

Week 27 - Aanlegsteiger Haven Stoombootdienst Rokin

In 1839 reed de eerste trein van Amsterdam naar Haarlem. Het treinstation lag buiten de stad, omdat de infrastructuur ervoor niet paste binnen de stad. Dus werd in aansluiting op de trein een omnibusdienst in het leven geroepen die de passagiers binnen de stad bracht. Dat is als het eerste openbare vervoer in Amsterdam te beschouwen. Over water, wat toch de eenvoudigste mogelijkheid was, bestonden alleen overzetveren maar geen langere routes met halteplaatsen. Dat werd in 1879 ingevuld door de firma Zur Mühlen & Co, door de opening van een geregelde dienst tussen de Montelbaanstoren en de Stadsrietlanden. Elk half uur vertrok er een veerboot.

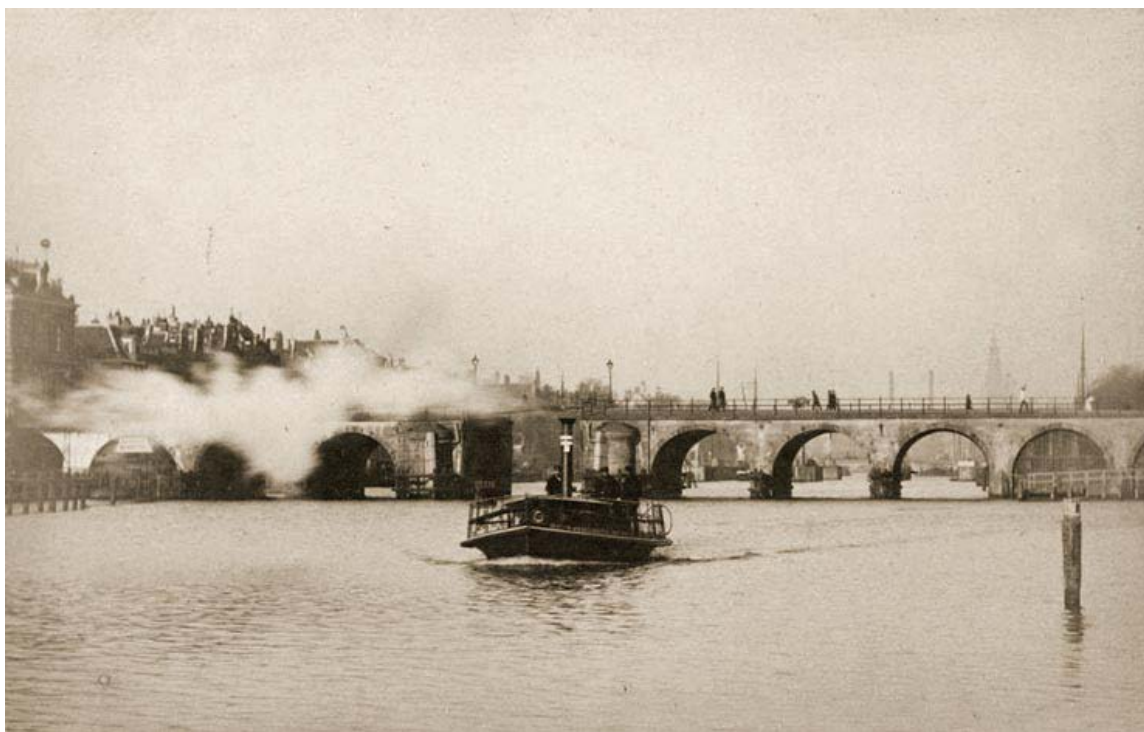
In 1879 verwierf de Haven Stoombootdienst als een zelfstandige firma (onder de vlag van Zur Mühlen met een eigen kapitaal van een kwart miljoen gulden) een concessie voor personen- en vracht-



Rederij Zur Mühlen & Co was in 1832 opgericht en hield zich bezig met zeesleepvaart, schelpenzuigen en vracht- en personenvervoer in Noord-Nederland. De eerste activiteit vond plaats op het kort daarvoor geopende Groot Noord-Hollands Kanaal met een dienst op Den Helder. In 1852 verwierf de firma een concessie voor post- en personenvervoer naar Texel. In 1878 vroeg Zur Mühlen aan Amsterdam een concessie voor personenvervoer over water binnen de stadsgrenzen. Die werd in 1879 verstrekt. Eén ding hadden alle diensten gemeen: de schepen werden aangedreven door stoommachines.

vervoer over water binnen de stadsgrenzen van Amsterdam. Zur Mühlen stond iets als de *bateaux mouches* in Parijs, de *penny-boats* op de Londense Thames of de *vaporetto's* in Venetië voor de geest. Het eerste veer was een echt personeelsveer, dat elk half uur langs de ADM en de Oostelijke Handelskade naar de Stadsrietlanden en Zeeburg voer. De tweede lijn was een uurdienst en voer van het Damrak naar Nieuwendam. In 1880 volgde een derde en vierde lijn vanaf de Dam, of liever het Beurspleintje aan de kop van het Rokin. Eén route ging over de Amstel naar de Weesperzijde ter hoogte van de ringvaart van de Watergraafsmeer. De steiger lag voor café Maas, maar de eindbestemming heette naar de populaire uitspanning Schollenbrug vlakbij. Dat werd binnen de kortste keren de populairste lijn van de firma. Er waren zes tussenstops, zodat er werkelijk sprake was van een busboot. De haltes waren bij de Munt, bij de Amstelstraat en vlak achter de Hogesluis bij het Amstel Hotel.

Links: De quizfoto met de aanlegsteiger aan het Beurspleintje. De steiger kon aan beide zijden gebruikt worden voor de beide richtingen die de belangrijkste verbindingen vormden van de Haven Stoombootdiensten



Dan ging het langs de Ijsbreker aan de Weesperzijde, dan naar de overkant naar de Berebijt, weer terug naar de Weesperzijde bij de Beiers Bierbrouwerij om te eindigen bij de Schollenbrug in de Weesperzijde over de ringvaart. Alle haltes beloofden uitspanningen of ander vertier langs de Amstel. Het meest indrukwekkende was de frequentie waarmee gevaren werd; die werd steeds hoger en liep op tot zeven afvaarten per uur. Een andere belangrijke lijn voor de firma was die naar de Plantage met als eerste tussenstops dezelfde haltes als de Schollenbruglijn tot het begin van de Nieuwe Keizersgracht, zodat elke vijf minuten een veerboot afvoer naar Munt en Amstelstraat. De Plantagelij

Boven: De Schollenbruglijn heeft zojuist de steiger bij het Amstel Hotel verlaten en stoomt op naar de eindhalte aan de Weesperzijde.

Rechts: In het topjaar 1883 kende de firma 8 bestemmingen en vervoerde 1,5 miljoen passagiers.

HAVEN STOOMBOOT DIENST
AMSTERDAM-OUDERKERK
 Van Amstel bij de Achtergracht.

AMSTERDAM 's morgens 6, 8, 10, 12, 's midd. 1, 3, 5, 7, 9, 11.
 OUDEKERK 's morgens 7, 9, 11, 's midd. 12, 2, 4, 6, 8, 10.

LIJN AMSTERDAM - TOLHUIS
 Van 's Morg. 6 tot 's Av. 10 Uur
 ELKE 10 MINUTEN VAN BEIDE OEVERS
 NACHTDIENST Van 's Av. 10 tot 's Morg. 6 Uur
 Elk uur van AMSTERDAM, Elk uur van Tolhuis.

LIJN ROKIN-SCHOLLENBRUG
 VAN DE EINDSTATIONS,
 elke 10 Minuten.
 van 's Morg. 8 tot 's Av. 9 Uur

LIJN ROKIN-PLANTAGE-MUIDERSPOORT
 Van 's Morg. 8 tot 's Avonds 9 Uur
 VAN DE EINDSTATIONS ELKE 10 MINUTEN.
 (MET HALVE WITTE SCHOORSTEEN.)

LIJN DAMRAK-RIETLANDEN
 VAN DE EINDSTATIONS,
 elk heel en half Uur.
 van 's Morg. 7 tot 's Av. 8, Uur

LIJN SCHOLLENBRUG-DIEMEN
 ↓ ROKIN 6, 8, 10, 12, 2, 4, 5, 7, 9, 11
 ↓ SCHOLLENBRUG 7, 9, 11, 12, 2, 4, 6, 8, 10, 11
 ↓ DIEMEN 8, 10, 11, 12, 2, 4, 5, 7, 9, 11

LIJN AMSTERDAM - OOSTZAAN
 PRINS HENDRIKSLADE (DE HAARLEMWERSLADE)
 Amsterdam 's Morg. 8 en 10, u. 's Mid. 2, 4 en 6 u
 Oostzaan, .. 7 en 9 u. 's Mid. 12, 2 en 5 u.

LIJN AMSTERDAM - NIEUWENDAM
 (SCHREIJERSTOREN)
 Van AMSTERDAM. Van NIEUWENDAM.
 's Morg. 7, 8, 10 & 11 Uur. 's Morg. 6, 7, 9 en 10 Uur.
 's Midd. 1, 3, 4, 5 & 7 Uur. 's Midd. 12, 2, 3, 4 en 6, 11.

EXTRA REIS op ZON en FEESTDAGEN:
 Van AMSTERDAM, 's Avonds 9 Uur
 .. NIEUWENDAM .. 8 ..

AMAND, LITH.



Boven: De halte Amstelstraat op de Binnen-Amstel. Op de achtergrond het begin van de Zwanenburgwal en rechts de tuin van het Diaconie-weeshuis.
Onder: Halte Hoogsluis bij het Amstel Hotel.

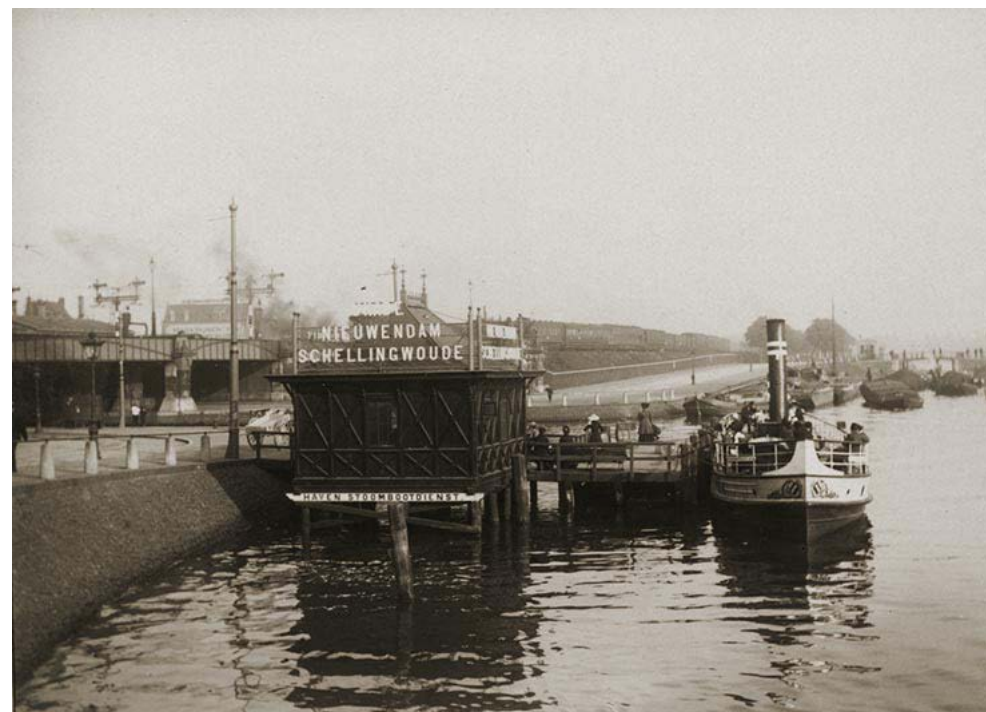
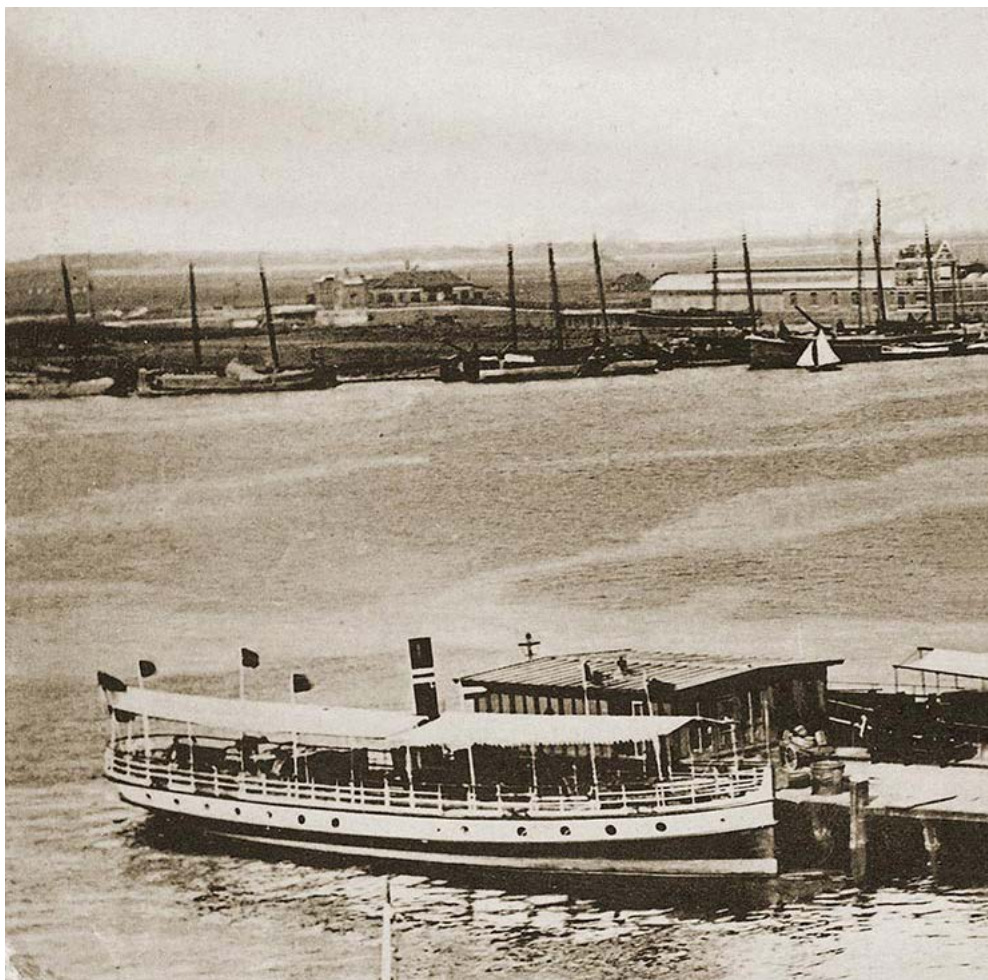


Boven: Eindhalte Schollenbrug bij Café Maas. Rechts de brug en de uitspanning.
Onder: Eindhalte Schellingwoude van de lijn Stationseiland-Nieuwendam.



verliet de Amstel bij de Nieuwe Keizersgracht en had in de Plantage Muidergracht haltes bij de Hortus Botanicus en Artis (Kerklaan), het Panorama (ter hoogte van de Nieuwe Prinsengracht) en als eindhalte de Muiderpoort met vlak buiten de poort de Roomtuintjes (gesloopt in 1884).

Een derde toeristische lijn vertrok elk uur van de Amstel bij de Achtergracht naar Ouderkerk a/d Amstel via 't Kalfje.



Tot zover de toeristische lijnen. Eerst vanaf de Schreierstoren en later er tegenover op het Stationseiland vertrok elk uur een veer naar Nieuwendam via de ADM aan de Meeuwenlaan. Later werd die lijn doorgetrokken naar Schellingwoude. Vanaf de Prins Hendrikkade bij de Nieuwe Haarlemmersluis vertrok vijf maal per dag een veer naar Oostzaan via de Houthaven. Om het verhaal compleet te maken moeten we nog een overzetveer vermelden die in kwartierdienst van de De Ruijterkade naar het Tolhuis, vanaf 1880. Die dienst werd in 1897 gestaakt omdat de Gemeente alle ponten over 't IJ overnam.

Boven: De steiger van de lijn naar Nieuwendam en Schellingwoude op het Stations-eiland bij de Oostelijke doorvaart.

Links: De steiger op de De Ruijterkade voor een voetveer over 't IJ naar het Tolhuis. De Buiksloterham is nog nauwelijks bebouwd.



In 1880 telde de vloot 13 schepjes en waren 50 personeelsleden doende de diverse diensten in bedrijf te houden. In het topjaar 1883 telde de vloot al 26 schepjes, verdeeld over acht lijnen. In dat jaar werd het recordaantal van 1½ miljoen passagiers vervoerd. Het tarief was niet standaard maar afhankelijk van het aantal haltes dat men meevoer en varieerde van 2½ tot 15 cent.

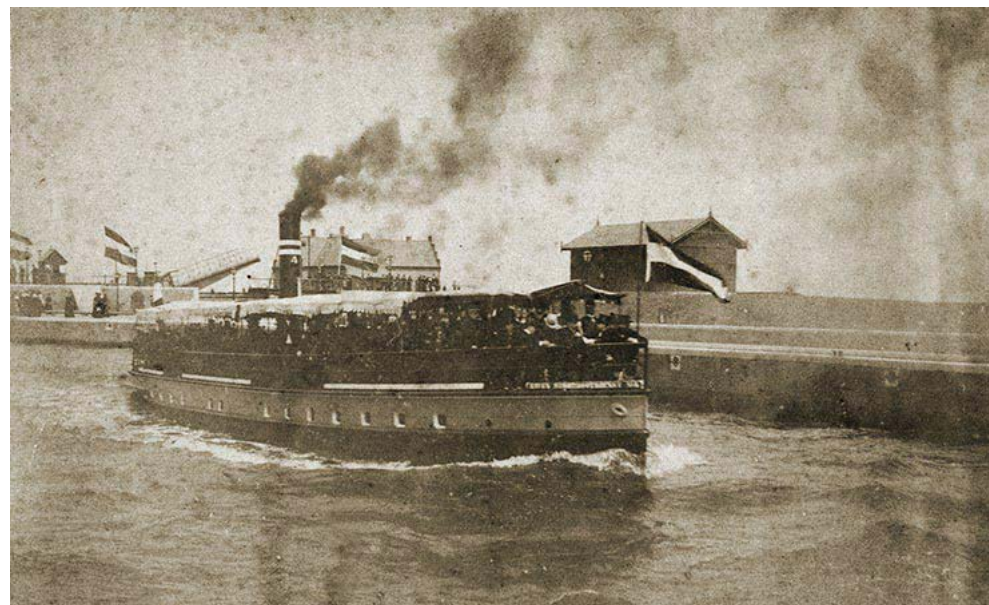
De Haven Stoombootdienst speelde ook steeds in op bijzondere evenementen in de stad en legde dan tijdelijk een dienst in, bijvoorbeeld naar de grote tentoonstellingen op het Museumplein.

De Haven Stoombootdienst begon zonder noemenswaardige concurrentie met openbaar vervoer in Amsterdam. Als enige service

Boven: In 1909 maakte het koninklijk paar een tocht over de Amstel met een salonboot van de Haven Stoombootdienst.

Rechts: Zo'n zelfde salonboot op weg naar Broek in Waterland en Monnickendam

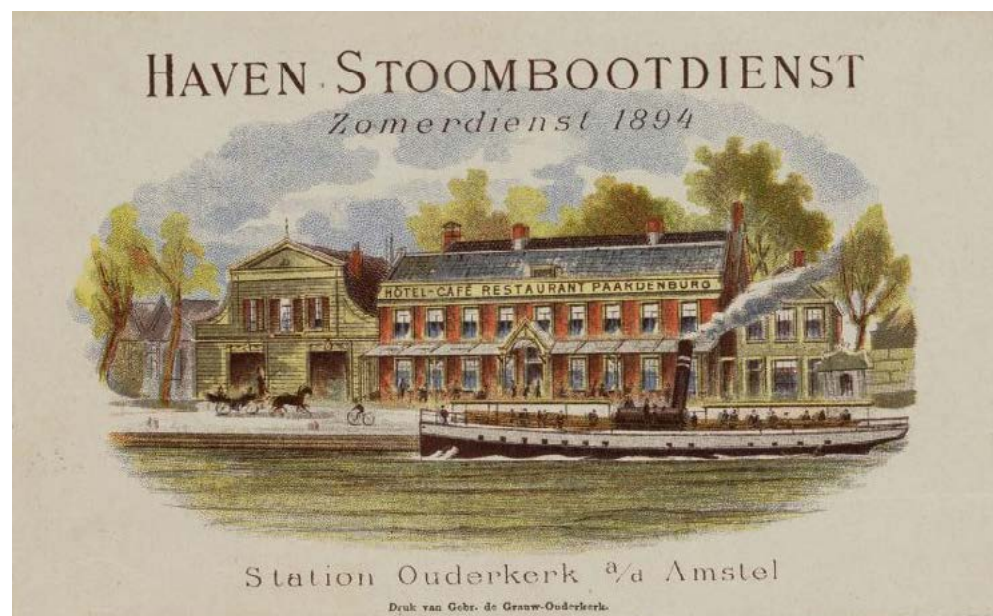
aan het publiek kwamen ongeveer tegelijkertijd de 'aapjeskoetsen' op de weg, een soort taxi. Dat was echter een totaal andere prijsklasse, waar je voor een flinke rit al snel meer dan een gulden kwijt was. Die uitzonderingspositie veranderde heel rap door de invoering van omnibusdiensten, anders dan naar treinstations. Dat begon al in 1875 maar had een lange weg naar volwassenheid af te leggen. In de beginjaren stortten veel particuliere maatschappijtjes zich op dit fenomeen en waren de diensten onbetrouwbaar. Het werd anders toen de Amsterdamsche Omnibus Maatschappij (AOM) de ene na de andere omnibusmaatschappij opkocht dan wel wegconcurrerde. In samenspraak met de Gemeente Amsterdam schakelde de AOM om op paardentrams op rails. De belangrijkste medewerking van de Gemeente kreeg de AOM bij het verlagen van bruggen in de routes wat de reistijd verkortte en de kosten omlaag bracht en waaraan de AOM van ganser harte zijn steentje bijdroeg.



Zur Mühlen bedacht een samenwerking met deze belangrijk wordende concurrent door in nauw overleg de diensten naadloos op elkaar aan te laten sluiten. Als bij een attractie niet met de veerboot aangelegd kon worden, zou dat in de buurt van een tramhalte moeten gebeuren. Als dan ook nog de vertrektijden op elkaar afgestemd werden, zouden beide diensten een aanvulling op elkaar kunnen zijn.

Dat alles neemt niet weg dat het aantal lijnen in 1890 al gereduceerd was tot drie. In 1886 waren de lijnen naar de Plantage en naar Scholtenbrug opgeheven. Alleen de lijnen naar toeristische bestemmingen bleven over. De kleine stoombootjes werden vervangen door grotere salonboten.

Het aanvankelijke succes van de onderneming brokkelde af door de snelle ontwikkeling van vervoer van goederen en personen. In plaats van over water schakelde men razendsnel over op vervoer over land en de infrastructuur te land werd daarop aangepast. In 1900 nam



de Gemeente Amsterdam de AOM met het complete personeel en materieel over en begon de Gemeente Tram Amsterdam (GTA) zijn werk. Van samenwerking met de Haven Stoombootdienst was geen sprake meer. Alleen als vervoerder van toeristen werd de dienst gedoogd, voor stadsvaarten was men niet meer nodig.

*Boven: Opstapplaats op de Oude Turfmarkt voor de rondvaart door de Amsterdamse wateren. Gestart in 1913 en daarmee de eerste rondvaartonderneming.
Links: Eindhalte van de lijn op Ouderkerk a/d Amstel bij café Paardenburg*



Zur Mühlen schatte het belang van het toerisme juist in. Hij was in 1885 mede-oprichter van de Vereeniging ter bevordering van het Vreendelingen Verkeer: de VVV.

In 1896 had de Haven Stoombootdienst een nieuwe bestemming bedacht: het eiland Marken via Broek in Waterland en Monnickendam. Deze bestemming was helemaal bedoeld voor toeristen en er werd dan ook in alle talen reclame voor gemaakt. Verbazend is het dat de directie Volendam nog niet ontdekt had! In 1913 startte de firma de eerste rondvaarten in Amsterdam. Vertrekpunt was de Turfmarkt (zie foto pag. 155), de vaart duurde twee uur en dat twee maal per dag. Een opsteker was in dat jaar de scheepvaart-tentoonstelling ENTOS achter de Tolhuistuin. Zo'n vijf maanden werd het materieel van de Haven Stoombootdienst ingezet om te assisteren bij het vervoer van de enorme stroom bezoekers over 't IJ.

Al kwakkelend belandde de Haven Stoombootdienst in de Eerste Wereldoorlog. De aanvoer uit Duitsland van kolen voor de stoommachines stonk en door de schaarste werd brandstof een niet weg te cijferen kostenpost. Dat trof juist de andere poten van de onderneming van Zur Mühlen hard en de genadeklap kreeg het concern door de onbeperkte duikbootoorlog op de Noordzee. Ze konden hun neus niet meer buitengaats wagen zonder aanzienlijk risico te lopen. Gedurende het verloop van de oorlog werd een begin gemaakt met het afstoten van services die te weinig opbrachten. In 1920 trok het faillissement van sommige onderdelen de andere poten mee in de afgrond. In datzelfde jaar werd de Haven Stoombootdienst geliquideerd. De toeristische diensten en het materieel werden door rederij Verschure overgenomen. Die staakte de dienst op Marken in 1930 en in 1931 die op Ouderkerk. Verschure exploiteerde tot de opening van de IJtunnel nog wel diverse voetveren over het IJ.

Deze aflevering kwam tot stand door bijdragen van Pieter Klein, Anneke Huijser en Ria Scharn. We hebben ook weer eens gespiekt bij H.J.M. Roetemeijer, die in Ons Amsterdam jg.23 (1971) een artikel over de Haven Stoombootdienst publiceerde.