

de Meerman de laatste hoogaars, voor de pleziervaart.

Op 14 juni 1886 werd de scheepswerf van Meerman gesloten. De twee nog aanwezige hellingen en de zwartgeteerde loodsen, de bouw- en de zaagloods, dateren waarschijnlijk uit de negentiende eeuw. In 1872 kreeg Adriaan Meerman 35 vierkante meter grond in erfpacht van de gemeente Arnemuiden voor de vergroting van zijn scheepstimmerwerkplaats. Misschien dat er toen een of meer loodsen zijn gebouwd. Veel van het interieur, zoals bouwmallen en het gereedschap, is in vrijwel ongeschonden staat nog aanwezig.

In het attractiepark Miniatuur Walcheren te Middelburg is een maquette te zien van de scheepswerf van Meerman, vervaardigd

door de bekende Middelburgse modelbouwer Han Reijnhout.

A.F. Franken

Overgenomen uit: A.F. Franken, *Scheepswerven in Zeeland, een onderzoek naar de geschiedenis en relictten van Zeeuwse scheepswerven* (Goes 1996), pag. 16-19. Bewerkt en geactualiseerd voor *De Wete*. Meer over de scheepswerf en de schepen die er zijn gebouwd is te lezen in Jules van Beylen, *De Hoogaars en de visserij van Arnemuiden* (Leeuwarden 1993). Hierin is een overzicht opgenomen van door de scheepswerf Meerman gebouwde schepen in de periode 1863-1902.

De Spoorboot van Middelburg



Een Middelburgse veerdienst in de jaren 1864-1872

De opening van de tunnel onder de Westerschelde op 15 maart jongstleden was weer een nieuwe mijlpaal in de geschiedenis van het vervoer in Zeeland en ook, zij het in mindere mate, voor de rest van Nederland. Met de tunnel heeft Zeeuws-Vlaanderen een snelle verbinding gekregen met overig Zeeland en uiteraard ook met de andere provincies.

In onze waterrijke provincie was men vóór 1953 nog aangewezen op een groot aantal overzetveren. Toen door de aanleg van dammen en bruggen veel van die veren

verdwenen, bleven alleen die over de Westerschelde, en gelukkig ook nog wat recreatieveertjes elders, over. De veren over de Westerschelde, behalve een fiets-voetveer op het traject Vlissingen-Breskens, behoren dus ook alweer tot het verleden. In de media, met name de *Provinciale Zeeuwse Courant*, is uitvoerig aandacht besteed aan zowel de opening van de tunnel als aan de opheffing van de veerdiensten. Ook verscheidene van de na 1953 opgeheven veerdiensten kwamen daarbij rijkelijk aan bod. Zo werd op waardige wijze afscheid

genomen van de voor velen zeer populaire veerboten.

Het hierna volgende artikel gaat ook over een veer, namelijk het reeds lang verdwenen veer Middelburg-Bergen op Zoom, dat in 1864 opgericht werd. Het ging varen als een soort verlengstuk van de spoorlijn die bij Bergen op Zoom doodliep. Een van de oprichters van die veerdienst was de bekende Middelburgse aannemer Dirk Dronkers. Hij had al eens eerder een veerdienst onderhouden, op de Oosterschelde, maar die schijnt niet erg rendabel geweest te zijn. Dronkers had zich ook al vele jaren beijverd voor het doortrekken van de spoorlijn naar Middelburg en Vlissingen maar het was hem nog steeds niet gelukt om dat te verwezenlijken. Er waren wel toezeggingen van hogerhand gedaan maar de lijn Breda-Eindhoven-Maastricht kreeg voorrang. Zeeland moest maar weer wachten tot er zich een nieuwe gelegenheid voordeed om de lijn door te trekken. Dronkers en zijn kompanen kwamen op het idee om, als tijdelijke maatregel tot de “vurig begeerde spoorlijn” er zou zijn, een veerdienst op te richten tussen Middelburg en Bergen op Zoom.

Reizen in Zeeland

Het reizen was rond 1864 een tijdrovende bezigheid. Voor een reisje van Middelburg naar Amsterdam moest men zeker twee dagen uittrekken en dan mocht het niet tegenzitten. Men was aangewezen op de postwagen (paardentraction) of op een beurtschipper die ook wel eens levende have – pardon, passagiers – vervoerde. Omdat de Zeeuwse eilanden toen nog niet met elkaar waren verbonden, waren er talrijke overzetveren. Een reisje van Middelburg naar Bergen op Zoom duurde zeven

uur, “wind en weder dienend”, dus bij ongunstige omstandigheden nog langer. Hoe verliep zo’n reis? Eerst moest vanaf Middelburg de postwagen genomen worden naar het Sloeveer bij Arnemuiden. Daar aangekomen kon men met de veerboot, een open roeiboot of zeilschuit, overvaren naar de Noord-Kraaijert, een polder



met een paar huizen waar later Lewedorp uit ontstaan is. Vandaar reed er weer een postwagen langs kronkelende weggetjes (onder andere de Postweg) en smalle dijken naar Goes. Vanuit Goes reed de postwagen via Kloetinge en de thans nog bestaande Postweg naar Yersekendam, een haventje bij Yerseke. Daar kon men overvaren naar Gorishoek op Tholen. Met opnieuw gebruikmaking van de postwagen kon, via het stadje Tholen en het veer over de Eendracht, de Brabantse wal bereikt worden.

Van enige accommodatie aan boord van de schuitjes was meestal geen sprake. Het waren meestal open boten, zodat de passagiers aan weer en wind en ook aan overslaand zeewater blootgesteld waren. De veren beschikten niet over goede aanlegsteigers, zodat het kon gebeuren dat de reizigers bij laagwater eerst door een drassig schor moesten lopen om de boot te kunnen bereiken. Soms moesten ze zelfs door de schipper en zijn knecht aan land gedragen worden. Heel interessant is in dit verband een reisverslag van Jacob van

Lenep en Dirk Hogendorp, twee studenten die in 1823 een rondreis door Nederland maakten en ook Zeeland aandeden. Hieronder volgen hun ervaringen. Ze waren op Tholen gearriveerd en reisden richting Middelburg.

“Na een glas bier gedronken te hebben reden wij een binnenwater om naar Scher-



Gezicht op de Rouaansekaai te Middelburg met een afgemeerde raderboot van de Middelburgse Maatschappij van Stoomvaart (die een dienst-regeling op Rotterdam onderhield), bij het stoomgemaal behorende bij het droogdok, 1872. (Zeeuws Archief, Historisch-topografische atlas Middelburg, cat.nr. HTAM-00012)

penisse en vandaar over een smallen ake-ligen dijk naar het veer te Gorishoek. Twee uur wachtten wij hier op den boot. Intussen werd het later en later, de boot had in plaats van op het veer als naar behoren te varen Brabanders naar Wemeldingen gebracht. Toen dezelve eindelijk genaakte, moesten wij om in dezelve te stappen een steile dijk af met groote puntige hoekige steenen beleid, waar tussenuit tallooze kleine paaltjes uitstaken, zonder dat er een plank of iets was om den afgang gemakkelijk te maken daar een verkeerde stap ons zou hebben doen vallen en 't aangezicht aan flarden rijten. Een uur duurde de overtocht. Aan de andere zijde was de opgang even slecht en tot overmaat van ramp liet de schipper het ransel van van Hoogendorp in 't water vallen dat er braaf nat uit kwam. Het werd donker: te IJrsekendamme kregen we na een half uur verwijls een wagentje met twee vetgemeste paarden, die ons op een sukkeldrafje langs een weg die bij dag heerlijk zijn moet [de Postweg, J.K.] met duister volle maan naar de stad Goes bracht, alwaar wij in het logement De Nieuwe Zoutkeet afstapten en aldaar overnachtten.”

Vanaf Goes reden ze de volgende morgen met een rijtuig langs “snikheete” dijken naar het Sloeveer. Daar konden ze, na eerst een kwartier door het schor gelopen te hebben, overvaren naar de aanlegsteiger aan de Walcherse kant en zo hun reis voortzetten naar Middelburg.

Oprichting

De nieuwe veerdienst werd op 23 april 1864 te Middelburg opgericht en kreeg de naam N.V. Spoorbootmaatschappij van Middelburg. Voorafgaand aan de oprichting was een vergadering van aandeelhouders

belegd op 2 april, waar 41 aandeelhouders aanwezig waren die 43 aandelen à 500 gulden vertegenwoordigden. Het kapitaal (21.500 gulden) werd voldoende geacht om er een vennootschap mee op te richten. Er werd ook een bestuur samengesteld, met als voorzitter Dirk Dronkers. De andere bestuursleden waren de heren B.A. Fokker, P. de Bruijne en J.A.Tak. Ze vormden tevens de directie.

Al na een goed jaar bedankte Dronkers evenwel. Doordat het nogal moeilijk was om een opvolger te vinden, werd volstaan met het driemanschap onder voorzitterschap van B.A. Fokker.

Het doel van de vennootschap was “de uitvoering van een geregelde stoomvaart tot vervoersdienst van personen, goederen en vee, tot het slepen van schepen en vervoer van personen en vee naar andere plaatsen als de gewone dienst het toelaat.” Om tot exploitatie van de veerdienst te kunnen overgaan, moest er natuurlijk een schip komen. In Noord-Holland werd de Stad Hoorn aangekocht, een schip van ongeveer tien jaar oud, dat dienst had gedaan op de lijn Amsterdam-Hoorn. Het was een ijzeren raderstoomboot, met aan weerszijden grote schoepenkasten, wat toen heel modern was. Er moest wel het een en ander aan opgeknapt worden. De koopsom bedroeg 20.000 gulden – een heel kapitaal in die tijd – en met de uitvoering van de benodigde reparaties en verbeteringen liep de totale som nog op tot 24.000 gulden. Er was echter maar ongeveer 21.000 gulden in kas en dus ontstond er al direct een tekort van circa drieduizend gulden. Maar daarin kon gelukkig voorzien worden door de uitgifte van nieuwe aandelen ter waarde van 30.000 gulden. Nog een tegenvaller was dat de aan-

gevraagde subsidie bij de provincie Zeeland niet toegekend werd. Maar de boot kon in ieder geval op 9 mei 1864 gaan varen en kreeg de naam Spoorboot van Middelburg.

Aanlegplaats

In Middelburg werd door het stadsbestuur



een deel van de Dwarskaai als aanlegplaats aangewezen, “tegenover het monument waar vroeger de Gorinchemse- en Bergscheboot lagen”. De vennootschap kreeg ook toestemming voor de inrichting van een kolenbergplaats (voor de stoomketel van de boot) in de kelder van het pand Korendijk P75 (thans nummer 40). Dit huis lag op de hoek van de Korendijk en de Nieuwepoortstraat, vanaf de kade gezien grenzend aan de rechterzijde van de Nieuwe Poort. Het pand was waarschijnlijk eigendom van de gemeente Middelburg, want zowel dit pand als twee andere links naast de poort, stonden in het huisnamenregister van de gemeente ingeschreven als “bewaarplaats van branden blusgereedschap”. Ze fungeerden dus als een soort brandweerkazerne. In de omgeving van de Dwarskaai – onder andere bij de Rouaansekaai, de Rotterdamsekaai en de Kinderdijk – was het vroeger behoorlijk druk met scheepvaart en dergelijke. Uit mijn jongensjaren kan ik

me nog herinneren dat er, vóór de oorlog en ook nog in het begin ervan, veel schepen aan de kaden lagen, zoals De Valk met zijn hoge zwarte schoorsteenpijp, die een beurtvaartdienst onderhield met Rotterdam en de schepen van de gebroeders Vermeulen die ook op Dordrecht en Rotterdam voeren. Het was druk op de kaden

Bij acte, verleden voor den ondergeteekenden Notaris, den 23 April 1864, is opgericht eene naamlooze Vennootschap, onder de benaming van: **Spoorboot-Maatschappij van Middelburg**, tot de oprichting waarvan bewilliging is verleend bij Zr. Ms. besluit van den 23den Junij 1864, no. 57; zijnde de inhoud der bedoelde acte opgenomen in de Nederlandsche Staatscourant van den 10/11den, 12den en 13den Julij 1864, nummers 162, 163 en 164.

W. L. WOUTERSEN, Notaris.

Bericht over de oprichting van de N.V. Spoorboot-Maatschappij van Middelburg in de Middelburgsche Courant van 16 juli 1864.

door de af- en aanrijdende wagens (meest met paarden) en de fietsen en handwagens waarmee de winkeliers hun waren afleverden op de schepen. Vanuit Middelburg werden bijna alle Zeeuwse havens van goederen voorzien.

Dienstregeling

De bemanning van de veerboot bestond uit een schipper of kapitein, een machinist en een stoker, een hofmeester, een conducteur voor de verkoop van plaatsbewijzen en enkele dekknechten. De hofmeester zal wel hebben gezorgd voor een hapje en een drankje en ook voor de verwarming. Die was er toen al, een hele luxe voor die tijd, dankzij de afgewerkte stoom van de stoomketel. Maar of het altijd zo behaaglijk geweest zal zijn? Op de zeilschepen was helemaal geen verwarming, hoogstens een test met houtskool of turf om de voeten warm te houden.

De boot maakte één retourreis per dag. 's Morgens vertrok hij om ongeveer half acht uit Middelburg en 's middags om ongeveer één uur uit Bergen op Zoom. Aanvankelijk werd onderweg alleen aangelegd in Wolphaartsdijk en Katseveer. Later voer de boot ook langs Zierikzee en werd er nog aangelegd in Kortgene, Wemeldinge, Yerseke en Gorishoek. Tussen Katseveer en Goes werd een geregelde omnibusdienst (een koets met paarden) onderhouden en een groot aantal dagen per jaar ook tussen Middelburg en Veere.

Het havenkanaal van Middelburg, dat ten oosten van Kleverskerke in het Veerse gat uitmondde, had, doordat er geen sluis in was, nog eb en vloed. Bij heel laag water kon het voorkomen dat het vaarwater onvoldoende diep was. Ook in Bergen op Zoom kon er in de beginperiode niet aangelegd worden doordat er werkzaamheden aan de haven uitgevoerd werden. Daarom reed er tijdelijk een omnibus naar Tholen.

Goede belangstelling

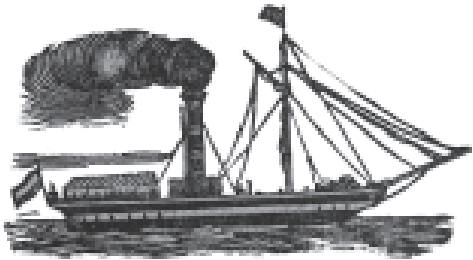
De nieuwe veerdienst mocht zich al vanaf het begin in een goede belangstelling verheugen. In de eerste twee maanden van haar bestaan werden er 1800 passagiers vervoerd. Gerekend over vijftig reizen kwam dat op 30 à 35 reizigers per keer. Niet dat die allen de hele reis zullen hebben gemaakt, want het was ook mogelijk om onderweg van boord te gaan. Een enkele reis Middelburg-Bergen op Zoom kostte f 1,50. Retours werden niet verkocht, ook niet na herhaald aandringen van de aandeelhouders. Voor een reis heen en terug was men dus drie gulden kwijt. Gezien de hoge prijs voor een kaartje en in aanmerking genomen het feit dat er toen nog heel weinig gereisd werd, was

de start van de veerdienst niet slecht. Er werd veel reclame voor het veer gemaakt. Regelmatig verschenen er advertenties in de kranten. Allereerst natuurlijk in de *Middelburgsche Courant*, de *Zierikzeesche Nieuwsbode* en de *Bergsche Courant*, maar ook in kranten in Tilburg, 's-Hertogenbosch en Rotterdam, zelfs tot in Maastricht toe. Men droomde toen ook al van een snelle verbinding tussen Duitsland en Engeland via Vlissingen en, als het mogelijk was, ook nog van een lijn Vlissingen-New York. Men verkeerde nog in de roes van de geweldige ontwikkelingen die de 'ijzeren spoorweg' bood. Enkele decennia later voer de Stoomvaart Maatschappij Zeeland inderdaad met Duitse passagiers naar Engeland. Maar een lijn Vlissingen-New York is er nooit gekomen, hoewel er wel plannen voor geweest zijn. Dat bleek een brug te ver, of beter gezegd een haven te ver te zijn.

Exploitatie

De exploitatie van de veerdienst gaf nog wel wat zorgen en problemen. Zoals gezegd kreeg men al bij de oprichting een financiële tegenslag te verwerken doordat de aangekochte boot een paar duizend gulden duurder uitviel en de aangevraagde subsidie bij de provincie geweigerd werd. En hoewel het passagiersaanbod niet onbevredigend was, bleef het financiële resultaat beneden verwachting. De exploitatierekening van het eerste volle jaar waarin de boot gevaren had (1865), gaf al een nadelig saldo van 1100 gulden te zien. In het tijdvak maart tot en met september was er, mede door het vele seizoenswerk in de landbouw, nogal wat geld binnengekomen. In die zomermaanden bedroegen de netto-inkomsten van passagiers en

vracht zo'n twee- à driehonderd gulden per week. Dat lijkt ons nu een gering bedrag, maar voor die tijd ging dat nog wel omdat de salarissen en andere kosten veel lager waren. Een kapitein en een machinist verdienden bijvoorbeeld 'slechts' zestig gulden per maand, een conducteur ongeveer veertig en de knechts hooguit twintig gul-



den. Het grootste probleem vormden de wintermaanden, waarin de inkomsten soms meer dan gehalveerd werden. Men beschikte nog niet over voldoende financiële reserves om eventuele tegenslagen op te vangen; daarvoor diende het kapitaal met minstens zesduizend gulden verhoogd te worden.

Ondanks de krappe financiën bleef men optimistisch over de toekomst van de veerdienst; bijna elk bedrijf heeft het immers in de beginperiode wel eens moeilijk. Zowel de directie als de aandeelhouders waren van mening dat instandhouding van de dienst verantwoord en wenselijk was. De aandeelhouders wezen er wel op dat een post van 150 gulden per jaar voor een havenloods in Middelburg nogal zwaar op de begroting drukte. Omdat het kanaal ook zonder loods goed bevaarbaar was (als er tenminste voldoende water in stond!), stelden de aandeelhouders voor om bij het stadsbestuur vrijstelling aan te vragen. De directie diende daarop een voorstel tot vrijstelling in bij B. en W. van Middelburg en

hoewel de gemeente ook belang had bij goede verbindingen, toonde men zich niet bereid om op het verzoek in te gaan. Wellicht was er de vrees dat ook anderen met zo'n verzoek zouden komen, hetgeen de gemeente te veel geld zou kosten. In de negentiende eeuw nam de handel, en dus ook de welvaart van de stad, onder andere

Kon men zo nog wel door blijven gaan? Er waren zelfs pessimisten die er al mee wilden stoppen. Een bijkomend probleem was de staat van onderhoud van de stoomboot. Nog maar een goed jaar in gebruik, begon het schip al gebreken te vertonen. De stoomketel moest eigenlijk vervangen worden en dat kostte wel 2500 gulden. Van



Gezicht op de Rouaansekaai en de Dwarskaai te Middelburg, het vertrekpunt van de Middelburgse spoorboot, ca. 1880. (Zeeuws Archief, Historisch-topografische atlas Middelburg, cat.nr. HTAM-B178b)

door verplaatsing van veel handel naar de Hollandse steden, toch al aanzienlijk af.

Problemen met stoomboot

Toen er in het eerste halfjaar van 1866 weer een kastekort ontstond, nu van achthonderd gulden, werd het aanvankelijke enthousiasme danig op de proef gesteld.

een tweedehands boot – hij was tenslotte al meer dan tien jaar oud – kon je wel kosten verwachten, maar zo snel en zo veel... Men had voor de in die tijd kapitale som van twintigduizend gulden wel verwacht iets goeds te kopen. Maar wat wil je: het stoomwezen stond in de kinderschoenen en alleen grote maatschappijen en staatsbedrijven konden er nog maar gebruik van maken. Bovendien bestond er – ook toen al – een strenge controle op stoomwerktuigen. Stoomketels moesten regelmatig gekeurd worden door ingenieurs van het Stoomwezen. Bij de minste of geringste

afwijking werden ze uit veiligheidsoverwegingen afgekeurd. De stoomketels waren soms al na een jaar of drie versleten en aan vervanging toe.

Interessant is in dit verband ook dat de onlangs opgeheven Provinciale Stoombootdienst, met het veer Vlissingen-Breskens in 1828 een van de eerste was die met een stoomboot in Zeeland was gaan varen.

Opheffing veerdienst?

In verband met de moeilijke situatie waarin zij zich bevond belegde de directie van de Spoorbootmaatschappij op 12 juli 1866 een speciale vergadering met de aandeelhouders om de problemen te bespreken. Na een uitvoerige discussie werd besloten om het voortbestaan van de veerdienst te laten afhangen van de verstrekking van subsidie door de provincie Zeeland. Nog eenmaal zou een verzoek daartoe ingediend worden en als de subsidie opnieuw geweigerd zou worden, zou men het bijltje erbij neergooien.

Maar zover kwam het niet, want het provinciebestuur ontving het verzoek welwillend. Er werd maar liefst achtduizend gulden per jaar in het vooruitzicht gesteld, voor een periode van drie jaar. In één klap waren de financiële zorgen uit de wereld. De lopende rekeningen werden betaald, er werd een nieuwe ketel besteld en er kon een andere boot worden gehuurd als de eigen boot in reparatie was. Het werd wel nodig geacht om ook nog een lening uit te schrijven van negenduizend gulden en dat geld te gebruiken als reservekapitaal.

De firma Evrard en Van Duijl, een scheepswerf in Schiedam, mocht de nieuwe stoomketel plaatsen voor de som van 2500 gulden. Met de uitgifte van nieuwe

aandelen wilde het evenwel niet zo lukken. In augustus 1866 was nog maar voor ongeveer 6600 gulden geplaatst. Ook de winstcijfers over 1866 bleven weer beneden de verwachtingen.

In de loop van 1867 konden de tekorten evenwel weer weggewerkt worden dankzij de subsidie van Provinciale Staten. Over 1866 werd ongeveer vierduizend gulden aan subsidie verstrekt en over de twee volgende jaren ongeveer zeventuizend gulden.

Tegenslag

Opnieuw kwam er tegenslag met de spoorboot. Er was een cilinderstang gebroken, "en daardoor den gehelen bodem der cilinder uit elkander gevallen." De herstelkosten zouden wel drieduizend gulden bedragen en bovendien zou de boot ook nog eens tien weken uit de vaart zijn. Al die weken moest een andere boot gehuurd worden voor 180 gulden per week, zodat de totale schade op ongeveer vijfduizend gulden kwam. Mede doordat de winst- en verliesrekening ook weer tekorten vertoonde, zag het er weer zorgelijk uit voor de Middelburgse Spoorbootmaatschappij. De directie kwam voor de keuze stoppen of doorgaan te staan en weer werd er een vergadering met de aandeelhouders belegd. De directie wilde doorgaan, maar dan had ze wel een garantieverklaring van de vergadering nodig dat eventuele tekorten gezamenlijk gedragen zouden worden. Het ging om ongeveer vijftig gulden per aandeel, dus ongeveer tien procent van de waarde van de aandelen. Het kostte enige moeite om de vergadering zover te krijgen, maar na een uitgebreide bespreking werd het voorstel van de directie unaniem aangenomen: alle negentien aanwezige aandeelhouders

gingen akkoord en aan de afwezige aandeelhouders zou worden gevraagd om ook hun medewerking te geven. Hoe dat verder is afgelopen, is niet bekend, maar de spoorboot kon in ieder geval blijven varen. Over het jaar 1867 kon voor het eerst zelfs enige winst geboekt worden dankzij de forse subsidie van het provinciebestuur.

		EERSTE KLAAS.	TWEEDE KLAAS.	DERDE KLAAS.
Van Middelburg naar	Cortgene Wolphaertdijk of Katsche veer Bergen op Zoom . . .	f 1.25	f 2.50	f 0.60
		„ 2.25	„ 1.50	„ 0.40
Van Wolphaertdijk, Cortgene of Katsche veer naar	Bergen op Zoom Wolphaertdijk	„ 2.25	„ 1.25	„ 0.40
Van Bergen op Zoom naar	Cortgene Katsche veer of Wolphaertdijk Middelburg . . .	„ 2.25	„ 1.25	„ 0.40
		„ 2.25	„ 1.50	„ 0.40
Van Katsche veer, Cortgene of Wolphaertdijk naar	Middelburg . . .	„ 1.25	„ 2.50	„ 0.60

Tarieflijst voor reizigers, vastgesteld in 1864. Met pen zijn de wijzigingen aangebracht die van toepassing waren vanaf 1869. (Zeeuws Archief, Archief Zeeuwse Spoorbootmaatschappij, inv.nr. 31)

Toen in 1868 de Staatsspoorweg van Bergen op Zoom naar Goes doorgetrokken werd, had het geen zin meer om de lijn Middelburg-Bergen op Zoom in stand te houden. Men bleef wel op Zierikzee varen en daarbij mikte men vooral op het reizigerspubliek dat met de trein in Goes aankwam of vertrok en verder geen goede verbinding met Walcheren had. De reizigers die bijvoorbeeld in Goes met de trein aankwamen, konden dan met de omnibus

naar Katseveer rijden en vervolgens weer met de boot naar Middelburg varen. Hoewel het een omweg was, was het vermoedelijk toch te verkiezen boven een reis over land waarbij ook het Sloeveer gepasseerd moest worden. Ook verwachtte men meer reizigers vanuit Schouwen en Duiveland naar Middelburg te kunnen vervoeren. De dienstverlening werd daartoe ook enigszins aangepast en uitgebreid zodat er op sommige dagen twee keer gevaren werd tussen Middelburg en Zierikzee. De aankomst- en vertrektijden van de boot werden ook zoveel mogelijk afgestemd op die van de trein in Goes.

Aanvaring

Op 21 september 1870 vond er in het havenkanaal van Middelburg een aanvaring van de spoorboot plaats met een boot van de Zeeuwsche Stoomvaartmaatschappij, de zogenoemde Rotterdamse boot. Bij het passeren van een modderschuit kwamen de beide veerboten met elkaar in aanvaring. Daarbij raakten een van de raderkasten van de spoorboot en ook nog een bolder beschadigd. De schade bedroeg volgens een offerte van Nardt en Luckerhof, een scheepswerf in Zierikzee, 180 gulden. Doordat de boot drie dagen uit de vaart moest – zestig gulden inkomstderving per dag – kwam de totale schade op 360 gulden. Aan opzet wilde men niet denken, hoewel dat ook niet tot de onmogelijkheden behoorde want ze waren ten slotte concurrenten, althans wat het traject Middelburg-Zierikzee betrof. De Rotterdamse boot voer weliswaar niet op Zierikzee maar had wel een aanlegplaats op Zijpe en zal vaak passagiers uit die hoek van Schouwen en Duiveland vervoerd hebben. Een bijkomend probleem was dat nie-

mand schuld wilde bekennen. De directie van de spoorboot stelde dat de schuld “volgens deskundige ooggetuigen bij anderen” lag. De spoorboot voer met een geringe snelheid en had uiterst rechts gehouden in het kanaal. De aanvaring was ontstaan door de te hoge snelheid van de andere boot. De tegenpartij kreeg de schuld, maar gaf op haar beurt de kapitein van de spoorboot de schuld. De Spoorbootmaatschappij diende dus zelf voor de kosten op te draaien. De tegenpartij was ook niet bereid mee te werken aan de benoeming van een onafhankelijke arbitragecommissie.

De aandeelhouders, op 5 november 1870 in vergadering bijeen, vonden het maar een “vreemde handelwijze” van de directie van concurrent de Stoomvaartmaatschappij en ze waren hierover “zeer ontstemd”. Na een uitgebreide en emotionele discussie werd besloten om nogmaals een brief te sturen naar de directie van de Stoomvaartmaatschappij met het dringende verzoek om de zaak alsnog gezamenlijk te onderzoeken. De kapiteins moesten er eventueel maar buiten gehouden worden. De uitslag is niet bekend, maar het kasboek van de Spoorbootmaatschappij vermeldt op 6 november wel een buitensporig hoge uitgave van twaalfhonderd gulden ten gunste van de scheepswerf Nardt en Luckerhof. Enkele maanden later was er ook nog een uitgave van 22 gulden voor reparatie van de krammatten van de glooïing in het havenkanaal van Middelburg, die beschadigd waren. De kapitein van de spoorboot wist overigens nergens van en

die schade moest ook “door anderen veroorzaakt zijn”. Hoe het ook zij, ze hebben voor beide schadegevallen moeten opdraaien en van eventuele terugbetaling is mij niets gebleken.

Ontbinding maatschappij

Aan het eind van 1871 liep de termijn van de vennootschap af en op 23 december 1871 werd de onderneming ontbonden. Het had ook geen zin meer om nog door te gaan omdat in de loop van 1872 de spoorlijn van Goes naar Vlissingen gereed zou komen. Het doel, de veerdienst als tijdelijke vervanging van de spoorlijn, was dus bereikt. Een deel van de aandeelhouders wilde evenwel de lijn Middelburg-Zierikzee nog intact laten. Nadat enige financiële bezwaren opgelost waren en Provinciale Staten opnieuw een fors bedrag aan subsidie had toegezegd, werd de veerdienst op de oude voet voortgezet. Er werd wel een nieuwe vennootschap opgericht, met de nieuwe naam Zeeuwsche Spoorbootmaatschappij. Voorheen was het de Middelburgse Spoorbootmaatschappij. Over die nieuwe maatschappij hoop ik in de toekomst nog eens te kunnen schrijven.

J. Kaljouw

Geraadpleegde bronnen:

- *Zeeuws Archief, Archief Zeeuwsche Spoorbootmaatschappij, periode 1864-1871.*
- *Jacob van Lennep, ‘Nederland in den goeden ouden tijd’, bewerking M. Elisabeth Kluit, Utrecht 1942.*