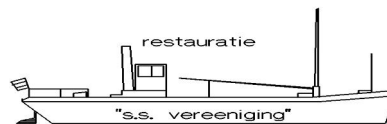


STOOMSCHIP "VEREENIGING"

Nieuwsbrief van de Vriendenkring van het
stoomschip Vereeniging te Almere, nummer 2
zomer 2007, pagina 5 t/m 8 ISSN 1875-0265



Deze nieuwsbrief is een uitgave van de Vriendenkring Stoomschip "Vereeniging" gevestigd te Almere en verschijnt 2 keer per jaar.

Het hoofddoel van de Vriendenkring is de restauratie en het weer in de vaart brengen van het stoomschip "Vereeniging".

Daarnaast beheert de Vriendenkring een groot aantal aan de scheepvaart verwante historische machines en werktuigen op het werfterrein aan de Vlotbrugweg in Almere – De Vaart.

Uitvoerige informatie vindt u op onze website www.stoomschipvereeniging.nl.

OPEN DAG op zondag 30 september

Op zondag 30 september 2007 houden we onze jaarlijkse Open Dag van 10.00 tot 17.00 uur.

Het programma van de Open Dag in 2006 trok de aandacht van enkele honderden bezoekers.

We bieden daarom opnieuw een gevarieerd programma voor jong en oud.

Naast onze vaste collectie, waarin het stoomschip "Vereeniging" uiteraard centraal staat, bieden we ook talloze andere activiteiten en collecties:

Er komen bijzondere collecties modelvaartuigen en model-stoommachines en bijzondere 'toppers' van het programma zijn:

- Rondvaart met de stoomsleepboot "Adelaar" uit Beverwijk.
- Gratis ritjes voor kinderen met een mini-stoomtrein.

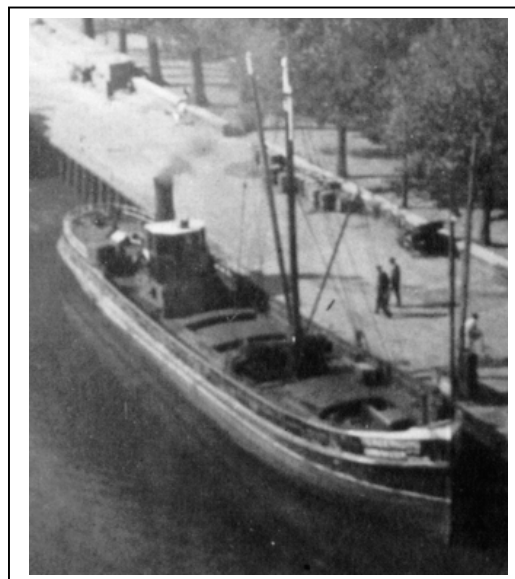
Uiteraard is er voldoende te eten en te drinken. Brouwerij "t KOELSCHIP" is van de partij en eveneens Palingrokerij BERLIJN.

Ook zijn er demonstraties tuinaanleg van de firma ALKLUST.

Doel van de Open Dag is bekendheid geven aan onze organisatie en contacten leggen met nieuwe vrijwilligers, want er is nog steeds meer werk te verzetten dan wij aankunnen.

Iedereen hartelijk welkom !!!

Zegt het voort



Een toekomstvisie voor Stoomschip „Vereeniging”.

Zie daar de „Vereeniging” prachtig gerestaureerd, vaarklaar, fris in de verf en voorzien van een stoommachine die loopt als, ja als wat eigenlijk.

Ja, dat is natuurlijk een ideaal waar wij allemaal wel eens van dromen maar wanneer wij door het hek het werfterrein opstappen dan kunnen we niet anders dan tot de conclusie komen dat er nog een bijzonder lange weg afgelegd moet worden voordat het zover is.

Toch is het wellicht nuttig om eens over die toekomst na te denken omdat er toch vaak zaken zijn waarvoor in het heden de basis gelegd zal moeten worden.

Er bestaan in Nederland tal van historische objecten, zowel schepen, gebouwen en voertuigen die prachtig gerestaureerd zijn maar waarvoor nog steeds geen, of pas na veel moeite, een passende bestemming is gevonden. Aan ideeën was vaak geen gebrek maar dikwijls sneuvelen de plannen omdat er geen goede economische basis aan ten grondslag kon worden gelegd.

Voor gebouwen werden er allerlei ideeën aangedragen, die in de eerste toetsronde vaak al sneuvelen op praktische en technische gronden maar vervolgens alsnog bij (bedrijfs-)economische beschouwingen niet haalbaar bleken.

Als voorbeeld noem ik het Waaggebouw aan de Nieuwmarkt in Amsterdam en Paleis Soestdijk, maar ook in onbruik geraakte kerkgebouwen zijn in dit opzicht berucht.

Een bijzonder droevig voorbeeld is de collectie deels prachtig gerestaureerde historische Amsterdamse trams die thans geen museum of remiseruimte meer hebben en werden opgeborgen in een loods in het havengebied. De collectie is voor het publiek niet meer te zien en er kan uiteraard ook niet meer mee gereden worden. De economische waarde van deze collectie is nul komma nul want niemand kan er momenteel wat mee doen.

Dus nu werp ik de vraag op hoe U de toekomst van de „Vereeniging” ziet.

Een bepaalde visie kan bijvoorbeeld zijn het permanent afgemeerd liggen als een statisch museaal object in Almere-Haven. Op bepaalde dagen is het schip geopend voor het publiek dat behalve voor het schip zelf ook komt voor de in het ruim te houden tentoonstellingen van maritieme schilderkunst.

Dit betekent dat er een organisatie moet zijn die zorgt dat de tentoonstellingen steeds wisselen om Almeers publiek te blijven trekken. Na één bezoek heeft de Almeerder de „Vereeniging” op zich wel gezien dus je zult

hem daarna moeten trekken met de wisseltentoonstelling. Dat stelt hoge eisen aan de „kunstcommissie” die steeds maar moet zorgen voor telkens weer een aantrekkelijke tentoonstelling.

Nee, zegt een ander, geen tentoonstellingen maar we richten het ruim in als een café in maritieme sfeer. Dus wordt de zaak aangekleed met attributen als oude stuurwielen, ankers, koperen lampjes en allerlei andere maritieme kitsch.

Gelet op de aanwezige horeca rondom de haven alsmede de pannenkoekenboot rijst de vraag of dit een economisch realistische optie is.

Mijn visie is dat de „Vereeniging” in eerste instantie moet kunnen varen maar in tweede instantie een bestaansgrond moet hebben.

Deze visie is gebaseerd op voorbeelden uit de wereld van de museumspoorwegen. In eerste instantie moet je spullen hebben om mee te rijden en een baan om op te rijden maar in tweede instantie moet het ook een doel hebben. Je moet er ergens mee kunnen komen. In het verleden is een museumlijn die van niets naar nergens voerde dan ook ter ziele gegaan ondanks het feit dat men over goed materieel en een goede baan beschikte.

Ik zie voor de „Vereeniging” een rol weggelegd in het fietstoerisme.

Het schip wordt ingericht voor het vervoer van (toer-)fietsen en hun berijders en vaart in een regulier schema tussen de verschillende IJsselmeerhavens.

Fietstoeristen kunnen bijvoorbeeld vanuit Enkhuizen naar Stavoren, Lemmer of Urk varen of vanuit Almere naar Monnickendam, Volendam of Hoorn. Ik denk dus aan verbindingen waarbij mensen uit de Randstad in Friesland kunnen gaan fietsen of vanuit Flevoland en 't Gooi naar Waterland kunnen gaan maar er zijn natuurlijk ook andere mogelijkheden te bedenken.

Hoe krijg je nu die vaak met bagage opgeladen fietsen (zijtassen) aan boord, toch niet over een zwiëpende loopplank en dan via een steil laddertje het ruim in.

Nee, dat moet modern en professioneel. Ik denk zelf aan een soort rolcontainers zoals je die ook bij de bevoorrading van supermarkten ziet. De met dozen volgestapelde containers worden zo vanaf de vrachtwagen het winkelmagazijn ingerold.

Voor de „Vereeniging” denk ik aan rolcontainers die plaats bieden aan 3 of 4 fietsen, afhankelijk van de bagage (zijtassen e.d.) op de fiets. De lege containers staan op de kade en de fietser plaatst zijn fiets erin. De volle containers worden met het laadgerei in het ruim gehesen en daar via rails of rolgoten verder verplaatst en vastgezet.

Een deel van het ruim zal ingericht moeten worden tot passagiersverblijf waar de fietsers tijdens de overtocht verblijven. Beperkte restauratie alsmede toiletvoorzieningen zijn noodzakelijk.

In de aanloophaven worden de containers op de wal gehesen , men neemt zijn fiets eruit en vervolgt zijn toer. Vervolgens worden de containers weer geladen met de fietsen van degenen die voor het volgende trajectdeel hadden geboekt en na enige tijd vervolgt de „Vereeniging” zijn reis.

Ik zie in dat er rondom de „Vereeniging” een hele exploitatie-organisatie zal moeten ontstaan. De organisatie heeft een telefoonnummer en/of website waarop men inlichtingen verkrijgt, overtochten kan reserveren, kaartverkoop plaatsvindt, contacten in diverse havenplaatsen aangeeft e.d.

De medewerking c.q. betrokkenheid van gemeenten, havenautoriteiten maar ook toeristische organisaties zal onontbeerlijk zijn.

Natuurlijk weet ik nu ook niet hoe dat in de toekomst allemaal zal uitpakken en hoe dat zakelijk zal moeten worden ingekleed.

Waar ik echter wel van overtuigd ben is dat de enige toekomst voor een gerestaureerde „Vereeniging” een varende toekomst zal moeten zijn.
Dirk Vlaar.

Beurtvaart.

De beurtvaart is een thans volledig verdwenen vervoersvoorziening die tot circa 1960 heeft bestaan.

In ons waterrijke land met zijn slechte verbindingen over land waren schepen een beter vervoermiddel dan paard en wagen. Binnenvaartschepen onderhielden vaste lijndiensten tussen de grotere plaatsen en vervoerden goederen, vee maar (vooral vòòr de opkomst van de spoorwegen) ook passagiers tegen vaste prijzen. In de steden hadden de schepen een vaste ligplaats, in Amsterdam was dat vooral de Prins Hendrikkade, het Oosterdok en de daarop uitkomende grachten.

Uit mijn jeugd herinner ik mij de houten huisjes langs de walkant waarin kantoortjes gevestigd waren. De namen van de plaatsen waarheen men goederen kon verzenden stonden er met grote letters opgeschilderd. Onder dekzeilen lagen de te verzenden goederen te wachten op verscheping. Goederen werden gehaald en gebracht door „besteldiensten” maar men kon ook zelf goederen brengen. Dat gebeurde vooral met fietsen die men vooruit stuurde naar een grote plaats in de streek waar men op vakantie naar toe ging.

Ik lees in de „New Guide to Amsterdam”, een boekje uitgegeven ten behoeve van de buitenlandse bezoekers aan de Olympische Spelen van 1928 in Amsterdam, onder Steamer Services:

- Saloon Steamers „Alkmaar Packet”. Diensten op werkdagen van Amsterdam via de Zaanstreek naar Alkmaar en via het Noordzeekanaal naar IJmuiden.
- N.V. ESONA (Eigen Stoomboot Onderneming). Amsterdam – Purmerend – Alkmaar – Den Helder. Men vertrekt bijna dagelijks om 9u30 vanaf steiger 1 op de De Ruyterkade.
- N.V. Onderlinge Schroefstoomboot Mij. „Eensgezindheid”. Vaart op Purmerend vanaf de Prins Hendrikkade bij de Haarlemmersluis.

- Zuiderzee Passenger Service.
Amsterdam – Harlingen v.v. via Enkhuizen.
Men vertrekt op dinsdag, donderdag en zaterdag om 07u00 van steiger 2 op De Ruyterkade.

- Firma Boelhouwer, Kruyswijk & Balhuizen.
Men vertrekt dagelijks om 18u00 vanaf het Rokin bij de vroegere Nederlandse Bank naar Den Haag en vervoert ook goederen die naar bestemmingen verder in het Westland moeten.

Ik heb er slechts enkelen genoemd uit de lange lijst waarin bijna alle grote plaatsen gelegen aan een rivier of kanaal als bestemming worden genoemd.

Begin jaren 60 overwoog men om Amsterdam om in het Westelijk Havengebied een „centraal vervoerscentrum” aan te leggen waar vrachtauto’s, stukgoedvervoer per spoor en beurtvaart (in speciaal daarvoor te graven insteekhavens) samen zouden komen. Goederen zouden hier door de verschillende vervoerders worden uitgewisseld of via „besteldiensten” met bestelwagens de stad in gebracht worden.

Het project kwam niet verder dan de tekentafel, de tijd haalde het in. De beurtvaart verdween in hoog tempo en ook het stukgoedvervoer per spoor was op de terugtocht om in de jaren 1980 geheel te verdwijnen.

Het binnenlandse stukgoederenvervoer is thans geheel het domein van de vrachtauto.

Verhaal van Anne

Over boord!

Ik voer op de motorsleepboot “Onderneming 6” met 400 pk Stork 6-cilinders van de Firma Spithorst. We gingen op een dag naar Vlaardingen met een lege ballastbak 1000 ton, via Amsterdam-Rijnkanaal voeren we de Lek af in de richting van Rotterdam. Als tijdelijke hulp op de ballastbak was er een 65+-ser mee. Toen we op de Nieuwe Maas waren werd het al donker. De kapitein zei: “Ga jij maar even op de ballastbak dan kan die oude man op de sleepboot; het lijkt me daar wat gevaarlijk voor hem.

De sleepboot haalde de sleper wat aan zodat we konden ruilen. Ik liep in het gangboord

naar achter en struikelde in het donker over de schuine den en ging pardoes overboord!

In het donker moest men mij weer opzoeken en dat was knap lastig want het was net onder de Maasbrug. Maar met de schijnwerper vond men mij en kwam ik weer aan boord.

In Vlaardingen hebben we damwanden geladen die we naar Velzen brachten; hiermee is de Velzertunnel gemaakt.

Anne Iedema

Colofon

Vriendenkring Stoomschip Vereeniging

Bestuur:

Eric Hennis, voorzitter

Hans Swart, penningmeester

Bert van der Weijde, secretaris

Kris Kalmar, lid

Wim Vis, lid

Redactie Nieuwsbrief:

Dirk Vlaar

Bert van der Weijde

Uitgave

Redactie Nieuwsbrief

p/a Oldewierde 114, 1353 HN Almere

tel. 036-5310673

E info@stoomschipvereniging.nl

I www.stoomschipvereniging.nl



