Versie: 9 augustus 2020

© Allan Kleiweg

Profiel ss Krammer

Veerboot:	**ss Krammer**
Scheepswerf:	Scheepswerf Jonker & Stans, Hendrik-Ido-Ambacht
Bouwjaar:	1928
Type:	Stoomkopladingboot
Bouwnummer:	192
Bouwserie:	Drie veerboten: **ss Moerdijk** (later **ss Krammer**), **ss Willemsdorp** (later: **ss Zijpe** (B)) en **ss Dordrecht**
Stoommachine:	Tripple-expansie stoomachine met twee ketels van Penn Bouduin (Schotland), Dordrecht, bouwnummer 151
Vermogen:	550 pk
Tonnage:	- ton
Lengte:	38 meter
Breedte:	11 meter
Diepgang:	4,45 meter
Doorrijhoogte dek:	3,55 meter
Capaciteit:	260 Passagiers, 23 auto's
Verbouwing:	Scheepswerf 'De Schelde', Vlissingen (14-30 november 1948)
In dienst RTM:	November 1953
Uit dienst RTM:	September 1972, opgelegd
Eerste eigenaar:	Rijkswaterstaat
Eerste naam:	1928 - 1948: **ss Moerdijk**
Tweede eigenaar:	Provincie Zeeland / Provinciale Stoombootdiensten (PSD)
Tweede naam:	1948 - 1953: **ss Moerdijk**
Derde eigenaar:	Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM)
Derde naam:	1953 - 1973: **ss Krammer**
Sloop:	Scheepssloperij Van de Marel, Vianen, 1973
Behouden:	Casco in gebruik als ponton bij de olie-industrie (?)
Verdere informatie:	- Gebouwd met twee gescheiden stuurhuizen.
	- Oorspronkelijk gebouwd voor de veerdienst Moerdijk – Willemsdorp.
	- Deze veerboot was met name besteld om, reeds voorafgaande aan de Olympische Spelen van Amsterdam, een goede veerdienst te verzorgen over het Hollandsch Diep. (De Moerdijkbrug werd in 1936 geopend.)

- In WO2 gevorderd door de Duitse bezetter, o.a. ingezet bij Vlissingen.

- Het dek van de ss Krammer zou in 1953 voorzien zijn geweest van een tramspoor. Voor zover bekend, is dit spoor echter nooit gebruikt voor het overzetten van trammaterieel.

- Laatste actieve stoomschip van de RTM.

- De ss Krammer ging op 7 augustus 1973 op transport naar de sloper.

- / -

Het veer te Moerdijk

AANMERKELIJKE VERBETERINGEN IN VOORBEREIDING.

De andere verbindingen van Breda met het Noorden.

Het P.C.W., propaganda-comité voor wegenverbetering, schrijft:

De vraag is gesteld hoe het staat met de plannen tot verbetering van het veer Moerdijk-Willemsdorp over het Hollandsch Diep en meer in het bijzonder is daarbij gevraagd of er kans zou bestaan de gewenschte verbeteringen gereed te krijgen, vóórdat de in 1928 te Amsterdam te houden Olympische Spelen beginnen, welke een toeneming doen verwachten van het verkeer ook over dit veer op een der voornaamste routes, die Frankrijk en België met Nederland verbinden.

Nog onlangs hebben de besturen van den A.N.W.B., de Kon. Ned. Automobiel Club, de Kon. Ned. Motorwielrijdersvereniging en den Bond van Bedrijfsautohouders in Nederland in een verzoekschrift aan den Minister van Waterstaat om een spoedige verbetering van het Moerdijksche veer gevraagd. In het belang van het verkeer is dat reeds lang dringend noodig. Hoeveel te meer dan als straks het verkeer daar nog veel drukker zal worden.

Het zal daarom voor de weggebruikers een reden tot voldoening zijn te vernemen, dat, blijkens inlichtingen, van bevoegde zijde ontvangen, er alle kans bestaat, dat het veer Moerdijk-Willemsdorp vóór den zomer van 1928 verbeterd zal zijn.

Het voor de uitvoering van de verbeteringen opgestelde werkplan is in dien zin opgezet en binnenkort zal met die verbetering een begin worden gemaakt. Bij dergelijke werken kan de tijd, noodig voor de voorbereiding en de uitvoering, mede- of tegenvallen, maar verwacht kan worden, dat in het voorjaar van 1928 een nieuwe veerboot, voorzien van koplading, in de vaart zal worden gebracht, de vaar-afstand zal worden verkort en een geregelde half uur-dienst kan worden onderhouden.

Dit is een belangrijke verbetering, want de ponten met zij-lading, die nu nog steeds gebruikt worden, veroorzaken oponthoud bij het op- en afrijden der wagens en als nu ook de vaar-

afstand zal wordt verkort, zal de overtocht, naar men verwacht, heel wat vlugger kunnen geschieden dan tot dusver het geval is.

Thans nog de tarieven verlaagd ! Dat is wel zeer gewenscht en het verkeer zou er mee gebaat zijn; de hooge veergelden schrikken menigeen af.

Op de route Breda–Rotterdam ligt nog het Zwijndrechtsche veer, dat aan strenge eischen voldoet. De gemeente Dordrecht heeft voor eenige tijd aan dit veer een nieuwe, groote veerboot in de vaart gebracht, waarmede het overzetten snel geschiedt. Bovendien is te Dordrecht de vervanging van de smalle brug over de Spoorweghaven door een breedere in uitvoering, hetgeen het verkeer ook belangrijk ten goede zal komen.

Op de andere verbinding van Breda met het Noorden, die over Gorinchem–Utrecht, heeft het verkeer te maken met het Keizersveer, dat, wat inrichting en capaciteit betreft, zeer geschikt kan worden geacht en het Sleenwijksche veer bij Gorinchem, waarvan een nadeel is, dat de veerboot van zij-lading is voorzien, waardoor het op- en afrijden van auto's bemoeilijkt wordt en het zelfs wel voorkomt, dat een automobilist uitgenoodigd wordt achteruit de pont op te rijden, hetgeen niet aanbevelingwaardig is.

Sedert eenigen tijd is op dit veer een half uur-dienst ingesteld. Dit is een verbetering; maar het zal moeten blijken, of, in verband met den tijd, die met laden en lossen is gemoeid, deze half uur-dienst in de zomermaanden, op dagen met druk verkeer zal kunnen worden onderhouden.

- / -

Veerboot "Krammer" werd in gebruik genomen

Een lang gekoesterde wens is in vervulling gegaan

Als onderdeel van het feestprogramma ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan der R.T.M. en in tegenwoordigheid van het provinciaal bestuur van Zeeland is Donderdagmiddag de veerboot met koplading, het s.s. "Krammer" op het veer Zijpe – Anna Jacobapolder officieel in gebruik gesteld.

De minister van Verkeer en Waterstaat was vertegenwoordigd door de directeur-generaal van het verkeer, de heer H. van Galen Last. Nadat de echtgenote van de Commissaris van de Koningin in Zeeland, mevrouw de Casembroot door het doorknippen van een lint de officiële ingebruikstelling had verricht heeft de heer Vrolijk, president-commissaris van de R.T.M. een kort woord had gesproken, dat werd beantwoord door de Commissaris der Koningin in Zeeland, jhr.mr. A.F.C. de Casembroot.

De Commissaris der koningin memoreerde de jarenlange strijd, die gevoerd is om deze boot met koplading op dit veer te krijgen. In de overbruggingsperiode, waarin de plannen van de reconstructie-commissie voor het eiland Schouwen-Duiveland zullen worden onderzocht en zo mogelijk uitgevoerd en de herverkaveling van het eiland zijn beslag zal krijgen, zal de tram waarschijnlijk terugkeren. Dit zal op het eiland zelf, waar men autobussen wenst, weerstanden wekken, maar spreker wilde de gelegenheid aangrijpen om hulde te brengen aan

de directie en personeel van de R.T.M. voor wat in de rampdagen en daarna is gepresteerd. Hij vroeg vertrouwen en begrip voor de wederzijdse moeilijkheden. De boot zal over enkele weken geregeld in dienst kunnen worden genomen, omdat de aanlegsteigers en de toegangen naar die steigers nog niet gereed zijn.

Beschouwing

- In het midden van de 19de eeuw bestond het openbaar vervoer in de Nederlanden grotendeels uit diligences, koetsen die een lijndienst onderhielden tussen grotere plaatsen en en passant ook de tussenliggende kleinere plaatsen aandeden. Over open water voeren zeilboten dienst deden en over kanalen e.d. verplaatste men zich per trekschuit, die daadwerkelijk vanaf de wal werden voortgetrokken. Na circa 1870 kwamen de stoombootdiensten in zwang. Deze waren niet afhankelijk van de wind en konden een volgens een vrij strakke dienstregeling varen. Gewoonlijk voerden de stoombootdiensten vroeg in de ochtend vanuit de kleinere steden naar de belangrijkste regionale stad, en in de middag weer terug naar de kleinere plaatsen.

- De geografisch geïsoleerde Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden kenden verschillende stoombootdiensten, die reizigers naar bijvoorbeeld Dordrecht of Rotterdam vervoerden. De komst van de stoomtram, in 1898, maakte het mogelijk om, met op de tram aansluitende veerdiensten, de reisduur sterk te verkorten. De RTM verzorgden zowel de tramdiensten als de meeste veerdiensten in de regio, dus was afstemming van de boot op de tram v.v. een koud kunstje. Dankzij deze veerdiensten kon men meerdere keren per dag overvaren.

- Zoals uit bovenstaand ingezonden bericht van het Propaganda-Comité voor Wegenverbetering blijkt, veranderde de rol van de veerdiensten in de jaren ’20 opnieuw. De veerdiensten werden door de groei van het autobezit, mede een onderdeel van het wegennet. Om aan de vraag naar overzettingen van auto’s te kunnen voldoen werden, waar mogelijk, de bestaande veerboten (met zijlading) verbouwd en voorzien van een ‘autodek’. Maar dat was niet genoeg. De aantallen auto’s bleven groeien, en moesten er nieuwe veerboten komen met een hogere capaciteit voor automobielen. Voor de RTM betekende dat uiteindelijk het in dienst stellen van de ss Grevelingen, ss Krammer, ss Zijpe en tenslotte, de ms Haringvliet.

- De bouw van de Krammer is, zoals blijkt uit bovenstaand artikel, is mede ingegeven door de Olympiade van 1928 te Amsterdam. Men vond dat Nederland dan goed bereikbaar moest zijn, ook vanuit België en Frankrijk. Dat betekende o.a. dat een goede en betrouwbare veerdienst over het Hollandsch Diep noodzakelijk was . De nieuwe boot kwam er, en deze voer braaf heen en weer tussen Moerdijk en Willemsdorp, een veerdienst die sinds 1920 door de overheid werd geëxploiteerd. Maar toen in 1936 de Moerdijkbrug voor het wegverkeer werd geopend, was de ss Moerdijk (die wij kennen als ss Krammer) overbodig geworden. Rijkswaterstaat moet dit voorzien hebben en een inzet elders in gedachten hebben gehad. De oorlogsjaren verstoorden alle plannen, en na het opblazen van de Moerdijkbrug door de Duitsers op 6 november 1944, kwam na de bevrijding, de ss Moerdijk tijdelijk weer even terug op de route Moerdijk – Willemsdorp. Maar in de zomer van 1946 was de brug provisorisch hersteld en waren de veerboten opnieuw overbodig.

- In 1948 werd de ss Moerdijk verkocht aan de provincie Zeeland, die het schip inzette op de veerdiensten Vlissingen – Breskens en Kruiningen – Perkpolder. Door de Watersnoodramp

van 1953 veranderde de situatie in korte tijd, sterk. Er moest veel vervoerd worden naar de zich herstellende gemeenschappen op de eilanden. Het Rijk besloot de ss Moerdijk aan de RTM te verkopen, die daarmee Schouwen-Duiveland een goede verbinding kon geven naar Sint Philipsland. Noord-Brabant en de rest van het land. De komst van de ss Krammer (v/h ss Moerdijk) vormde het hoogtepunt van het 75-jarig bestaan van de RTM in november 1953 .

De drie zusterschepen ss Moerdijk (later: ss Krammer), ss Dordrecht en ss Willemsdorp (later: ss/ms Zijpe (B)), gebouwd door drie verschillende scheepswerven. Voor 1955 .

Stoomkopladingboot ss Krammer te Zijpe.

Het artikel gaat hieronder verder …

ss Krammer, een stevige roker, in de haven van Zijpe.

De twee zusterschepen ss Krammer en ss Zijpe passeren elkaar.

ss Krammer bij Scheepssloperij Van de Marel, Vianen, 1973 .

Bronnen:

- Drs. A. Dijkers, De R.T.M. op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Eilanden (Leiden, Nederland: E.J. Brill, 1971), ISBN: onbekend, 262 bladzijden. NVBS-boekenreeks deel 7 .
- W.J.J. Boot, De tramboten van de RTM en haar dochterondernemingen (Alkmaar, Nederland: De Alk B.V., 1983), ISBN: 90-6013-914-3, 144 bladzijden.
- Bas van der Heiden, N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij: Deel 3: Veerdiensten en havens (Klaaswaal, Nederland: Uitgeverij Deboektant, 2015), ISBN: 978-90-5534-291-4, 96 bladzijden.
- Bas van der Heiden, De stoomtram en de veerdiensten (Deel 11) (Klaaswaal, Nederland: Uitgeverij Deboektant, maart 1994), ISBN: 90-5534-012-X, 84 bladzijden.
- W.J.J. Boot, Zijpe – Anna Jacobapolder 1900 - 1988, Afscheid van ons scheepvaartbedrijf (Zierikzee, Nederland: N.V. Streekvervoer Zuid-West-Nederland, juli 1988), ISBN 90-9002313-5, 64 bladzijden.
- Bron artikel 'Het veer te Moerdijk': Delpher, dagblad 'De Maasbode' van woensdag 2 maart 1927, bladzijde 1. Auteur onbekend. Link naar originele tekst: https://resolver.kb.nl/resolve?urn=MMKB04:000196429:mpeg21:p001 .
- Bron artikel 'Veerboot Krammer in gebruik': ZB, Krantenbank Zeeland: dagblad 'Provinciale Zeeuwse Courant' van vrijdag 13 november 1953, bladzijde 2 . Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: https://krantenbankzeeland.nl/issue/pzc/1953-11-13/edition/0/page/2 .
- Aanvullende informatie: www.PSDnet.nl .
- Afbeelding 64h.1: Drie zusterschepen - Fotograaf onbekend. Coll. Brabants Historisch Centrum.
- Afbeelding 64h.2: ss Krammer in kleur - Fotograaf: H.J. van Zuijlen (?). Bron: https://www.zeeuwseankers.nl/verhaal/het-voormalige-veer-anna-jacobapolder-zijpe-1 .
- Afbeelding 64h.3: ss Krammer te Zijpe - Fotograaf onbekend. Coll. G. van Slooten.
- Afbeelding 64h.4: ss Krammer en ss Zijpe - Fotograaf onbekend. Bron: https://philippuslandt.nl/veerdienst/ .
- Afbeelding 64h.5: Sloperij V.d. Marel - Fotograaf onbekend. Bron: https://www.kustvaartforum.com/viewtopic.php?t=1106&start=180 .