

## SALONBOTEN IN 1950 UIT DE VAART

### Salonboten in 1950 uit de vaart

#### CANON VAN DE ZAA NSTREEK

*Hoeveel weten wij nog van onze Zaanse geschiedenis? Kennen we alleen de gebeurtenissen uit onze eigen tijd of gaat het historisch besef dieper? Hoeveel zouden wij moeten weten of willen weten? Wat zijn eigenlijk de belangrijkste gebeurtenissen uit onze Zaanse geschiedenis en voor wie waren die belangrijk? Wat vindt u belangrijk? Rob Swart en Peter Roggeveen duiken in de geschiedenisboeken en geven de komende maanden veel antwoorden in de Geschiedeniscanon van de Zaanstreek.*

### Salonboten in 1950 uit de vaart

#### Alkmaar Packet vervoerde honderdduizenden Zaankanters

door: Peter Roggeveen

Bronnen: Dagblad De Zaanlander, dagblad De Typhoon



foto: Een ansichtkaart uit 1858 met de titel: Nieuwe Zaanse Salonboten op de Zaan.

De witte salonboten van de Alkmaar Packet waren in de Zaanstreek een begrip. De schepen droegen namen als Czaar Peter, Prins Hendrik, Prins van Oranje, Stierop, Koningin Wilhelmina, Zaandam 1 en Zaandam 2.

De Alkmaar Packet onderhield een dagelijkse dienstregeling tussen Amsterdam en Alkmaar. Twee schepen pendelden dan tussen beide steden, van 's morgens 5.40 uur tot 's avonds 20.40 uur.

Vanaf de oprichting in 1864 tot aan de opheffing in 1950 waren de schepen dagelijks op de Zaan te zien.

Echt geschikt voor een vlot forensenvervoer was de Alkmaar Packet niet, want de gehele reis van Alkmaar naar Amsterdam, of andersom, duurde twee uur en veertig minuten.

Een enkele reis Alkmaar-Amsterdam kostte drie kwartjes voor de eerste klasse en 45 cent voor de tweede klasse. Een dagretourtje was voordeliger: respectievelijk één gulden en 65 cent.



#### Twee dubbeltjes

Wie van Zaandam naar Amsterdam wilde, had met de salonboten een goed alternatief voor de trein. De reis duurde slechts een half uurtje. De prijs voor een enkele reis eerste klasse bedroeg twee dubbeltjes, een dagretour kostte 30 cent. Vervoersbiljetten voor enkele reizen waren verkrijgbaar op de boten bij de conducteurs, terwijl dagretours en couponboekjes uitsluitend gekocht konden worden bij de diverse kantoortjes bij de aanlegsteigers.

Aan opstapplaatsen ontbrak het niet in de Zaanstreek. Zo meerden de boten af in Knollendam, Wormerveer-Noord en Wormerveer-Zuid, Zaandijk, Koog aan de Zaan, Zaandam bij de Dam en bij het Vissershop.



foto: De officiële opening van de nieuwe, betonnen steiger voor de schepen van de Alkmaar Packet in de zomer van 1947. De oude, houten steiger was in de hongervinter gesloopt en opgestookt.

### **Oprichter Bosman**

De Alkmaar Packet kent een rijke historie. In het voorjaar van 1864 nam de 34-jarige in Akersloot geboren Cornelis Bosman een gewaagde stap met de oprichting van de Commanditaire Vennootschap Alkmaar Packet, gevestigd in Alkmaar. Doel was het exploiteren van een stoombootdienst op de lijn Alkmaar-Zaandam-Amsterdam voor het vervoer van passagiers, pakketten, post en goederen. Al snel breidde hij zijn rederij uit met andere lijnen, zoals Zaandam-De Rijk (later Zaandam-Haarlem), Enkhuizen-Staveren en zelfs Zwolle-Kampen-Amsterdam.

### **Eerste lijndienst**

Op 1 juli 1864 vertrok de Alkmaar Packet 1 voor zijn eerste lijndienst. Het schip was betrekkelijk klein omdat de schutsluis in Zaandam - de zogenoemde Groote Sluis - met z'n lengte van 28 meter en breedte van 5.10 meter als flessenhals fungeerde. Pas met de opening van de veel grotere Wilhelminasluis in 1903 kwamen aanmerkelijk grotere schepen in de vaart. De Alkmaar Packet 2 kreeg al snel gezelschap van de schroefstoomboten Alkmaar Packet 3 (bouwjaar 1870), Alkmaar Packet 4, later Prins Hendrik genoemd, (bouwjaar 1874), Alkmaar Packet 5 (bouwjaar 1879). Allemaal open schepen die konden worden afgedekt met een tentdak. Weer later werd de vloot uitgebreid met het stoomschip Graaf Willem (bouwjaar 1883), de Alkmaar Packet 6 (bouwjaar 1893), later omgedoopt tot Prinses Juliana, Alkmaar Packet 7 (bouwjaar 1892), Alkmaar Packet 8 (bouwjaar 1899) en Alkmaar Packet 9 (bouwjaar 1902).

Bekende verschijningen op de Zaan waren de salonboten Zaandam 1 en Zaandam 2, elk goed voor 650 passagiers en twintig ton aan goederen. Deze twee stoomboten met de karakteristieke gele schoorstenen met zwarte hoed behoorden niet tot de vloot van de Alkmaar Packet, maar waren eigendom van de Zaandamsche Stoomvaart Maatschappij die in 1903 een dienst startte tussen Amsterdam en Zaandam. De concurrentie met de Alkmaar Packet werd op het scherpst van de snede gevoerd.

### **Vrede**

In 1912 werd de vrede getekend tussen de twee maatschappijen en kwam er een samenwerkingsverband op gang. Al snel daarna werden de Zaandam 1 en 2 in één adem genoemd met de Alkmaar Packet. Na de Tweede Wereld Oorlog ging het bergafwaarts met de Alkmaar Packet. Het aantal passagiers liep sterk terug en er werd stevig verlies geleden. In 1948 werd het vervoer van goederen stopgezet en in september 1950 kwam er ook een einde aan het vervoer van passagiers. De schepen werden verkocht. Daarmee kwam een definitief einde aan een 86-jarige traditie van personenvervoer.

### **Pronkstuk**

Een pronkstuk was salonboot Czaar Peter, gebouwd in 1908. Het 52 meter lange en ruim zeven meter brede schip beschikte over meerdere dekken en kon 1.400 passagiers en tien ton goederen vervoeren. Het schip werd in 1944 door het verzet tot zinken gebracht om te voorkomen dat het in Duitse handen zou vallen. Na de oorlog werd de salonboot gelicht en weer in de vaart gebracht.

Een andere beroemdheid was de salonboot Prins van Oranje, gebouwd in 1908 als zusterschip van de Czaar Peter. De laatste aanwinsten waren de salonboot Koningin Wilhelmina (gebouwd in 1905), de motorsalonboot Alkmaar (gebouwd in 1913) en de motorsalonboot Stierop, gebouwd in 1922.

### **Levende muziek**

De bemanning van de schepen van de Alkmaar Packet had bepaald geen luizenbaan.

Voor de stokers en machinisten hadden het 's zomers zwaar te verduren in de bloedhete machinekamer. In het hoogseizoen maakten de stokers gigantische werkweken van zo'n 90 uur: van vier uur 's morgens om de ketel op de stoken tot 's avonds tien uur. En dat voor een weekloon van vijftien gulden.

Voor de passagiers lagen de zaken geheel anders. Ze werden in de watten gelegd, al waren er wel degelijk verschillen tussen de eerste en tweede klasse. Zo kostte een enkele reis Alkmaar-Amsterdam 75 cent voor de eerste klasse en 45 cent voor de tweede klasse.

Vaak was er levende muziek aan boord van orkestjes die aan het eind van de rit met de pet rondgingen. Een bekende verschijning aan boord was de Zaanse accordeonist Jan Kolvers.

Het was goed toeven in de parterre, op het bovendek of in de salon. Naast de vaste lijndiensten waren er speciale arrangementen voor schoolreisjes, verenigings- en personeelsuitjes.



foto: De salonboot Alkmaar, afgeladen met passagiers, in de Achterzaan vlak voor de spoorbrug. Links molen De Jonker. Opname circa 1925

Legendarisch waren de afgeladen boten tijdens de Zaandammer kermis wanneer de boten bijna bezweken onder de last van duizenden Amsterdammers die in Zaandam flink de bloemetjes buiten kwamen zetten.



foto: De Prins van Oranje is als partyboot nog steeds in de vaart en doet ook wel Zaandam aan. De ligplaats is achter het Centraal Station Amsterdam.