



Versie: 15 juni 2021

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Profiel Veer Flakkee – Brabant

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachts een pareltje tegen. Zo ook drie geselecteerde delen van de omschrijving van het archiefdossier van de Stichting Veerverbinding Flakkee – Noord-Brabant. Onderstaande teksten zijn van een anonieme auteur. Het is voor uw leesgemak hier integraal overgenomen van de website van het Streekarchief Goeree-Overflakkee. Inclusief tussenkoppen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten.

3108 Het voorlopig comité (1934) en de Stichting Veerverbinding Flakkee-Noord-Brabant, 1934-1965

4. De voorgeschiedenis

4.1. Het vervoersvraagstuk op Goeree-Overflakkee

Het vervoer op, en vooral van het eiland Goeree-Overflakkee is een probleem dat aan het eind van de vorige eeuw acuut werd. Op het eiland werd door gemeenten en waterschappen veel gedaan aan de verharding van wegen en het onderhoud hiervan. Hiervoor werd zelfs een apart waterschap opgericht. *

Intussen was op het eind van de 19e eeuw de vervoersstroom van Goeree-Overflakkee naar Rotterdam op gang gekomen. De Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (R.T.M.), oorspronkelijk exploitant van de paardentram, zag al spoedig mogelijkheden: een tramdienst op de Zuid-Hollandse eilanden die passagiers en vracht zou aanvoeren naar veerdiensten op Rotterdam. Het zag er zakelijk aantrekkelijk uit. Ook op de eilanden was men enthousiast. Menig waterschap voorzag de R.T.M. van donaties. In 1906 reden trams op de veerdienst die in Middelharnis aanlegde. Naast het passagiersvervoer dat economisch gezien niet echt rendeerd werd het goederenvervoer allengs belangrijker. Met name de bouw van grote suikerfabrieken bood mogelijkheden voor de afzet van suikerbieten. Wilden deze massaproducten zich echter niet uit de markt prijzen dan was een vlot transport tegen een lage prijs een eerste vereiste. Hieruit is een van de vervoersproblemen ontstaan.

Naast de R.T.M. waren nog enkele losse diensten in de vaart die echter niet op de trams aansloten. De tram had echter in autobus en vrachtauto voor het vervoer op het eiland twee zware concurrenten gekregen. Het gevolg was dat de R.T.M. in 1931 aan de Minister van

Verkeer en Waterstaat verlot vroeg de exploitatie van tramlijnen op Goeree-Overflakkee te mogen staken. * De minister vroeg advies aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, die op hun beurt advies vroegen aan de gemeentebesturen op het eiland. Deze adviseerde tegen de stopzetting. Gedeputeerde Staten namen dit advies over, maar gaven de R.T.M. wel de bevoegdheid om tot staking over te gaan.

Hiermee begint een groot financieel geharrewar. De provincie stelde namelijk voor dat de gemeenten, waterschappen en landbouworganisaties de R.T.M. financieel tegemoet zouden komen teneinde de dienst te behouden. Dit gebeurde niet.

Rijk en provincie zelf traden op als geldschieters van de R.T.M. Beide kregen zo een financieel belang bij deze particuliere maatschappij.

Teneinde een beter inzicht te krijgen in de hele vervoersproblematiek besloten Gedeputeerde Staten een commissie in te stellen. * Deze werd bekend onder de naam van zijn voorzitter, het lid van Gedeputeerde Staten van Boeijen. Verder waren lid: *

Ir. Th.M.B. van Marle, Inspecteur-Generaal der Spoor- en Tramwegen in Zuid-Holland,

Ir. L.T. van der Wal, Hoofd-Ingenieur van de Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland,

Mr. S.H. Bloembergen, Administrateur van de Provinciale Griffie van Zuid-Holland,

C. Warnaer, lid van de Provinciale Staten van Zuid-Holland,

L.J. den Hollander, Burgemeester van Middelharnis en Sommelsdijk,

A.A. Mijs, Dijkgraaf van het waterschap "De Dijkkring Flakkee" te Sommelsdijk.

De commissie kwam al gauw tot de conclusie dat men op het eiland meer zag in een vrije concurrentie van vrachtwagens en enkele autobusconcessies dan in het handhaven van de tram. De veerverbindingen vormden echter een ander chapter.

Zowel de veerdienst Middelharnis-Hellevoetsluis als een nieuw te stichten veer naar Brabant werd van groot belang geacht. Men wenste een ingrijpende reorganisatie die tot meerdere afvaarten, grotere capaciteit en lagere tarieven moest leiden. * Een nieuwe dienst op Brabant was vooral van belang voor de afzet van suikerbieten en aardappelen. Met name de afdeling Goeree-Overflakkee van de Hollandsche Maatschappij van Landbouw richtte de aandacht van de commissie op de verbinding met Brabant. * In haar conclusies stelt de commissie dan ook dat waar een veerverbinding vanuit Ooltgensplaat niet realiseerbaar is een verbinding vanuit de Galatheese haven naar Dintelsas is aan te bevelen. *

4.5. De opening *

De opening van de veerdienst was een gebeurtenis waarbij vele hoogwaardigheidsbekleders waren uitgenodigd. Genoemd worden onder andere Mr. Dr. A.B.G.M. van Rijckevorsel, de Commissaris der Koningin in Noord-Brabant, de heer Van Noorden, hoofd-ingenieur van de Provinciale Waterstaat en vele anderen. * Zij hadden de vinnige kou en de stevige bries uit het oosten getrotseerd. *

Als eerste sprak burgemeester Donkersloot. Na alle aanwezigen hartelijk welkom geheten te hebben schetste hij de voordelen die van de veerverbinding verwacht werden en strekte deze verwachting ook uit tot de verhoopte uitbreiding naar Numansdorp. Hierna verzocht hij de heer van Rijckevorsel de dienst te openen.

Deze schetste in het kort de ontstaansgeschiedenis van het veer, waarna hij het lint doorknipte. Hierna ging het gezelschap aan boord voor een boottocht richting Numansdorp,

vanwaar men koers zette naar Dintelsas. Hier stond de muziekvereniging "Excelsior" het gezelschap op te wachten en speelde het Wilhelmus.

Vanaf een omgekeerde kalkton hield burgemeester van Campen een gloedvolle toespraak over de veerverbinding en de schoonheid van Brabant. Na nogmaals het Wilhelmus te hebben gehoord stapte het gezelschap in de touringcars van Van der Schuyt en met de heer Verlinde, de voorzitter van de Kamer van Koophandel voor Bergen op Zoom als gids begon men aan een rondrit door Brabant. Op het stadhuis van Bergen op Zoom werd men door de burgemeester ontvangen en wordt thee gedronken. Na een rit door Brabant bezocht men enige uren Breda. Laat in de avond vertrok men naar Dintelsas en vandaar weer met de boot naar Ooltgensplaat. Stemming en organisatie werden hoog geprezen. Vanaf 14 mei 1935 was de veerverbinding een feit.

4.6. De veerdienst 1935-1940

Nauwelijks was de veerdienst geopend of de concurrentie liet van zich horen. De R.T.M. die in financiële moeilijkheden verkeerde kreeg een subsidie van zowel de Provincie Zuid-Holland als van het Rijk. De firma van der Schuyt had Rijk en Provincie aangeboden de veerdiensten van de R.T.M. zonder subsidie te exploiteren. In de Staten van Zuid-Holland werd dit voorstel opgepikt door het Statenlid J. van Hoey Smith, lid van de N.S.B. In het artikel en de brochure die de N.S.B. aan deze "zaak" wijdde vinden we de volgende cijfers. Van Hoey Smith noemde in zijn vragen aan de vergadering een bedrag van fl. 2.465.129,18 van renteloze voorschotten door het Rijk aan de R.T.M. verstrekt en een bedrag van fl. 1.806.535,70 aan renteloze voorschotten door de Provincie aan de R.T.M. verstrekt bij een maatschappelijk kapitaal van fl. 1.000.000,--. De N.S.B. zag in het failliet laten gaan van de R.T.M. de enige manier om het veer te reorganiseren. Gezien de bedragen waar Provincie en Rijk al mee aan de R.T.M. gebonden waren was deze kapitaalvernietiging niet erg realistisch. De voorstellen van de N.S.B., die aldus een klimaat van corruptie suggereerde, werden met alle andere stemmen tegen dan ook verworpen.

Vanuit de rederij Van der Schuyt geredeneerd was deze subsidieverlening aan de grote concurrent natuurlijk een bittere pil, te meer omdat het lager aanbod zonder veel omhaal werd afgewezen. Door deze subsidie kon de R.T.M. zijn tarieven verlagen, wat Van der Schuyt noodzaakte hetzelfde te doen.

Wachten op de boot is altijd vervelend, wachten in de regen nog vervelender. Men was dan ook blij me de door Mark en Dintel verleende vergunning tot de bouw van een wachthuisje. Dit werd op kosten van Van der Schuyt gebouwd. Het was een vierkant gebouwtje met een plat dak, vierkant en met ruimte voor een L-vormige wachtkamer met banken langs de wanden en een klein kantoortje. * Naast deze technische zaak werd nu ook de financiële kant een heel eind afgewikkeld. De Ring van Boerenleenbanken op Flakkee zegde toe per bank een bedrag tegen 3 1/2 % te lenen. De Coöperatieve Centrale Raiffeisenbank te Utrecht keurde voor haar kantoren ook een lening goed.

Ook de R.K. Boerenleenbank te Oude-Tonghe leende fl. 500,--. Verder kwam nog fl. 3.000,-- van de Kamer van Koophandel te Dordrecht als renteloos voorschot. De heer J. Jacobs, wethouder van Ooltgensplaat, "die zijn leven lang voor deze uitweg naar de vaste wal heeft gestreden" aldus de voorzitter en nu op hoge leeftijd afscheid neemt, wordt in de vergadering van 2 september benoemd tot ere-lid. *

Gezien het feit dat de R.T.M. fors subsidie heeft gekregen en bovendien twee van haar directieleden in de Commissie van Boeyen benoemd zijn, verzoekt de rederij het contract te verlengen. Nadat met de rederij een bedrag voor de kosten van de aanleg van de damwand bij de Grote Adriana Theodorapolder was overeengekomen en de bijdrage van de rederij aan de stichting met fl. 300,-- was verhoogd, werd besloten het contract een looptijd van tien jaar te geven. *

De Sluisse haven blijft problemen geven. Begin 1936 krijgt het veer met stagnatie te kampen doordat de haven in snel tempo verondiept, speciaal op de aanlegplaats. De rederij besluit daarop de haven te laten uitbaggeren. *

De problemen met de Grote Adriana Theodorapolder worden in een bijeenkomst opgelost. De stichting legde een damwand aan om te voorkomen dat de kade de haven in zakt en is dan van alle claims af. Er blijft een uitzondering, schadevaring door de exploitant. Hiervoor neemt de stichting de verantwoordelijkheid. * Een volgende zorg zijn de wegen op Flakkee die toegang gaven tot de Sluisse haven. Deze verkeren in erbarmelijke staat. De gemeente Ooltgensplaat alleen is niet in staat deze wegen in topconditie te krijgen. Men besluit een adres-beweging op touw te zetten om de wegen in beheer en onderhoud bij de Provincie te krijgen.

Men had voor de vergadering vertegenwoordigers van belangenorganisaties als de K.N.A.C., de A.N.W.B. en de bond van Bedrijfsautohouders en van de pers uitgenodigd. De Maasbode, de N.R.C., Voorwaarts, Eilandennieuws en het Rotterdams Nieuwsblad gaven acte de présence. De verzamelde gasten werden van Dinteloord, waar de prachtige wegen werden bewonderd, overgevaren naar Ooltgensplaat, waar men in twee bussen van Van der Schuyt over de hobbelige wegen van de Sluisse haven naar Ooltgensplaat gehotst werd. Op het gemeentehuis vond een ontvangst plaats. Burgemeester Donkersloot vergeleek de bemoeiingen van Noord-Brabant en Zuid-Holland en stelde dat verbetering van de wegen een provinciaal belang was. Nadat nog enige sprekers de noodzaak van de wegverbetering hadden benadrukt lunchte men in hotel Hobbel (hoe toepasselijk!). Met twee bussen maakte men vervolgens een tocht over het eiland. Nat thee op het gemeentehuis van Dirksland werd men weer naar de veerdienst teruggebracht. *

Om in de aanvoer van passagiers naar de veerboot te voorzien had Van der Schuyt concessie gevraagd voor een autobusdienst van Ooltgensplaat naar de haven. De concessie komt na veel gesteggel in juni 1937 af.

Een doorlopend punt van zorg is de dichtslibbing van de Sluisse haven. Enkele malen is er baggerwerk uitgevoerd, waarbij de stichting en de rederij de kosten deelden. Daar de stichting echter alleen een vast bedrag aan inkomsten uit de recognitie van de rederij ontvangt, worden de kosten wel erg hoog. Als gevolg hiervan raakt de stichting in de schulden, schulden die rentedragend zijn. Om dit probleem op te lossen besluit met het contract met Van der Schuyt te herzien. Men neemt het volgende besluit: *

1. De exploitatietermijn wordt van 10 op 25 jaar gebracht.
2. Alle onderhoud en baggeren komt voor rekening van Van der Schuyt.
3. Van der Schuyt betaalt een bedrag van fl. 10.194,--, zijnde de rentedragende schulden van de stichting.
4. De door Van der Schuyt te betalen recognitie wordt na betaling van de fl. 10.194,-- teruggebracht tot 1.940,-- gedurende twaalf jaar, en daarna tot fl. 1.100,--.

In een vergadering in hotel Anneville te Ulvenhout wort het contract getekend. *

4.10. De naoorlogse periode (vervolg)

Het jaar 1948 bracht een belangrijke doorbraak. Na een vergadering * van het bestuur met vertegenwoordigers van Rijk, Provincie, de Flakkeesche Gemeenschap en de gemeenten Den Bommel en Ooltgensplaat werd overeenstemming bereikt over een bijdrage door Rijk en Provincie in de kosten van het baggeren van beide havens. Voor de haven van Den Bommel werd de verdeling Rijk, Provincie en gemeente elk een derde. Voor de gemeente Ooltgensplaat zag het plaatsje er iets anders uit. De Provincie en het Rijk zouden elk de helft van twee-derde deel na aftrek van dl. 250,-- betalen. De rest was voor Van der Schuyt. *

Uitvoering en (voor)financiering werd opgedragen aan de gemeente Ooltgensplaat. De subsidie zou slechts verleend worden zolang het uitdiepen van de haven noodzakelijk was voor de veerdienst. Het had dus tot na het koperen jubileum van de veerdienst geduurd voordat Rijk en Provincie erkenden dat de veerdienst ook een publiek belang diende. Het jaar 1949 begon met een droeve tijding. De voorzitter herdacht met enige welgekozen woorden de overleden secretaris Van Paasschen. Het archief draagt nog de sporen van zijn grote activiteit. Tot zijn opvolger werd de heer M. Rooij uit Dirksland benoemd.

De grote rampnacht van 1953 werd in de notulen in één sobere alinea beschreven. "Mededeling dat na de ramp van 1 februari 1953 de dienst door de fa. Van der Schuyt regelmatig is uitgevoerd, terwijl niemand er gebruik van maakte of kon maken, doch dat de dienst weer normaal is gaan functioneren op 10 maart 1953". *

Door de jaren heen ging men gestaag door met het verbeteren van de omstandigheden voor de passagiers. Te Dinteloord werd na veel gehakketak een goede verlichting van de weg naar het veer aangelegd. Tevens werd een waterleiding en een elektriciteitskabel naar de haven aangelegd.

Op 14 mei 1960 bestond de veerdienst vijftig jaar. In de navolgende vergadering * werd hier door de directie van Van der Schuyt op teruggekomen. Het bestuur ontving een tinnen asbak met inscriptie en een doos sigaretten met het embleem van de rederij. Ook het aansluitend diner werd door de rederij aangeboden. De hofmeester die eveneens zijn zilveren jubileum vierde ontving een enveloppe met inhoud waaraan ook de stichting had bijgedragen. De concessie van Mark en Dintel aan de stichting en van de stichting aan Van der Schuyt waren echter afgelopen! Na enig touwtrekken nam Mark en Dintel genoegen met dezelfde recognitie als tevoren in plaats van de voorgestelde verhoging. De overeenkomst met Van der Schuyt werd door allerlei omstandigheden zo lang getraineed dat zij niet meer opnieuw gesloten is. Door het gereedkomen van de Haringvlietbrug werd het veer een feitelijk afgelopen zaak, de Grevelingendam gaf het laatste zetje.

Zonder veel festiviteiten voor het veer in september 1965 voor de laatste maal. *

Eind december 1972 werd de stichting officieel geliquideerd. Het in 1935 gestorte kapitaal van fl. 100,-- door elk der drie deelnemers werd terugbetaald. De rest dekte de kosten der liquidatie.

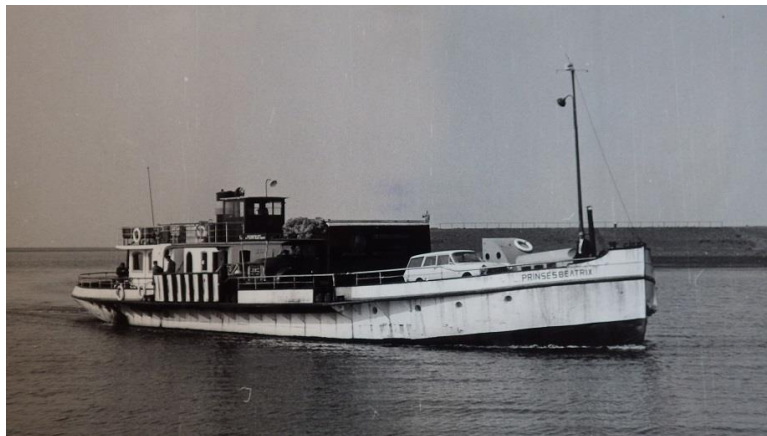
Het veer was een herinnering geworden. Twee punten verdienen nog de aandacht. Het eerste was de zondagsdienst. Velen op het eiland hadden hier principiële bezwaren tegen. Het katholieke gedeelte echter, dat sterk op Brabant was georiënteerd, had wél belangstelling voor zo'n dienst. De rederij zag hoge kosten en lage opbrengsten. De dienst is er wel gekomen

maar bleef tot een minimum beperkt.

Het tweede punt waren de Winterdiensten. De winters van 1956 en 1963 waren heel streng. Sleepboten trokken de veerschepen door het ijs. Het eiland raakte nooit geïsoleerd en kon onder de moeilijkste omstandigheden nog bevoorraad worden. Hiervoor werd door de commissionairsvereniging van Flakkee een bedrag van fl. 500,-- aan de bemanning aangeboden. *



ms Van der Schuyt, een van de drie naoorlogse schepen van de rederij.



Ook ms Prinses Beatrix voer jarenlang tussen Den Bommel en Brabant.

Het artikel gaat hieronder verder ...



In 1971 lag de ms Prinses Irene afgedankt en verloren in de Rotterdamse Glashaven. Wachtend op haar laatste reis naar de sloper.

Bronnen:

- Bron: Website Streekarchief Goeree-Overflakkee. Auteur onbekend.
- Afbeelding 55h.1: ms Van der Schuyt - Fotograaf onbekend, coll. Bas van der Heijden.
- Afbeelding 55h.2: ms Prinses Beatrix - Fotograaf onbekend. Link naar bron: <https://www.kustvaartforum.com/viewtopic.php?t=7358&start=160> .
- Afbeelding 55h.3: ms Prinses Irene – Fotograaf onbekend. Link naar bron: <https://www.kustvaartforum.com/viewtopic.php?t=7358&start=150> .