



100 jaar rondvaarten met
Rederij J.H. Bergmann

REDELIJ NN
RONOVAART

WINGS
WATERLOO

RONDESTALING

WILHELMUS

Johan Henry (Jan) Bergmann (1882-1941) was in het begin van de twintigste eeuw als jongste bediende in dienst getreden bij een Rotterdams sleepbedrijf met een vestiging in Amsterdam. Daar keek hij de kunst af en op zijn twee en twintigste, in 1904, kocht hij een eigen sleepboot van drie ton. Met andere sleepers organiseerde hij een soort onderlinge sleepdienst, die de concurrentie met een grote rederij als Goedkoop goed aankon. De stichtingsdatum van de Rederij J.H. Bergmann is 1 april 1904.

Bergmann had al snel de naam de sterkste sleepboten te bezitten. De sterkste was in de stoomtijd de **Zuiderzee**, met kapitein Broekema als schipper. Zoon Broekema vertelde over het geheim achter de kracht van de Zuiderzee. Als de ketel op



maximumdruk was opende een veiligheidsventiel. Door een stokje achter die veiligheid te plaatsen kon die veiligheid niet meer open en liep de druk verder op. Vader Broekema was dat stokje ook eens vergeten te verwijderen en had de Zuiderzee midden in een woonwijk – met de drukmeter tegen de aanslag – achtergelaten. Niet uit te denken wat er gebeurd zou zijn als de ketel het aan die Kostverlorenkade begeven had.

In 1912 kocht Bergmann zijn eerste motorboot, waarmee hij zich op de toeristenmarkt begaf. Nadat Plas en Kooij in 1938 de eerste geheel overdekte rondvaartboten hadden laten

Cover: Een sleepboot van de rederij fungeert als ijsbreker.

Inzet: De oprichter J.H. (Jan) Bergmann op een foto uit de 30-er jaren.

Boven: De vloot bij het 25-jarig bestaan van de rederij op 2 april 1929.

Links: De bouw van de eigen steiger van rederij J.H.Bergmann in 1928.



bouwen ging ook Bergmann in 1940 daartoe over. Dat werd de **Jan Willem**, die 100 passagiers kon vervoeren. Het stalen schip had een lengte van 16.50 meter, een breedte van 4.12 m en een diepgang van 0.85 meter. De romp en dekken waren van 5 mm staal, de opbouw was van teakhout met gebogen 'plexiglas' ruiten. De dieselmotor was van het merk Kromhout. Als noviteit bezat de Jan Willem een luidsprekerinstallatie. Tot die tijd had de kapitein met een scheepsroeper explicatie gegeven. Tot de Tweede Wereldoorlog waren Bergmann, Plas en Kooij de grote drie in rondvaartland.

Op 5 mei 1941 overleed Jan Bergmann op 59-jarige leeftijd. In 1949 besloten de (toen zeven) grote rondvaartrederijen, waaronder uiteraard Bergmann, tot de oprichting van de Vereniging van Amsterdamse Rondvaartrederijen. Die ze-

Boven: De Jan Willem, in 1940 door Bergmann in opdracht gegeven bij Scheepswerf De Vlijt in Aalsmeer. Later werd dit schip omgedoopt tot Maarten Tromp en voer zo nog tot 1965.

Rechts: De Zuiderzee moest in de winter zo lang mogelijk een vaargeul voor de veerdienst open houden. Deze foto is uit 1929.

ven maatschappijen exploiteerden op dat moment samen 25 rondvaartboten die ongeveer 10.000 passagiers per dag konden vervoeren. Er werd gesproken over eenheidstarieven, gezamenlijke reclamecampagnes en men boog zich over een vaarschema voor de avondrondvaarten, die al eerder tot grote drukte op het water hadden geleid. In 1956 voeren er in Amsterdam 37 rondvaartboten, die per jaar 1,5 miljoen passagiers vervoerden. Dat gaf zoveel drukte op het water dat de rederijen het aan de stok kregen met bewoners van grachtenpanden, die het eeuwige getoeter bij de bruggen zat waren. In 1973 werd in bepaalde delen van de stad eenrichtingsverkeer ingesteld. In 1956 kregen de gezamenlijke rondvaartrederijen te maken met protesten van personeel, die een collectieve arbeidsovereenkomst eisten. Bergmann kreeg zijn deel van demonstre-



rend personeel voor de deur van het kantoor aan de Prins Hendrikkade 47a. De andere kant van de medaille waren klachten van passagiers over de agressieve jacht op fooi aan boord van de rondvaartboten.

In 1957 verpachtte Bergmann twee rondvaartboten voor de Parijse Salon Nautique op de Seine. Die voldeden zo goed dat de exploitant ze aansluitend kocht en er nog drie bestelde bij Bergmann. Dit verdiende navolging en begin jaren zestig voeren er ook Amsterdamse rondvaartboten in Zürich, Manchester, Stockholm, Miami, Israël en Egypte.

Behalve rondvaarten en sleepbootdiensten exploiteerde Bergmann op dat moment ook watertaxi's en verhuurde dekschuiten. Die watertaxi's waren kleine motorboten met een linnen overkapping, voorzien van een Kromhoutmotor van 22 pk. Ze



vervoerden o.a. passagiers vanuit het centrum naar de haven. Behalve rondvaarten door de grachten en de haven onderhield Bergmann al in 1938 ook een rondvaartdienst op het Kalfje en Ouderkerk, waarvoor zij in de Amstel bij het Amstelhotel een steiger hadden. Op het briefpapier van de rederij staat in 1940 trots vermeld dat de maatschappij rond de 100 schepen in de vaart heeft.

De maatschappij vierde eerder een jubileum en hield toen de stichtingsdatum 1 april 1904 aan. Het aanstaande jubileum in 2012 is het 100-jarig bestaan van de rondvaarttak van de rederij.

Boven: De Bergmann-steiger in 1967. Het jaar daarop moeten steiger en kantoor verdwijnen voor een nieuwe brug in de Prins Hendrikkade.

Links: Overstelpende drukte op de steiger. Aan de kleding is te zien dat het niet eens een mooie zonnige zomerdag is.



Het fraaie kantoor met de trap naar de steiger. Het ontwerp is van architect F. van Klingerén. De wandschilderingen zijn van Pierre van Soest.

De originele foto is op last van het Maria Austria Instituut verwijderd. Hij is vervangen door deze dummy. Bekijk de foto's op de Beeldbank S.A.A. nrs: [030026000815](https://www.beeldbank.nl/030026000815) [030026000814](https://www.beeldbank.nl/030026000814)



Veerdienst

De veerdiensten dienden als aanvullend vervoer, een alternatief voor de ponten van het Gemeentelijk Vervoerbedrijf, dat over veerboten beschikte waarmee auto's overgezet konden worden. Veel bedrijven, zoals Shell, Centrale Noord, NDSM, Ketjen, Bernet in Amsterdam-Noord en bijvoorbeeld Mij. Ne-

*Boven: De veerdienst begon met open boten met hoogstens een tentdak.
Rechts: Bekender werden de 'wolscheepjes', de Heen en Weer I t/m VI.*

derland haalden met eigen boten hun personeel uit de stad op, meestal vanuit het Open Havenfront. Voor personeel van de overige bedrijven startte rederij Bergmann op 16 januari 1931 een overzetveer tegen betaling. Vanaf 1948 worden dat pas ge-regelde diensten. Men voer tussen het Open Havenfront en het Tolhuis en de Valkenweg. Het waren aanvankelijk motorsleep-boten met een zonnetent en (tram)banken aan dek met rondom een spatzeil. Die konden eenvoudig onttakeld worden en weer als sleepboot dienst doen. Er stonden 35 pk Kromhout-mo-toren in. Na gebleken succes werden speciale scheepjes (twee-dehands) aangeschaft. De Heen en Weer IV begon zijn leven in 1926 als sleepboot Nautica. In 1950 stonden zes veerdienst-boten ingeschreven in het kadaster, onder de naam Heen en Weer, gevolgd door een Romeins cijfer (*bron: jocom.nl*):



HenWI	54.101 m3	2427B Amst 1949	4 ramen in achterhut
HenWII	51.926 m3	2428B Amst 1949	4 ramen in achterhut
HenWIII	64.347 m3	2429B Amst 1949	5 ramen in achterhut
HenWIV	65.981 m3	2430B Amst 1949	6 ramen in achterhut
HenWV	44.171 m3	2431B Amst 1949	3 ramen in achterhut
HenWVI	37.727 m3	2432B Amst 1949	2 ramen in achterhut

De stuurhut kon worden neergeklapt om onder de bruggen in de De Ruijterkade door te kunnen varen. De bemanning bestond uit twee man, de schipper en een dekknecht/conducteur. Bergmann kreeg een steiger aan de Stationsbrug (brugnr.306), tegenover het Victoriahotel. Er werden twee diensten onderhouden vanaf die steiger: naar het Tolhuis en naar de Valkenweg. Dagelijks, ook op zondag, een 10-minutendienst van 6.00 uur 's morgens tot 's nachts 0.30 uur, voor 5 cent per vaart.



Bij strenge vorst, als het Open Havenfront dichtgevroren was, werd het vertrekpunt tijdelijk verlegd naar de De Ruijterkade. Dan was de oversteek veel korter en het IJ werd voor de grote vaart beter ijsvrij gehouden (zie foto hieronder). In de overgangsfase hield een tot ijsbreker omgebouwde sleepboot van Bergmann zelf een vaargeul in het Open Havenfront ijsvrij (zie omslagfoto).

In de Tweede Wereldoorlog werden veel boten door de Duitsers gevorderd. Bij de bevrijding werden die niet braaf geretourneerd maar ergens gedumpt. Kooij vond een aantal van

Boven: Het 'Bootje van Bergmann' was populair bij bewoners van Waterland, zoals hier meisjes in Marker klederdracht. Zij werkten in Amsterdam en kwamen tot Noord met de Waterlandse tram of later de NACO-bus. De foto boven is overigens van een NHTM-tramboot.

Links: Als het Open Havenfront dichtgevroren lag viel Bergmann terug op een kortere route over het IJ vanaf de De Ruijterkade.





zijn boten in Emden terug, die met behulp van de Canadezen weer naar Amsterdam teruggebracht werden. Bergmann ontdekte een van de boten in Den Helder en twee in de Stadsrietlanden. Ook die kwamen weer in bedrijf bij de rechtmatige eigenaar.

Bergmann raakte in 1967 zijn steiger aan de Stationsbrug kwijt door de verdubbeling van de Nieuwebrug (brugnr.326 naast de bestaande nr.303; zie foto hierboven). De rederij was toen helemaal aangewezen op een nieuwe rondvaartsteiger

Boven: De steiger tegenover het Victoriahotel verdween voor de verdubbeling van de Nieuwebrug.

Rechts: Daarvoor kregen de rondvaartboten een steiger aan de andere kant van de Stationsbrug, waar ze nu nog steeds liggen.

aan de andere kant van de Stationsbrug, waar ze nu nog een steiger heeft (foto onder). De veerdienst week uit naar de steiger van het NZH-koffiehuis. Als gevolg van de opening van de IJ-tunnel in 1968 en het verdwijnen van de grote scheepswerven werden in elk geval de commerciële veerdiensten opgeheven. Gelukkig voor rederij Bergmann namen rond die jaren de rondvaarten een grote vlucht.

Na herbouw van het Noord-Zuidhollands Koffiehuis kreeg Bergmann daar naast een nieuw gebouw, direct aan het Stationsplein en de Stationsbrug. *Lees ook:*

<http://www.haaraalde.nl/vlijt/wordpress/1940-rondvaartboot-jan-wilem-354/>

http://jocoma.nl/default_bestanden/Page577.htm





Links: Na het opheffen van de NHTM tramboot gebruikte Bergmann de NZH-Koffie-huissteiger.

Re.boven: In 1960 had Bergmann ook de Kampersteiger in gebruik.

Rechts: In de 20-er jaren waren er een aantal waretaxi's in de vaart.





Boven: In 1952 stelde Bergmann als eerste bootstewardessen aan.



Links en rechts:
Op 6 juni 1964 traden de Beatles op in de veilinghal van Blokker. Vooraf maakten zij een rondvaart door de Amsterdamse grachten met rederij Bergmann.

[Klik de afbeelding rechts voor een film op YouTube](#)





Een recente foto van het Stationsplein, voor het begin van de aanleg van de Noord-Zuidlijn. Tussen het Noord-Zuidhollands Koffiehuys en de Stationsbrug heeft Rederij Bergmann een nieuw kantoor aan het water van het Open Havenfront gekregen. Aan de andere kant van de brug is nog steeds de steiger van de rondvaartboten, nu onder de vlag van Holland International. sinds 1990 een onderdeel van TUI en sinds 2010 ondergebracht in de Canal Company.

Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

