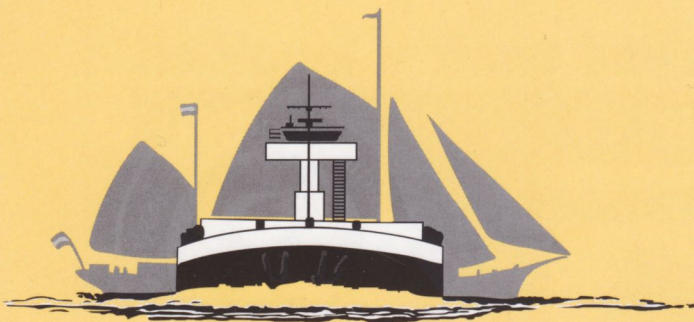




2006 - 1



maart

VERENIGING 'DE BINNENVAART'



BINNENVAART IN FLEVOLAND

Binnenvaart in Flevoland

door: Leo Schuitemaker

Op 6 februari 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 regiovertegenwoordiger 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. Het themanummer 'Binnenvaart in Utrecht', is nog door hem in januari 2004 samengesteld. Het was zijn wens om van elke provincie in Nederland een boekje samen te stellen. Hij heeft van elf provincies een themanummer samengesteld. Aan de laatste en nieuwste provincie, Flevoland is hij helaas niet meer toegekomen. Om aan zijn wens te voldoen heeft de redactie in samenwerking met Harry de Groot en Jaap Boersema deze uitgave 'Binnenvaart in Flevoland' samengesteld.

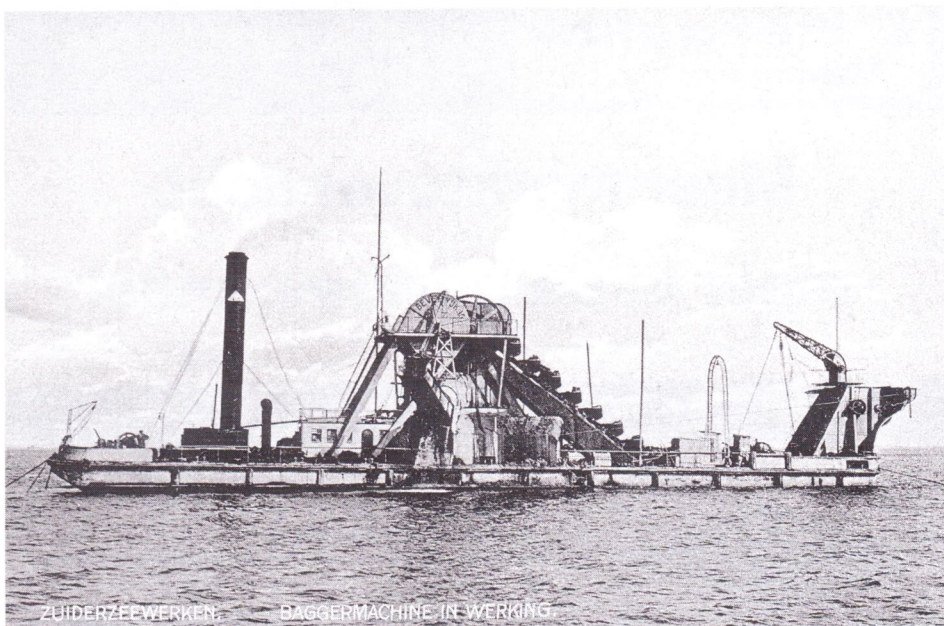
De provincie Flevoland heeft voor mij zelf ook persoonlijke herinneringen. In 1957 heb ik tijdens een schoolreisje een vaartocht gemaakt met het mps KASTEEL STAVERDEN. We vertrokken vanuit Harderwijk en voeren langs de Zuiderzeewerken te Lelystadhaven. Deze vaartocht heeft op mij een enorme indruk gemaakt. Vele jaren later kreeg ik weer met de Zuiderzeewerken te maken. Op 1 juli 1975 ben ik bij de toenmalige Dienst der Zuiderzeewerken begonnen als sluiswachter op de Houtribsluizen. De sluisen waren nieuw en voor het bemensen van dit object had men 10 sluiswachters en 2 sluismeesters nodig. Net zoals ikzelf kwamen vele van mijn collega's regelrecht van boord af. Het was een leuke tijd. Vooral in de winter waren de konvooivaarten door het IJsselmeer spectaculair. Het was een sport om de sluis zolang mogelijk in bedrijf te houden. 's Zomers was het weer sport om zoveel mogelijk jachten in de kolk te krijgen. Mijn schoonvader, Tinus Kleinman, heeft in de zestiger jaren damwanden gevaren vanuit Ketelhaven de Flevopolder in. Bij het aanleggen van de kanalen waren vele damwanden nodig. Later zijn ook nog enige zwagers van hem bij het werk ingezet. Naast damwanden werd ook zand gevaren voor het aanleggen van de opritten van diverse bruggen. Het was echt pionierswerk, maar wel gezellig en gemoedelijk. In 1978 is mijn schoonvader weer teruggekeerd naar de Flevopolder, maar nu als vaarten- en tochtenkantonnier. In die tijd werden nog vele suikerbieten uit de Flevopolders vervoerd naar onder andere Puttershoek en Breda. Heden ten dage doen de kanalen in Flevoland voornamelijk dienst voor de recreatievaart.



De vlet JAN was jarenlang het kantonniersvaartuig in de Lage Vaart in Oost Flevoland.

Foto: archief vereniging De Binnenvaart.





ZUIDERZEEWERKEN. BAGGERMACHINE IN WERKING.

Op 1 januari 1986 was de geboorte van Flevoland, de nieuwste en 12e provincie van Nederland. Waar nu Flevoland is, was vroeger de Zuiderzee met als eilanden Urk en Schokland. Reeds lang werd erover gedacht om de Zuiderzee in te polderen. Op 14 juni 1918 was de Zuiderzeewet (Wet tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee) een feit. Op 1 mei 1919 werd de Dienst der Zuiderzeewerken opgericht en werd begonnen met de inpoldering. Als eerste was de dijk naar het toenmalige eiland Wieringen aan de beurt.

Foto's: archief Jaap Boersema.



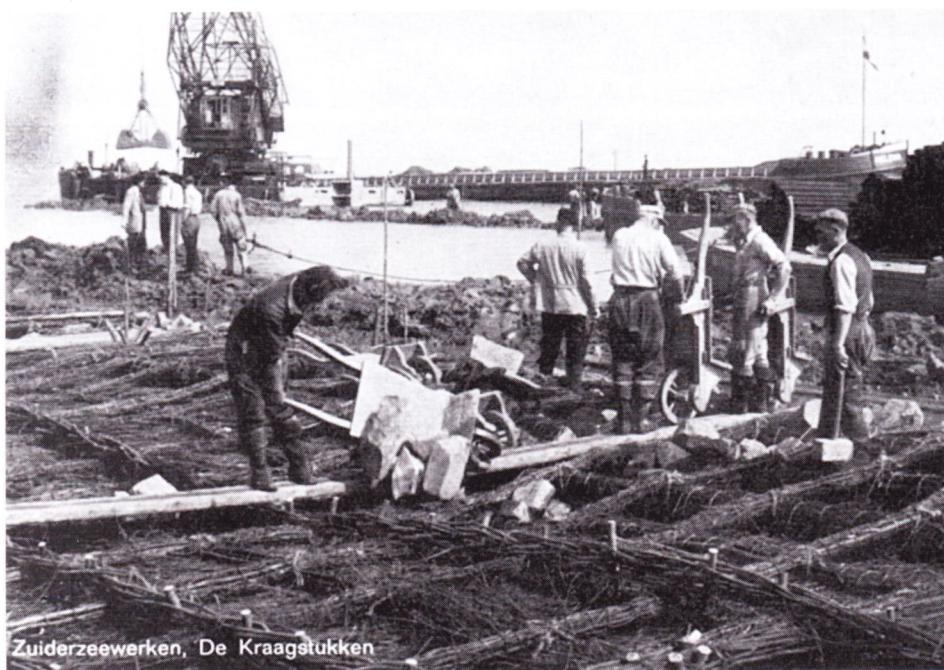
ZUIDERZEEWERKEN. ZANDZUIGER IN WERKING.



ZUIDERZEEWERKEN. LOSSEN VAN RIJSHOUT VOOR ZINKSTUKKEN.

De Wieringermeerpolder viel in 1930 als eerste van de vijf aan te leggen polders droog. Op 28 mei 1932 dichtten de arbeiders het laatste gat in de Afsluitdijk. De Zuiderzee was afgesloten. Vanaf die tijd sprak men over het IJsselmeer. Het werk werd uitgevoerd door de Maatschappij tot uitvoering van de Zuiderzeewerken (MUZ). De Zuiderzeewerken gaven aan vele mensen werk, inclusief de binnenvaart.

Foto's: archief Jaap Boersema.



Zuiderzeewerken, De Kraagstukken

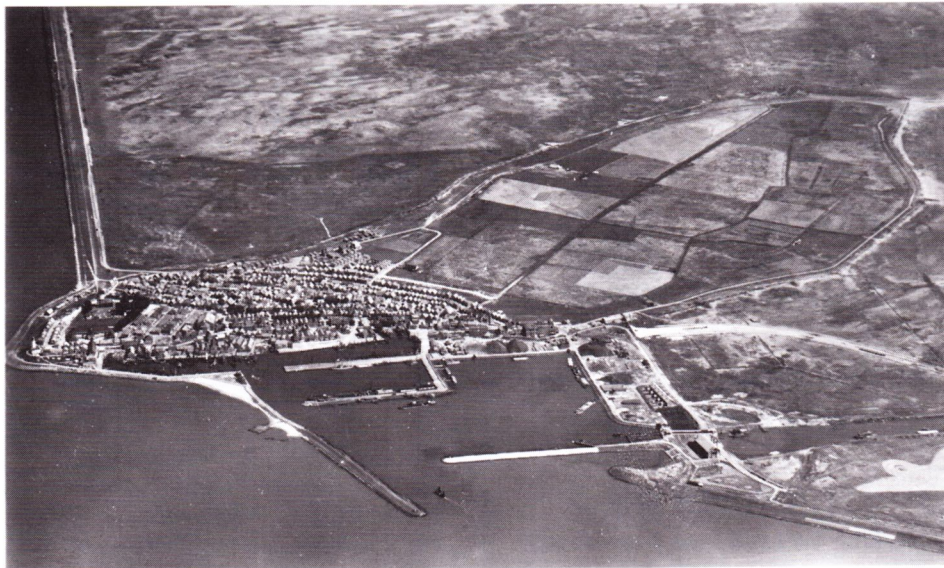


De Noordoostpolder zou de eerste echte IJsselmeerpolder worden. Het dijktraject werd gekozen. En op 3 oktober 1939 gaven de Burgemeesters Keijzer van Urk en Krijger van Lemsterland elkaar een hand op het enkele minuten daarvoor gesloten gat in de dijk. Urk was eiland af. Een emotioneel moment voor de plaatselijke bevolking. De vaart zat er goed in. Helaas zette de Tweede Wereldoorlog de rem op het vervolg. Wel kreeg het nieuwe land gedurende deze jaren zelfs een bijnaam: Nederlands Onderduikers Paradijs. Oftewel NOP.

In 1949 konden de werkers de dijk aan de Overijsselse kant sluiten, om vervolgens weer te beginnen met het droogmalen. In september viel de polder droog.

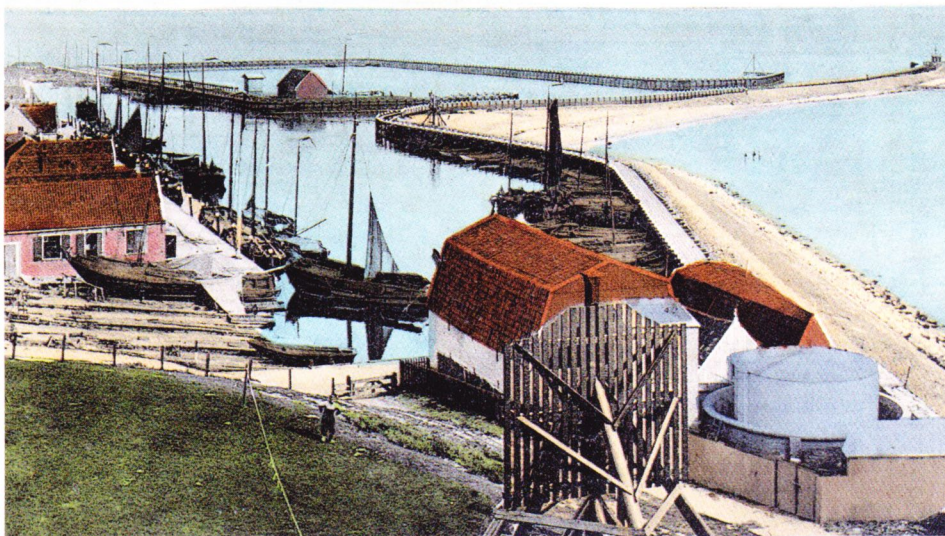
Op de bovenste foto zien we Urk nog als eiland. Hieronder is Urk eiland af.

Foto's: archief Harry de Groot.



Vele groeten uit Urk

Gezicht van de toren op haven, Urk



Hierboven een fraaie ingekleurde ansichtkaart uit de tijd dat Urk nog een vissershaven aan de Zuiderzee was. De vloot bestaat nog uit zeilende botters. Foto: archief Jaap Boersema.



Urk. De vloot vaart uit

De inpolderingwerkzaamheden zijn in volle gang. Een sleepboot verlaat met een bak keileem de haven van Urk. Achterin de haven ligt een binnenschip met rijshout. De zeilende vissers zijn vervangen door schepen met eigen motorvermogen. Klaas de Boer speelde hier handig op in en opende zijn eigen bunkerstation in het midden van de haven. Foto: archief Jaap Boersema.





Veel later wordt Urk een echt toeristische attractie. De PRINS CLAUS voert regelmatig nieuwe toeristen aan.

Foto: archief Jaap Boersema.



De huidige bakstenen vuurtoren van Urk dateert van 1845; op 18 mei 1844 werd hiervoor de eerste steen gelegd. Al in 1617 brandde er op Urk een vuur. Dit was een kolenvuur dat niet alleen de vissers van Urk, maar ook de schepen die van Amsterdam naar de Noordzee voeren, de weg wees.

Foto: Jan van Doremalen.





Na de oorlog begon de voorloper van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders met de uitgifte van grond. De eerste woonkernen kwamen van de grond. Emmeloord kon als eerste profiteren van de in de Wieringermeer opgedane ervaring. Ook de binnenvaart nam een belangrijke plaats in de nieuwe polder in.

Foto's: archief Harry de Groot.



Ens (N.O.P.)





In de Noordoostpolder werd onder andere vlas geladen. Hierboven ligt de tjalk NOMADISCH uit Hoogeveen te wachten op lading. Het zetten van een deklast vereiste het nodige vakmanschap. Op de klipperaak ORION, van schipper Schaart, op de onderste foto heeft men weldra het hoogtepunt bereikt. Over stuurboord zien we de 'lamme arm'. Uiteraard moest deze vrij gehouden worden.

Foto's: Jan Biezenaar/archief Harry de Groot.





Het m/s ELSINA verlaat de sluis te Marknesse.

Foto: archief Jaap Boersema.



De motorspits MARTINI vaart met een rustig gangetje door de Zwolsevaart op de Voorstersluis aan.

Foto: archief Jaap Boersema.





Sluis »De Voorst«, N.O. Polder

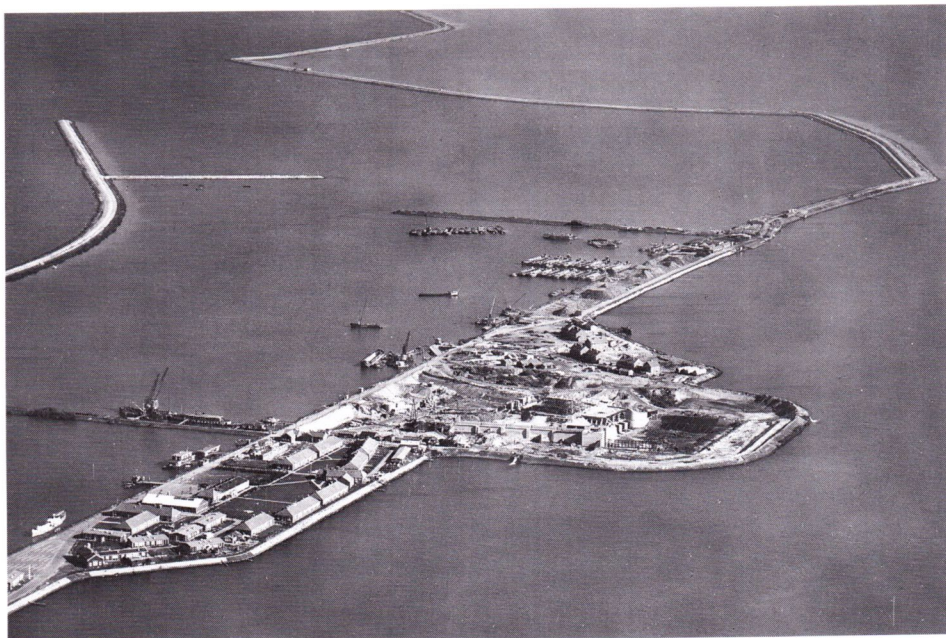
Deze klipperaak verlaat de Voorstersluis en komt zo op het Kadoelermeer. Hier heeft men de keuze naar richting Blokzijl of de Kadoelersluis.

Foto: archief Harry de Groot.

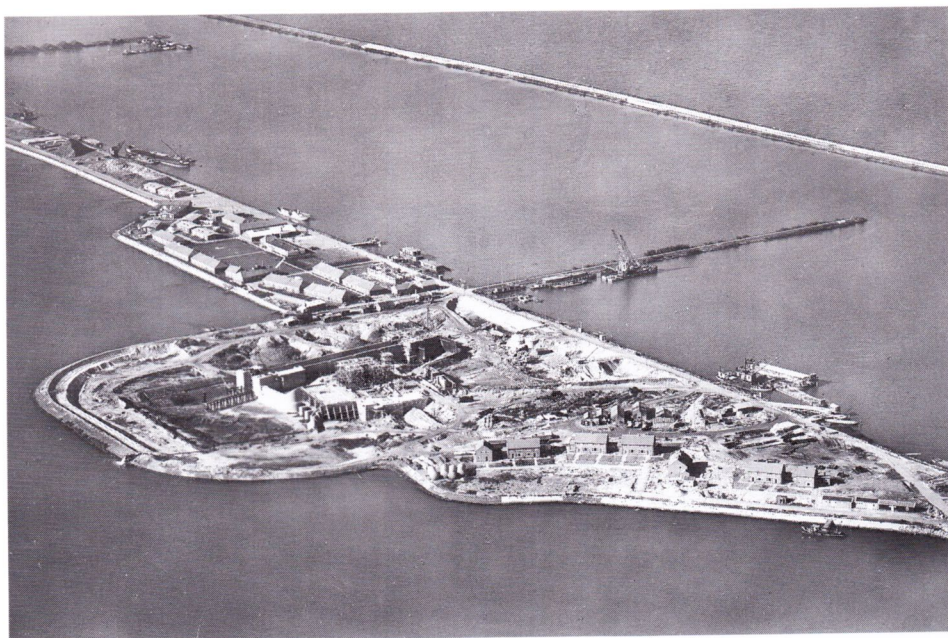


Na de Noordoostpolder begon men met de aanleg van Oost Flevoland. Op 13-09-1956 was de dijksluiting Oost Flevoland. Naast de vele schepen op de foto ontdekken we een PAM tanker naast de drijfkraan.

Foto: archief Jaap Boersema.

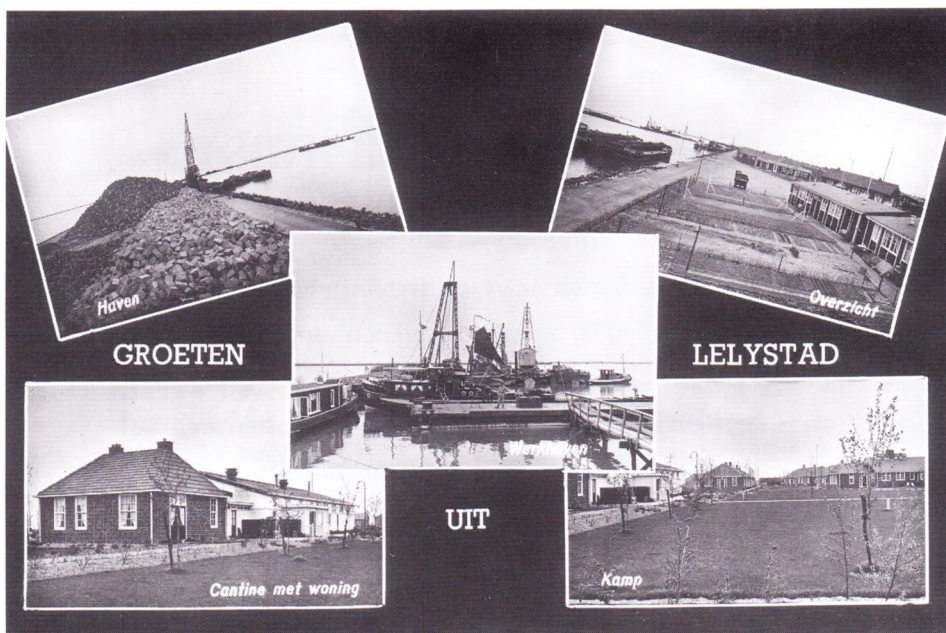


*Gezicht vanuit het zuiden op Lelystadhaven met werkhaven en Meerdijk in noordelijke richting.
Foto: archief Jaap Boersema.*



*Gezicht van het noordoosten op Lelystadhaven met bouwput van het dieselmemaal Wortman.
Foto: archief Jaap Boersema.*

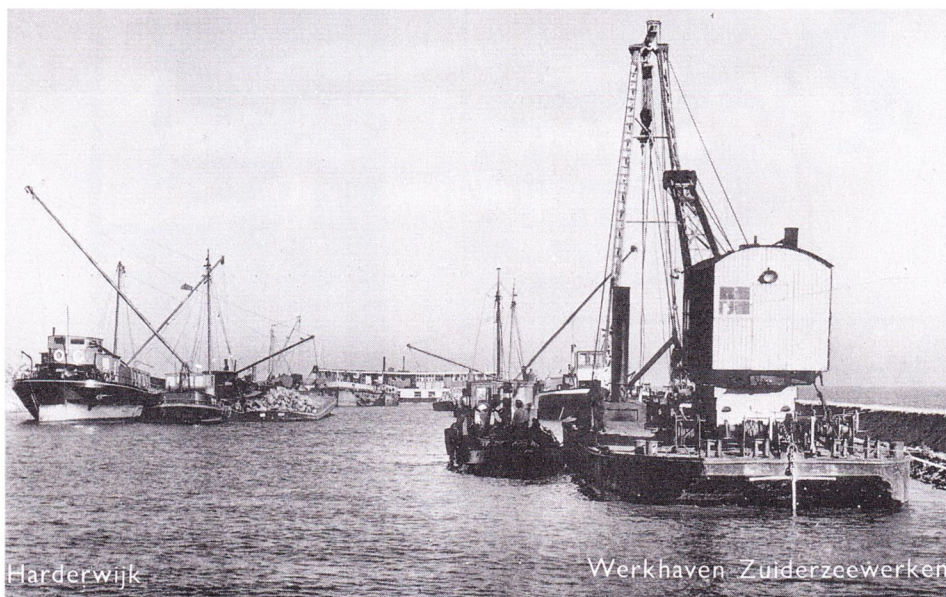




In Lelystadhaven was naast een werkhaven ook een kamp gebouwd voor de huisvesting van de vele arbeiders van de Zuiderzeewerken.
Foto: archief Jaap Boersema.



Ingezoomd op de bovenste foto zien we dat de binnenvaartsleepboten een onmisbaar onderdeel vormden van deze omvangrijke Zuiderzeewerken.
Foto: archief Harry de Groot.

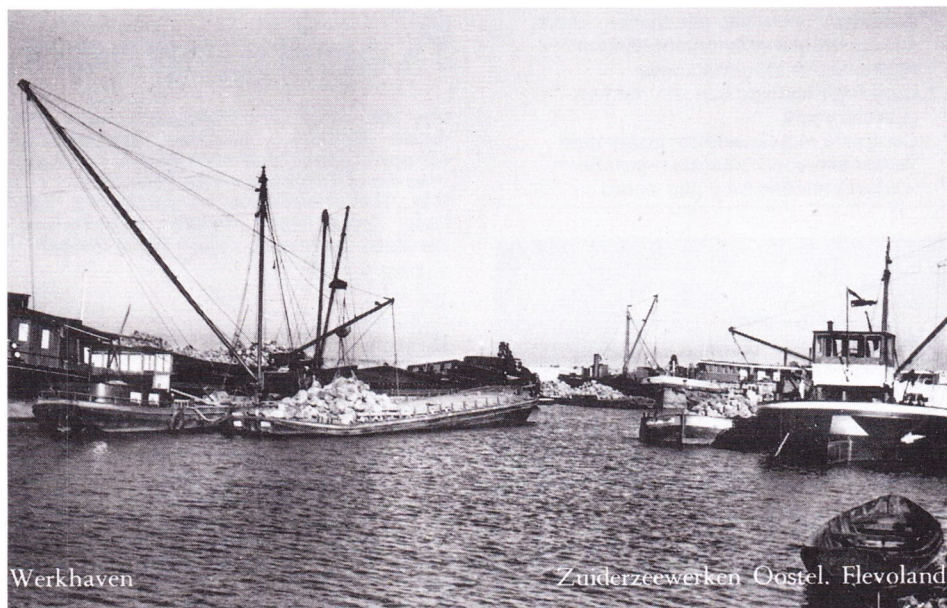


Harderwijk

Werkhaven Zuiderzeewerken

In de werkhaven van Harderwijk vond onder andere, overslag plaats van stortstenen (grotendeels vanaf de midden-Rijn). De met sleepschepen aangevoerde stenen werden met behulp van een zelflosser geladen op zolderbakken.

Foto's: archief Harry de Groot.



Werkhaven

Zuiderzeewerken Oostel. Flevoland



Uiteraard trokken de Zuiderzeewerken ook vele toeristen. De Verenigde Touristen bedrijven zorgden voor verhuur van salonboten voor rondvaarten langs de Zuiderzeewerken vanuit Harderwijk en Lelystad (haven). Het mps FLEVO MEER was één van de kleinere schepen.

Foto: archief Harry de Groot.



Een groter schip wat voor deze rondvaarten werd ingezet was het mps KASTEEL STAVERDEN. Met dit schip maakte ik in 1957 een onvergetelijke tocht naar Lelystadhaven.

Foto: archief Harry de Groot.





Gemaal Colijn



Gemaal Wortman



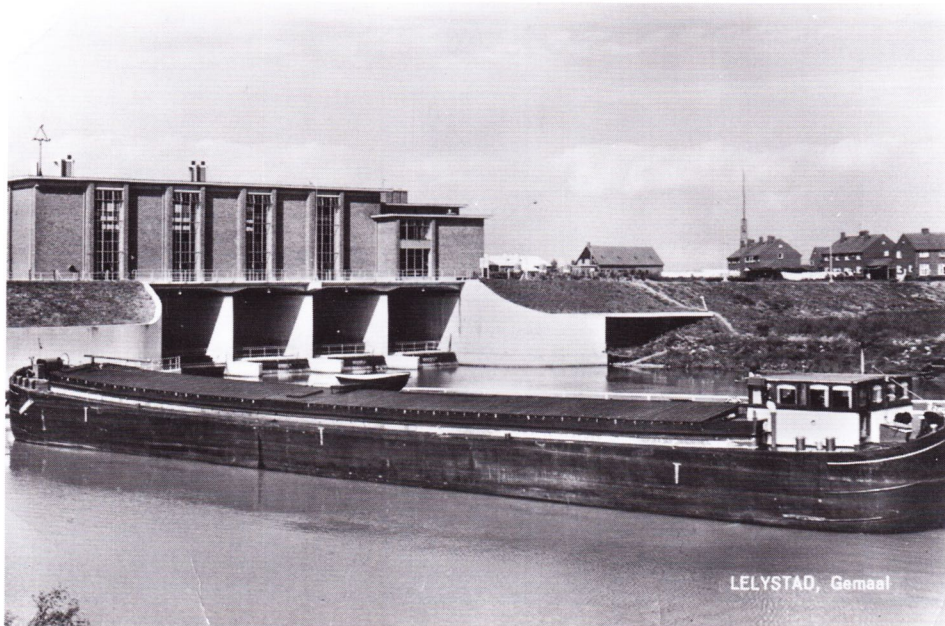
Gemaal Lovink

*Drie
Gemalen*

*Oostelijk
Flevoland*

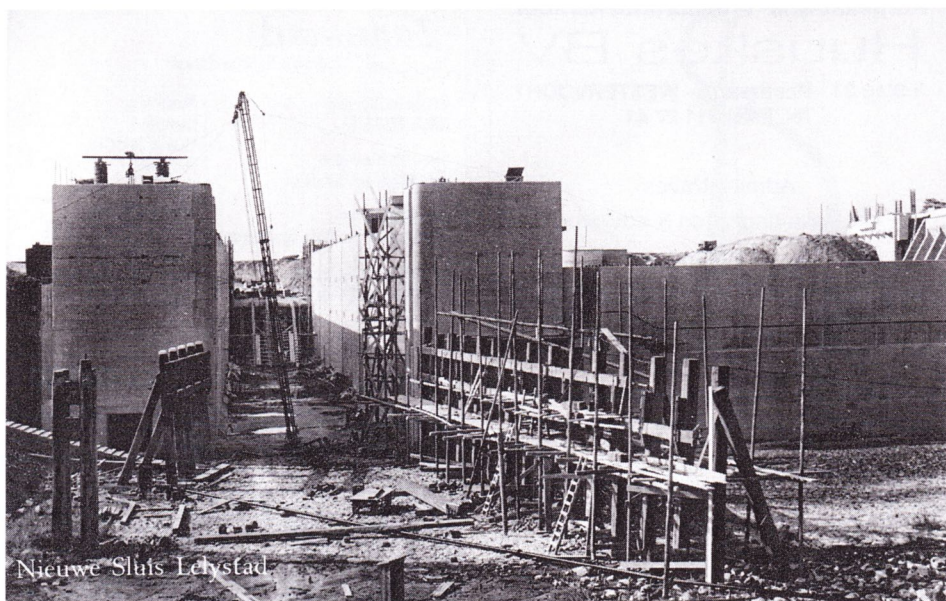
Gemalen waren een onmisbaar onderdeel van de Zuiderzeewerken. In Oost Flevoland zorgen de bovenstaande gemalen voor droge voeten in deze polder.

Foto: archief Jaap Boersema.



Deze spits ligt afgemeerd voor het dieselgemaal Wortman in Lelystadhaven. De schipper heeft waarschijnlijk werk gevonden in de nieuwe polder.

Foto: archief Harry de Groot.



Nieuwe Sluis Lelystad

De bouw van de Noordersluis in Lelystadhaven is in volle gang. Duidelijk is al te zien dat men een flink eind moet dalen (6 meter) om in de polder te komen.

Foto: archief Harry de Groot.



LELYSTAD, Haven

Via de Noordersluis in Lelystadhaven komt men in de Lage Dwarsvaart. Via deze sluis zijn in het verleden heel wat schepen met suikerbieten gepasseerd.

Foto: archief Harry de Groot.



Tegenwoordig is het voornamelijk zand en grind wat de Noordersluis passeert.

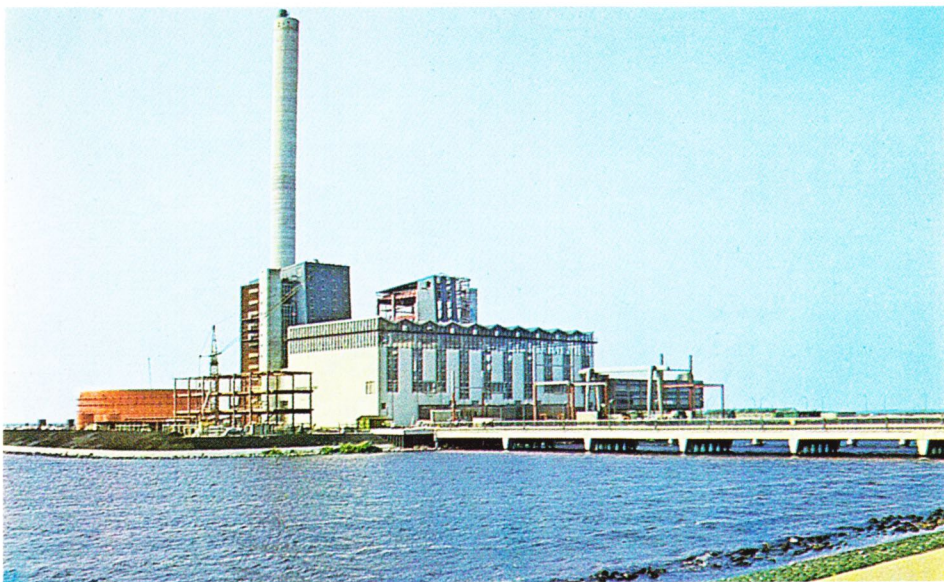
Foto: Leo Schuitemaker (03-10-2003).



Vanaf 28 juli 1975 zijn de Houtribsluizen voor de binnenvaart in gebruik. De beide kolken zijn elk 190 meter lang en 18 meter breed. Behalve het spui- en schutbedrijf is ook de Centrale Meldpost IJsselmeergebied in het bedieningsgebouw van de Houtribsluizen gehuisvest.

Foto: Leo Schuitemaker.





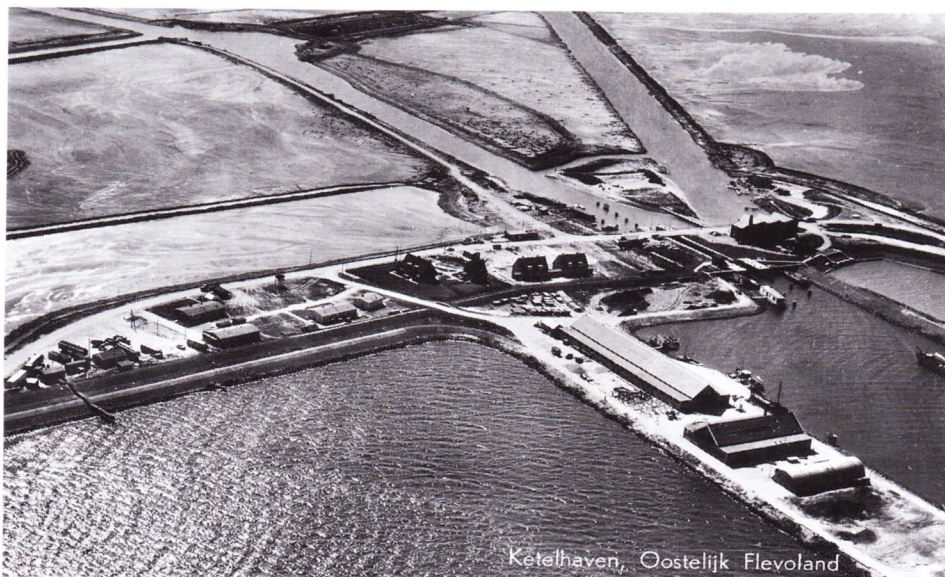
Een baken in zee vormt al jarenlang de Flevocentrale in Lelystad. De centrale is thans eigendom van Electrabel, maar is in 2001 stilgelegd. In Lelystad werden van 2002 tot 2005 via het terrein van de Flevocentrale containers met huisvuil per binnenvaartschip naar de Binnenvaarterminal Leeghwaterhaven van de Huisvuilcentrale (HVC) te Alkmaar vervoerd.

Foto: archief vereniging De Binnenvaart.



Het voorste schip, de FLEVOTRANS, wordt geladen met huisvuilcontainers. Het andere schip, de EVELIEN, heeft gewone containers geladen.

Foto: Leo Schuitemaker (13-07-2002).



Ketelhaven, Oostelijk Flevoland

Ketelhaven was vroeger een 'dorpje' met een stuk of 7 huizen. Daar woonden de mensen die werkten bij de sluisen, de bruggen en het gemaal Colijn. Vroeger waren er de barakken voor de arbeiders van de Rijksdienst van de IJsselmeerpolders, die de polder moesten ontginnen. Er was een eigen kantine. En er waren grote silo's voor de opslag van graan. Die barakken, de kantine en de graansilo's zijn al lang verdwenen.

Foto: archief Harry de Groot.



De Blauwe Dromer is de nieuwste sluis in Flevoland en verbindt het Veluwemeer met de Hoge Dwarsvaart. De afmetingen van de kolk zijn 20 x 5 meter. De sluis, bij gemaal Lovink, werd in 2002 in bedrijf genomen.

Foto: Leo Schuitemaker.



De Hardersluis stamt uit 1966 en was voorzien van waaierdeuren. Destijds had men nooit kunnen bedenken dat deze sluis ooit overbodig zou kunnen worden. Foto: archief Jaap Boersema.



De Hardersluis was met zo'n 30.000 passerende pleziervaarders een echte recreatiesluis geworden. Onlangs een omleiding met een tweede brug was het zomers een flessenhals voor het verkeer. Daarom is de oude sluis in 2003 geheel verwijderd. Foto: Leo Schuitemaker.





Op 29 januari 2003 opende minister De Boer van Verkeer en Waterstaat de nieuwe oeververbinding tussen Flevoland en Gelderland: het 'Aquaduct Veluwemeer'. Het aquaduct vervangt de oude Hardersluis. De doorvaart bestaat uit een brug van zeven meter hoog en een aquaduct voor de vaartuigen met staande mast.

Foto: Leo Schuitemaker.



Deze foto van de Roggebotsluis is genomen op 20 juni 1991. Inmiddels is deze sluis geheel gemoderniseerd. Er is een nieuw bedieningsgebouw gekomen en buiten de normale bedieningstijden geldt zelfbediening van de sluis.

Foto: Leo Schuitemaker.





Dat in Flevoland ook van de modernste technieken in de binnenvaart gebruik wordt gemaakt ziet u op deze foto. Tussen Almere en Huizen is er sinds 2000 een razendsnelle nieuwe snelweg ontstaan tussen Zuid-West Flevoland en de kop van de Gooi- en Vechtstreek. Een traject dat over de weg 23 kilometer en over water slechts 2,3 kilometer telt. De AQUA RUNNER, een hightech catamaran, biedt plaats aan 130 passagiers en 30 fietsen op het speciaal ingerichte fietsendeck en is volledig geschikt voor invaliden. Ook in Flevoland geldt: 'Vervoer over water, de juiste weg'.

Foto: Leo Schuitemaker.