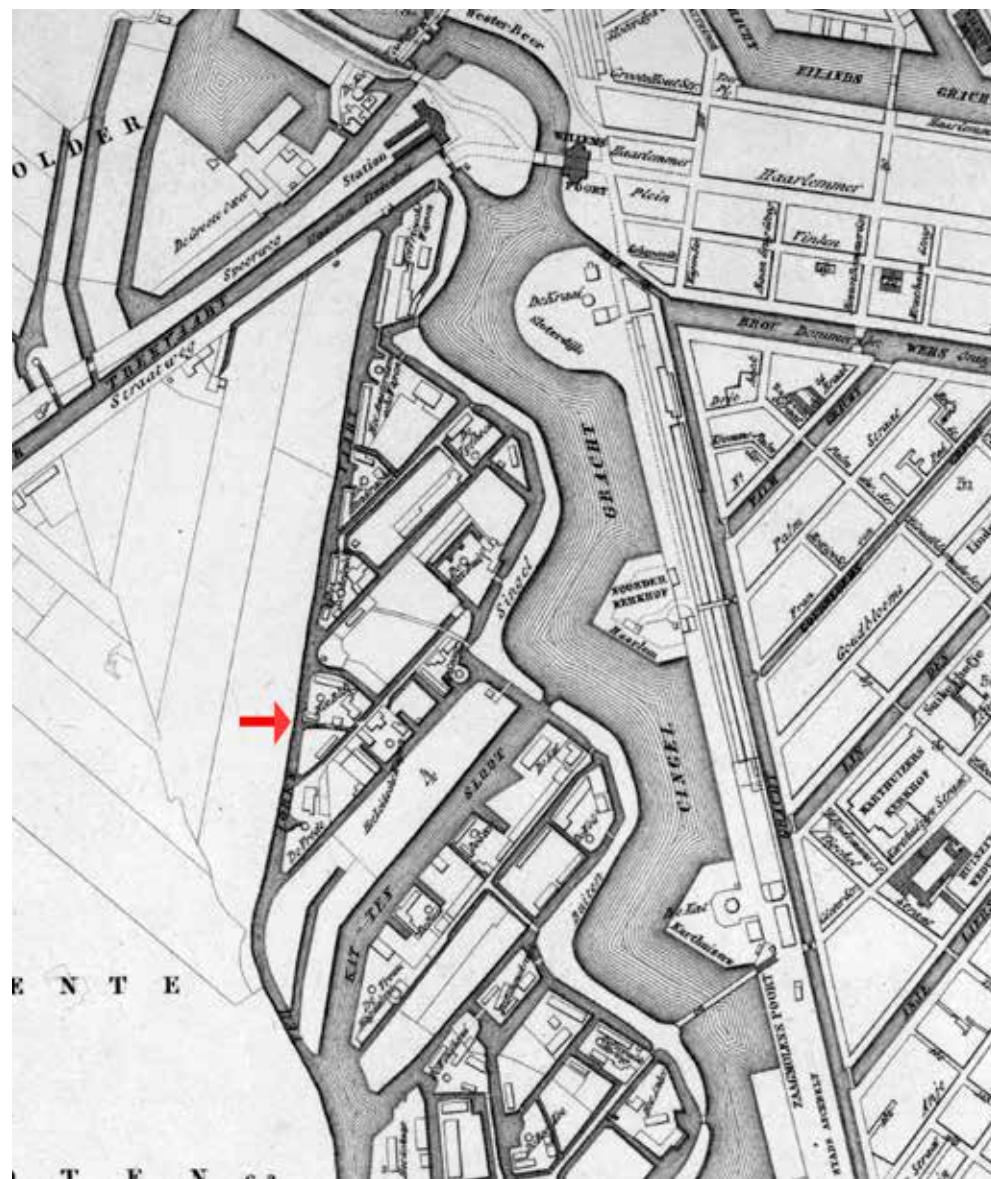




*de geschiedenis van  
Rederij Boekel*

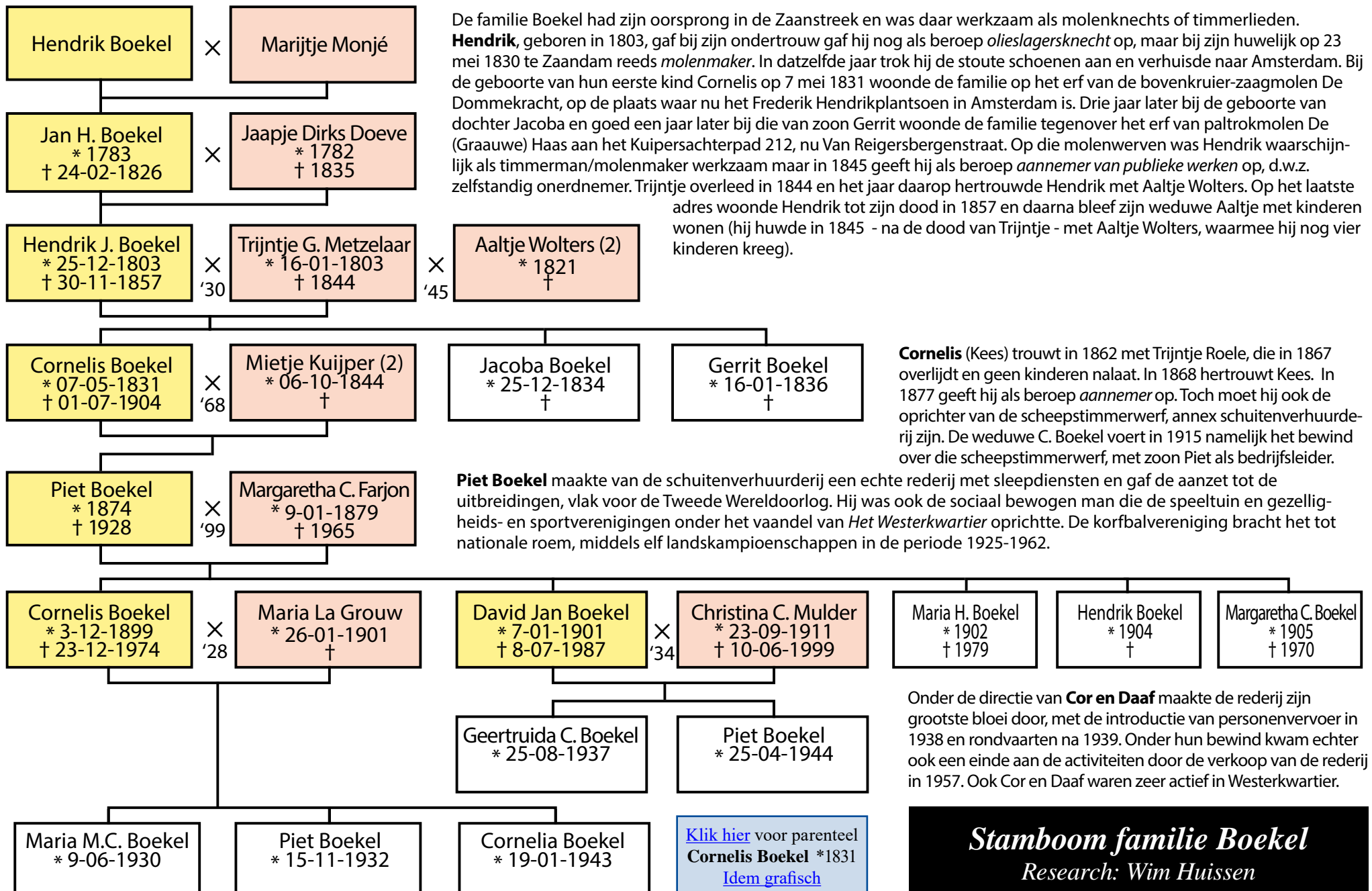
De tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw besteedde de Gemeente Amsterdam aan stadsuitbreiding, met het uitbreidingsplan van Kalff uit 1877 als leidraad. In het kader daarvan werd het uitgebreide industriegebied dat bekend stond als de ‘Zaagmolenbuurt’ gesaneerd. D.w.z. de huur/pacht werd opgezegd of er werd onderhandeld over de aankoop van grondstukken en opstallen. Dat nam vele jaren in beslag maar op 29 oktober 1890 kon de Gemeenteraad besluiten de oostelijke oever van de Kostverlorenvaart tussen 2<sup>e</sup> Nassaustraat en Kattensloot als industrieterreinen te verhuren. Daar vestigde zich in 1893 het op dat moment al bestaande scheepstimmerbedrijf van Cornelis Boekel. Dat deel van de Kostverlorenvaart, tussen de Kattensloot en de Haarlemmerweg, was het doodlopende stuk. In of kort na 1886 werd de vaart doorgetrokken tot de Haarlemmertrekvaart, maar in de Haarlemmerweg kwam een vaste brug nr. 347, de Een-Honderd-Roebrug, met een te lage doorgang voor scheepvaart van enige betekenis. De toegang tot de werf over water ging dus altijd via de omweg door de Kat-

**Te Koop of te Huur:**  
Tonmolens in alle lengte, Kalk-  
arken, Modderbakken, Dek-,  
Boom- en Praamschuiten.  
Adres: C. BOEKEL, Raampoort,  
Kuiperspad, Amsterdam.



Boven: De Kostverlorenvaart in 1842, voordat de zaagmolens gesaneerd werden en Boekel hier neerstreek.

Links: De vroegste advertentie (11883) van het scheepstimmerbedrijf van Cornelis Boekel



**Stamboom familie Boekel**  
Research: Wim Huissen



tensloot. De werf moet gelegen hebben tegenover de huidige Fannius Scholtenstraat. Op het erf stond sinds 1904 een houten woonhuis, annex kantoor, dat het adres De Wittenstraat 174 kreeg. Dat huis staat er nog steeds, maar buurtgenoten weten dat dit niet de oorspronkelijke plaats is. Het huis is een tiental of enkele tientallen meters naar het Kippenbruggetje (brug nr. 132) zuidwaarts opgeschoven toen de buurt recentelijk gerenoveerd werd. Om

het huisnummer te kunnen handhaven is in de nieuwbouw er naast een aantal huisnummers overgeslagen (zie ook foto pag. 7).

Als beroep van alle rederij-Boekels wordt scheepstimmerman opgegeven en bij Cor en Daaf tevens directeur binnenvaartrederij.

Beide zoons bewoonden conform persoonsbewijs begin juni 1941 het woongedeelte van het pand De Wittenstraat 174; Cor op de begane grond en Daaf op de bovenverdieping. Cor's zoon Piet is echter – volgens zijn eigen opgave – in 1932 in dat huis geboren, dus zullen de families het huis al eerder betrokken hebben, mogelijk na het overlijden van Piet sr. in 1928.

### **Bedrijfsvermeldingen:**

Een aantal advertenties en vermeldingen in telefoongidsen geeft een indicatie van de activiteiten van de rederij.

- In 1883 vinden we de eerste advertentie in het *Nieuws van den Dag* waarin C. Boekel dek-, boom, en praamschuiten te koop of te huur aanbiedt. Adres: Kuiperspad/Raampoort te Amsterdam (zie pag. 2).
- In 1915 staat achter het nummer N9812 vermeld: Fa. Wed. C. Boekel (P. Boekel), Scheepsmaker en verhuur van dek-

*Links: Piet Boekel (1874-1928) bouwde de schuitenverhuurderij uit tot rederij*

*Onder: Op deze foto is de werf van Boekel te zien. Achter de sleephelling de achterkant van het houten huis De Wittenstraat 174 en daarachter huizen aan de De Wittenstraat oneven zijde.*





De Kostverlorenvaart met hierboven en onder de werf van Boekel in 1917. De vier foto's op deze pagina zijn gemaakt in 1917 door J. van Eck (K.O.G.) als documentatie van hetgeen binnenkort zou gaan verdwijnen. Alleen de molen en de schuren op de foto rechtsboven bestaan nog.



De dependance van Boekel in de Gillis van Ledenberchstraat 62 was al veel langer een schuitenverhuurderij. Het perceel lag ingeklemd tussen zaagmolen De Otter (boven), het Schapenveld en zaagmolen 't Luipaard (onder).



schuiten, enz. De Wittenkade 174. *Dat De Wittenkade is een fout in de gids; de foto's van de werf laten zien dat er toen nog geen kade was en dat het huis aan de De Wittenstraat stond.*

- In 1950 achter telefoonnummer 82312: Fa. P. Boekel, Scheepswerf en schuitenverhuur, Sleepdienst. Kantoor De Wittenstraat 174. De firma heeft dan een filiaal: 83970 idem, filiaal Gillis van Ledenberchstraat 62. Daar was met zekerheid in 1917 al een schuitenverhuurderij gevestigd (zie foto's pag. 5 rechts).
- Dan zijn we er nog niet, want onder het telefoonnummer 82312 staat in 1950 nog een tak van de rederij: Reederij Boekel, Veerdienst IJ-tunnel, diensten Haarlemmerplein-



Mosplein en Haarlemmerplein-NDSM, Rondvaarten havens en grachten, hoofdkantoor De Wittenstraat 174. Met nog een extra vermelding van een telefoonaansluiting op steiger Haarlemmerplein met nummer 46598.

*Boven: Het op een nieuwe plek herbouwde werfhuis De Wittenstraat 174.*

*Links: Op deze foto uit 1935 de recht getrokken Kostverlorenvaart, met nog maar aan één kant een kade met de even nummers van de De Wittenkade. In de verte het oorspronkelijke 'Kippebruggetje', brug nr. 132. Op de dekschuit links het trotse opschrift: Boekel Tel. 82312*



*De Wittenstraat in 1917, met precies in het midden het kantoor annex woonhuis van de scheepswerf van Boekel op nummer 174. Rechts is nog net het einde te zien van het bouwblok oneven zijde van de De Wittenstraat en de Jacob Catskade. Het houten huis was naar zeggen gefundeerd op huiden en halve tonnen. Die fundering is na de recente verplaatsing van het huis vast iets beter uitgevoerd. De foto werd genomen door J. van Eck, die ook de foto's op pagina 5 maakte.*

*Dit huis was geboorte-, woon- of sterfhuis voor vele leden van de familie. Voordat het in 1904 opgeleverd werd woonde Piet met zijn gezin De Wittenstraat 151 en later werd er een woning Nassaukade 2 gehuurd voor familieleden die niet meer zo betrokken waren bij het werfgebeuren. Lees het parenteel: link op pag. 3.*



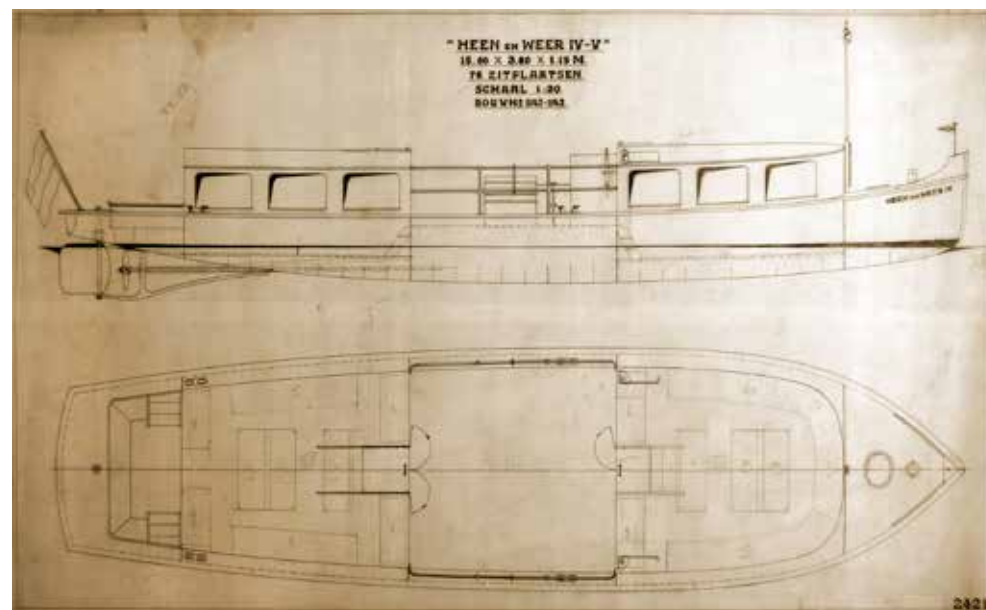
Van de bezigheden van de firma P. Boekel in deze periode is bitter weinig bekend, anders dan dat ze dekschuiten verhuurden en die ongetwijfeld ook met eigen sleepboten verplaatsten. Dat er ook sleepdiensten verleend werden, zoals in de branche gebruikelijk was, werd voor 't eerst in 1950 gemeld.

De onderneming werd pas transparanter toen de afdeling passagiersvervoer ontstond. Dat was op het moment dat er een voetveerdienst op Amsterdam-Noord werd opgestart. Dat is ergens in de dertiger jaren van de 20<sup>e</sup> eeuw gebeurd, mogelijk op het moment

*Boven: Het zou niet verbazen als deze foto op een zondag is gemaakt en de grote hoeveelheid publiek stond te wachten om overgezet te worden naar het Mosveld, waar De Volewijckers weer een belangrijke thuiswedstrijd speelden. Op de foto de IJ-tunnel I en II.*

*Rechts: De bouwtekening van de IJ-tunnel I en II, ook al zegt de legenda anders*

dat in 1938 twee nieuwe veerboten werden afgeleverd. Het vertrekpunt was aan de Singelgracht buiten de Willems- of Haarlemmerpoort. Daar kreeg de rederij een eigen steiger (zie foto pag. 8). De vaart ging door het Westerkanaal (Houtmankade), het IJ over naar de Ranonkel-/Distelkade in Disteldorp, zo dicht als maar kon bij het Mosplein. De twee veerboten op de foto boven zijn in 1938 gebouwd op de werf Concordia van Seijmonsbergen op Oostenburg. De afmetingen van beide schepen waren 15,80 x 3,80 x 1,15 meter en er was plaats voor 76 passagiers. Er waren twee kajuiten met een tussendeck waar zich ook de stuurstand bevond. Op tekeningen noemde Seijmonsbergen deze schepen de Heen-en-Weer IV en V, wat voor enorme verwarring heeft gezorgd. Rederij Bergmann noemde zijn veerboten namelijk 'Heen en Weer' en het moest eerst uit de werfboeken van Seijmonsbergen duidelijk worden dat deze opdracht echt voor Boekel verricht werd. Dit werden dus de IJ-

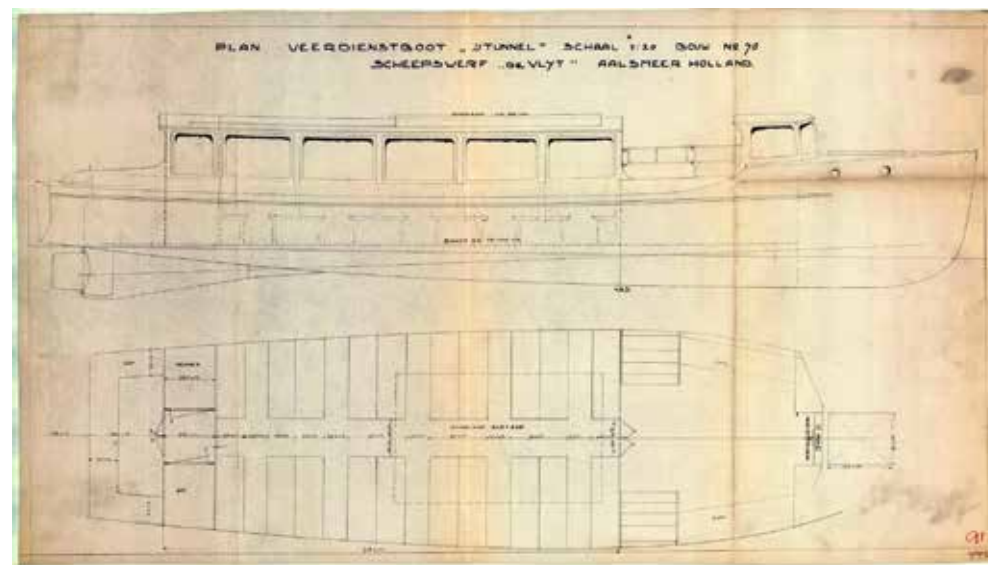




tunnel I en II. Als voortstuwing kregen ze een ruwolie Kromhoutmotor van 39PK ingebouwd. De meting van deze twee schepen vond plaats op 28 juni 1938 nrs. 9758-9 (zie pag. 10).

Ook in 1938 werden op dezelfde werf Concordia reparaties dan wel aanpassingen verricht aan een veerboot die in Seijmonsbergen's werfboeken IJ-tunnel III wordt genoemd. De meting daarvan vond eveneens plaats op 28 juni 1938, nr. 9926.

In 1939 werd op scheepswerf De Vliet in Aalsmeer een IJ-tunnel (zonder nummeraanduiding) afgebouwd, zonder dat daarbij duidelijk wordt of het een nieuw gebouwde casco betrof of het opnieuw opbouwen van een bestaand schip. Het uiterlijk (zie tekening pag. 9) laat denken dat dit een rondvaartboot zou worden, ondanks dat de werf zelf dit een veerdienstboot noemde. Gezien één enkele grote kajuit, de pantry en het toilet was dit schip bedoeld voor langere verblijven aan boord, terwijl de oversteek over het IJ maar twintig



minuten duurde. Mede gezien de beduidend geringere diepgang was dit schip mogelijk bedoeld voor de rondvaarten door grachten en havens, zoals die in 1950 (telefoonvermelding hierboven) zeker al plaatsvonden. Bekend zijn o.a. de uitstapjes met buurtkinderen naar Artis, die wijkcentrum De Arend organiseerde. Rederij Boekel leverde het vervoer.

De meting als IJ-tunnel IV vond plaats op 5 juli 1939, nr. 10254. De maten waren 14,88 x 3,93 x 0,9 meter en de waterverplaatsing bedroeg 8,458 ton.

*Boven: De bouwtekening van wat de IJ-tunnel IV zou moeten worden. Dit schip werd waarschijnlijk voor rondvaarten en speciale trips ingezet. Het heeft maar één grote passagierskajuit, een pantry en een toilet. Scheepswerf De Vliet in Aalsmeer bouwde het elders gebouwde casco af.*

*Links: Een IJ-tunnel vaart net het Westerkanaal uit, het IJ op. Op de achtergrond de (Oude) Houthaven.*



### ***Veerdienst***

Er werd gevaren in een 20-minutendienst met twee boten tegelijk, die elkaar steeds midden op het IJ tegenkwamen. Een derde boot lag stand-by om in te vallen wanneer een der boten panne had, wat schijnbaar nogal eens gebeurde. Uit de ervaringen van een ex-conducteur weten we dat de Kromhoutmotoren regelmatig warm liepen of dat de lenspomp uitviel. Een rit heen en weer, een 'reisje', duurde voor een boot dus veertig minuten en dat was inclusief het aanleggen. Gevaren werd van zes uur 's morgens tot 12:40 uur 's nachts

*Boven: De werf Concordia op Oostenburg, Amsterdam.*

*Rechts: Naamplaat van de bouwer van vele schepen en dekschuiten voor de rederij. Deze scheepswerf was op Oostenburg (zie foto boven).*

met twee ploegen. Op de steiger aan de Haarlemmerpoort was een kantoortje waar de hele dag bij toerbeurt een walkapitein aanwezig was. Die bemoeide zich met het materieel en het vaarschema, dat door het drukke scheepvaartverkeer in het Westerkanaal en het IJ nogal eens in de war was. Hij regelde ook de eindafrekening van de conducteurs. De schippers waren in de regel gepensioneerde of gesaneerde binnenvaartschippers. De conducteurs waren meestal jongmaatjes zonder enige maritieme opleiding. Het verloop was heel groot, ook doordat er wel eens een de laan uitvlog wegens fraude. De passagiers lieten namelijk hun kaartjes vaak op de zitbanken achter en niet elke conducteur kon de verleiding weerstaan dat kaartje weer opnieuw te verkopen. De kaartverkoop gebeurde zodra het schip losgooide. Er werd wel gecontroleerd en altijd bij verrassing. Midden op het IJ, als de twee veerboten elkaar tegemoet kwamen, stapte een controleur dan van de ene op de andere over.



No. 278 Doop. II  
INGEK. 24/10 1928  
B.F.H.

A 97 50 N.

## AANVRAGE OM METING VAN EEN BINNENVAARTUIG.

De ondergeteekende D.J. Boekel  
verzoekt den scheepsmeter te Amstel aan  
meting <sup>van</sup> ~~van~~ (a) ijkschalen van het vaartuig, waarvan de bijzonderheden hierna zijn omschreven.

a. Naam en woonplaats van den eigenaar: (alsmede zijn correspondentie-adres):  
Leen D.J. Boekel de Wittenstraat 174 Amsterdam

b. Naam of kenspreuk van het schip: Y TUNNEL I

c. Type van het schip: alsmede bestemming: passagiersschip

d. Wijze van constructie: Staal met dek.

e. Type van het voortstuwingswerktuig (s): ruwolie kranlant

f. Werf van aanbouw en het bouwnummer ( zoo mogelijk): Concordia te Beliam 4031

g. Datum van tewaterlating (zoo mogelijk): Januari 1930

h. Lengte 1500 meter, breedte 404 meter en holte 115 meter;

i. Plaats en omschrijving van den vasten ballast: geene

k. Bemannings (aantal personen): twee man.

l. Gewicht van het water, dat normaal noodig is voor het functioneeren van het voortstuwingswerktuig: \_\_\_\_\_

Aan boord zijn de navolgende gereedschappen en scheepsbenodigdheden, behoorende tot de uitrusting van het vaartuig, aanwezig: 100 passagiers

Aantal.	Soort.	Gewicht ( kilogram ).	Aantal.	Soort.	Gewicht ( kilogram ).
	Ankers . . . . .			Per transport	20
	Ankerkettingen . . . . .			Beddingkleeden . . . . .	
	Neuringkettingen . . . . .			Dekkleeden . . . . .	
	Reserveverschroeven . . . . .			Schoorhouten . . . . .	
	Zonnentellen met toebehooren . . . . .			Loopplanken . . . . .	
	Paardonlijnen . . . . .			Pompen . . . . .	
	Gewone trossen . . . . .			Meubelen en keukengereedschappen . . . . .	
2	Staaldraden . . . . .	20 kg.		Brandstoffen en water voorraad voor de bemanning . . . . .	
	Meertouwen . . . . .			Verschillende andere benodigdheden . . . . .	
	Verschillend touwwerk . . . . .			Water in stoomstelsel van drijvende kranen, bakken, elevators, enz. . . . .	100
	Zellen . . . . .				
	Te transporteeren	20			

M Resultaat der meting: nieuw schip

(6) Doorhalen wat niet gewenscht wordt.  
(7) Voor motorvaartuigen de soort van motor (gas, petroleum, electro, ruwolie, enz.).

(Scheepsmeting n<sup>o</sup>. 13)  
1931

De aanvraag en de meetbrief van de IJ-tunnel I. Het formulier werd ingevuld door D.J. Boekel (David Jan ofwel Daaf). Hij geeft op de aanvraag aan dat het de bedoeling is de veerboten met twee man te bemannen. Ondanks dat de werf op de tekening aangeeft dat er maximaal 76 passagiers vervoerd kunnen worden vraagt Daaf een meting aan voor een schip dat tot 100 passagiers kan vervoeren, wat overeenkomt met een laadvermogen van ±8 ton.

II DISTRICT Amsterdam op het uittredingspunt S.B. zijde in het oek. A 97 50 N. INSPECTIE 90/38

## METING VAN BINNENVAARTUIGEN VOLGENS REGEL B.

Staat der meting van passagiersschip, genaamd Y-Tunnel I hoofdzakelijk gebouwd van staal met dek, op de werf Concordia te Beliam, te water gelaten den Januari 1930

1) Letters van het district en nummer van inschrijving. 2) Soort van vaartuig.

Grootste lengte (zonder roer en boegspriet).	15.00 meter.					
Grootste breedte.	4.04 meter.					
Vermelding, voor zover te pas komt, van de vorige meting.	nieuw vaartuig.					
Maximum laadvermogen in tonnen (berekend voor zoet water met S. G. 1).	8.390					
Verticale afstand tusschen het vlak van insinking van het ledige vaartuig en	voor		achter		gemiddeld	
a. het vlak ter hoogte van den onderkant van het vaartuig.	rechts	links	rechts	links	rechts	links
b. het vlak van den grootsten toegelaten diepgang:	0.61	0.61			0.65	0.63
Bodendiepte (a + b).	0.00	0.00			0.16	0.10
Hoogte van het vaste boord.	0.01	0.01			0.01	0.01
	0.09	0.09			0.16	0.16

Plaats, waar het vlak van den grootsten toegelaten diepgang is aangenomen. Gemidd. 34 c.M. bereikt. Bovenkant dek in de midden.

Plaats en omschrijving van den vasten ballast. geene

Staat van het water op den bodem van het vaartuig bij de bepaling van het vlak van insinking van het ledige vaartuig.

voor \_\_\_\_\_ c.M.  
midden \_\_\_\_\_ gemiddeld \_\_\_\_\_ c.M.  
achter \_\_\_\_\_

Bemannings (aantal personen). twee

Gereedschappen en scheepsbenodigdheden, behoorende tot de uitrusting van het vaartuig met opgave van het gezamenlijk beaardigd gewicht.

Aantal.	Soort.	Gewicht ( kilogram ).	Aantal.	Soort.	Gewicht ( kilogram ).	Aantal.	Soort.	Gewicht ( kilogram ).
	ankers . . . . .			per transport	20		per transport	20
	ankerkettingen . . . . .		2	meertouwen . . . . .	20		meubelen en keukengereedschappen . . . . .	
	neuringkettingen . . . . .			verschillend touwwerk . . . . .			brandstoffen en water voorraad voor de bemanning . . . . .	
	reserveverschroeven . . . . .			zellen . . . . .			verschillende andere benodigdheden . . . . .	100
	zonnentellen met toebehooren . . . . .			reddingkleeden . . . . .				
	paardonlijnen . . . . .			dekkleeden . . . . .				
	Gewone trossen . . . . .			schoorhouten . . . . .				
	Staaldraden . . . . .			loopplanken . . . . .				
	Meertouwen . . . . .			pompen . . . . .				
	Verschillend touwwerk . . . . .			te transporteeren . . . . .	20		Total	100

Gewicht van het water, dat normaal noodig is voor het functioneeren van het voortstuwingswerktuig: \_\_\_\_\_

Aantal ijkschalen of ijkschalen aan weerszijden van het vaartuig. twee

Afstand van het midden der ijkschalen tot aan de uiteinden van het vaartuig.	voor:	lakboord.	stuurboord.
	achter:	5.30	5.29
		5.10	5.29

(Scheepsmeting n<sup>o</sup>. 16B.)  
1931

Behalve aan de eindbestemming Mosplein legde de veerboot tijdens de spits nog bij de NDSM-werf aan en in het Van Hasseltkanaal bij de vuilverbranding en aan steigers bij de diverse bedrijven die aan het kanaal gevestigd waren, waaronder Fokker.

De indruk bestaat dat Boekel de veerdienst op Noord in nauw overleg met de Gemeente Amsterdam onderhield en er is zelfs sprake van subsidie. Die zal ook bitter nodig geweest zijn, omdat volgens insiders buiten de spits maar weinig gebruik gemaakt werd van het veer. Ook overdag bleven de 20-minutendiensten gehandhaafd.



Dan staken bijvoorbeeld huisvrouwen over naar de dagmarkt op het Mosplein, omdat in de Jordaan in feite alleen maar weekmarkten waren, ook al waren dat er drie. Of andersom om te winkelen op de Haarlemmerdijk of -straat of nog verder op de Nieuwendijk. De weekeinden waren een ander verhaal. 's Avonds was er het uitgaanspubliek dat met moeite de laatste boot terug wist te halen. Voor het varende personeel was dat wel leuk, gezellig publiek en rijkelijk fooi! Als De Volewijckers op zondag een thuiswedstrijd speelden was het hek helemaal van de dam. Op de schepen, waar 76 personen op mochten, pasten dan met enig passen en meten zo'n 100 man. Dan stonden de dekken, waar eigenlijk geen passagier mocht komen, ook vol! Voor de conducteur was er geen doorkomen aan, zodat al die moeite financieel ook nog eens nadelig voor de rederij was. Bij echt belangrijke wedstrijden werd zelfs een motordekschuit ingezet, waar zonder enige veiligheidsvoorziening

*Boven: De voormalige IJ-tunnel III als rondvaartschip in Rotterdam.*

*Links: Het interieur van een IJ-tunnel met een onbekende passagier op een der houten, weinig comfortabele trambanken.*



ook nog eens 100 man op ging. Die werd gekscherend de IJ-tunnel 8 genoemd, of ook wel de Jan-heen-en-weer. In dagblad De Waarheid van 29 december 1949 verscheen een vlammende aanklacht tegen het vervoer van NDSM-werkers per dekschuit, ook 's winters (zie pag. 14).

*Boven: De voormalige IJ-tunnel I werd in 1994 omgebouwd tot plezierjacht. In 1967 was de veerboot omgebouwd tot sleepboot en in 1994 als zodanig afgedankt.*

*Wim de Graaf, eigenaar van de voormalige IJ-tunnel I:  
Ik kocht het schip in 1994, dat er toen bijlag als een afgedankte sleepboot. De achterkajuit was er afgebrand en er stond een sleepbeting op het achterdek. Ik heb er samen met mijn vrouw Gineke twaalf jaar aan gewerkt. Ik heb alles zelf ingetimmerd met oud, hergebruikt hardhout. Het hout komt van de sloop, maar het ziet er nu als nieuw uit. Het schip is nu helemaal af, maar je blijft altijd bezig.*

De veerboten waren niet bepaald comfortabel. Er stonden in de kajuiten keiharde houten trambanken en er was geen verwarming. Ook de ventilatie liet te wensen over; als het druk was druppelde de condens van het onbetimmerde kajuitplafond op de passagiers. Een beetje vent stond aan dek en als hij de juiste toon wist te treffen kon hij met de schipper nog een aardig gesprek hebben.

De veerdienst van Boekel zou eigenlijk in de vaart blijven tot de IJ-tunnel gereed was. Die ondervond zoveel vertraging dat de gemeente Amsterdam in 1957 tussen Distelweg en Tasmankade de gemeentepont in de vaart bracht, die het Boekelveer overbodig maakte. Dat waren grote ponten, zodat (tot 2007) ook auto's overgezet konden worden. Boekel deed toen zijn veerdienst en rondvaarten over aan rederij Kooij, die in 1967 de veerboten afdankte en aan particulieren verkocht. Voor de NDSM bleef Kooij (of was het de NDSM zelf?) doorgaan met personeelvaarten, met dezelfde Boekelschepen maar met nieuwe namen: Shipdock. Daarmee was er een einde gekomen aan het passagiersveer tussen Haarlemmerpoort en Mosplein.

Van de veerdienstboten van Boekel, die door Kooij aan particulieren verkocht werden, zijn er nog een aantal in de vaart, al of niet verbouwd tot plezierjacht. Enkele eigenaren zijn behulpzaam geweest met het vergaren van informatie en beeldmateriaal, waarvoor mijn dank.

Beschikt u nog over materiaal dat past in dit artikel?

[Mail me](#) a.u.b.

*Theo Bakker -2011*



## Schandelijke winstmakerij ten koste van arbeidersgezondheid

*N.D.S.M.-werkers op open dekschuiten vervoerd*

Onder de arbeiders van de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij, die aan de stadzijde van Amsterdam wonen en 's morgens en 's avonds, zowel in de zomer als in de winter, naar hun aan de overzijde van het IJ gelegen bedrijf moeten worden vervoerd, heerst over dit vervoer grote ontstemming.

Dit vervoer geschiedt o.a. door middel van „gemeentebootjes” en van dekschuiten van de particuliere rederij „Boekel”.

Op de gemeentebootjes, die naar het Dok en de Scheepsbouw varen, staan de arbeiders open en bloot, prijs gegeven aan alles wat de natuur over hen uitstort.

Huiverend staan ze in deze sombere winterdagen in hun kragen gedoken als haringen in een ton, zodat ze geen stap verzetten kunnen. De vervoerscapaciteit der bootjes wordt vaak ver boven de verordening overschreden.

Met het vervoer door de „Boekel”-rederij is het zo mogelijk nog erger. Deze firma vaart n.l. met motordekschuiten, waarvan zo bij tijd en wijle de motor midden op het IJ afslaat, waardoor de schuit vrijwel onbestuurbaar wordt en voor de passagiers het gevaar van verdrinken bij een eventueel ongeval lang niet denkbeeldig is. Deze dekschuiten, die van de Houtmankade bij het Haarlemmerplein vertrekken, zijn eveneens zonder enige beschutting tegen regen en wind. Desondanks kroeg de rederij in de afgelopen zomer toestemming om de prijs der weekkaarten van f 0.90 tot één gulden te verhogen!

De nieuwe aanwinst van deze rederij, een prachtige, ruim ingerichte overdekte personenboot, die mede door de N.D.S.M.-ers is betaald, is echter voor pleziertochten bestemd en ligt thans ergens werkloos.

De N.D.S.M.-werker kan echter voor zijn zuur verdiende gulden een week met zo'n motordekschuit genoeg nemen en een chronische bronchitis krijgt hij er bij cadeau.

*Bij onweer of storm, bij slagregen, hagel of mist, onder alle weersgesteldheden staan de NDSM-arbeiders op de platte open dekschuiten, die hen naar en van het bedrijf in Amsterdam-Noord vervoeren, als vee opeengepakt. Aan de reder, de VVD-voorman Boekel, moeten ze voor dit „transport” dan nog een gulden per week betalen! „Hebt U er ook genoeg van?”, vroeg de VVD bij de laatste verkiezingen. Wel, de NDSM-arbeiders hebben hier meer dan genoeg van!*

De N.D.S.M.-directie, die zoveel lof krijgt toegezwaaid als er een schip zoals de „Oslofjord” van stapel loopt, bemoeit zich niet met het vervoer van de arbeiders, die deze schepen bouwen.

De arbeiders echter beginnen van deze methoden genoeg te krijgen. Zowel de directie van de N.D.S.M. als de V.V.D.-promotor Boekel en het Amsterdamse gemeentebestuur zullen dat spoedig ervaren, indien geen maatregelen worden genomen, waardoor aan deze schandelijke winstmakerij ten koste van de gezondheid der arbeiders een einde komt.

De communistische gemeenteraadsfractie stelde bij de laatst gehouden begrotingsdebatten voor, een pontverbinding tussen de Tasmanstraat en de Cornelis Douwesweg (N.D.S.M.) in te stellen. Ongetwijfeld zou dit reeds een zeer grote verbetering zijn.

De arbeiders van de stadzijde, die in Noord werken (en omgekeerd) en in het bijzonder de N.D.S.M.-arbeiders, zullen door eensgezinde actie aan de totstandkoming van deze verbinding zeer veel kunnen bijdragen.

## Schandelijke winstmakerij ten koste van arbeidersgezondheid

Bij onweer of storm, bij slagregen, hagel of mist, onder alle weersomstandigheden staan de NDSM-arbeiders op de platte open dekschuiten, die hen naar en van het bedrijf in Amsterdam-Noord vervoeren, als vee opeengepakt. Aan de reder, de VVD-voorman Boekel, moeten ze voor het “transport” dan ook nog een gulden per week betalen! “Hebt U er ook genoeg van?”, vroeg de VVD bij de laatste verkiezingen. Wel, de NDSM-arbeiders hebben hier meer dan genoeg van!

Zo luidde het bijschrift bij de foto boven het krantenartikel.

Enkele kreten daaruit:

*Huiverend staan ze in deze sombere winterdagen in hun kragen gedoken, als haringen in een ton.*

*De vervoerscapaciteit der bootjes wordt vaak ver boven de verordeningen overschreden.*

*De NDSM-werker moet voor zijn zuurverdiende gulden een week lang met zo'n motordekschuit genoeg nemen en een chronische bronchitis krijgt hij er bij cadeau.*

En dat terwijl rederij Boekel toch zo'n trouw adverteerder was voor De Waarheid. Alle naoorlogse aankondigingen en nieuwjaarsfelicities verschenen in De Waarheid, zelfs nog ná de Hongaarse Opstand. Boekel mocht dan misschien een VVD-er zijn, hij wist welke kranten zijn klandizie las.

*Links: De Waarheid van 29 december 1949 met een aanklacht tegen het onverantwoorde personeelsvervoer voor de NDSM. Niet alleen de maatschappij kreeg er van langs, ook rederij Boekel moest het ontgelden. Die had van de “winst” op het personenvervoer een overdekte salonboot gekocht voor rondvaarten, maar liever dan die op werkdagen in te zetten ter vervanging van de bewuste dekschuit liet zij die comfortabele boot werkeloos voor de wal liggen.*

*Als u het volledige artikel eens wilt lezen klikt u [deze link](#).*

### Opnieuw begonnen en toch gesneuveld

Twee krantenberichten die Rederij Boekel in *De Waarheid* plaatste spreken boekdelen over het verloop van de veerdienst. De eerste advertentie van 23 juni 1945 kondigt de herstart op maandag 25 juni aan. De gehavende boten moeten in allerijl opgeknapt zijn om ze zo kort na de oorlog alweer ingezet te kunnen worden. Aan de bestemmingen is nog af te lezen hoeveel tussenstops de veerboten toen nog maakten. Het afzagen van de houten steiger was nog maar een bescheiden deel van de schade aan de stad. Tussen de tramrails lagen nog maar weinig houten blokjes en menig leegstaand huis was gestript.

Het tweede bericht kondigt het einde van de veerdienst aan. Omstandig legt de directie uit wat de beweegredenen zijn.

De opening van die IJ-tunnel laat overigens nog tot 30 oktober 1968 op zich wachten. Wat ook opvalt is de tijdsperiode van 28 jaar die de rederij opgeeft. Dat zou betekenen dat de veerdienst al in 1928 van start zou zijn gegaan, terwijl de veerboten pas in 1938 opgeleverd werden. Blijft er toch weer een raadsel om op te lossen...!

De Moffen stalen onze IJ-tunnel VEERBOOTEN, die wij zwaar gehavend in Papendrecht terugvonden.

De Amsterdammers zaagden onze steiger tot onder water af (de warmte zij hun gegund, maar dan ook voor deze keer). En niettegenstaande dat, kunnen wij, dank zij alier medewerking, aankondigen:

**HEROPENING VEERDIENST HAARL.PL.—MOSPLEIN v.v.  
op MAANDAG 25 JUNI.**

Vertrektijden (voorlopig) van beide kanten:

7.30, 8.—, 8.30, 9.— en 9.30 uur 's morgens.

15.30, 16.—, 16.30, 17.—, 17.30 en 18.— uur 's middags.

Aanleg Ned. Scheepsbouw Mij., Centrale Noord, Vuilverbranding, N.V. Electro enz. enz.

**A.s. Feestdagen speciale diensten.**

**REDERIJ BOEKEL.**

### Boekel-bootje foetsji

**E**EN droeve tijding voor arbeiders, die aan de overkant van het IJ werken? Och, de rederij Boekel deelt zelf al mede, dat de veerdienst Haarlemmerplein—Mosplein hoe langer hoe minder liefhebbers kreeg, mede door het toenemende verkeer per bromfiets, het uitvallen van de verbindingen met de NDSM, het inleggen van buslijn 12 en het tekort aan personeel.

Bovendien werden de vooruitzichten helemaal slecht, toen er sprake was van het inleggen van een derde pontverbinding.

Op 27 mei, 's nachts om 12 uur, zal de veerdienst ophouden dienst te zijn, na het meer dan 28 jaar volgehouden te hebben. Nu maar wachten op de IJ-tunnel, welke naam deze veerdienst nog zo trots draagt.

Boven: Een bericht in *De Waarheid* van 4 mei 1956, dat het einde van de veerdienst aankondigt.

Links: Een advertentie in *De Waarheid* van 23 juni 1945.

### **Rondvaarten**

Rederij Boekel begon rond 1950 met rondvaarten door de stad en de haven. De advertentie rechts werd in mei 1950 geplaatst om de start op 28 mei aan te kondigen. Dat gebeurde vanaf de gebruikelijke steiger achter de Haarlemmerpoort met twee luxe gesloten boten, de Uno en de Duo. Welke werf deze beide schepen gebouwd heeft is nog niet achterhaald. Dat Boekel ze tweedehands heeft gekocht is niet onwaarschijnlijk.

Toen de rederij 27 mei 1956 met de veerdienst stopte vertrokken vanaf de steiger achter de Haarlemmerpoort alleen nog rondvaarten. Het jaar daarop, in 1957, werd de rederij verkocht aan rederij Kooij, inclusief alle veer- en rondvaartboten. De steiger moest verdwijnen, zodat Kooij genoodzaakt was een nieuwe steiger te bouwen, die aan de Nassaukade bij de Overtoom kwam. Speciaal voor toeristen via de Marnixstraat en Leidsekade kwam er een pontje naar de Nassaukade, precies naast de steiger.



Boven: Rondvaartboot DUO in de Singelgracht voor de brug over de Haarlemmertrekvaart

Links: Rondvaartboot UNO in de Kostverlorenvaart.

Onder: De aankondiging (1950) van de rondvaarten met deze beide rondvaartboten.

**REDERIJ BOEKEL — AMSTERDAM**  
Telefoon 46398—82312

**RONDVAARTEN DOOR  
HAVENS EN GRACHTEN**

Zondag, 28 Mei a.s. 's morgens 10 uur  
Opening van onze afd. RONDVAARTEN met de luxe  
boten „UNO” en „DUO”

**AFVAART:** Haarlemmerplein voor de Willemspoort  
**VERTREKTIJDEN:** Elk heel uur van 's morgens 10 u. af

**REEDERIJ BOEKEL**  
Het adres voor trouwpartijen per boot  
Goedkoop — Gezellig — Geslaagd!





Onder de directie van rederij Kooij legde de rederij zich, na het opdoeken van het personenveer, uitsluitend toe op rondvaarten. Vanaf de steiger aan de Nassaukade ondernam Kooij onder de naam *Reederij Boekel* jarenlang rondvaarten door de Amsterdamse grachten en de haven. Dat is al een tijdje geleden verwaterd, want Rederij Kooij melde desgevraagd dat met Boekel alleen nog gelegenheidsstrips op afspraak te maken zijn.





### Het Westerkwartier 1908-2008

Het Westerkwartier werd in 1908 opgericht door Piet Boekel, de eigenaar van Rederij Boekel. Het begon als een buurtvereniging met het oogmerk een speeltuin te stichten, maar ontwikkelde zich tot een conglomeraat van ontspanningsclubs, met als spil de speeltuin op het Van Beuningenplein. Clublessen werden in een schoollokaal gegeven, tot in 1934 het clubhuis tot stand kwam, waarvoor de eerste steen gelegd werd door de zoon van Cor Boekel, Piet (1932). Cor Boekel was de man (tevens erelid) die van Westerkwartier een vooruitstrevende vereniging maakte. Bij wie je in de Staatsliedenbuurt ook over de vloer kwam, het ging altijd over de speeltuin of over het korfbal. De hele familie Boekel werd ingeschakeld bij het verenigingswerk voor Westerkwartier, zoals Cor, Daaf en Margaretha, die de administratie bijhield en de kaartverkoop bij evene-

*Boven: Een aantal vaandels van onderafdelingen van Westerkwartier.*

*Rechts: Westerkwartier scoort tijdens de kampioenswedstrijd tegen Olympia in 1930. De wedstrijd werd gespeeld in de speeltuin van het Westerkwartier op het Van Beuningenplein.*

menten regelde. De betekenis van Westerkwartier was veel groter dan alleen voor de Staatsliedenbuurt. De aangrenzende Spaarnedammerbuurt, de Frederik Hendrikbuurt, de Planciusbuurt en de Zeeheldenbuurt genoten volop mee van de veelheid aan activiteiten voor vooral de jeugd.

De korfbalafdeling, onder voorzitterschap van Daaf J. Boekel, vergaarde grote faam in Nederland door tussen 1925 en 1962 elf keer het nationaal kampioenschap (KNKB) te winnen. De korfbalvereniging ging in 1990 op in Sporting West, een samengaan waar ook Landlust, Hespa en TCNH aan deelnamen.

Na honderd jaar buurt- en speeltuinwerk viel in 2008 het doek voor Het Westerkwartier.





Links: Het verenigingsorgaan, waaruit blijkt dat Cor Boekel ook nog lid van de redactie was. Piet Boekel is op dat moment 1e commissaris.

Rechts: De tekst op deze steen spreekt voor zich. Hij werd ingemetseld in het nieuwgebouwde clubhuis van Het Westerkwartier. Toen het clubhuis – in het kader van de buurtrenovatie – weer afgebroken werd hebben een aantal leden de steen veilig gesteld.

Onder: Op deze foto van ná 1934 is het nieuwe clubhuis gereed.



# 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

