



Versie: 5 augustus 2020

N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij



© Allan Kleiweg

Tijd.art. Opheffing veerdienst

Wie in de geschiedenis van de RTM duikt, komt soms onverwachts een pareltje tegen. Zo ook onderstaand bericht ter gelegenheid van de opheffing van de veerdienst Numansdorp – Zijpe. Het staat vol met interessante informatie. Het onderstaande tijdschriftartikel, van een onbekende auteur, is hier integraal overgenomen uit het blad 'Eilanden-Nieuws' van vrijdag 2 oktober 1964. Inclusief tussenkoppen, enorme echt onnavolgbare volzinnen met meerdere verrassende wendingen en enkele eventuele schrijf-, stijl-, tik- of zetfouten. De tekst spreekt verder voor zich. N.B. De naam 'C. Lelij' werd soms ook gespeld als 'C. Lely'.

R.T.M. veerdienst ZIJPE - NUMANSDORP per 1 okt. opgeheven

Met ingang van donderdag 1 oktober 1964 is de veerdienst Zijpe-Numansdorphen voorgoed opgeheven. Daarmee kwam een einde aan een veerdienst (de langste van Europa) die gedurende 64 jaar heeft gefunctioneerd. De mogelijkheid om in 1965 over de Grevelingendam te gaan betekent dan dat Schouwen Duiveland met de vaste wal door middel van een dam en een brug (de Haringvlietbrug) zal zijn verbonden en de veerdienst Zijpe-Numansdorphen zou dan alleen nog enkele weken van half juni tot half aug. enige zin hebben, wanneer duizenden toeristen per fiets naar Schouwen gaan. Of de veerdienst dan ook weer zal functioneren, staat nog niet vast, wij achten het niet onwaarschijnlijk. De ongeveer 7 kwartier durende reis, van Zijpe naar Numansdorphen is altijd een tochtje over de Zeeuwsche wateren geweest, dat toeristisch zeker tot de mooiste behoorde, althans bij mooi weer. Want de schepen van de veerdienst hebben ook wel tochten gemaakt bij storm en mist, bij ijsgang en in tijden dat alle lichtboeien waren geloofd.

Eerste schip de Min. v.d. Sleijden

De geschiedenis begint toe de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij een "eeuwig durende concessie kreeg om veerdiensten te exploiteren tussen de Zuid Hollandse en Zeeuwse eilanden en voor de dienst op Rotterdam. Dat was op het einde van de 19e eeuw en het betekende op vervoerstechnisch gebied voor de eilanden een enorme verbetering, wie voor die tijd vanaf Schouwen naar Rotterdam wilde was aangewezen op de boten die de gehele tocht over water maakten, de Zierikzeesche boot, de Middelburgsche boot enz. Door de door de R.T.M. geëxploiteerde nieuwe dienst werd de reis echter verschillende uren verkort. Er

werden z.g. tramhavens gegraven in de Stoofpolder te Bruinisse in de Willemspolder te Anna Jacobapolder en bij Numansdorp. Op Zijpe werden verschillende huizen gebouwd voor het personeel en ook op andere plaatsen gebeurde hetzelfde. Naast de veerdiensten kwamen ook de stoomtramdiensten, langs de verschillende plaatsen op de eilanden. Voor de dienst Zijpe – Numansdorphen, waren de twee boten bestemd die telkens om de drie maanden verwisselden, de Minister van der Sleijden en de Minister C. Lely die te Kinderdijk op de werf van de firma Smit waren gebouwd. We leefden toen nog in de tijd van de liberale ministeries, de beide schepen werden naar bekende figuren uit de Ministeries genoemd. Op 18 april 1900 werd de Minister van der Sleijden als eerste schip afgeleverd en de tijd van 18 april tot 1 mei 1900 de officiële datum waarop de R.T.M. moet het streekvervoer begon, werd gekort met de verrichten van proefvaarten en pleziervaarten op de Nieuwe Maas, de Nieuwe Waterweg en omgevende wateren, waarbij uiteraard de naamgevende Ministers en tal van andere autoriteiten uit die dagen aanwezig waren. Het eerste schip dat de dienst op 1 mei begon was de Minister van der Sleijden en kapitein was toen de heer M. van der Heijden. De tramhaven te Numansdorp was nog niet klaar en daarom werd, evenals de Middelburgsche boot gevaren, van Zijpe naar Rotterdam met als tussenstations Ooltgensplaat, Willemstad, Dordrecht.

Tussenstation Ooltgensplaat

Dit duurde tot oktober van datzelfde jaar, toen officieel van Zijpe naar Numansdorp werd gevaren met Ooltgensplaat als enig tussenstation. De geschiedenis van de veerdienst is tevens de geschiedenis van de 20e eeuw tot op heden, met twee wereldoorlogen, met tijden van rampspoed en tijden van welvaart. Gedurende de tijd van 1900 tot kort voor de tweede wereldoorlog werden wekelijks honderden passagiers vervoerd. Reeds in de dertiger jaren kreeg het vervoer over de weg een veel groter betekenis, vele zakenmensen en particulieren kwamen in het bezit van een eigen auto en via een busdienst Anna Jacobapolder–Bergen op Zoom, later doorgetrokken naar Roosendaal kon men ook met de trein naar Rotterdam en hiervan werd een steeds drukker gebruik gemaakt. De laatste jaren werd de veerdienst van oktober tot mei opgeheven en ook als zij dienst deed was het aantal passagiers gering (behalve dan van half juli tot half augustus). Intussen is vooral de geschiedenis van de Minister C. Lely een zeer bewogen geschiedenis geweest. Wij weten niet meer of het de Lely of de van der Sleijden geweest is die tijdens de 30 sept. storm van 1911, bij het invaren van de Tramhaven van Zijpe op de Rijksteiger terecht kwam en bleef zitten. Men kon toen de andere dag onder het schip doorlopen, maar dit is nog niets met wat in de Tweede Wereldoorlog gebeurde. In de Meidagen van 1940 kregen alle schepen van Schouwen Duiveland bevel zich naar Zeeuwsch Vlaanderen te begeven. Daarbij waren ook alle R.T.M. schepen. In de haven Breskens ging toen, met vele andere schepen ook de Minister Lely tenonder. Toen na de Duitse invasie, het leven zijn gewone gang begon te hernemen, kwam ook de Minister Lely weer in de vaart, het schip werd gelicht, hersteld en begon weer aan zijn dagelijkse route Tot aan die zwarte dat in 1943.

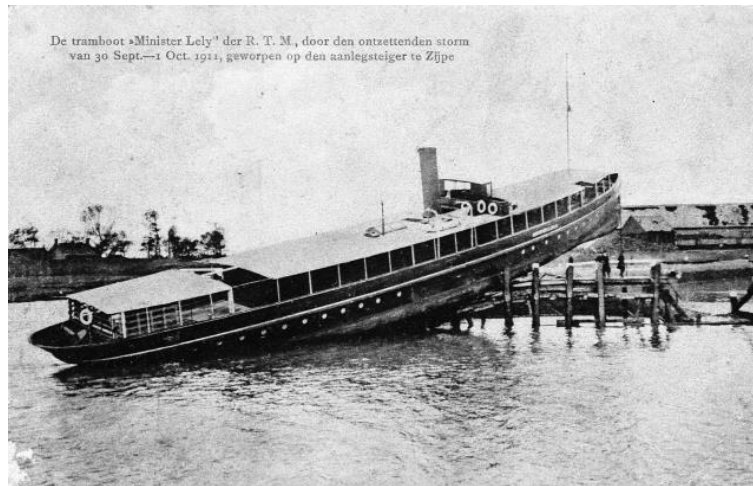
Door Engelsen gebombardeerd

Op 13 nov. werd het schip in de buurt van Numansdorp door een Engels vliegtuig aangevallen, gemitrailleerd en gebombardeerd. Twee bemanningsleden, de machinist A. Huisson en de bootsman S.W. Jumelet kwamen daarbij om het leven, ook enkele passagiers werden gedood. De kapitein de heer J.W. Roth zag kans om naar achter te kruipen en onder

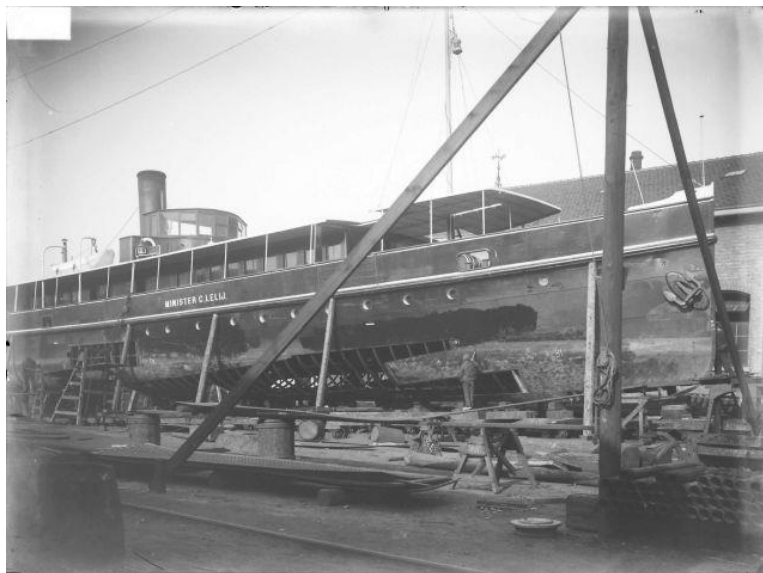
de reserveschroef dekking te zoeken. Hij kwam er met een hoofdwonde af. De stuurman G. de Waal sprong over boord en wachtte hangend aan een reserve ankerketting het einde van de beschieting en het bombardement af. De minister C. Lely kwam op de strekdam van de Hellegatplaten terecht en brandde geheel uit. Het schip werd naar de haven van Numansdorp gesleept, de veerdienst werd natuurlijk toen gestaakt. Spoedig daarop zou Schouwen Duiveland op Duits bevel worden geëvacueerd. Maar nog kreeg het schip geen rust. In 1944 was het opnieuw het doelwit van Engelse vliegtuigen van het Coast Command. Het schip werd opnieuw getroffen en opnieuw werd het tot zinken gebracht, thans in de haven van Numansdorp. Het bergingsbedrijf Hoekman uit Wemeldinge werd belast met de berging. De eerste keer mislukte dat en het voor de Duitsers ongetwijfeld nog van waarde zijnde schip brak doormidden, toen het boven water kwam en er iets mis ging. Maar de Duitsers gaven hun pogingen niet op. De "Minister" kwam weer boven water en werd naar de werf van P. Smit te Rotterdam gesleept waar het echter gedurende de rest van de oorlog bleef liggen. Geheel verbouwd en gemoderniseerd wat de bovenbouw betreft kwam het na de oorlog weer in de vaart, een vaart, die door de ramp van 1953 opnieuw onderbroken werd. Van 1900 tot 1940 was er van onderbreking eigenlijk nooit sprake. Geen storm zo hevig, geen mist zo dik, de veerdienst naar Numansdorp functioneerde. Natuurlijk was dit in de eerste plaats te danken aan de bekwaamheid van de kapiteins die er op navigeerden. Van 1906 tot 1936 voer het schip onder commando van kapitein J.C. Roth van 1936 tot aan diens dood in 1952 had diens broer J.W. Roth het bevel en waar het bevel uit Rotterdam altijd onherroepelijk varen luidde werd ook gevaren, met een nauwkeurigheid, die thans nog spreekwoordelijk is.

Reddingen

Kapitein J.C. Roth kreeg in 1936 wegens het redden van schipbreukelingen, de medaille in goud verbonden aan de orde van Oranje Nassau, want ook dat kwam in die dagen voor vooral in de tijd die we nu weer tegemoetgaan. Verschillende scheepjes met bieten, door slecht weer overvallen, kwamen op een zandbank of aan lager wal terecht. De Minister Lely verleende menig keer assistentie en zo redde kapitein J.C. Roth, die reeds van de eerste dag af, dat de Minister ging varen aan boord kwam (als bootsman), een periode die slechts onderbroken werd, door enige jaren dat hij kapitein was van de "Hellegat" 18 mensen het leven. Ook kapitein J.W. Roth had een koninklijke onderscheiding voor het redden van schipbreukelingen, maar dit was niet tijdens zijn kapiteinschap van de Minister Lely, maar van een ander R.T.M. schip. Na de dood van J.W. Roth werd de dienst onder meer gevaren door kapitein P. Quaak, na diens overlijden opgevolgd door de tegenwoordige kapitein de heer J. Kik. Verwonderlijk is zeker wel, dat gedurende meer dan 60 jaar de Minister C. Lely, of de Minister Ph.W.H. v.d. Sleijden tot de snelste schepen behoorden, op de vaarweg Antwerpen-Rotterdam. Alleen de laatste jaren komt het voor, dat een z.g. hardloper, hadder vaart, dan de veerboot Minister Lely, een bewijs dat in 1900 een "juweel van een schip" door de firma Smit werd afgeleverd. Weemoed, zal ongetwijfeld de harten van de rasechte R.T.M. mensen vervullen nu de "Minister" voorgoed uit de vaart wordt genomen, omdat dikwijls van vader op zoon (door b.v. de machinisten familie Kok) met deze boot op de oude vertrouwde route werd gevaren ('s zomers drie diensten per dag). Toen de "Grevelingen" op de dienst Zijpe Anna Jacobapolder werd ingezet kort na de oorlog, heette het op de folders die door de R.T.M. werden verspreid "de boot die de brug vervangt" en de Grevelingen had toen nog niet eens koplading. De tijd stond niet stil, het verkeer werd veel intensiever en de slogan moet worden veranderd. De dam vervangt de boot, een tijdperk wordt afgesloten. Een nieuw tijdperk begint. De "eeuwig durende concessie" die de in de loop der jaren aanleiding is geweest tot veel "geschrijf en gewrijf" blijkt de eeuwen niet te trotseren.



ss Minister C. Lelij deels op de steiger te Zijpe, oktober 1911 .



Na haar avontuur op de steiger te Zijpe, werd het schip hersteld bij de werf van L. Smit & Zn. te Kinderdijk, 1911 .



ss. Min. C. Lely te Zijpe, kort voor haar sloop,

Bronnen:

- Bron artikel: <https://krantenbankzeeland.nl> - Eilanden-Nieuws, 2 oktober 1964, bladzijde 5 . Auteur onbekend. Link naar originele publicatie: <https://krantenbankzeeland.nl/issue/eni/1964-10-02/edition/null/page/5> .
- Afbeelding 64s.1: ss Min. C. Lelij steiger - Coll. Gemeente Schouwen-Duiveland
- Afbeelding 64s.2: ss Min. C. Lely werf Smit - Coll. Stichting cultuurbezit Familie Smit. Bron: <http://www.fotobank.danau.nl/fullphoto.php?foto=10112&c=1> .
- Afbeelding 64s.3: ss Min. C. Lely Zijpe - Coll. Gemeente Schouwen-Duiveland.