

De veerdiensten en de tramhavens op het Zijpe



In Cronieke nummer 20 heb ik de opkomst van het stoomtijdperk in de 19e eeuw geschetst. De mogelijkheden die ontstonden door het vervoer, aangedreven door stoomkracht, stelden de bestuurders in staat om de economie en de welvaart op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden ter hand te nemen. De RTM werd voor onze omgeving één van de grootste spelers, zoniet de grootste. In deze aflevering staan we stil bij de moeilijkste hobbels die genomen moesten worden, de oversteek van het Volkerak, Krammer en het Zijpe. Let wel: Ik beschrijf hier de situatie in en om het Zijpe. De RTM was op andere veerdiensten ook actief, maar het gaat te ver deze in dit schrijven te allemaal te benoemen. Om dit mogelijk te maken moesten tramhavens en aanlegsteigers aangelegd worden alsmede veerponten en stoomkranen gebouwd worden om de vrachten over te zetten van de wal op de veerpont en omgekeerd weer van de veerpont op de wal. Aan het eind van de 19e eeuw, in 1897 werd begonnen met de aanleg van de tramhavens. De vier locaties werden Willemstad-Numansdorp en Zijpe Bruinisse-Zijpe AJP- Stavenisse. De dienst naar Stavenisse is door gering aanbod gestopt op 31 december 1938. In 1900 werd het kostbare project opgeleverd en kon de inmiddels eerste stoomboot “De Zijpe” in dienst genomen worden. Vanuit Zijpe Bruinisse naar Numansdorp en Rotterdam kwamen de stoomboten “Minister C. Lelij” en “Minister Ph.W. van der Sleijden” in bedrijf. Het eiland Sint Philipsland is dan uit zijn isolement verlost. Los van het al bestaande voetveer dat al in mindere mate sinds 1849 personen overzette. Vanaf begin 1900 kennen wij nog wel de voet- en fietsveren van Gebr. Maas en Westbroek. Zij verzorgden ook voetveren over het Zijpe en naar Goeree Overflakkee. (naar d'n oek van Sint Jaap) Hoewel hiervan verhalen en foto's bekend zijn – Cronieke 4e jaargang nr. 3 - nemen we die in dit verhaal niet mee, enkele kanttekeningen daargelaten, omdat het hier de RTM betreft.

Door Han Quist

In de eerste helft van de 19e eeuw waren de vaarwegen rondom het eiland Sint Philipsland nog open. De Slaakdam lag er nog niet en men kon dus komende per schip via de Eendracht afbuigen via het

gaande verbinding was. Het eiland Sint Philipsland was in die tijd economisch nog helemaal niet in beeld. Wel was er een veerverbinding vanuit Sint Annaland via Sint Philipsland - bij de toenmalige Luysterkreek - en Bruinisse, met als laatst bekende veerman Marinus Faasse,

Zierikzee hier mits er voldoende water was aanleggen om zo passagiers op te pikken van het eiland Duiveland. Voor die tijd was het gebruikelijk dat deze veerstoomboten voor de haventjes voor anker gingen. De passagiers werden dan met een roeiboort naar de veerboot ge-



Foto van het Zijpe aan de kant van Bruinisse. Dit was de thuishaven van de Zijpe-Minister C. Lelij en de Minister Ph.W. van der Sleijden. Zoals je kunt zien was dit de grootste Rijks Tramweghaven in de omgeving. Foto dateert van ongeveer 1930.

Slaak naar Krammer en Volkerak naar Willemstad, Dordrecht of Rotterdam. Ook de Mosselkreek aan de westkant van het eiland was voor vervoer per schip naar Antwerpen (via de Eendracht) een druk bevaren route. Het Zijpe was toen natuurlijk ook bevaarbaar maar niet zo druk bevaren als na de aanleg van de Slaakdam. Het Zijpe bestond toen eigenlijk alleen uit een brede vaargeul die langs de wal van Duiveland liep. Aan de kant van Sint Philipsland lagen de schorren van Rumoirt en Nicke tot aan de vaargeul Brintjeskreek toe.

In 1837 werden in opdracht van de Provincie aanlegsteigers gebouwd bij Stavenisse en bij de Stoofpolder ten zuiden van Bruinisse, waar later de Rijkstramhaven aangelegd zou worden. Aan de Polderse kant was zo'n steiger niet aan de orde, omdat er vrijwel nog geen door-

maar daar werd geen noemenswaardig gebruik van gemaakt. Ook was er een veerverbinding tussen de molen van Sint Philipsland en Nieuw Vossemeer. Dit veer werd bediend door de molenaar. Vanaf zijn molen bovenop de dijk bij het dorp kon hij de wachtenden snel signaleren en met zijn roei- of zeilboot uitvaren om ze op te pikken aan de overzijde. Deze veerdiensten werd door de gegoede burgers van het eiland Sint Philipsland en door kooplieden gebruikt. Grote reizen maakte men niet in die tijd, mede door de geïsoleerde ligging van het eiland. Bovendien waren er doorwaadbare routes over de slikken van de Heen en de slikken naar Sint Annaland waar de minder bevolkte bevolking van het eiland bij laag water over kon lopen, omdat ze de veertarieven niet konden betalen. Met de aanleg van bovengenoemde steigers konden de veerstoomboten vanuit Middelburg en

bracht. Met de bedijking van de Slikken van Rumoirt en de Anna Jacobapolder beginnend in 1847 kwam het Zijpe er geografisch heel anders uit te zien. Het wassende water kon zich na de bedijking niet meer spreiden over de slikken zoals voorheen. Daardoor ontstonden felle eb- en vloedstromen en nam de stroomsterkte en stuwing toe door het smalle Zijpe. De vroegere eilandbewoners kenden deze felle eb- en vloedstromen maar al te goed. Zo werd het Zijpe na de bedijking een lastig en berucht te bevaren vaarwater met veel tegenstromen.

Met de aanleg van de Slaakdam in 1884 veranderde er enorm veel in het bevaren van bovengenoemde vaarroutes. Immers door deze dam konden de zeil- en stoomschepen vanuit Antwerpen en Middelburg via de Eendracht naar Rotterdam niet meer de vaarroute nemen door het Slaak. Men moest nu via de Mosselkreek en het