleur maar open dan is Pernis ook snel bereikt en kan de slang weer worden aangekoppeld.



Twee lege tankers varen gekoppeld de Lek af. Zó hoef je maar op één schip te sturen en kun je gezellig in één stuurhut gaan buurten. Maar houd wel de boot in de gaten waar R.P. op staat, want op het gekoppelde vaartuig moet wel iemand aan dek zijn anders ga je op de bon!



Het is wel stil bij de sluis, alleen een lege kempenaar met sleepboot vaart uit. Het bord voor aan de mast en midden op de luiken geeft aan dat het om een munitieschip gaat, die schutten altijd alleen. Op veel plaatsen in Nederland lagen schepen geladen met munitie.

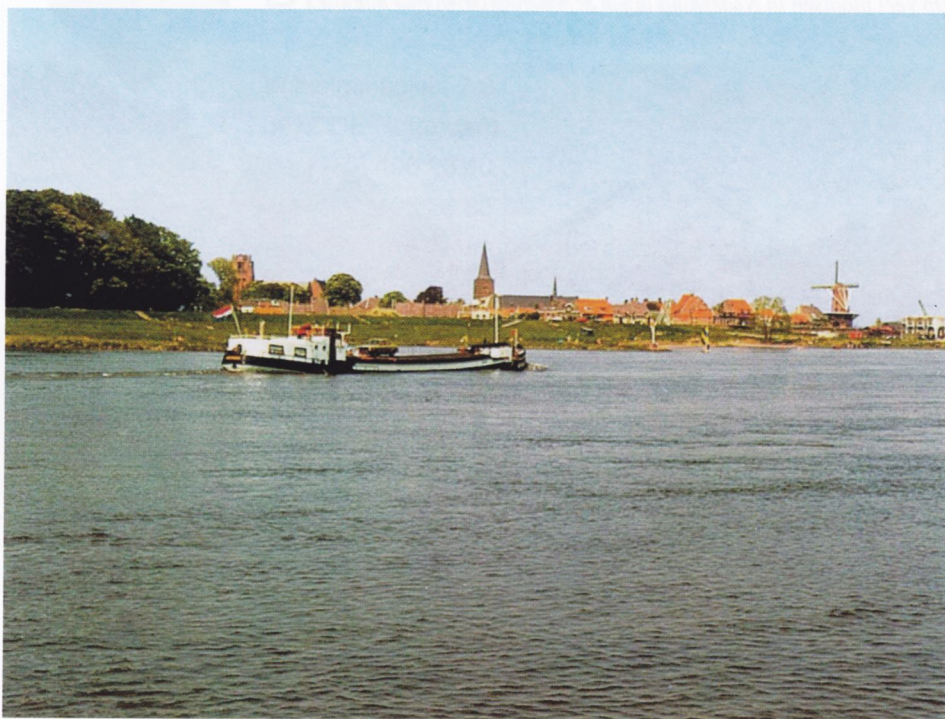


Hier zien we eveneens een sluisolk met maar één invarend schip. Deze motor zal geen recht hebben op alleenschutten maar als er niet meer aanbod is dan moet het maar zo. Er is tussen de Koningin Wilhelmina- en de Prinses Beatrixsluis wel enig verschil waar te nemen, ze verschillen dan ook vijftig jaar in leeftijd, 1887 en 1938!





In- en uitvarende schepen bij de sluis van Wijk bij Duurstede.



Een opvarend motorschip vaart ver uit de wal langs Wijk bij Duurstede. Een sfeervol plaatje met torens en een molen in het dorp als panorama.

Foto: archief Jaap Boersema.





Een Franse spits verlaat de sluis bij Vianen. Voor hem hoeft de brug niet te draaien, hij is ze wel lager gewend!

Foto: archief Harry de Groot.



Een strakblauwe hemel en de bomen nog volop in blad. Het bietenseizoen is vroeg geweest dat jaar; full speed passeert een motorschip, geladen met een enorme deklast peeën, de plaats Breukelen.

Foto: archief Harry de Groot





VREESWIJK, Koninginnesluis.

Bij het naar buiten toe uitvarend schip staat de vrouw nog in de stuurhutdeur om met een kennis op de sluis de laatste nieuwtjes uit te wisselen.

Foto: archief Harry de Groot.



VREESWIJK, Prinses Beatrixsluis.

Een foto uit 1964 laat duidelijk zien dat het sleepschip met sleepboot nog volop in bedrijf is. Het is zo vanaf de sluisdeur gezien toch een prachtig gezicht zo'n sluis vol schepen.

Foto: archief Jaap Boersema.



Utrecht, Tolsteegsingel

Aan de Utrechtse Tolsteegsingel (net voorbij de Oude Gracht) zien we een aakscheepje en twee Westlanders. Tot in de jaren vijftig werd op deze plaats nog gelost. Het is toch onbegrijpelijk dat in die jaren nog iets met zo'n scheepje te verdienen viel!

Foto: archief Harry de Groot



Met deze foto uit de dertiger jaren blijven we in de buurt van de Tolsteegsingel. Goederen van allerlei aard, per schip aangevoerd, werden in kelders opgeslagen. Dit tjalkje met een lage roef heeft wel een hoge laadroef op het achterste deel van het ruim. Zo'n laadroef kon je weer afdekken met de gewone luikenkap.

Foto: archief Harry de Groot.



De stoomsleepboot PIETER trekt op korte draad een geladen sleepschip door de draaibrug van Breukelen. Voor dit soort schepen was de verruiming van het kanaal geen overbodige luxe. Het is opvallend dat voor het landhoofd aan bakboord geen remmingwerk staat.

Foto: archief Harry de Groot.



Deze foto uit 1959 laat al duidelijk de verbreding van het Amsterdam-Rijnkanaal zien. Ook hier ligt het N.S.-station ten opzichte van het dorp aan de overzijde van het kanaal. Door de vaste brug is dat geen belemmering meer voor de Breukelaren die met de trein willen. Bij het huis aan de dijk ligt nog een sluisje dat een vaarverbinding voor kleine schepen met de Vecht heeft.



Een sleepschip geladen met kolen, waarschijnlijk onderweg naar één van de kolengestookte elektriciteitscentrales, Weurt, Amercentrale of Buggenum. Het kon allemaal nog in 1963. Het sleepschip is net voorbij gelopen door twee motorschepen. De sleepboot ligt vóór bij het schip langszij.

Foto: archief Harry de Groot.



Dat groot een relatief begrip is zien we als we dit plaatje vergelijken met de vorige. De motor is maar klein echter in verhouding tot de Westlander is hij weer groot! De motor met zijn mooie kop is ingericht voor het vervoer van riet of rijshout. De Westlander, die de verkeerde wal vaart, is geladen met bouwmaterialen. De kaart heeft een poststempel van 1953.

Foto: archief Harry de Groot.



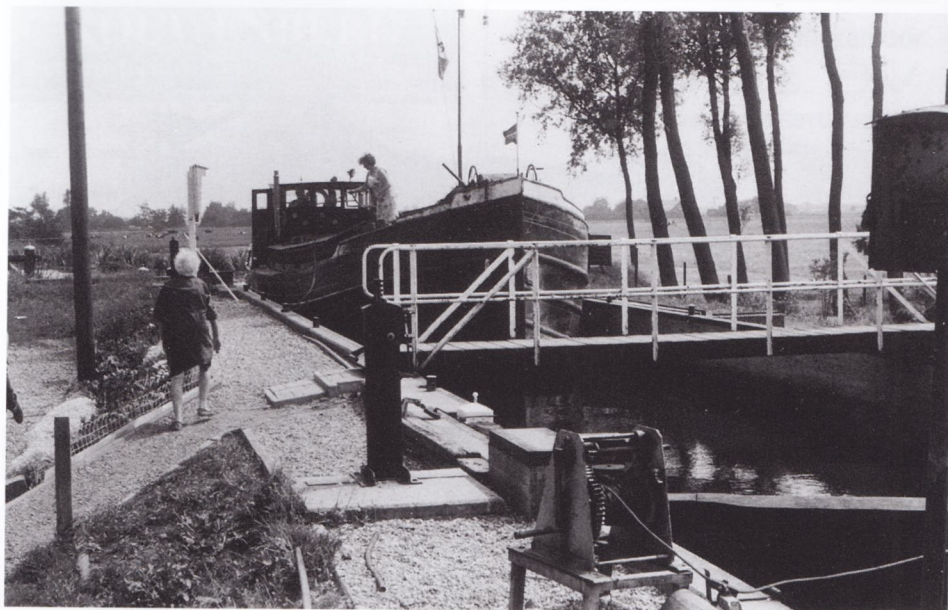
Dat Vreeswijk een centrale plaats innam onder de schippers, mag blijken uit het feit dat daar reeds in 1915 een school met internaat voor schipperskinderen werd gevestigd. Het internaat Prins Hendrik heeft sindsdien een heel lange sleep schipperskinderen gehuisvest.

Foto: archief Jaap Boersema.



De centrale ligging voor de schippers zal ook zeker de reden geweest zijn dat scheepswerf 'Buitenweg' zich in Vreeswijk vestigde. Op de foto zien we een behoorlijke drukte langs de werfkade. Menig schipper heeft hier gerepareerd, of een nieuwe salonroef of verhoogde den geplaatst.

Foto: archief Jaap Boersema.

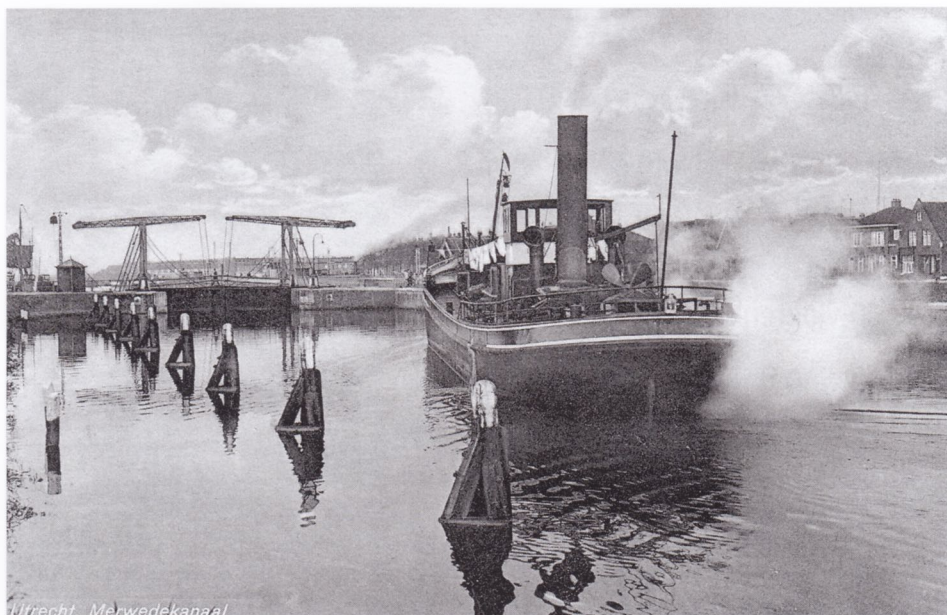


Woerdense Verlaat is vanuit Uithoorn via de Kromme Mijdrecht en vanuit Woerden via de Kamerikse Wetering bereikbaar. Met ons scheepje van 82 ton, 23 x 4.50 meter, konden we vanaf Uithoorn precies de bocht krijgen voor de sluis. Over emancipatie gesproken, de vrouw op de sluis is onderweg de benedendeur te sluiten, de vrouw op het schip zet de voordraad vast.

Foto: archief Harry de Groot.



Via een kleine sluis tegenover Breukelen kon men Kockengen nog bereiken vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal. Op de foto zien we een paar Westlanders en een Hagenaar.



Utrecht. Merwedekanaal

De schipper vaart het schip naar de stuurboord muur om vast te maken in de sluis. Het is wel een echte stoomboot zo te zien. Let eens op de grote vierbladsschroef op het achterdek. Over bakboordkant, achter de sluis, zien we een graansilo met elevator. De paal met scheepvaartseinen is hier goed te zien.

Foto: archief Harry de Groot.



Langegracht - Maarssen

De brug in Maarssen is voor de GEERTRUIDA te laag om onderdoor te varen dus moet de schipper wel even vastmaken voordat hij door kan varen naar Kortenhoef. Misschien heeft moeder de warme hap klaar, dan is het nu tijd om te eten.



Baarn, Rijksweg-Brug over de Eem

Een beeld uit de vijftiger jaren waar we nog maar weinig autoverkeer waarnemen. De klipperaar heeft zeker nog geen autodiesel in de machinekamer, ik denk veel meer aan een oude ééncylinder gloeikop, gezien de rook aan de pijp.



Amersfoort

Eem-Haven

Bedrijvigheid in de haven van Amersfoort. Bij het bedrijf van Van Vollenhove liggen twee schepen te lossen waarvan één zakgoed op de met paard bespannen wagen. Er voeren altijd een paar vaste schepen op Amersfoort omdat veel particuliere schippers een hekel hadden om naar de Zuidwal van het IJsselmeer te varen. De kaart is van 1935.





Een bijzonder sfeervol plaatje uit 1951 van de haven van Spakenburg. We zien nog dames in klederdracht en aan de rechterkant houten handkarren. Op de achtergrond ligt een botterwerf maar het meest in het oog springen toch de mooie klipper met 'loofwerk' en de tjalk, beiden met volledige tuigage.



Ook al woon je op het water, door een hoge rivierstand kun je zonder moeite walbewoner worden. De parlevinkerboot moet natuurlijk wel drijvende blijven! De kraan op de ponton en de zelfflosser zal denk ik wel de volledige gieklenge nodig hebben om de grind op de hoop te krijgen.



De schipper van de Hagenaar zag er geen brood meer in maar om toch in de vaart te blijven is hij veerschipper geworden. Zijn scheepje ligt mooi rustig met de kont tegen de krib, de beurtboot aan de overkant is nog diepgeladen met stukgoederen. Net beneden de veerstoeper aan de overkant is nu een jachthaventje.



Beide schepen varen met 'een knik in de schoot', net boven het veer van Elst. Aan de kegel in de mast is te zien dat ze naast het zeil ook nog motorvoortstuwing hebben. Het voorste schip vaart met een opduwer, de achterste heeft een zijschroef. Arnhem is zo nog een heel eind maar misschien zet de Zuidwestenwind nog wel iets aan.



WIJK BIJ DUURSTEDE, De Prinses Irenesluis

De sleepboot SCHIEDAM met de RAAB KARCHER 21, neemt een groot deel van de kolk in beslag. De beide invarende motorschepen kunnen er nog gemakkelijk naast. Aan de oostzijde is later nog een grotere sluis gebouwd, 24 x 260 meter, speciaal voor de duwvaart.