Versie: 5 augustus 2020

© Allan Kleiweg

# Tijd.art. Herstel veerdiensten

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachte pareltjes tegen. Zo ook onderstaand bericht ter gelegenheid van de her-ingebruikname van de ss Minister Ph.W. van der Sleijden in 1946 en een reactie van de RTM-directie op klachten over de veerdiensten. De onderstaande tijdschriftartikelen, van een onbekende auteurs, zijn overgenomen uit de 'Nieuwe Schiedamsche Courant' van maandag 18 maart 1946 en het 'Zeeuwsch Dagblad van vrijdag 9 april 1954, inclusief alle eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

## Hellevoetsluits – Middelharnis

De stoomboot "Minister P. H. W. van der Sleyden" van de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij, die in September 1944 door de Engelsche vliegers bij Stavenisse, met een groot aantal Duitschers aan boord in den grond werd geboord, is inmiddels weer gelicht en op de werven van P. Smit Jr. geheel gerestaureerd.

Zaterdag heeft de "Min. v.d. Sleyden" het traject Hellevoetsluis – Middelharnis voor de eerste maal weer bevaren hetgeen een aanzienlijke verbeetering in den dienst, aangezien er nu achtmaal per dag op- en neergevaren kan worden tegen zesmaal voorheen.

Aan den eerste tocht, waaraan door de R.T.M. een feestelijk karakter was gegeven, namen tal van autoriteiten deel.

- / -

**Lakende brief van lid "Nieuw Schouwen-Duiveland"**

## R.T.M. protesteert tegen klachten over veerdiensten

**"Onbekwaam om voldoende service te bieden"**

**MIDDELBURG, 8 April – Onlangs heeft de heer M. Doeleman uit Zierikzee zich met een brief gewend tot het lid van Ged. Staten van Zeeland mr dr A.J.J.M. Mes naar aanleiding van de moeilijkheden met het stoomschip "Krammer" van de veerdienst Anna Jacobapolder-Zijpe op 24 Maart j.l. In deze brief laakte de schrijver het feit, dat geen reserveboot beschikbaar was en hij noemde het gebeurde opnieuw een voorbeeld van het feit dat de R.T.M. onbekwaam zou zijn, voldoende service voor de verbinding te geven. Het bestuur van de stichting "Nieuw Schouwen-Duiveland" betuigde adhaesie aan het schrijven van de heer Doeleman.**

De directie van de R.T.M. heeft zich thans tot Ged. Staten van Zeeland gewend met een schrijven waarin gezegd wordt, dat genoemde brief haar bijzonder heeft gegriefd, vooral omdat hij van weinig waardering getuigt voor de zeer grote bedragen, welk de R.T.M. na de oorlog voor Schouwen en Duiveland heeft geïnvesteerd, speciaal voor het veer Anna Jacobapolder–Zijpe. De directie geeft een uitvoerig overzicht van het gebeurde met de "Krammer", die op 24 Maart bij het binnenlopen van de haven van Anna Jacoba uit het roer liep, waardoor ernstige beschadigingen aan roer en schroef ontstonden. Betoogd wordt, dat direct maatregelen zijn genomen om een reserveschip in te schakelen, en dat dit schip tot 's nachts drie uur heeft doorgevaren. Later heeft de Moerdijkpont "Dordrecht" van de provincie de dienst van de provisorisch herstelde "Krammer" overgenomen.

**Hieruit blijkt, zo meent de R.T.M.-directie, dat alle mogelijke service is verleend om de nadelige gevolgen van het onklaar raken van de "Krammer" tot een minimum te beperken. Steeds ligt voor de vijf schepen, waarmee de R.T.M. de grote veerdiensten onderhoudt, een reserveschip onder stoom. De wens van de heer Doeleman om steeds ter plaatse een reserveschip onder stoom gereed te hebben, is echter onaanvaardbaar. Dit komt nergens in Nederland voor, ook niet bij de provinciale stoombootdiensten.**

Voorts vestigde de R.T.M.-directie er in haar brief nog de aandacht van Ged. Staten op, dat tijdens de ijsperiode vele van haar schepen schade aan schroef en roer hebben opgelopen. Daardoor lagen op 24 Maart twee der grotere schepen in reparatie. Dat men desondanks nog een reserveschip ter beschikking had, wijst er op, dat onder normale omstandigheden voldoende reservemateriaal voorhanden is. Vooral in de haven van Anna Jacoba is het gevaar uit het roer te lopen groot, als gevolg van de zware zuiging die ontstaat bij de diepe ligging van de Moerdijkpont. De afstand tussen de bodem van het schip en die van de haven is daar namelijk gering. In samenwerking met de Rijkswaterstaat en de Scheepvaartinspectie wordt getracht voor dit probleem een oplossing te vinden.

De opmerking van de stichting "Nieuw Schouwen-Duiveland", dat de R.T.M. ook in het verleden in gebreke zou zijn gebleven, kan naar de mening van de directie niet slaan op de periode na 1945, daar de R.T.M. eerst de "Schouwen en Duiveland" en daarna de "Grevelingen" in de vaart heeft gebracht. Bovendien is na de watersnoodramp alle mogelijke medewerking verleend om tot koplading voor het veer Anna-Jacoba–Zijpe te komen.

Het artikel gaat hieronder verder …

*De ss Minster Ph.W. van der Sleijden, Middelharnis-Haven.*

*De ss Krammer, een stoomkopladingboot, werd eind 1953, bij het 75-jarig bestaan der maatschappij, in gebruik genomen.*

Bronnen:

- Bron artikel ‘Min. v.d. Sleyden’: Gemeentearchief Schiedam, Krantenkijker, ‘Nieuwe Schiedamsche Courant’ van 18 maart 1946, bladzijde 4 . Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: https://schiedam.courant.nu/issue/NSC/1946-03-18/edition/null/page/4
- Bron artikel ‘RTM protesteert’: ZB, Krantenbank Zeeland: dagblad ‘Zeeuwsch Dagblad’ van 9 april 1954, bladzijde 2 . Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: https://krantenbankzeeland.nl/issue/zda/1954-04-09/edition/0/page/2 .
- Afbeelding 55c.1: ss Min. Ph.W. v.d. Sleijden, prentbriefkaart - Fotograaf onbekend. Bron: www.postcardsfrom.nl .
- Afbeelding 55c.2: ss Krammer - Fotograaf: H.J. van Zuijlen. Coll. Hans Oerlemans.