

zon badende landschap een egale grauwschluier. Nevels schieten door de sloten als elkaar najagende *witte wieven* en wervelen over de weggetjes. De zon is nog slechts zichtbaar als een bleke schijf aan de hemel. De mistvlagen trekken er met grote snelheid aan voorbij.

Jewannes loopt terug naar het *veurood* om zijn buis te pakken want het is fris geworden. De temperatuur kan in zo'n situatie in luttele minuten met wel tien graden dalen. Het vrolijk ogende idyllische hofje van Jewannes en Mieta van een paar uurtjes geleden lijkt weer op wat het feitelijk is: een armelijk, troosteloos gedoetje. Jewannes is nog slechts vaag te onderscheiden als een lange, schimmige gestalte op een kale akker.

Gelukkig voor hem verschijnt Mieta in het deurgat en roept met schelle stem:

“Jewannes, d'r is koffie!” Jewannes rept zich onmiddellijk huiswaarts, over *'t baentje* en langs het geitenweitje.

Onder het koffiedrinken kijkt Jewannes mistroostig naar buiten, naar het nu zo grauwe landschap. Een reumatiekscheut trekt door z'n lijf. “Ik word 'n dagje ouder”, mijmert hij. Mieta moppert dat het *ievallig* wordt in huis.

Buiten zoeken de geiten kleumerig beschutting achter de meidoornheg. Van de zomerse stemming van enkele uurtjes geleden is maar weinig meer over.

Kees Leeman

De Zeeuwsche Spoorboot- maatschappij

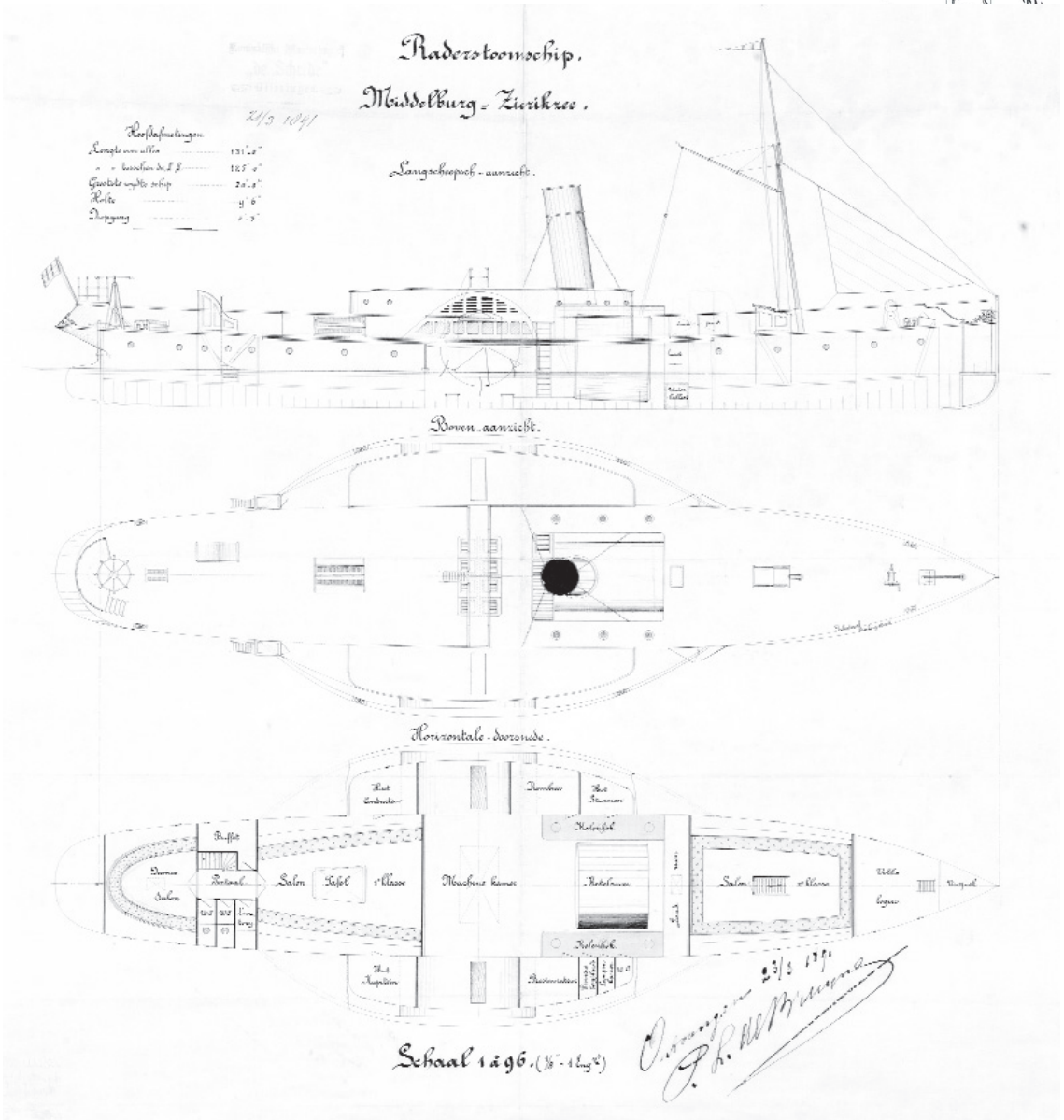


Een Middelburgse veerdienst in de jaren 1872-1911

In een vorig artikel schreef ik over de in 1864 te Middelburg opgerichte Middelburgse Spoorbootmaatschappij (*De Wete*, oktober 2003). Nu wil ik u meer vertellen over haar opvolger, de Zeeuwsche Spoorbootmaatschappij. Eerstgenoemde onderneming werd ontbonden op 23 december 1871, de nieuwe werd opgericht op 1 januari 1872. In het voorafgaande jaar was er uitvoerig nagedacht en gediscussieerd over het al dan niet voortzetten van de veerdienst.

Doordat in 1872 de spoorlijn doorgetrok-

ken was van Goes naar Vlissingen, was een veerdienst via dat traject eigenlijk minder urgent geworden. Aanvankelijk stonden dan ook veel van de voornamelijk Middelburgse aandeelhouders sceptisch tegenover het voortzetten van de onderneming. In het verleden waren de resultaten immers beneden de verwachtingen gebleven. Alleen dankzij heel veel subsidie van de provincie had men het hoofd boven water kunnen houden. Door een persoonlijke actie van burgemeester Cau van Zierikzee (een telg uit een invloedrijke burgemees-



Tekening van de Zeeuwsche Spoorboot No. 2, in 1891, gebouwd door scheepswerf De Schelde. (Zeeuws Archief, Archief Zeeuwsche Spoorbootmaatschappij, inv.nr. 99)

financiële speelruimte ontstond. Ook de gestage toename van het reizigersverkeer tussen Middelburg en Zierikzee bood perspectieven.

tersfamilie) kon evenwel enigszins aan de bezwaren tegemoetgekomen worden. Cau slaagde er namelijk in om op Schouwen-Duiveland vijftig nieuwe aandelen à 500 gulden te plaatsen, zodat er wat meer

Heroprichting
Toen het Provinciaal Bestuur zich ook garant stelde voor een jaarlijkse subsidie van maximaal 12.000 gulden, kon overgegaan worden tot de samenstelling van de

nieuwe maatschappij. Die werd, zoals gezegd, opgericht op 1 januari 1872. In feite werd de oude onderneming gewoon op de oude voet voortgezet. Het bestuur bleef onveranderd en de directie en het personeel gingen gewoon mee, evenals het materieel: de raderstoomboot en de omnibussen, de stoomboot voor een boekwaarde van 2500 gulden en de omnibussen voor elk 250 gulden. De naam werd wel enigszins gewijzigd. De Middelburgsche Spoorbootmaatschappij heette nu de Zeeuwsche Spoorbootmaatschappij. De reden hiervan was wellicht gelegen in het feit dat het door de deelname van Schouwse aandeelhouders meer een Zeeuwse aangelegenheid geworden was.

Er werd meteen besloten tot de aanschaf van een nieuwe raderboot. Daardoor werd het mogelijk om in plaats van één vaart per dag tweemaal daags naar en van Zierikzee te varen. Het schip werd gebouwd bij de Stoomwerktuigenfabriek van J.M. van der Made te Amsterdam. De nieuwe boot kreeg de naam Zeeuwsche Spoorboot No. 1 en de oude werd herdoopt in Zeeuwsche Spoorboot No. 2.

Lang zou de uitgebreide dienstregeling echter niet standhouden, want in de loop van augustus moest de oude boot al uit de vaart genomen worden wegens technische problemen. En wat nog erger was, de kosten van de reparatie zouden zo hoog oplopen dat het geen zin meer had om daartoe over te gaan. Dat was een onverwachte tegenslag. De directie meldde: "Wij scheiden noode van dit scheepje want het heeft vele uitstekende deugden." De laatste vijftien reizen, Middelburg-Zierikzee vice versa, een afstand van tachtig kilometer, werd per reis slechts twintig mud kolen (ca. 1400 kg) gebruikt in gemiddeld vijfen-

half uur! Kort erna werd het schip aan een scheepssloper in Dordrecht verkocht.

Ondanks de tegenvaller kon de president van de maatschappij, Fransen van de Putte, in zijn jaarverslag over 1872 toch nog melden dat het een gunstig jaar geweest was. Voor het eerst in haar negenjarig bestaan kon er dividend (overwinst) uitgekeerd worden. Er waren dertienduizend passagiers vervoerd, weliswaar drie-duizend minder dan het jaar ervoor, maar dat had als oorzaak dat de spoorlijn tussen Goes en Vlissingen in gebruik genomen was. De opening van het Kanaal door Walcheren in datzelfde jaar was ook een grote verbetering voor het verkeer. Door de aanleg van sluizen in Vlissingen en Veere was er een vast waterpeil ontstaan zodat er altijd gevaren kon worden. De president vond het wel een nadeel dat er een halfuur verloren ging met het schutten. De vuren van de stoomketel bleven dan gewoon doorbranden, en dat kostte een mud kolen extra.

Aanschaf tweede boot?

Op de aandeelhoudersvergadering van 2 augustus 1875 kwam er een voorstel van de zijde van bestuur en directie om een tweede boot aan te schaffen. Sinds het uitvallen van de oude boot voer men met maar één boot, en dat leverde nogal wat problemen op als er onderhoud gepleegd moest worden. Wanneer de boot daardoor, soms wekenlang, uit de vaart was, moest er een huurboot ingeschakeld worden. Er kon in die periode ook maar één vaart per dag van Middelburg naar Zierikzee en terug gemaakt worden. Daarom, en ook vanwege het doortrekken van de lijn naar Vlissingen waar aansluiting verkregen kon worden met de boot naar Queensboro

STOOMBOOTDIENST TUSCHEN MIDDELBURG EN ZIERIKZEE.

Correspondeerende van en naar ZIERIKZEE op den Spoorweg te GOES.

M A A R T 1888.

Van Middelburg n. Zierikzee.			Van Zierikzee n. Middelburg.		
Donderdag	1 's midd.	3,— n.	Donderdag	1 's morg.	6,— n.
Vrijdag	2 " "	3,— "	Vrijdag	2 " "	6,30 "
XX Zaterdag	3 's morg.	11,— "	X Zaterdag	3 " "	7,— "
Zondag	4 's midd.	3,— "	X Zondag	4 " "	7,30 "
Maandag	5 " "	3,— "	X Maandag	5 " "	7,30 "
Dinsdag	6 " "	3,— "	Dinsdag	6 " "	10,— "
XX Woensdag	7 's morg.	11,— "	X Woensdag	7 " "	7,— "
Donderdag	8 " "	6,— "	XXX Woensdag	7 's midd.	3,— "
X Vrijdag	9 " "	8,— "	XXX Donderdag	8 " "	3,— "
X Zaterdag	10 " "	8,— "	XXX Vrijdag	9 " "	3,— "
X Zondag	11 " "	8,— "	XX Zaterdag	10 " "	12,— "
X Maandag	12 " "	8,— "	XX Zondag	11 " "	12,— "
Maandag	12 's midd.	3,— "	XX Maandag	12 's morg.	11,30 "
Dinsdag	13 " "	3,— "	X Dinsdag	13 " "	7,— "
Woensdag	14 " "	3,— "	X Woensdag	14 " "	7,30 "
Donderdag	15 " "	3,— "	Donderdag	15 " "	6,— "
Vrijdag	16 " "	3,— "	Vrijdag	16 " "	6,30 "
XX Zaterdag	17 's morg.	11,— "	X Zaterdag	17 " "	7,30 "
Maandag	19 's midd.	3,— "	X Maandag	19 " "	7,— "
Dinsdag	20 " "	3,— "	X Dinsdag	20 " "	7,— "
XX Woensdag	21 's morg.	11,— "	X Woensdag	21 " "	7,— "
Donderdag	22 " "	6,— "	XXX Woensdag	21 's midd.	3,— "
X Vrijdag	23 " "	8,— "	XXX Donderdag	22 " "	3,— "
Vrijdag	23 's midd.	3,— "	XX Vrijdag	23 's morg.	11,30 "
Zaterdag	24 " "	3,— "	Zaterdag	24 " "	9,— "
XX Zondag	25 's morg.	11,— "	X Zondag	25 " "	7,30 "
Maandag	26 's midd.	3,— "	X Maandag	26 " "	7,30 "
Dinsdag	27 " "	3,— "	X Dinsdag	27 " "	7,— "
Woensdag	28 " "	3,— "	X Woensdag	28 " "	7,30 "
Donderdag	29 " "	3,— "	Donderdag	29 " "	6,— "
Vrijdag	30 " "	3,— "	Vrijdag	30 " "	6,30 "
Zaterdag	31 " "	3,— "	Zaterdag	31 " "	10,— "

- X Correspondeert op aankomende trein **Rozendaal—Goes** te 8,49.
- XX Correspondeert op aankomende trein **Rozendaal—Goes** te 11,28.

- X Correspondeert op vertrekkende trein **Goes—Rozendaal** te 10,14.
- XX Correspondeert op vertrekkende trein **Goes—Rozendaal** te 2,43.
- XXX Correspondeert op vertrekkende trein **Goes—Rozendaal** te 6,31.

Stoomboot-tarief.

Middelb. naar Zierikzee of Zierikzee naar Middelb. 1e. kl. f 2,—, 2e. kl. f 1,40.
 Retourkaarten geldig de ommegeande retourreis 1e. kl. f 2,25, 2e. kl. f 1,50.
 Retourkaarten geldig gedurende vier dagen . . . 1e. kl. f 3,—, 2e. kl. f 2,—.
 Middelburg naar een der tusschenveeren of omgek. 1e. kl. f 1,30, 2e. kl. f 0,80.
 Zierikzee naar een der tusschenveeren of omgek. 1e. kl. f 1,20, 2e. kl. f 0,80.
 Retourkaarten naar of van een der tusschenveeren
 geldig de ommegeande retourreis. . . . 1e. kl. f 1,80, 2e. kl. f 1,20.
 Geldig gedurende vier dagen 1e. kl. f 2,10, 2e. kl. f 1,40.
 Cortgene, Catsche veer of omgekeerd 1e. kl. f 0,60, 2e. kl. f 0,50.

Omnibus-tarief.

Naar en van **Goes** 50 cent per persoon.
 Naar en van **Spoorwegstation te Goes** 60 cent per persoon.
 Zware goederen per afzonderlijke wagens.
 De omnibus **Goes** naar **Catscheveer** rijdt af van **Goes**: op het uur van afvaart van **Zierikzee**, 1 uur na afvaart van **Middelburg**.
 Van **plaatskaarten** voor den Omnibus van het **Catscheveer** naar **Goes** moet men zich bij den Agent te **Zierikzee** voorzien. Vertrekt de boot des morgens voor 8 uur van **Zierikzee** dan moeten de **plaatskaarten** op den voorafgaenden avond bij den Agent te **Zierikzee** genomen worden.
 Het **voornemen** van **plaatskaarten** verzekert den reiziger **eene plaats** in den omnibus.
 Agenten: **E. W. Faro**, te **Middelburg**. Kantoor **Kinderdijk P 107**.
W. Abels, te **Zierikzee**. **C. J. Kooman**, Directeur van het kantoor van **Gend & Loos**, te **Goes**. **J. H. Kranevoet**, te **Veere**.

Stoomsnelpersdruk van J. C. & W. Aitorffer, te Middelburg.

(Engeland), was de aanschaf van een tweede boot volgens de directie van het grootste belang. Een deel van de aandeelhouders kon evenwel niet overtuigd worden. Burgemeester Cau van Zierikzee meende dat het de ondergang van de maatschappij zou worden. De Middelburgse burgemeester Piké vond dat “het geldelijk belang” er niet mee gediend was. Desondanks werd het voorstel met 42 stemmen voor en 22 stemmen tegen aangenomen.

Hoe het verder is gegaan is niet bekend, maar feit is dat er in 1880 nog geen tweede boot was. Vermoedelijk heeft men een en ander financieel niet rond kunnen krijgen. Er werd wel een nieuwe ketel voor de in bedrijf zijnde veerboot aangeschaft, wat ook weer een investering van achtduizend gulden betekende. Toch kon er over het boekjaar 1879 nog een winst uitgekeerd worden van f 47,50 per aandeel, een winstpercentage van bijna tien! De heren commissarissen en aandeelhouders zorgden dus goed voor elkaar want in feite kon het bedrijf alleen maar met forse subsidies in stand gehouden worden.

Op pagina 22: Afoaartlijst van de stoombootdienst tussen Middelburg en Zierikzee, onderhouden door de Zeeuwsche Spoorbootmaatschappij, maart 1888. Op de achterzijde van deze lijst staat onder andere dat de boot op dinsdag 6 maart vanuit Zierikzee vertrekt om 10.00 uur 's morgens omdat er verkiezingen zijn voor de leden van de Tweede Kamer. Doorgaans vertrekt de boot om 7 uur vanuit Zierikzee. (Zeeuws Archief, Archief Zeeuwsche Spoorbootmaatschappij, inv.nr. 43)

Personeelsmutaties

In april 1878 overleed de heer Rochet, de conducteur van de veerboot. Op voorstel van de president kreeg zijn weduwe nog een halfjaar het salaris van haar man uitgekeerd. Op een vraag uit de vergadering of deze extra uitgave ook gedekt kon worden, werd geantwoord dat dat kon “door het mindere salaris van het jonge mensch dat nu tot conducteur opgeleid wordt”.

In de loop van 1881 ontstonden er moeilijkheden met de directeur, B.A. Fokker. Hij gaf aan ontslag te willen nemen maar liet daarbij duidelijk doorschemeren dat hij wel wilde aanblijven als zijn vergoeding verhoogd werd van 300 naar 500 gulden per jaar. Het bestuur wilde hem graag in dienst houden maar zo'n salarisverhoging was nogal veel gevraagd. Men wilde zijn wens wel in beraad houden tot een volgende vergadering. Maar die beslissing hoefde, tragisch genoeg, niet meer genomen te worden omdat Fokker kwam te overlijden. Hij werd 63 jaar. De president zei in een herinneringstoespraak dat “de Maatschappij in hem een persoon verloor die vanaf de oprichting zijn bekwaamheid en krachten steeds tot nut en welzijn der Maatschappij met voorbeeldige ijver heeft aangewend”. In Fokkers plaats werd P.L. de Bruyne, voorheen boekhouder bij de maatschappij, tot directeur benoemd.

In de jaren tachtig moest de veerboot vaak uit de vaart genomen worden voor reparaties aan de stoomketel of andere belangrijke onderdelen. In 1884 plaatste de “Maatschappij de Schelde” te Vlissingen (toen nog geen ‘Koninklijke’) een geheel nieuwe ketel in de boot waardoor hij weer geruime tijd uit de vaart was. Naar aanleiding daarvan drongen de aandeelhouders weer aan op de aanschaf van een tweede

boot. Zelfs burgemeester Cau was nu overtuigd van de noodzaak van deze aanschaf en met een provinciale subsidie van 24.000 gulden – het dubbele van wat enkele jaren daarvoor nog toereikend was – moest dat mogelijk zijn. Het bestuur beloofde onderzoek naar de aanschaf te doen, maar dat liep blijkbaar niet zo goed want in 1890 was er nog altijd geen tweede boot. Intussen was de stoomketel van de oude boot opnieuw aan vervanging toe. Deze keer mocht de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij in Amsterdam een nieuw exemplaar leveren. Dat leverde al gauw problemen op want de watercirculatiepomp nam “uitenboordwater op waardoor het ketelwater verzout[te]”. Dat was dus niet best voor de ketel. Gelukkig kon het probleem verholpen worden daar het slechts een lekke pakking betrof. Maar daardoor moest de boot wel weer enkele dagen uit de vaart genomen worden.

Multatuli

In 1891 liep het tienjarig contract van de veerdienst weer af en werd het voortbestaan van de maatschappij ter discussie gesteld. Het bestuur was niet ongenegen door te gaan mits Provinciale Staten weer met hetzelfde bedrag aan subsidie over de brug kwamen. Voor de aandeelhouders was het weer aanleiding om over een tweede boot te gaan discussiëren. Doordat de veerboot nogal eens uit de vaart genomen moest worden, moest er vaak een huurboot gecharterd worden. En als dat niet lukte, voer er helemaal geen boot. Dat ondervond de schrijver Multatuli (pseudoniem voor Eduard Douwes Dekker), die door het hele land trok om spreekbeurten te houden, waarbij hij tegen de heersende opvattingen inging en dus volle zalen trok.

Op 12 en 13 februari 1880 had Multatuli spreekbeurten in respectievelijk Goes en Middelburg gehouden die zeer goed bezocht waren. Toen hij op zaterdagmiddag de 14de vanuit Middelburg naar Zierikzee wilde vertrekken, bleek er helemaal geen openbaar vervoer meer te zijn. Normaal voer er 's morgens nog wel een boot (de spoorboot) maar die dag voer er helemaal geen. Multatuli was hierover nogal ontstemd. Hij schreef aan zijn vrouw: “Er is kwestie van dat ik morgen niet dan langs een grooten omweg, over Bergen op Zoom en Tholen, naar Zierikzee kan en dan zou ik een gedeelte van de reis over een dijk door den modder moeten loopen. Dit doe ik niet. Vroeger toen er iets als ijsgang was heb ik geschreven dat ik niet zou wegblijven om gevaar. Maar voor de modder en een lange reis bedank ik.”

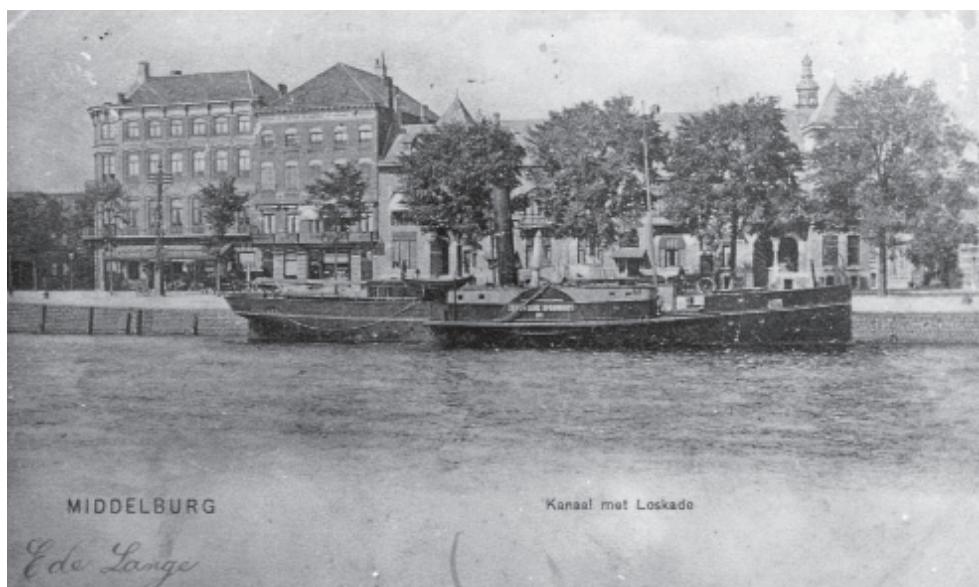
Om de mensen in Zierikzee niet teleur te stellen besloot de schrijver toen maar om een sleepboot te huren. Dat kostte hem veertig gulden en tot overmaat van ramp kreeg deze boot ook nog machinestoring zodat Multatuli pas na drieënhalf uur Zierikzee bereikte. En alsof ook dat nog niet genoeg was, viel de opbrengst van zijn spreekbeurt dermate tegen dat hij zijn reiskosten er nauwelijks uit kreeg. “Hoewel innerlijk kwaad heb ik de organisatoren beleefd mijn ongenoegen te kennen gegeven!” Desondanks zag de gevierde auteur nog een lichtpuntje: hij had weer een beetje aan populariteit gewonnen.

Bouw tweede boot

Nadat Provinciale Staten zich toch nog bereid verklaard hadden om de subsidies te verdubbelen tot een maximum van 24.000 gulden, kon eindelijk in april 1891 overgegaan worden tot aanbesteding van

de nieuwe veerboot. Als inschrijvers werden uitgenodigd de Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen, de Maatschappij De Maas te Rotterdam, de scheepswerf van Fijenoord te Rotterdam, de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij te Amsterdam en de scheepswerf van Diepenveen, Lels en Smit te Kinderdijk. De

mensen waren op een ander schip (de Princes Amelia) aan het werk en aan andere vaklieden was moeilijk te komen. Pas op 1 maart 1892 kon de nieuwe boot opgeleverd worden, nadat een proefvaart met genodigden was gehouden op de Westerschelde. Het lange wachten werd overigens wel beloond. Het was een voor



werf De Maas schreef in voor 82.000 gulden en was daarmee de laagste. Hoewel de K.M.S. daar nog vijfhonderd gulden boven zat, werd het werk toch aan haar gegund. Volgens een deskundige was het ontwerp van de Scheldewerf sterker en dus beter geschikt voor zijn doel, namelijk het bevaren van de Zeeuwse wateren. In de maand juni daaropvolgend werd de kiel voor de nieuwe veerboot gelegd. De bouw van het schip verliep blijkbaar niet zo voorspoedig want de opleveringsdatum van 12 december 1891 kon bij lange na niet gehaald worden. Directeur J. van Raalte van De Schelde stak het op een gebrek aan koper slaggers. De eigen vak-

De Zeeuwsche Spoorboot No. 1 aan de Loskade te Middelburg, ca. 1900. (Zeeuws Archief, Verzameling J.A. van de Putte, nr. 163-33)

die tijd heel modern schip, voorzien van de nieuwste snuffjes, zoals een door De Schelde zelf gebouwde Compound-stoommachine naar een Schots ontwerp. De lengte van het schip was 125 voet (ca. 37 meter), de breedte 39 voet (ca. 11 meter) en het kon een snelheid bereiken van 11 mijl (ca. 19 km) per uur. Het draagvermogen van de nieuwe veerboot was dertigduizend kilo en hij was berekend op het vervoer van ongeveer vierhonderd passagiers en vijf paarden. Er waren twee eersteklas-



De Zeeuwsche Spoorboot No. 1 vaart in het Veerse Gat ter hoogte van Veere, 1902. (Zeeuws Archief, Verzameling De Bruyne, cat.nr. 131-79)

kajuiten, van respectievelijk 7,80 en 5 meter lang en 3,90 meter breed. In het vooronder was ook nog een tweedeklas-kajuit voor het gewone volk, derhalve volkslogies geheten. Een van de grote salons was gereserveerd voor niet-rokers. In die tijd was er dus ook al een strenge scheiding tussen rokers en niet-rokers.

Na afloop van de proefvaart was men over het algemeen vol lof over de nieuwe raderboot, zowel van de zijde van het bestuur en de directie als van de andere genodigden en niet te vergeten de man die ermee varen moest, kapitein A. van Doorn. Bij het nazien van het bouwcontract bleek dat de gemeten snelheid conform de bepalingen in het contract was. Ook de stabiliteit en de wendbaarheid bleken goed te zijn, evenals het brandstofgebruik. Er was maar één minpuntje en dat betrof de diepgang van het schip. Die bleek namelijk ongeveer vijf-

tien centimeter groter te zijn dan was toegestaan. Hoewel het maar een betrekkelijk gering verschil was, konden die paar centimeters wel eens moeilijkheden geven bij het binnenvaren van het havenkanaal van Zierikzee, vooral bij lage waterstanden. Het was al vaker voorgekomen dat de bodemplaten van schepen vervangen moesten worden omdat ze de bodem van het kanaal geraakt hadden.

De kapitein en de machinist waren evenwel van mening dat het wel zou gaan als er ten minste een waterstand was van 6 voet (180 cm), maar dat was wel héél krap! De directeur van De Schelde wist ook nog een probaat middel aan de hand te doen: door in plaats van zes ton steenkool vijf ton mee te nemen, zou het schip vanzelf hoger komen te liggen. Dat was natuurlijk kletsboek, want contract is contract: punt uit! Nadat erover onderhandeld was, moest de directie zich er noodgedwongen maar bij neerleggen. Men kon moeilijk verlangen dat er alsnog ingrijpende veranderingen zouden moeten worden aangebracht aan dit in alle andere opzichten zeer vakkundig gebouwde schip. Het bestuur eiste evenwel wel dat er op kosten van de werf hier en daar wat verbeteringen moesten komen. Deze bestonden daarin dat er voor in het schip, onder het volkslogies, waterballasttanks geplaatst moesten worden die vanuit het stuurhuis leeggepompt moesten kunnen worden zodat het schip toch wat hoger kwam te liggen. Dit ter vervanging van de blokken ijzererts die voor in het schip lagen.

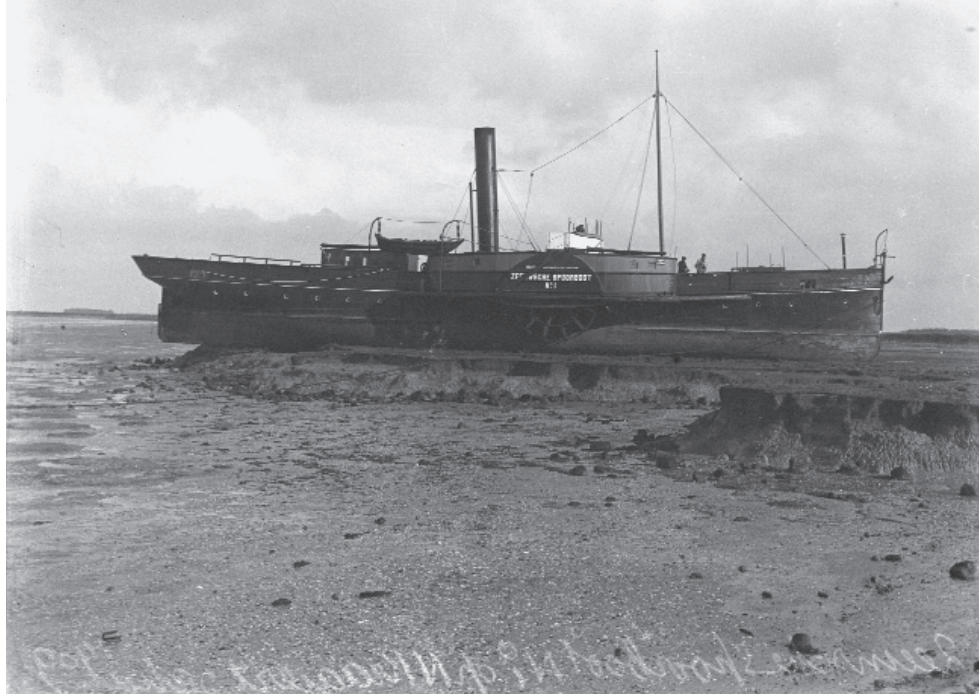
Ondertussen kon er al wel gevaren worden. Op 2 maart werd de nieuwe aanwinst in bedrijf gesteld. De oude boot werd Zeeuwsche Spoorboot No. 1 genoemd en de nieuwe Zeeuwsche Spoorboot No. 2.

Nu er weer met twee boten gevaren kon worden, werd de dienstverlening belangrijk verbeterd. Daardoor was het mogelijk om tweemaal per dag van Middelburg naar Zierikzee te varen, en terug. Meestal was dat 's morgens rond 8 uur en 's middags rond 1 uur, van weerskanten. Zondags was er een beperkte dienstregeling.

Een en ander had ook een belangrijke toename van passagiers en vracht tot gevolg. Het aantal passagiers schommelde in het tijdvak 1892-1901 rond de 24.000; voorheen was dat ongeveer 13.000. Desondanks bleef de veerdienst een financieel zorgenkind; ze kon alleen met een zeer forse subsidie – zo'n twintigduizend gulden per jaar! – in stand gehouden worden.

Beide vastgelopen

De dertigste september 1911 werd een rampdag voor de Zeeuwsche Spoorbootmaatschappij: allebei de veerboten liepen tijdens een zware noordwesterstorm bij Wolphaartsdijk aan de grond. Alsof het zo afgesproken was kwamen beide schepen op bijna dezelfde tijd en op slechts enkele honderden meters van elkaar op een plaat c.q. tegen de dijk vast te zitten. Doordat de simultane stranding tijdens hoogwater plaatsvond, kwamen de schepen nogal hoog te zitten zodat ze met geen mogelijkheid, met de beperkte middelen die men toen had, losgetrokken konden worden. Spoorboot No. 1 had van Kortgene door de Zandkreek naar Veere willen varen maar als gevolg van de storm met geen mogelijkheid de kanaalmonding kunnen bereiken. Na wat heen en weer slingeren was ze op het schor van de Westerlandpolder vast komen te zitten. Spoorboot No. 2 was uit Middelburg vertrokken en had Wolphaartsdijk weliswaar nog kunnen bereiken



Als gevolg van een zware noordwesterstorm liepen op 30 september 1911 de beide schepen van de Zeeuwsche Spoorbootmaatschappij vast bij de Zandkreek. Hier ligt de Zeeuwsche Spoorboot No. 1 muurvast op het schor van de Westerlandpolder, ten westen van Wolphaartsdijk. (Zeeuws Archief, Verzameling De Bruyne, cat.nr. 131-80)

maar was bij het wegvaren op drift geraakt en tegen de glooiing verdaagd. Een van de kapiteins rapporteerde als volgt. "Zaterdag 30 September. Vertrokken van Zzee 3 uur. Met harde wind en hemelhooge zee van het N.W. over de Schelde gevaren. Kortgen tweemaal getracht aan te leggen door dat de menschen geen lijn aan de wal konden gooijen van wegen de storm maar met behulp van de veerschipper zijn wij toch goed aangekomen en gelost en geladen en heeft toen getracht 5 uur Veere te bereiken maar door de wind die toen tot orkaan was over gegaan en dik van regen waren wij aan de Spieringpolder genoodzaakt terug te keeren om 6 uur en besloten onder Geersdijk ten anker te komen want wij konden het niet meer opdrijven en verlagerde zoo dat wij om

6.30 het anker lieten vallen en door de storm nog al een eind weg gedreven zijn tot bijna de gehele (anker)ketting er voor lag toen lagen wij vast tot 8.15 en toen met een zware bui en dik van regen zoo dat wij niets konden zien weer gaan drijven tot het schip 8.15 de grond raakte op het schor van de Westerlandpolder en het tweede anker klaar gemaakt om te trachten het schip, van den dijk te houden het schip zit niet gevaarlijk hij zit op platte zachte schorgrond maar zit nog al hoog door dat er nog veel water was toen wij aan de grond raakte."

Wonder boven wonder waren er geen slachtoffers te betreuren. Alleen kapitein Van Doorn heeft zeer tegen zijn zin enkele weken rust moeten houden met een gewond been. Gaarne had hij bij de berging van de schepen aanwezig willen zijn. De veerboten waren goed verzekerd zodat na het opnemen van de schade meteen met de berging kon worden begonnen. Aan de firma Van der Tak te Rotterdam werd het karwei gegund. Deze schakelde op haar beurt de Coöperatieve Reddings- en Bergingsmaatschappij te Veere in om het werk uit te voeren. Hoewel concurren-

ten van elkaar, zullen ze wellicht vaker samengewerkt hebben bij grote klussen, onder meer ook omdat de Veerse firma met haar materiaal en personeel dicht bij het vuur zat.

Op 9 oktober kon directeur Van Beveren per telegraaf naar de directie van de Spoorboot seinen: "zijn aan graven brief volgt." Na een sleuf in het schor te hebben gegraven en op springvloed te hebben gewacht, kon na diverse vergeefse pogingen de Spoorboot No. 2 na twee weken eindelijk vlotgetrokken worden.

De andere boot kon pas op het eind van de maand naar een droogdok gesleept worden voor inspectie op eventuele schade. Die schade bleek uiteindelijk nog mee te vallen. Bij Spoorboot No. 2 bleek die ongeveer negenhonderd gulden te belopen en bij de andere boot was nog minder schade omdat die op een zandplaat vastgezet had.

Opheffing

In december 1911 liep het tienjarig contract van de maatschappij weer af. Geruime tijd ervoor, in maart 1909, was het al of niet voortzetten van de veerdienst al aan de orde gekomen. De financiële resultaten waren ondanks de stijgende lijn in het passagiersvervoer nog steeds niet rooskleurig. Er zouden eigenlijk voor een goede dienstverlening ook nog twee nieuwe en snellere boten aangeschaft moeten worden. Bovendien begon men ook concurrentie te ondervinden van de tram en de fiets. Onder deze omstandigheden was het doen van grote investeringen niet aan te bevelen. De animo om door te gaan met de exploitatie van de veerdienst was dan ook niet groot meer, zowel van de zijde

De Zeeuwsche Spoorboot No. 2 aan de Loskade te Middelburg, ca. 1910. (Zeeuws Archief, Verzameling J.A. van de Putte, nr. 163-34)



van de commissarissen als van de aandeelhouders. Toen de bestuursvoorzitter dan ook met het voorstel kwam om de onderneming maar te liquideren, ontmoette hij weinig of geen tegenstand. Alleen de directeur gaf te kennen het zeer te betreuren als tot opheffing overgegaan zou worden.

In die tijd was de provincie ook al begonnen met het zelf exploiteren van zoveel mogelijk veerdiensten, in het algemeen belang. Toen het bestuur van de Zeeuwse Spoorbootmaatschappij bemerkte dat de provincie wel genegen was om de veer-

dienst over te nemen, was de kogel snel door de kerk. Op 1 januari 1912 werd de onderneming door het Provinciaal Bestuur overgenomen en ging ze verder onder de naam Provinciale Stoombootdienst van Zeeland.

J. Kaljouw

Geraadpleegde bronnen:

- *Zeeuws Archief, Archief Zeeuwsche Spoorbootmaatschappij (1864-1913);*
- *Multatuli, 'Volledige werken' 1880 (uitgave Van Oorscot, Amsterdam).*

Stichting Nieuw Walcheren



*“Door kunde, maar door wilskracht allermeeest
Werd 't eiland Walcheren uit de vloed geborgen.
Een schip, geteisterd door een wild tempeest,
Maar zeilree toch naar 't vredig licht van morgen.”*

A. den Doolaard

Particulier initiatief

Walcheren was zwaar beschadigd uit de Tweede Wereldoorlog gekomen. Het eiland stond voor een groot deel onder water. Talloze boerderijen en huizen lagen in puin of waren beschadigd. Tellingen kwamen uit op 3.000 verwoeste, 3.400 zwaar beschadigde en 11.600 licht beschadigde panden. De Middelburgse ondernemer C.H.J. Vroom keek met lede ogen naar het verwoeste eiland. Hij was bang dat het eiland vergeten zou worden als het eenmaal zou

zijn drooggelegd. In het voorjaar van 1945 liep hij met de gedachte rond dat er een instelling moest komen die voortdurend aandacht zou vragen voor de nood van het eiland. Hij zocht steun bij een aantal bekende bewoners van Walcheren. Zij waren het met hem eens en er werd besloten een vergadering te beleggen in het Schuttershof in Middelburg. Hier werd het voorstel aan een aantal genodigden uiteengezet en het werd enthousiast ontvangen.

Van het een kwam het ander. Als naam kwam naar voren: Stichting Nieuw Walcheren. Voor minimaal één gulden per jaar konden men begunstiger van de stichting worden. Op 19 november 1945 werd op het notaris-kantoor van Pieter Loeff in Koudekerke de oprichtingsakte getekend. Hierbij waren