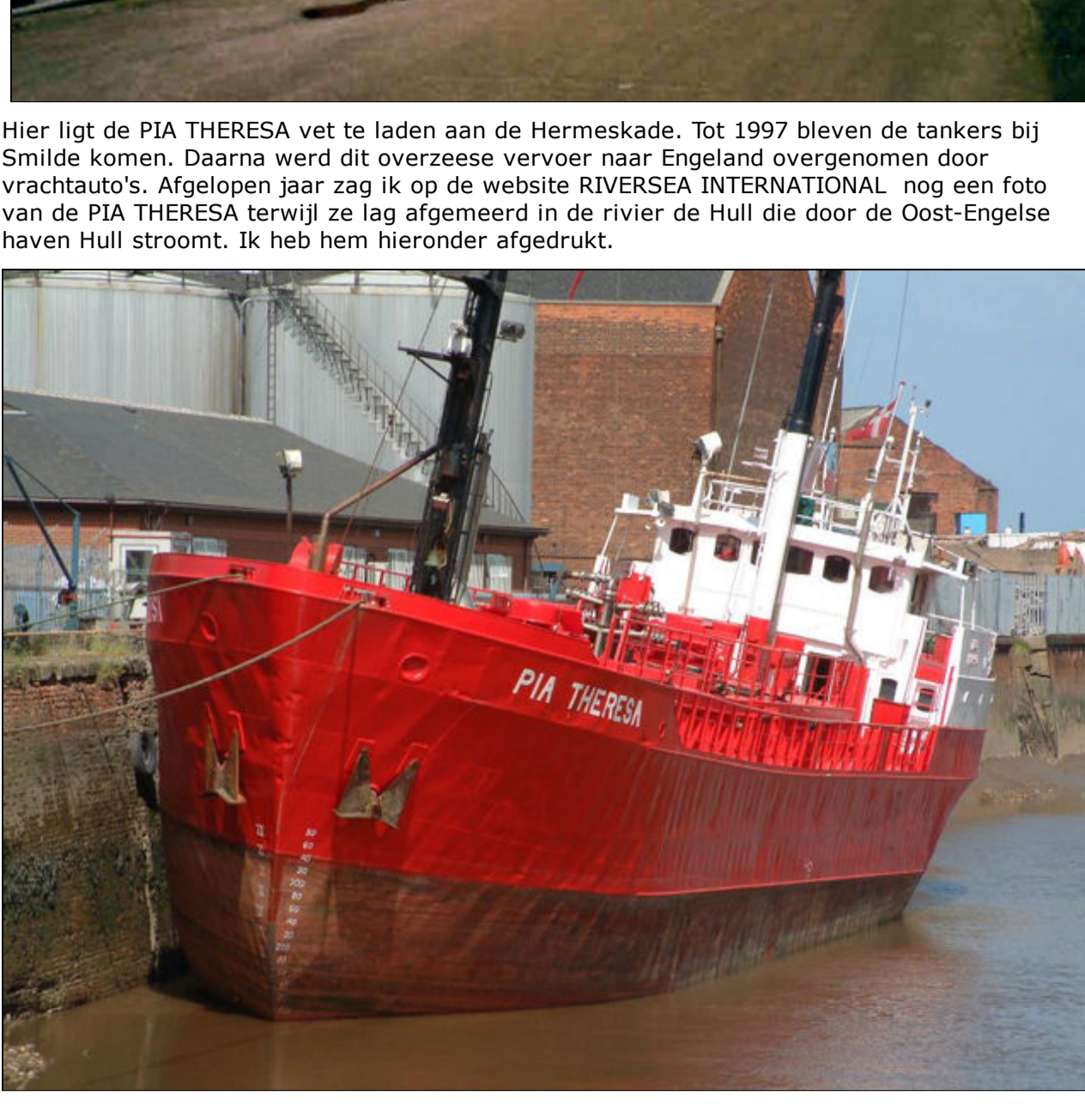


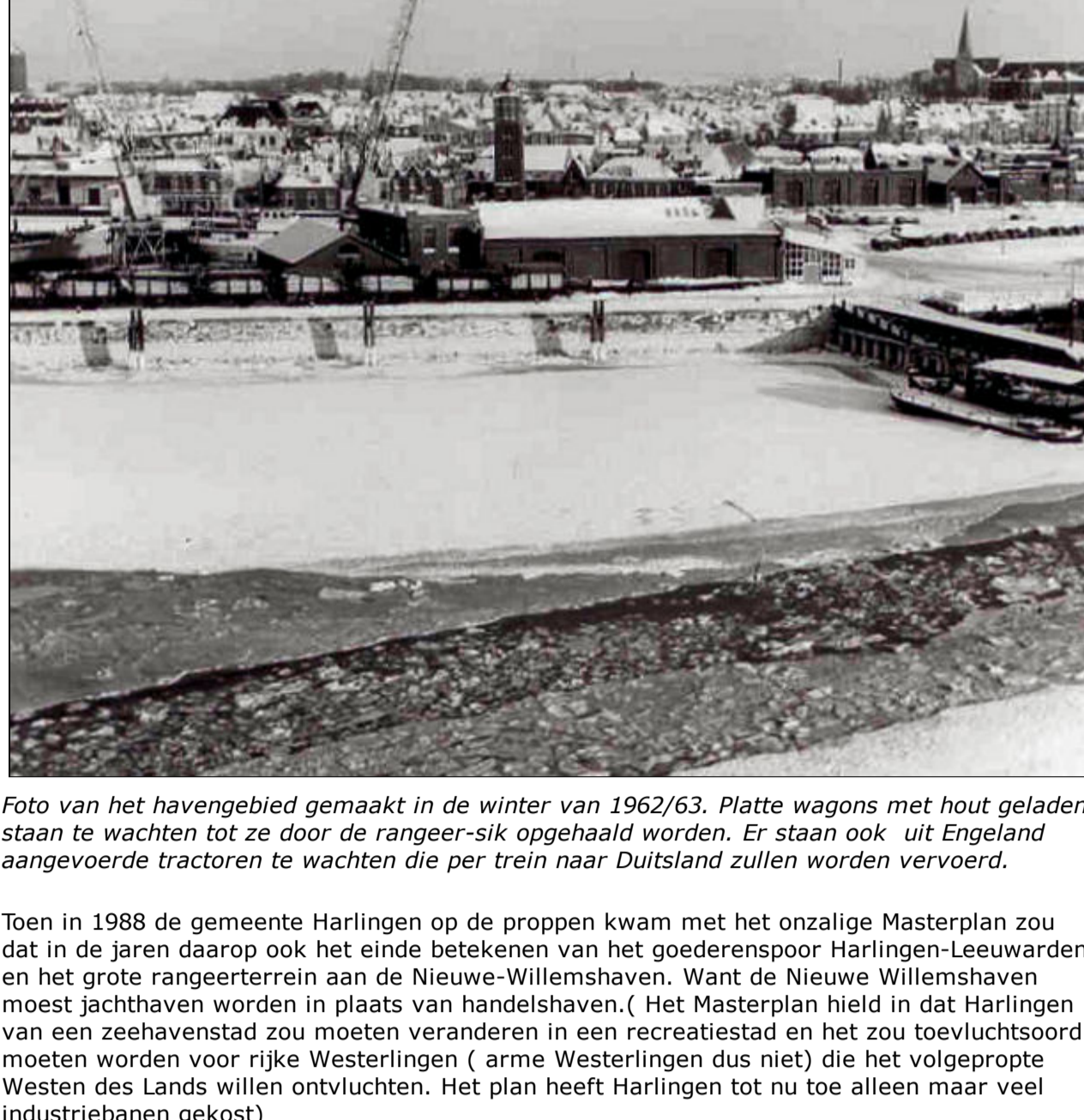
## VETTANKERS VOOR SMILDE



Het is 1984. De Panamense vettanker DORIS I wordt de Harlinger haven binnengesleept door de ANITA van Tuinman. Door de sluisen zal ze naar het bedrijf van Smilde aan de Hermeskade gesleept worden om daar een lading dierlijk vet in te nemen voor een Engelse haven. Smilde heette vroeger Smeding en het oorspronkelijke bedrijf zat aan de Vetsmelterstraat in de oude binnenstad.



Hier ligt de PIA THERESA vet te laden aan de Hermeskade. Tot 1997 bleven de tankers bij Smilde komen. Daarna werd dit overzeese vervoer naar Engeland overgenomen door vrachtauto's. Afgelopen jaar zag ik op de website RIVERSEA INTERNATIONAL nog een foto van de PIA THERESA terwijl ze lag afgemeerd in de rivier de Hull die door de Oost-Engelse haven Hull stroomt. Ik heb hem hieronder afgedrukt.



## SPOOR NAAR DE HAVEN



Foto van het havengebied gemaakt in de winter van 1962/63. Platte wagons met hout geladen staan te wachten tot ze door de rangeer-sik opgehaald worden. Er staan ook uit Engeland aangevoerde tractoren te wachten die per trein naar Duitsland zullen worden vervoerd.

Toen in 1988 de gemeente Harlingen op de proppen kwam met het onzalige Masterplan zou dat in de jaren daarop ook het einde betekenen van het goederenspoor Harlingen-Leeuwarden en het grote rangeerterrein aan de Nieuwe-Willemshaven. Want de Nieuwe Willemshaven moest jachthaven worden in plaats van handelshaven. ( Het Masterplan hield in dat Harlingen van een zeehavenstad zou moeten veranderen in een recreatiestad en het zou toevluchtsoord moeten worden voor rijke Westerlingen ( arme Westerlingen dus niet) die het voelgepropte Westen des Lands willen ontvluchten. Het plan heeft Harlingen tot nu toe alleen maar veel industriebanen gekost)



In de strenge winter van 1979 was de vraag naar strooizout groot. Zouthandel Smeding bestelde in West-Duitsland twintig wagons met zout. Op het rangeerterrein achter de houtloodsen van Hubert Jans werden de wagons gelost in vrachtauto's.



In 1987 kwam een aantal Oostduitse vrachtschepen met tropische boomstammen naar Kampen. En werden bij de H.O.V gelost. Een deel van dit hout ging per binnenvaartschip naar Kampen. Een kleiner deel ging per trein naar Duitsland. Hierboven de foto die ik toen heb gemaakt.



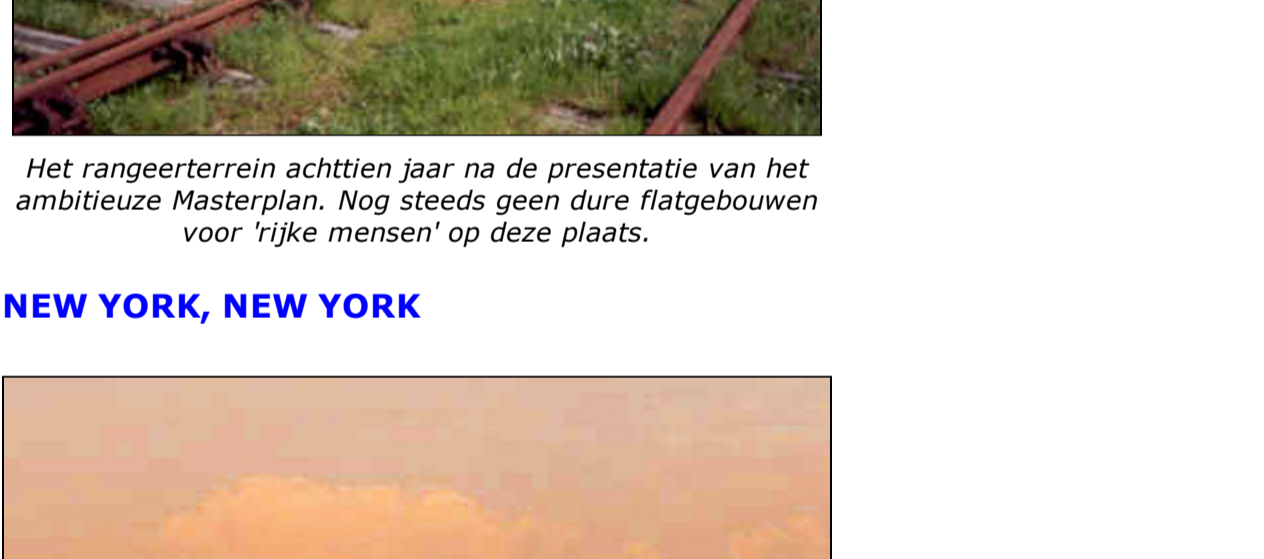
Zoals in de aanhef al beweerd wilde de gemeente van het goederenspoor af. Het goederenvervoer in het algemeen in Nederland was veel minder belangrijk dan het vijftig jaar terug was. Dat gold ook voor het vervoer Leeuwarden-Harlingen. Maar aan het spoor in Harlingen en ook in Franeker zaten nog wel klanten van NS Railcargo. Zoals Hubert Jans die van 1987 de oude loodsen van de S.S.M. gebruikte voor houtopslag. Wagons met gezaagd hout uit Scandinavië werden het terrein opgereden.



Toen in 1992 de gemeente Harlingen niet langer per trein haar vuilnis afvoerde naar de V.A.M. in Drenthe was Harlingen niet langer een officiële laad en losplaats. Dat betekende dat er niet dagelijks een goederentrein vanuit Leeuwarden naar Harlingen ging. Maar de houttransporten voor Hubert Jans kwamen nog wel met een zekere regelmaat naar Harlingen.



En deze foto mag natuurlijk niet ontbreken. Ik kreeg hem van Cor en Lolke Visser. Deze mannen hebben een privé-museum aan de Oude IJerkweg en weten veel over de oude steenfabrieken van Harlingen. Deze foto is gemaakt eind zeventiger jaren. Er was toen nog veel aanvoer van aardappel rooimachines uit Duitsland die naar Engeland werden verscheept.



En in november 1992 werden op een mistige dag per trein twee dieselmotoren aangevoerd uit Polen. Een drijvende bok lichte de beide motoren op een ponton en zo werden ze naar Frisian Shipyard aan de Industriehaven gesleept. De motoren werden voor het een nieuw schip dat bij Frisian Shipyard werd gebouwd. De VIA ADRIATICO een Italiaans Ro-ro schip. Hieronder een foto.



In 1997 verliet de laatste goederentrein Harlingen. Tot 1992 was de gemeente Harlingen bezig geweest om Harlingen van een industrie en havenstad om te vormen tot een recreatiestad. Daar zijn direct en indirect bedrijven in het oude havengebied het slachtoffer van geworden. Het 200 jaar oude houtimportbedrijf Hubert Jans is niet meer en ook de altijd goed florende reparatiewerf WELGELEGEN, tot hedeinde altijd nog de grootste werkgever van Harlingen, is op merkwaardige manier weggeraakt. In 1992 riep de toenmalige premier Wim Kok "werk,werk,werk". In die tijd kreeg de gemeente Harlingen berouw en het beleid ten aanzien van de haven ging weer 180 graden om. Een kleine gemeente die de waan van de dag maar weer eens volgde. Een kleine gemeente, te klein voor zijn vele grote ambities. Een kleine stad waarin kritische geluiden nog altijd volledig worden genegeerd.



Het rangeerterrein achttien jaar na de presentatie van het ambitieuze Masterplan. Nog steeds geen dure flatgebouwen voor 'rijke mensen' op deze plaats.

## NEW YORK, NEW YORK



Als je héél, héél goed ziet kan je op deze foto op de achtergrond de skyline van New York zien. Ik heb deze foto gemaakt vanaf de brug van het containerschip de ATLANTIC CROWN in 1973. Het is wel wat een :bitsje een suterliche foto" maar iets anders heb ik niet. We lagen in de haven van Newark een heel eind van Manhattan af.



Nog een foto van de brug af genomen van de ATLANTIC CROWN. We verlaten de haven van Newark

Wie in het begin van de jaren zeventig jong was wilde naar de Verenigde Staten toe. De muziek van de Creedence Clearwater Revival kwam er vandaan en de film EASY RIDER en nog veel meer. Ik zat in de tweede klas van de Zeevaartschool op Terschelling. Ik was nog niet klaar met de opleiding maar ik wilde toch weleens weten hoe het varen was. Ik schreef een brief naar de Holland Amerika Lijn. Of ik in de zomer op één van hun schepen mee kon varen als "volontair machinist" zoals een vakantiewerker heette. Ik wilde het liefst mee op één van hun conventionele vrachtschepen maar ik wist niet dat ze dat jaar, 1973 net de meeste van hun oude vrachtschepen hadden verkocht.

Dus op een containerschip. Het was de ATLANTIC CROWN van de ACL(Atlantic Container Lines). Eigenaar van de ACL waren de Zweedse rederij Bröstrom, een Franse firma en de Holland Amerika Lijn. De Holland Amerika Lijn bemande twee van de containerschepen van de ACL. De ATLANTIC STAR, een motorschip, en de ATLANTIC CROWN. De laatste was een turbineschip.



Het containerschip de ATLANTIC CROWN

De reis ging van Rotterdam naar Le Havre en vervolgens naar Southampton. En toen naar de overkant van de Atlantische Oceaan. De reis duurde vijf dagen. We merden aan bij de containerterminal van Newark. Newark ligt nog wel een uurtje rijden van Manhattan af. De rivier de Hudson gingen we over via de George Washington Bridge en vandaar naar de busterterminal aan het einde van de 43ste straat. We hebben een dagje in New York omgestapt. Grote gebouwen en meer taxis, allemaal gele, dan autos in de straten. Mensen die op straat liepen te eten en te drinken. Onrustige mensen. 's Middags weer terug met de bus want om 6 uur moesten we weer aan boord zijn. Voordat we de George Washington Bridge weer overstaken reden we langs de Lower West Side en Upper West Side van Manhattan. Met aan de linker kant die hele grote stad. De ene zijstraat na de andere allemaal nog bebouwd met negentiende eeuwse gebouwen. In de tweede helft van de negentiende eeuw had de stad een groeiexplosie meegemaakt. Hetzelfde beeld van al die opeenvolgende zijstraten zie je terug in het begin van de klassieke film "West Side Story" gemaakt in de vijftiger jaren. Op de hoogte van de 177ste straat draaiden we de George Washington Bridge op om de Hudson over te steken. Goodbye New York.

## VELE JAREN LATER.....

In 1985 ontdekte ik in de Provinciale Bibliotheek van Friesland (heet nu TRESOAR) een heel dik en oud boek over New York. De titel is KING'S HANDBOOK OF NEW YORK. Het is samengesteld door Moses King en in 1892 gepubliceerd. Het staat barstensvol met foto's van het eind negentiende eeuwse New York. Als je de titel intikt op GOOGLE kom je op een website waar het boek te koop wordt aangeboden. Een prachtig boek is het en dus nog steeds te koop. Ik heb er ook een foto uitgehaald en hier afgedrukt.



Er zijn veel wolkenkrabbers gebouwd. Maar de allereerste staat op het plaatje hierboven. Het is de 'World-building' gebouwd in 1889 op Manhattan. Het was het eerste gebouw ter wereld dat was opgebouwd rustend op een stalen frame. Doordat een stalen frame veel meer draagkracht heeft dan stenen muren kon men de hoogte in bouwen. En het is ook nog een mooi gebouw. Veel mooier dan de ACHMEA-toren in Leeuwarden.

Maar New York was toen ook al een stad van werkende mensen. Een bekende buurt in New York was in de negentiende eeuw Five Points. Een buurt in het oude deel van Manhattan dat zijn naam dankt aan vijf straten die daar bijelkaar kwamen. De buurt is al gesloopt maar er is wel een website van. Een industriële buurt maar ook een buurt die rond 1840 zijn beste tijd al had gehad. Charles Dickens is er ook geweest. Hij vond het er vreselijk en hij was wel wat gewend. Hieronder een plaatje van de Five Points.

