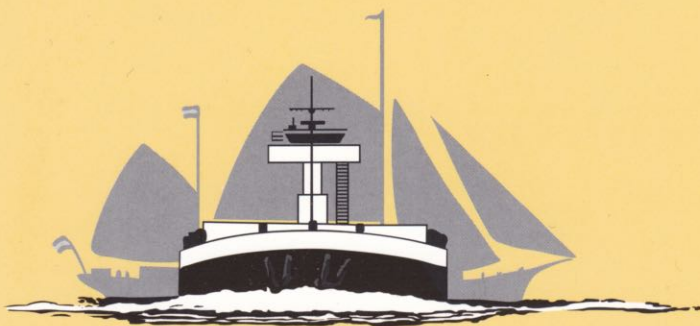




2011 - I



maart

VERENIGING 'DE BINNENVAART'



UIT DE FOTOALBUMS VAN ONZE LEDEN

Uit de fotoalbums van onze leden

door: Wim Suijkerbuijk

'Thuis heb ik nog een ansichtkaart, waarop een haven, een schip met gestreken zeil' zouden de beginregels kunnen zijn van het nummer 'Het Dorp' van cabaretier Wim Sonneveldt, dat na zijn dood in 1974 een grote hit werd.

Oude foto's zijn sentiment. Op het internet verschijnen steeds meer sites met foto's van weleer, vaak door historische verenigingen samengesteld maar ook grote archieven gaan steeds meer online met hun foto's op beeldbanken. Mooie oude foto's uit de Binnenvaart zijn te vinden op www.beeldbank.nationaalarchief.nl waar bijvoorbeeld de fotocollectie van Willem van de Poll, die vele reizen op een Damcosleper meevoer, de moeite van het opzoeken waard is.

Ook via <http://beeldbanken.startpagina.nl/> zijn veel binnenvaartfoto's uit het verleden te vinden.

Ook de vereniging heeft op haar website www.debinnenvaart.nl een eigen database waar de levensloop van een schip wordt vastgelegd en met foto's worden geïllustreerd.

Hiernaast heeft de vereniging in de afgelopen jaren een aanzet gemaakt om ook een fotoarchief samen te stellen met foto's die door leden worden aangeboden. Deze foto's lenen zich niet altijd voor de database maar kunnen wél worden gebruikt om artikelen te illustreren. Het zijn juist deze van leden ontvangen familiekiekjes, ansichtkaarten en afbeeldingen anderszins die in ons verenigingsblad als onderbouwing van door andere leden aangeboden verhalen uitstekend van pas komen. Een voor de redactie zeer prettige manier van werken.

Indien u meent dat u met foto's of anderszins een bijdrage kan leveren tot uitbreiding van ons fotoarchief dan bent u elke donderdag in het Binnenvaartcentrum op de Siegfried welkom.

Bijgaande foto's geven u een beeld welke foto's er in de afgelopen jaren zoal door leden ten behoeve van ons archief werden aangeboden.

Wij wensen u veel kijkplezier bij het lezen van de Special.



De mslb WILLEM MARIE van W. van IJsseldijk in Dordrecht.

Foto: Cees de Bijl

Foto bij de voorpagina: Het fraaieleepschip AGATHANGELUS heeft in augustus 2010 zijn laatste reis naar een sloperij in Hendrik-Ido-Ambacht gemaakt. Zijn bouwwerf in 1926 was de slechts luttele kilometers verderop gelegen werf J. Smit in Alblasterdam. Deze bouwde het schip voor familie C.H.J. de Bruijn in Waspik. Het toen 1728 ton groteleepschip heeft vele jaren in NPRC-verband op de Rijn gevaren. Twee generaties verder werd de AGATHANGELUS door kleinzoon J. de Bruijn in de regel onder de condities liggen/varen voornamelijk als opslagschip gebruikt.

Foto: J. de Bruijn.





Door ons lid Ad Gelens werden wij in de gelegenheid gesteld een deel van zijn omvangrijke collectie van de Franse rivieren en vele kanalen in ons fotoarchief op te mogen nemen. Veel voormalige spitsenschippers zijn later in verband met schaalvergroting of andere redenen in een ander vaar- of werkomgeving terecht gekomen maar ervaren het vaak als een voorrecht voor kortere of langere tijd op de Franse kanalen in 'la douce France' te hebben gevaren. Vaak wekenlang onderweg naar de vele bestemmingen die Frankrijk te bieden had in een omgeving waar het woord haast, laat staan onthaasting, zeker niet in het Franse vocabulaire voorkomt. Hier de motorspits CHARLES DELSAUX met een lading boomstammen in de sluis van Froncles aan het 'Canal Marne á la Saône', ook wel het 'Canal entre Champagne et Bourgogne' genoemd.

Foto: A. Gelens.



De sleepschepen AGNELLA (G.W. de Bot) en WILHELMINA (H. Hovestadt) liggen hier in de kleine sluis in Hansweert om naar buiten gescht te worden. Behalve de scheepsnaam zijn ook de plaats van domicilie en de tonnenmaat aan weerszijden van de boeg geschilderd. Deze verplichting werd later vervangen door een bord waar het een en ander duidelijk zichtbaar voor de sluismeester op moest staan.

Foto: Jan Snoey.



De 622 ton grote kempenaar AHEAD van K. Hazewindus passeert de trambrug over de Schie bij Delft. Er bestaan van deze locatie vele kiekjes die vanaf het zelfde punt zijn genomen. Wellicht genomen door een brugwachter die het begrip 'spotten' al ver vooruit was. De AHEAD is één van de vele fraaie kempenaars die werf Vooruit in Enkhuizen in de twintiger jaren gebouwd heeft.

Foto: D.C. Hazewindus.



Niet elk vaargebied was geliefd door de schipper. Waar de één dweepte met het varen op de Duitse kanalen moest de ander er niets van hebben. Het motortankschip ALBISIA moet blijkbaar het kanaal op en wordt afgebroken. En hoe vaker er afgebroken en opgebouwd werd, altijd kwam er weer meer speling en rammel in de ramen en deuren die dan met stukken karton verholpen werden.

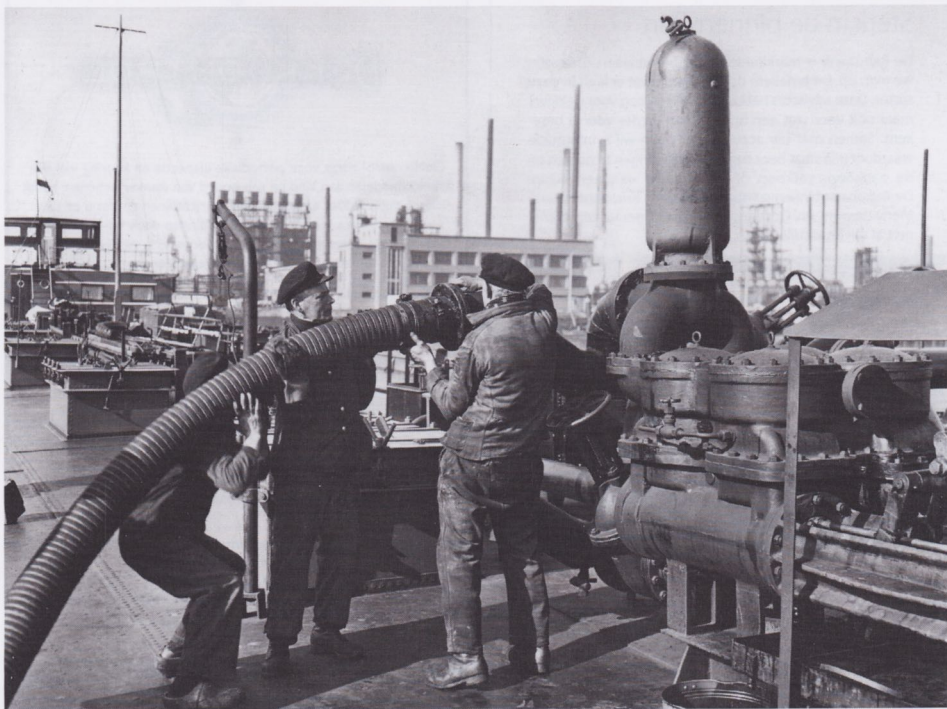
Foto: L. Schot.





Het 1978 ton grote tanksleepschip ALLEMANNIA van Van Ommeren wordt door de stoomsleepboten MABI 12 en MABI 9 in de 1e Petroleumhaven naar steiger 8 - B.P.M. gemanoeuvreerd om daar beladen te worden.

Foto's: R.G. Kreuze.





De PARKKADE was één van de drie voormalige goederenstoomboten die Müller & Co's Rijnvaartmij. in de vaart heeft gehad (de andere twee zijn de JOBSKADE en de WESTERKADE). Bij overname in 1949 van de Holland-Rijn-Lijn werden de voormalige stoomvrachtschepen omgebouwd tot motorvrachtschepen. De woningen werden vernieuwd en de voortstuwing vond plaats met twee nieuwe Enterprise motoren van elk 310 pk. Doordat ook een sleepaccommodatie werd aangebracht waren de schepen voor die tijd zeer goed uitgerust. Hierbij een foto van de PARKKADE bij de Loreley.

Foto: Bubenheim-archief G. Dexheimer.



De AMINA van B. Swets werd in 1928 als stoomvrachtschip DUITSCHLAND gebouwd. De meeste lezers zullen dit schip nog herkennen als de voormalige gemotoriseerde PARKKADE van W.M. Muller & Co. of als de MARLA van H. Danser.

Foto: B. Swets.





De RES NOVA van H. Scholten uit Amsterdam, een 'Tielroder' uit 1955, laadt in de haven van Alsum-Schwegeln. Van dergelijke beladingen heeft werkelijk de gehele haven plezier. Ondanks dat alle kieren van de ramen zijn dichtgeplakt met tape en de stuurhut is afgedekt met zeil zal het 'hoogoverstof' later in de woning overal terug te vinden zijn.

Foto: J. Platteschorre.



Het sleepkastje BERRENDINA ELIZABETH van P. Müller uit Heumen heeft niet altijd onder een gelukkig gesternte gevaren. Dit in 1908 bij Scheepswerf Boot Leiderdorp gebouwde schip is twee maal gezonken. De eerste keer in de dertiger jaren in Antwerpen toen spontaan een schroef van een zeeboot ging draaien en de tweede keer bij het bombardement op Arnhem. De laatste keer was de schade van dien aard dat reparatie niet meer loonde.

Foto: G. Broekhuizen.





Grote drukte op het Canal du Nord bij de Grote Tunnel. Het is 25-6-1968 en kenners zullen zich wellicht de grote stakingsperiode in het voorjaar van 1968 nog herinneren. Bij het opheffen van de blokkades ontstonden hier en daar opeenhopingen van schepen zoals op de foto. Foto: J.Ooms.



De in 1930 bij Scheepswerf De Haan & Oerlemans in Heusden als ESPARANZE gebouwde kempenaar werd door de Familie Mooren in 1945 aangekocht. Zij kreeg de naam CARITAS.

In 1947 werd in Deest een liggende 30 pk sterke Deutz ingebouwd voor de voortstuwing van een zijschroef zoals op de foto te zien. Op de foto is deze vanwege het langszij komen of een sluis invaren even uit het water gehaald. In 1956 volgde de inbouw van een 230 pk Deutz, 6 cil. type 428 welke in 1977 vervangen werd door een 305 pk sterke caterpillar. Het schip werd in 1979 verkocht en na enkele latere mutaties gesloopt.

Foto: A.A.H. Mooren.

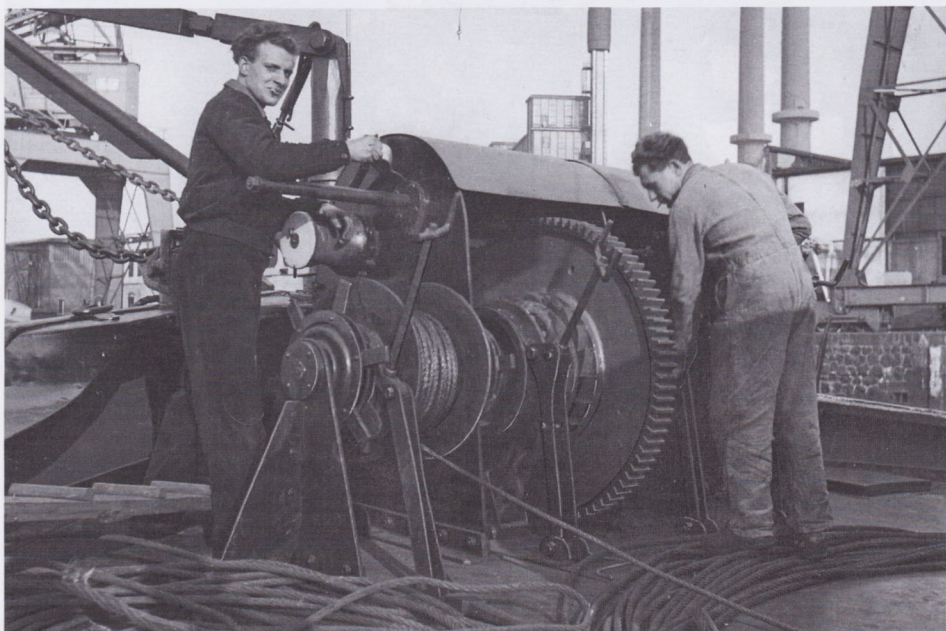




De CORNELIA werd in 1910 als sleepschip in Leiderdorp gebouwd. De afmetingen 59,26 x 7,93 x 2,33 gaven het schip een tonnemaat van 726 ton. In 1973 werd het schip voorzien van een 244 pk sterke Caterpillar. De opeenvolgende eigenaren waren C. Smits, H.C. Smits en C.W.A. Smits. Het schip is in juli 1997 in s'-Gravendeel bij de firma Timmerman gesloopt. Foto: C. Smits.



Een mooie foto van de passage van de stad Basel. De hier nog in zijn oorspronkelijke kleuren varende motorsleepboot VOGEL GRYFF verleent vanwege de hoge waterstand voorspan aan het 1350 ton grote motorschip CORNELIS B. Foto: G. Been.



Het sleepschip DAMCO 102 wordt in de haven verhaald. Vanaf de verhaallier werd de draad vaak over een gangboordbolder gelegd en werd door het aanhalen van de draad het schip voor een korte afstand verplaatst.

Foto: J. van Geijn.



Het met een mooie zeeg voorziene sleepschip SAN ANTONIO werd in 1909 werd opgeleverd door Scheepswerf J. Meijer te Zaltbommel/Leeuwen aan de heer A. Snijders te Den Bosch. Het laadvermogen bij oplevering bedroeg 1734 ton en het schip had toen 12 laadruimen. Het schip is gedurende zijn bestaan altijd eigendom geweest van de familie Snijders en in 1980 gesloopt. Opvallend veel van dergelijke voor die tijd grote sleepschepen hebben voor de stuurhut een soort van buitenruimte op het roefdek staan. Hiervoor rouleren vele benamingen als 'hypotheekhuisje', rooksalon of de plek waar de 'herenschipper' door een luik aan de achterzijde aanwijzingen zou geven aan de roergangers. We zijn in het bezit van meerdere dergelijke foto's. Wellicht mogen we van de leden horen welke functie die vaak uit mooi teakhout bestaande ruimtes hadden.

Foto: Gebrs. van Laak, mvs Watna.



Nu nauwelijks voor te stellen maar er was ooit ook een tijd dat men zuinigjes was met het schieten van plaatjes. Uit de aangeboden foto's blijkt dat voor velen de winter van 62/63 aanleiding was om een fotocamera aan te schaffen. De lange ijsperiode was dan ook een bijzondere gelegenheid welke men vaak heeft vastgelegd. Helaas zijn ook veel plaatjes uit deze periode slecht door het flets worden van de kleurenfoto's welke gemaakt zijn met de destijds zo populaire Paloroidcamera. Bijgaande kleurenfoto is van betere kwaliteit en toont de motorvrachtschepen NORMANNIA en de EXPRESS 49 in de winter van 62/63 in Worms.

Foto: A. Bonnes.



Woudrichem, Riviergezicht. Veerboot op Gorinchem.

In september 1931 begon Jan van Straten Jr. met de motorvlet JANIHUDIE I een veerdienst tussen Woudrichem en Gorinchem. In januari 1935 werd het in 1907 gebouwde stoomschip YSEL 4 aangekocht en omgedoopt in JANIHUDIE IV. In 1947 wordt het schip gemotoriseerd. In 1968 wordt het schip (inmiddels ALTENA 2) verkocht naar België waar na diverse functies in 2009 sloop volgt.

Foto: B. van Straten.





Een foto uit de winter 1941-1942 van de op de Lek ijsbrekende JOHANNA (C. v/d Boom, Vreeswijk varend voor de Mij. De Keulsche Vaart) uit Vreeswijk. Foto is gemaakt door Pieter Bruinsma (1916-2009), kruidenierszoon die op de Koninginnesluis van Vreeswijk de schippers van levensmiddelen voorzag. Zijn werk bestond uit boodschappenbriefjes bij de schepen in de sluis ophalen en de boodschappen met de kruiwagen afleveren. Daarnaast waren nog diverse kleine handeltjes, zoals verkopen van vaten benzine en het maken en verkopen van foto's van schepen aan de schipper. D.w.z. foto maken op de heenreis, foto zelf ontwikkelen en afdrukken om daarna met een dubbeltje winst weer te verkopen als het schip weer in de sluis lag.

Foto: John Bruinsma.



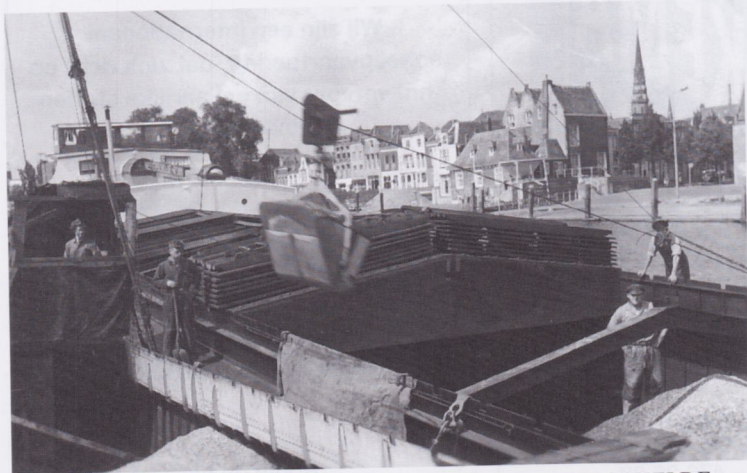
Het is opvallend hoeveel foto's er bestaan van Nederlandse klippers en tjalken die in Duisburg-Ruhrort op een reis liggen te wachten. Hier een foto uit 1913 van de dan nog gloednieuwe MARIA JOHANNA van Gijs van Raamsdonk. Het schip werd in 1912 bij de werf Boot in Delft 'op de klomp', dus zonder bouwtekening gebouwd. In de jaren '50 gemotoriseerd met een 60 pk 2 cylinder liggende Deutz. In 1980 verkocht naar Engeland en was toen voorzien van een 180 pk Kaeble.

Foto: G. Broekhuizen.





De motortankschepen PAM 27, 29 en 30 liggen aan de Caltexsteiger in Pernis. Zij werden voornamelijk ingezet voor de bevoorrading van bunkerstations. Deze fraaie ca. 160 ton grote en van een 100 pk Bolnes-motor voorziene schepen zijn gebouwd bij Scheepswerf Timmer in Delft. Op deze werf zijn veel van dergelijk schepen en bunkerboten gebouwd. Foto: Auke Zandstra.



Het in 1908 in Leiderdorp gebouwde sleepschip WESTERSCHELDE van J.P. Bos lost in de zomer van 1956 gebroken grind bij de Koudasphalt in Gouda. Een jaar later was het schip weer in Gouda maar toen bij de Goudse Scheepswerf Van Vlaardingen waar een 310 pk sterke Deutz AM-428 werd ingebouwd. In 1973 wordt het schip verkocht aan J. Dekker te Sliedrecht en inmiddels is het schip bij Treffers in Haarlem gesloopt. Foto: J. Bos.



Het nieuwe sleepschip MINERAL 20 wordt op de Rheinwerft in Walsum te water gelaten of beter gezegd het water ingereden. Het aanvarende sleepschip zal het nieuwe sleepschip opzij nemen en naar de afbouwkade varen. Opdrachtgever was Wm. Muller & Co. te Rotterdam. Met de 'sattel-schlepper' NASSAUKADE vormden de sleepschepen MINERAL 20 en 21 een stelletje en voeren jarenlang in het ertsverkeer naar de Ruhrhavens. Opvallend is dat het 2000 ton grote schip nog voorzien is van 10 ruimen. Zo ook de in 1958 en 1959 op genoemde werf gebouwde sleepschepen MALM 6 t/m 13. De in 1960 gebouwde MALM 14 en 15 daarentegen waren al éénruims-sleepschepen. De MINERAL 20 vaart momenteel nog steeds als het containerschip SALAMANCA

Foto: W.A.A. Suijkerbuijk.



De motorspits PERSÉVÉRANCE op weg van Utrecht naar Chalons-sur-Marne. De in Driebergen gebouwde tanks werden over de weg vervoerd naar de Oosterkade in Utrecht waar de tanks met grote kranen werden ingescheept. Deze cylinderachtige tanks waren bestemd voor grasdrogerijen in Frankrijk. Het transport vond plaats in januari/februari 1969.

Foto: J. Ooms.





Het motortankschip ITALIA van Van Ommeren met zwaar weer op de Zeeuwse stromen.

Foto: R.G. Kreuze.



Nu onvoorstelbaar maar er is een tijd geweest dat communicatie met schepen vrijwel alleen kon plaatsvinden via orderstations die de voorbij varende schepen met een luidspreker berichten doorgaven. Op het orderstation werd de aandacht van het in de verte aankomende schip gevraagd door het hijsen van een rederijvlag. Ook in Bornhofen en in Salzlig stonden dergelijke orderstations. Die van Bornhofen was gemakkelijk voor lange slepen want dan wisten de schippers gelijk wie er moesten lichten in Salzlig en welke met de boot door moesten. Voor veel schepen was Salzlig een soort tussenbestemming waar men de post ook graag heen liet sturen. Indien men geen oponthoud had in Salzlig werden de orders en post door een bootje van het orderstation aan boord gebracht, zoals hier bij de DAMCO 83.

Foto: J. van Geijn.





Een sleep van de NRV nadert de sluis bij Würzburg op de Main. Op de 1e lengte hangt een kanaalschip uit de zgn. 'I'-klasse en op de 2e lengte de '1000-tonner' GRIMGERDE.

Foto: A.G. Vervoorn.



Het 2066 ton grote sleepschip PACELLI ligt hier in de Rietlanden in Amsterdam een lading kolen te lossen. Het schip was eigendom van de broers W. Vissers (schip RATTI) en Th. Vissers (schip PETELI). Na verkoop werd het schip in 1973 gemotoriseerd en door de familie v/d Wijngaart in de vaart gebracht onder de naam ZEMBLA. Na ook de namen MARTIN S, VINTAGE gevoerd te hebben vaart het schip nu onder de naam ELKE.

Foto: L. de Bruijn-de Bot.





Voordeel van een dikke laag ijs is dat je werkzaamheden gemakkelijker kan uitvoeren die anders een welhaast onmogelijke houding van je vragen. IJs en weder dienende kan met een plank op het ijs de voorsteven van het sleepschip VULCAAN 104 weer eens een goede verf- en onderhoudsbeurt gegeven worden.

Foto: H. Witte.

Door de heer Gert-Jan ter Steege, oud-onderwijzer op de Prins Hendrik School in Vreeswijk, werd een bijzonder album samengesteld. De heer ter Steege was zelf niet van de vaart maar vroeg de bij hem in de klas zittende leerlingen om een foto van het schip van hun ouders. Deze foto's werden naast de normale klassenfoto's van de kinderen in het album opgenomen. De grote verscheidenheid van zowel de schepen als het vaargebied van de ouders maken dit album bijzonder. Door een zoon van genoemd onderwijzer werd de vereniging 'De Binnenvaart' in de gelegenheid gesteld dit album te mogen kopiëren. Hier volgen enkele foto's uit het album.



De ouders van Hennie van Wijgerden voeren op fraaie klipper BEATRIX uit Brakel. Het 204 ton grote schip werd in 1900 bij de bekende werf v/d Adel in Papendrecht gebouwd en voortgestuwd door een 100 pk Güldner-motor.





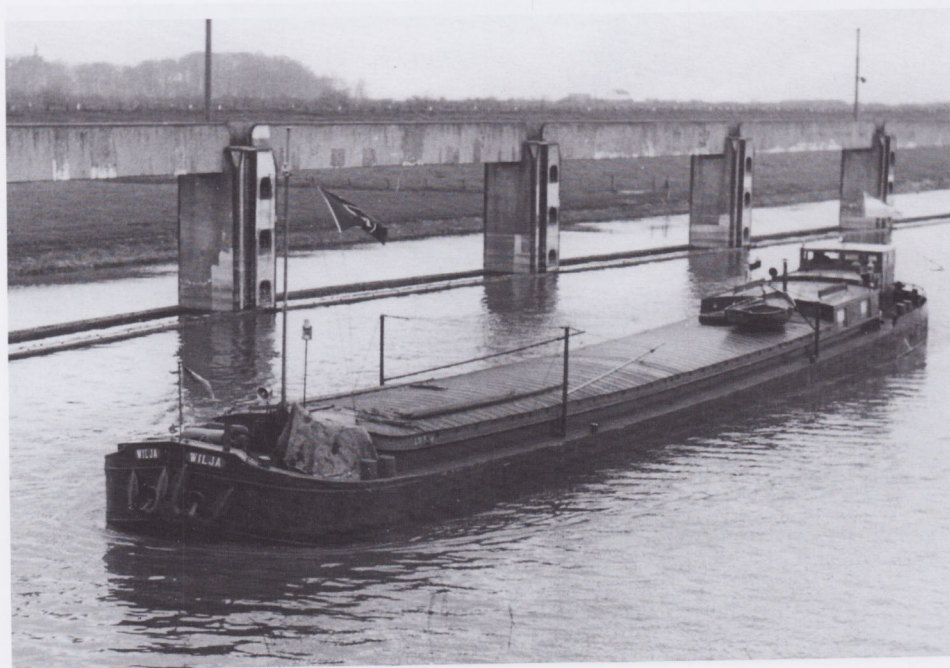
De GERCO van de familie Musch ligt in de ligdagen voor defensie met munitie.



De ouders van de kinderen van Dam voeren op het zandschip SIMSON. Hier lost het schip in Papendrecht.



De ouders van Ria Mannak voeren op de luxe-motor VARIATIE uit Rotterdam.



De ouders van Wim van Oosten voeren op de spits WILJA.





De ouders van Piet Kreuk varen op de luxe-motor LIBERTÉ uit Ouderkerk a.d. IJssel. Hier ligt het schip ergens aan de Duitse kanalen.



De ouders van Eddie Leunis voeren met het motorvrachtschip JUMA bij de NPRC.



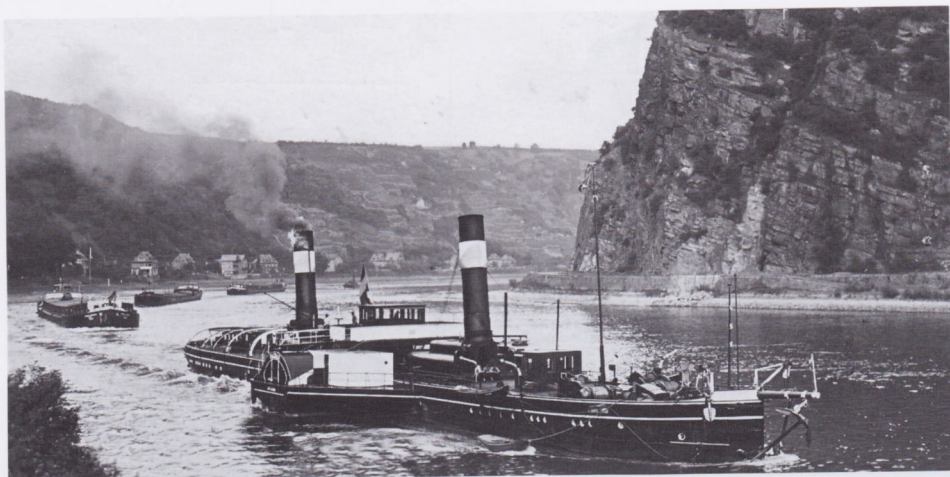
De ouders van Sija de Groot voeren op het Zwitserse motorvrachtschip SOLOTHURN.



Op de achterzijde van deze foto staat slechts 'IJsvaart 22-2-1929'. De reden waarom de WANGARD van de NRV voorover getrimd is laat zich gemakkelijk raden. Waarschijnlijk is er roer- of schroefschade ontstaan tijdens het ijsbreken bij Gorinchem. Geen scheepswerf of hellingbok in de omgeving nopen je dan wel tot een beetje zelfredzaamheid. Nou ja, 'een beetje', moet een hele klus geweest zijn om de in bunkers aanwezige kolen in jute zakken over te hevelen en naar het voordek te versjouwen. Dit alles om het roer of de schroef boven de waterlijn te krijgen zodat de noodzakelijke reparatie uitgevoerd kon worden.

Foto: Fam. Klaassen.





Wie kent ze niet? De foto's van Fritz Bubenheim met de Loreley op de achtergrond. Hier de rader-sleepboot RAGNAR van de NRV in de opvaart. Deze kaart had iets meer want op de achterkant stond het volgende: Opvaart St. Goar – Bingen, 27 augustus 1949 bij een Kauber Pegel van 83 cm. Van de aanhangende schepen werd het volgende vermeld. 1e BRAUNKOHL 22, 1800 ton, beladen 735 ton, diepgang 1,35 mtr., 2e ANNIE (J.Oosterwaal) 1495 ton, beladen 549 ton, diepgang 1,30 mtr., 3e BRAUNKOHL 38, 1307 ton, beladen 548 ton, diepgang 1,32 mtr. Totaal scheepstonnen 4602 en geladen scheepsruimte 1832 ton.

Foto: Fam. Klaassen



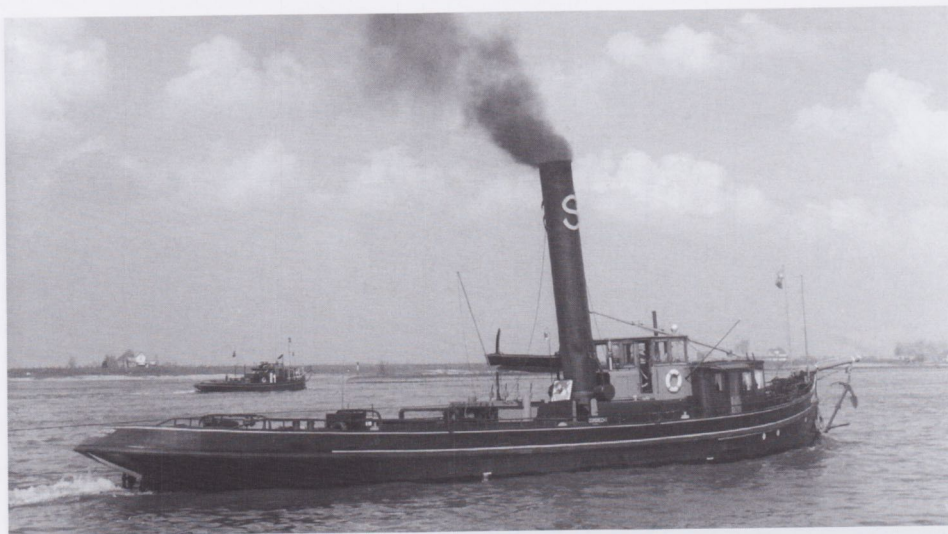
Het in 1928 bij Scheepswerf Ruytenberg in Waspik gebouwde sleepschip RISQUONS ligt in juli 1981 voor een reparatie op de helling van Scheepswerf P. Smit in Rotterdam. De aanleiding was minder leuk. Op een reis voor de firma Schouten met 1450 ton tapioca van Amsterdam naar Giessen ging het bij kilometer 27 op het Amsterdam-Rijnkanaal goed fout. Het stuurwerk blokkeerde ineens en met een gangetje van 10 km liep het schip zo de damwand in en kwam toen gestrekt langs de wal te liggen. Er was een flinke schade aan stuurboord, gelukkig net boven de waterlijn aan het piek- en ruimschot. Met maar één lekke nagel viel dat weer mee. Dat is mooi verzekeringswerk maar het gelijk laten vernieuwen van 180 m² vlak zorgde er wel voor dat je de werf weer met een dunne portemonnaie verliet.

Foto: T.G.M. Verschure.



Er wordt voor een reis naar boven aangemaakt 'op het strek'. De 1150 ton grote en ongetwijfeld met 'crude' geladen tanksleepschip PERUVIA is door de havensleepboot bij de motorsleepboot TREKVOGEL gebracht. De aangegeven sleepstrang wordt op de gebruikelijke manier om de bolders geslagen. Het personeel heeft het druk aan boord. Er zal vlug moeten worden ingekocht bij de parlevinker want inmiddels ligt ook het tanksleepschip TAXANDRIA voor het aannemen van een sleepstang van de boot langs zij. Hierna zal op de boot de uitgegeven strangen tot op de juiste lengte uitvieren. Op de aangehangen sleepscheperen zullen wellicht nog enkele strangen van de achterhangende schepen moeten worden gevist en gebritteld. Hierna kan de sleepboot zijn naam gaan waarmaken en aan de zware trek richting Duitsland beginnen. Foto's: R.G. Kreuze.





De fraaie stoomsleepboot ANTON wordt hier bij slot Loevestein opgelopen door de gemotoriseerde HEINRICH. Beide boten zijn van de Rederij H. Schless uit Dordrecht. Deze rederij had in zijn hoogtijdagen van de sleepvaart een omvangrijke vloot aan sleepboten en enkele motorvrachtschepen en sleepschepen. Veel sleepwerk op de Benedenrijn werd verricht voor Damco Scheepvaart Mij.

Foto: Jan Snoey.



Het sleepschip HOOP DOET LEVEN uit Nijmegen, in huur bij Damco Scheepvaart Mij., laadt zwaar stukgoed aan de kade in Keulen-Mülheim. Damco had voor alle eigen en huurschepen handige losbladige boekjes waar alle gegevens en ijschalen van de schepen in vermeld stonden. Heel handig als je dergelijke reizen krijgt aangeboden want aan de hand van dit boekje kon je nagaan welke schepen er qua lengte en breedte van de ruimen voor het werk geschikt waren.

Foto: J. van Geijn.



In 2007 stopte de fabriek van Walter Rau in Neuss met het verwerken van kopra. Dit betekende ook het einde van een product dat al eeuwenlang vanuit Zuidoost-Azië en Zuid-Amerika naar Nederland en omringende landen werd verscheept. De schippers die kopra vervoerden kregen regelmatig te maken met 'leven' in de lading in de vorm van torretjes. Bij een temperatuur tussen 18 en 20 graden komen ze uit de lading tevoorschijn en gaan dan wandelen. Wordt het warmer dan gaan ze ook nog vliegen en bij echt heet weer waren ze ook in de Stadtmitte van Neuss waar te nemen. Hier enkele met kopra geladen schepen in de haven van Neuss. Op de voorgrond de 1222 ton grote SIRIUS van J. Keller. Het schip werd in 1996 gesloopt.

Foto: J. Keller.



In maart 1963 was het wel even schrikken voor schipper J. Oosterwaal uit Velsen. Deze lag met zijn 1115 ton grote motorvrachtschip RIEN SANS DIEU te laden in de gemeentehaven van Stein aan het Julianakanaal. Een met zilverzand beladen vrachtauto zakte door een laadsteiger en belandde in het ruim. De val van de 23 ton zware vrachtauto werd gebroken doordat het betreffende ruim voor een groot deel al beladen was. De vrachtauto en het pas 1 jaar oude schip werden echter zwaar beschadigd.

Foto: W. Keizer/Fam. Oosterwaal.





Het heeft de schijn dat elke matroos uit de binnenvaart zijn dienstplicht het liefste vervulde bij het legeronderdeel Aan- en Afvoertroepen. Hieronder viel ook de Rijksvaartuigendienst en blijkens de aangeboden foto's heeft menigeen zijn dienstplicht ook daadwerkelijk op het water doorgebracht. Hierliggen enkele schepen van de Rijksvaartuigendienst (RV) in de haven van Hedel.

Foto: Th. Both.



Dit kan niet lang meer duren moeten velen hebben gedacht want in vele albums kwamen ook kiekjes voor van de toen nog enige varende radersleepboot RAAB KARCHER XIV (OSCAR HUBER). Hier een ontmoeting met de laatste radersleepboot bij het Nonnenwerth.

Foto: A.A.H. Mooren.





De 108 ton grote JANNY van W.N. ten Haaf ligt suikerbieten te lossen in Zevenbergen. Langs zij ligt de luxe-motor LINQUENDA van G. van Vliet uit Nieuwpoort a.d. Lek terwijl de aan de kop de lege DEO VOLENTE van H. Fontijn ligt. Wellicht vanwege de bietencampagne is aan de mast een naambordje met de naam van het schip bevestigd.

Foto: L. ten Haaf.



Het schip MULTATULI was vanaf 1913 tot 1955 in het bezit van de familie de Mik. De aak, eigenlijk ijsselaak, werd in 1906 bij Scheepswerf de Jong in Gouderak gebouwd. Afhankelijk van de wind of sleepbootjes werden zonder stuurhut en met een helmstok vele reizen gemaakt. In 1922 werd bij een scheepswerf in Zwijndrecht de aak verlengd waardoor deze van 60 naar 81 ton ging. In het vervolg zorgde een Oostenrijker, een 24 pk 2-cylindergloeikop Climax-motor uit Liesing bij Wenen voor de voortstuwing. Zekerheidshalve bleef het zeiltuig nog even aan boord. De laadplaatsen waren vaak de aan de Waal van Wamel tot Spijk gelegen steenfabrieken met bestemmingen door geheel Nederland. Vanaf 1937 werden in de herfst suikerbieten gevaren, vaak uit de Piet Schengepolder bij Veere en van Goedereede naar de suikerfabriek Dinteloord. Op de foto gaat de MULTATULI op één van zijn bietenreizen met 80 ton bieten door het Slaak naar Dinteloord-Stampersgat.

Foto: Fam. de Mik.





De gastanker BUTANIA I vaart met een stevige wind door het Engels Vaarwater. Met dergelijk weer fotograferen op een zwaar slingerend schip is niet gemakkelijk. Wij ontvingen veel 'zwaar weer'-foto's maar kunst blijft toch om pas te drukken als ook de horizon horizontaal ligt.

Foto: N. v/d Meer.



De sleepboot BARTA-JOHANNA van A. Baggerman ligt hier heerlijk in het schuim in de Neckarsluis HESSIGHEIM. Deze schuim-ergenis kwam door de vervuiling door chemicaliën die destijds niet verwerkt werden maar gewoon in de Neckar werden geloosd. De BARTA-JOHANNA, uitgerust met een 200 pk MWM-motor heeft met de 660 ton grote ELISABETH, geladen met 500 ton cokes een mooie rechte reis van Holland naar Stuttgart.

Foto: J. Ritmeester.





In mei 1959 ligt de ELISABETH beladen met 500 ton cement en 24 autos met bestemming Rotterdam in Mainz op stroom te wachten op een boot.

Foto: J. Ritmeester.



Het sleepship LOUISE werd in 1927 door Scheepswerf A. Vuyk & Zonen in Capelle a/dIJssel opgeleverd aan H. van Lith. De LOUISE voer toen van Vlijmen, een plaats die vele schippers vanwege vermeende belastingvoordelen als domicilie hadden gekozen. Hier vaart het schip in de opvaart bij de 'Fauler Eck' in Mannheim. Het schip werd begin zestiger jaren aangekocht door H. Verbergh in Rumst (België), gemotoriseerd en herdoopt in ARONA. Vaart nu nog als SPARTIVENTO.

Foto: J. Leenders.



53



Wie kent Café Rijnvaart van Andries Jansen in Lobith niet. Ook menig schipperskind heeft hier zijn glaasje 'prik'gedronken. Door hen is het groenklaren in Emmerich en Lobith in ieder geval niet verzonnen. Voor 'opstroomliggers' was er eerst de gezellige tocht met de spido langs al die andere schepen naar de wal in Tolkamer. Een wal waar je als schipperskind nog met de nodige egards behandeld werd. Nergens anders dan bij parlevinkers en schipperswinkels werden de dikste plakken worst afgesneden en de lekkerste snoepjes toegestopt want die toekomstige klandizie moet je immers zo vroeg mogelijk proberen te paaien. Door verandering van de grensformaliteiten is voor schippers Lobith-Tolkamer nu van weinig betekenis en ik meen ooit gezien te hebben dat op een raam van een voormalige 'warme bakker' nu 'arme bakker' staat.

Foto: W. Keizer.



Foto's als deze met de Cauberpfalz op de achtergrond komen wij ook regelmatig tegen maar wel in mindere mate als die van Fritz Bubenheim bij de Loreley. Wellicht kan dit te maken hebben doordat Kaub aan de zonzijde van de Rijn ligt en daardoor minder gunstig voor fotografie. De stoomsleepboot DAMCO 19 staat er in ieder geval mooi op. Deze in 1920 in Breslau gebouwde boot heeft altijd onder deze naam gevaren, tot 1931 onder Duitse vlag en daarna onder Nederlandse vlag. In 1955 is de boot ter hoogte van de Loreleyhaven te St. Goar in dichte mist betrokken geraakt bij een aanvaring met de Duitse radersleepboot DEUTSCHLAND en het Nederlandse sleepschip ENGELINA. Genoemde radersleepboot moest vanwege de opgelopen schade worden gesloopt. De DAMCO 19 was in 1955 nog voorbestemd om te worden gemotoriseerd maar door een langdurig proces om de schuldvraag, hetgeen enkele jaren in beslag nam, is de boot nadat Damco door de hoogste instanties onschuldig werd verklaard niet meer in de vaart gekomen en gesloopt.

Foto: H. van Werkhoven.



Van ons lid Jan Vos mochten wij een groot bestand met werkelijk schitterende foto's in ons fotoarchief opnemen. Zo ook die van de stoomsleepboot FRANZ HANIEL III met drie schepen in aanhang, hier in de opvaart in de omgeving van Spay-Filsen. Het is opvallend hoe ten behoeve van de foto de schepen worden opgetuigd met enorme vlaggen. Het eerste schip wordt zo te zien nog op touw gesleept en de overige twee vermoedelijk op de bekende dunnere strangen. Op een foto uit 1892/1893 van een Haniel-radersleepboot ontbreken de gebruikelijke strangenlieren op het voordek maar liggen daar meerdere stapels met opgeslagen trossen touw. Dat was nog de tijd dat de touwen met kaapstanders werden ingehaald. Op de foto zien we tussen de boot en de eerste aanhang nog een sleep varen in het zogenaamde 'Enges Türchen'.

Foto: Jan Vos.