

## 11

**Hoogtij van de stoomboot**

‘Van lieverlede beginnen ook op onze binnenwateren kleine stoomboten in de vaart te komen, om onze bekende trekschuiten te vervangen. Daar waar de schippers hun belangen en hun tijd begrijpen, verwisselen zij zelve hunne schuiten voor de snelvarende booten en behartigen daardoor evenzeer hun eigen voordeel als dat van den handel en den reizigers.’<sup>1</sup>

**Rol en betekenis van de stoomboot**

De stoomvaart heeft lange tijd een groot aandeel gehad in het openbaar vervoer, vooral in het waterrijke westen en noorden van het land. Voorafgaand aan de ingebruikname van spoorwegen vervulden stoomboten een veel grotere rol dan diligences. En erna wisten stoombootdiensten tot ruim in de twintigste eeuw een eigen positie te behouden naast en in aanvulling op de trein. De stoomvaart was dus geen tijdelijk verschijnsel in een vermeend vacuüm tussen beurtvaart en spoorwegen. Integendeel: in plaats van een voetnoot in de geschiedenis van het openbaar vervoer waren stoombootdiensten lange tijd, grofweg tussen 1850 en 1940, van grote betekenis in het Nederlandse openbaar vervoer, vooral in het regionale openbaar vervoer.

Aan het einde van hoofdstuk 4 vermeldden we dat er in 1850 in ons land 75 stoomboten in gebruik waren, die op veertig lijnen waren ingezet. Deze aantallen namen snel toe, zoals valt op te maken uit de archieven van het Stoomwezen en uit reisgidsen. In de negentiende eeuw moesten de provincies van tijd tot tijd opgave doen van het aantal stoommachines, waaronder de stoomboten. Zo blijkt dat er in 1858 alleen al in de provincie Zuid-Holland 39 stoomboten werden gebruikt voor het binnenlands personenvervoer (vaak gecombineerd met vrachtvervoer); in Noord-Holland waren het er 29. Tussen 1858 en 1880 verdrievoudigden deze aantallen. Er waren toen landelijk al meer dan 300 stoomboten in de vaart voor personenvervoer. Hierbij moet bedacht worden dat er in 1858 in ons land nog maar enkele spoorlijnen waren, terwijl in 1880 het spoorwegnet zo goed als voltooid was. De reislust was in deze periode sterk toegenomen. Tot het begin van de twintigste eeuw nam het aantal stoomboten verder toe, uiteraard in samenhang met een groeiend aantal stoombootdiensten. Deze groei komt voor een deel voort uit het feit dat het na de pionierstijd nu ook mogelijk werd om met kleinere stoomboten tot een rendabele exploitatie te komen, zodat er ook tussen kleinere steden stoombootdiensten werden opgezet.<sup>2</sup> Dit proces wordt geschetst in het citaat waarmee dit hoofdstuk opent.

*Tabel. Aantal stoomboten voor personenvervoer.*

	<b>1858</b>	<b>1880</b>	
Groningen	1	4	(+16)
Friesland	6	22	(+14)
Drenthe	0	7	
Overijssel	8	6	(+8)
Gelderland	8	nb	
Utrecht	2	nb	
Noord-Holland	29	93	
Zuid-Holland	39	112	
Zeeland	9	29	
Noord-Brabant	nb	19	
Limburg	nb	7	
<b>totaal</b>	<b>102</b>	<b>299</b>	<b>(+38)</b>

De cijfers tussen haakjes geven het aantal stoomboten aan waarvan niet bekend is of ze ook gebruikt werden voor personenvervoer. Bron: Nationaal Archief, Stoomwezen, Hoofdingenieur Dienst van het Stoomwezen, Toegang 2.15.11, inventarisnummers 1 (1958) en 5 en 6 (1980).

*Van den Heuvel & Van Santen's officieele reisgids voor Nederland* uit 1872 verschaft ons een goed beeld van de toenmalige rol van stoombootdiensten in het openbaar vervoer, onder andere ten opzichte van het vervoer over land. Het aantal stoombootdiensten bedroeg toen 164, viermaal zo veel als in 1850. Ter vergelijking: in 1872 waren er 155 diligence- en wagensdiensten. In onderstaande tabel is het aantal diensten vermeld per provincie. De interprovinciale diensten zijn zowel in de provincie van herkomst als in die van bestemming meegeteld. Eén dienst deed drie provincies aan en telt dan ook driemaal mee. Hierdoor is de optelsom van het aantal diensten hoger dan 164 respectievelijk 155.

*Tabel. Aantal diensten in 1872.*

	<b>per stoomboot</b>	<b>per diligence en wagen</b>
Groningen	10	13
Friesland	21	18
Drenthe	7	6
Overijssel	17	7
Gelderland	12	31
Utrecht	9	17
Noord-Holland	43	22
Zuid-Holland	85	9
Zeeland	13	16
Noord-Brabant	20	22
Limburg	3	8
<b>totaal</b>	<b>240</b>	<b>169</b>

Bron: *Van den Heuvel & Van Santen's officieele reisgids voor Nederland*, 7de jaargang (1872) nr. 4.

Het wekt geen verbazing dat er relatief veel stoombootdiensten waren in het westen en het noorden van het land. Het oosten en zuiden kenden meer diligence- en wagensdiensten. Opmerkelijk is hun geringe aantal in Zuid-Holland; kennelijk was er naast de vele verbindingen over water aan diligence- of wagensdiensten maar weinig behoefte. Er waren nog drie andere verschillen tussen stoombootdiensten en diligence- of wagensdiensten. Een tweede verschil was de lijnlengte: er waren 73 stoombootdiensten die een provinciegrens overschreden en vier op het buitenland, terwijl er maar twaalf interprovinciale diensten over de weg waren. Wel zijn er negen diligencediensten op het buitenland. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de gemiddelde lijnlengte van stoombootdiensten groter was dan die van de diensten per diligence of per wagen. Maar daar staat tegenover – het derde verschil – dat de gemiddelde frequentie van stoombootdiensten lager lag. Het aantal afvaarten bij de meeste stoombootdiensten liep in 1872 uiteen van eenmaal per week tot eenmaal per dag. Een klein aantal stoomboten voer meermalen per dag. Met achtmaal per dag was Rotterdam–Delft de meest frequente verbinding, deze werd op de voet gevolgd door Amsterdam–Nieuwendam met zeven maal. Andere frequente verbindingen waren Leiden–Katwijk en Rotterdam–Dordrecht (beide zesmaal per dag), Amsterdam–Purmerend en Amsterdam–Zaandam (beide vijfmaal) en Leeuwarden–Dokkum, Sneek–Akkrum en Leiden–Gouda (elk viermaal).

Tegenover de lagere gemiddelde frequentie staat echter een groot verschil in capaciteit – het vierde verschil tussen beide modaliteiten. Stoomboten waren geschikt voor vele tientallen, soms honderden passagiers. In een diligence of wagen was maar plaats voor acht tot tien passagiers. Rekening houdend met lijnlengte, zitplaatscapaciteit en frequentie schatten wij dat de binnenlandse stoomvaart in 1872 tien tot vijftien maal zoveel zitplaatskilometers aanbood als het openbaar vervoer over land. Bovendien was vervoer over land duur. Over het feitelijke gebruik, gemeten in reizigerskilometers, hebben we helaas geen landelijke gegevens gevonden.

Rotterdam was het belangrijkste centrum van de binnenlandse stoomvaart. Uit de genoemde reisgids blijkt dat de stad in 1872 maar liefst 49 verbindingen met stoomboten kende. Amsterdam telde er toen 34. Andere knooppunten van stoombootdiensten waren Zwolle en Leiden (elk 12), Den Bosch (9), Groningen en Gorinchem (elk 8), Lemmer (6) en Vlissingen (5). Opvallend is dat de stad Utrecht, een belangrijk knooppunt voor diligencediensten en nu toch *het* ov-knooppunt van het land, een marginale rol speelde in de stoomvaart. Er was slechts één dagelijkse dienst, en wel op Rotterdam. De dagelijkse dienst tussen Utrecht en Den Bosch van *Van Ouwerkerk en Waltheer* was gestaakt, zo blijkt uit de reisgids van 1872. Dit zal verband hebben gehouden met het gereedkomen van de spoorlijn tussen Utrecht en Den Bosch in 1870. Een nog overgebleven dienst op Den Bosch voer driemaal per week, terwijl diensten op Naarden en Dordrecht maar eens per week voeren. Ook opvallend is dat het aantal stoomdiensten in Zeeland zich beperkte tot dertien, terwijl juist over deze diensten verreweg het meest is geschreven.

De 164 diensten uit 1872 werden verricht door 110 ondernemers. De meesten exploiteerden dus slechts één dienst; zij hadden maar één boot ter beschikking. In enkele gevallen konden ze daarmee twee diensten onderhouden door op verschillende wekdagen af te varen naar verschillende bestemmingen. Een klein aantal ondernemers was eigenaar van verschillende boten en konden meer dan één dienst onderhouden, zoals in de Rijnstreek (Leiden, Alphen aan den Rijn, Woerden) met de ondernemers Van der Tang (7 diensten), Van der Linden (5), Carsjens (4) en Zuur (3). Voor een deel waren het beurtschippers die de overstap hadden gemaakt naar stoom. Het feit dat stoomboten op tussen-

gelegen plaatsen mochten aanmeren – beurtveren mochten dit immers niet – bood hun meer mogelijkheden klanten te krijgen. Maar soms waren het ondernemers van buiten het vervoer die stoomboten gingen exploiteren.

De hoogtijperiode van de stoomvaart in het openbaar vervoer was tussen 1880 en 1915. In 1890 was de rol van de trekschuit en van de diligenceverbindingen inmiddels ver teruggedrongen en die van de overgebleven beurtveren beperkte zich tot goederenvervoer. Vanuit die hoeken was er dus weinig concurrentie meer. Het landelijke spoorwegnet was inmiddels in 1890 nagenoeg voltooid, maar niettemin nam tussen 1872 en 1890 het aantal (stoom)bootdiensten toe van 164 tot 201. Daarbij zijn overzetveren niet meegerekend, maar wel de weinige motorbootdiensten. De verdeling per provincie is weergegeven in onderstaande tabel. Ook nu zijn de interprovinciale diensten zowel in de provincie van herkomst als in die van de bestemming meegeteld, of, zoals bij de verbinding Groningen–Lemmer–Amsterdam, zelfs in drie provincies. De optelling overstijgt daarom de totalen van 164 (in 1872), 201 (in 1890) respectievelijk 180 (in 1910).

*Tabel. Aantal stoombootdiensten.*

	1872	1890	1910
Groningen	10	12	8
Friesland	21	38	33
Drenthe	7	9	4
Overijssel	17	16	12
Gelderland	12	14	19
Utrecht	9	4	7
Noord-Holland	43	56	54
Zuid-Holland	85	89	74
Zeeland	13	12	9
Noord-Brabant	20	16	15
Limburg	3	2	1
<b>totaal</b>	<b>240</b>	<b>268</b>	<b>236</b>

Bronnen: *Van den Heuvel & Van Santen's officieele reisgids voor Nederland*, 7de jaargang (1872) nr. 4, de uitgave van juni 1890 en *Van Santen's officieele reisgids voor Nederland*, uitgave juli 1910.

Opvallend is de bijna verdubbeling van het aantal diensten in Friesland in de periode 1872–1890 en de halvering van het toch al geringe aantal diensten in Utrecht. Verschillende diensten over grote afstand moesten weliswaar het onderspit delven of zich gaan beperken tot goederenvervoer, maar de groei van het aantal regionale bootverbindingen, al dan niet in aansluiting op de trein, compenseerde dit ruimschoots. Het aantal bootreizigers nam zelfs sterk toe: de bevolking was gegroeid, de bestedingsmogelijkheden waren groter en de mensen waren dankzij de spoorlijnen meer gewend geraakt zich over grotere afstanden te verplaatsen. En de tarieven bij het vervoer over water waren laag. Verder was de techniek en het ontwerp van de schepen sterk verbeterd. De boten waren ruim en comfortabel geworden: er waren tafels en stoelen aan boord en vaak was er gelegenheid iets te eten en te drinken. Op sommige verbindingen waren meerdere rederijen actief. Vooral op de Nieuwe Maas en



Stoombootrederij *Maasnymph* te Rotterdam met de zomerdienst naar Oostvoorne; de *Maasnymph III*, gebouwd in 1879 en erachter de vrij nieuwe *Maasnymph I* (1903) in Oostvoorne, circa 1905. Collectie F. Bosman/Studio Vervoer.

De Noord tussen Rotterdam en Dordrecht was het in 1890 een drukte van belang. Hoewel Rotterdam en Dordrecht sinds 1877 rechtstreeks per spoor verbonden waren, bedienden in 1890 liefst acht rederijen beide steden met tien verschillende bootdiensten.<sup>3</sup>

In de periode 1890 tot 1910 nam het aantal bootdiensten met tien procent af. Maar hier stond tegenover dat het gemiddeld aantal afvaarten in 1910 fors hoger was dan in de andere onderzochte jaren. Kennelijk was er een zekere bundeling van het vervoer opgetreden. Uit de bronnen is verder af te leiden dat vervoerondernemers vaker beschikten over meer dan één boot, waarmee zij verschillende lijnen exploiteerden. W. Bus spande de kroon; hij exploiteerde in het gebied tussen Haarlem en Leiden in 1890 tien laagfrequente diensten en in 1910 zelfs dertien. In 1910 bedroeg het aantal ondernemingen minder dan honderd.<sup>4</sup>

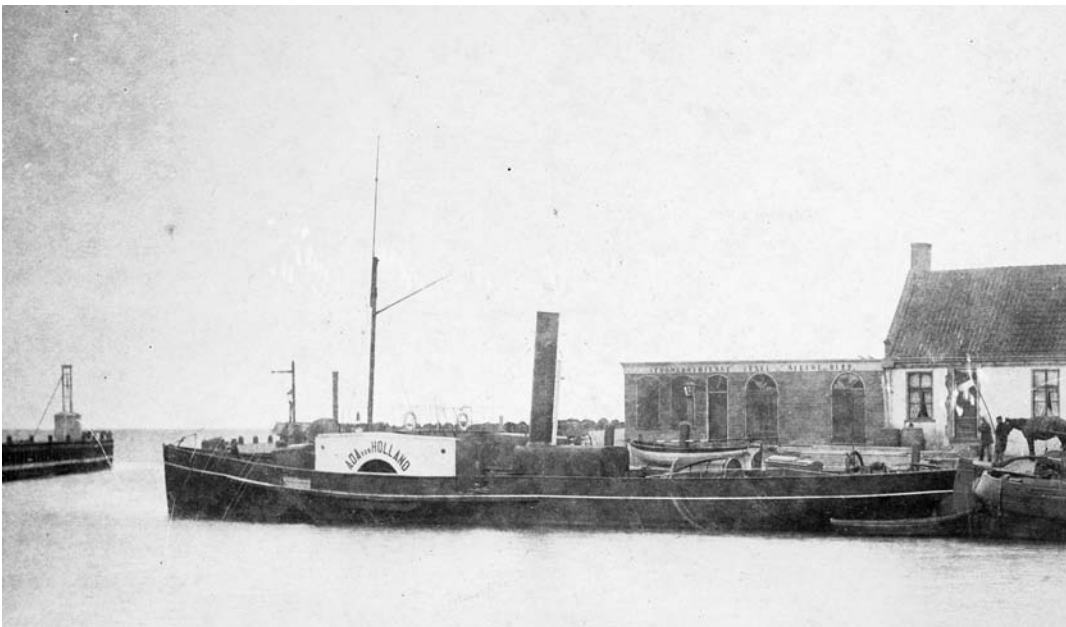
### **Veerdiensten naar de Waddeneilanden**

De verbindingen met de Waddeneilanden werden tot het midden van de negentiende eeuw onderhouden met beurtschepen. Er zijn tientallen beurt- en veerdiensten geweest, maar de meeste voeren onregelmatig en weinig frequent.<sup>5</sup> Vanaf 1850 verbeterde de bereikbaarheid van de eilanden; dit was zowel te danken aan de verbreiding van de stoomtechniek als aan de totstandkoming van de Postwet van 1850, die inhield dat er een staatsmonopolie kwam op het vervoer van brieven. Artikel 22 bepaalde dat er in elke gemeente een gelegenheid moest zijn voor het verzenden en ontvangen van brieven.<sup>6</sup> Het aantal postkantoren nam snel toe en daarmee ook de transportmogelijkheden. Zo kwamen er hier en daar nieuwe postwagendiensten en nieuwe, regelmatige bootdiensten naar de eilanden. Deze waren ook toegankelijk voor passagiers.

## Texel

De eerste stoombootverbinding naar Texel werd in 1852 tot stand gebracht door Joan Thomas Zur Mühlen en zijn compagnon Edward Taylor. Hun ijzeren stoomboot, de *Texel*, voer tweemaal per dag per richting. Daarvoor was er alleen een postschuit, een zeilboot, die werd betaald door de landelijke postdienst. Zur Mühlen had al bekendheid gekregen als reder door zijn in 1832 ingestelde barge-dienst over het toen zojuist geopende Noord-Hollands Kanaal tussen Amsterdam en Nieuwediep (het tegenwoordige Den Helder). Hij was ook aandeelhouder van de *Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij* (ASM) van de industrieel Paul van Vlissingen. Taylor had met de import van machineonderdelen uit Engeland het monopolie van Cockerill en de *Nederlandsche Stoomboot Maatschappij* (NSM) doorbroken.<sup>7</sup> Al snel verkregen Zur Mühlen en Taylor het recht op het postvervoer, maar in 1856 gingen de boot en de dienst in andere handen over, en in 1861 nogmaals.<sup>8</sup> De wisselingen geven wel aan dat het vervoer geen vetpot was. Na een onderbreking van een jaar, waarin noodgedwongen de oude postschuiten weer werden gebruikt, kwam de veerdienst in 1867 in handen van de ASM. Deze voerde de dienst uit met de *Texel*, onder de bedrijfsnaam *Amsterdam-Textelsche Stoomboot Reederij* (ATSR). De boot werd verbeterd en heette voortaan *Ada van Holland*.

In 1882 nam Cornelis Bosman, bekend van de *Alkmaar Packet*, de dienst naar Texel over. De lage prioriteit die hij en zijn zoon aan de modernisering van de vloot gaven, deed de bevolking van Texel besluiten een eigen bootdienst in te stellen. Op 12 augustus 1907 richtte een commissie van bewoners de vereniging *Nieuwe Textelsche Stoombootdienst* op, die twee weken later al een gehuurde stoomboot liet varen. Op 22 januari het jaar erop kreeg de vereniging een nieuwe naam, de *N.V. Textels Eigen*



De in 1878 voor de Texelse bootdienst gebouwde *Ada van Holland* in de haven van Oudeschild, eind negentiende eeuw. De reder, de *C.V. Maatschappij 'Alkmaar Packet'* kreeg in 1907 een ernstig conflict met de Texelse burgerij en moest in 1910 het veld ruimen. Dit schip werd toen de eerste reserveboot van de *N.V. Textels Eigen Stoomboot Onderneming*. In 1923 is het gesloopt. Collectie K. de Ridder, Den Hoorn, Texel.

*Stoomboot Onderneming* (TESO).<sup>9</sup> Tot eind 1909 voerden Bosman en de TESO een felle concurrentiestrijd met elkaar. Toen verkocht Bosman de Texelse tak van zijn bedrijf voor een flink bedrag aan de TESO.<sup>10</sup>

De haven van Texel lag aan de zuidoostkust, nabij Oudeschild, en was in de achttiende eeuw op particulier initiatief aangelegd. In 1854 werden de kosten van beheer en onderhoud evenredig verdeeld onder Rijk, provincie en gemeente. Rijkswaterstaat deed het feitelijke werk, terwijl de gemeente de administratie voerde. De TESO maakt vanaf 1964 gebruik van een nieuwe veerhaven aan de zuidpunt van het eiland bij 't Horntje. Rijkswaterstaat legde deze aan voor de nieuwe rij-op-rij-af-schepen van de TESO.

### ***Vlieland en Terschelling***

Vlieland was rond 1850 per postschuit van plaatselijke schippers bereikbaar vanaf Texel. De schippers legden aan op het strand van de zuidwestelijke punt van het eiland waar een posthuis was. Terschelling was op zijn beurt bereikbaar met een 'postveer' vanaf de haven van het dorp Oost-Vlieland. Daarnaast moet er ook een verbinding zijn geweest vanaf Harlingen.<sup>11</sup> Met ingang van 27 december 1861 verzorgde de Dienst der Posterijen in de winter een verbinding naar Vlieland en Terschelling vanaf het vasteland, vanuit de haven van Harlingen. De zandplaat ten oosten van Vlieland, de Roode Tonnenplaat (even ten zuiden van de Richel), belette dat postschepen rechtstreeks naar de haven van Oost-Vlieland konden varen. Er moest worden aangemeerd op Vlieree, aan de rand van deze zandplaat, op drie kilometer ten oosten van Vlieland. Passagiers en de postbezorger konden bij eb het eiland lopende bereiken. Vanaf Vlieree voer de boot door naar de haven van Terschelling.

In 1874 werd de dienst voor het eerst met een stoomboot uitgevoerd, maar wegens technische problemen werd deze al weer snel uit de vaart genomen.<sup>12</sup> Pas met ingang van 1 juli 1883 werd de verbinding Harlingen–Vlieree–Terschelling definitief met een stoomboot onderhouden.<sup>13</sup> Deze voer eenmaal per dag, in aansluiting op de stoomboot uit Amsterdam. Het was de *Stoomboot-Reederij 'Terschelling'* van de familie Zur Mühlen die de dienst verzorgde. Vanaf Vlieree voer vanaf toen een ondiepe boot naar Vlieland; dit betekende overstappen op zee.

In 1907 ging Bosman zich met de verbinding met Terschelling bemoeien. Hij was op dat moment op de verbinding Den Helder–Texel in hevige concurrentie gewikkeld met de TESO en liet zijn *Ada van Holland* enige tijd varen van Harlingen naar Terschelling. Hij wist kort daarop de aanbesteding van het postcontract te winnen en hij zette voor de dagelijkse dienst een nieuwe, veertig meter lange boot in, de raderstoomboot *Minister Kraus*. Daar kon de *Stoomboot-Rederij 'Terschelling'* niet tegenop. Zur Mühlen staakte zijn dienst vrijwel onmiddellijk en zocht zijn toevlucht in het sleep- en bergingswerk.<sup>14</sup> In 1908 verbeterde het natransport van Vlieree naar Vlieland dankzij het inzetten van een motorbootje, de *Vlieland*.

In 1921 richtte Bosman op instigatie van de provincie Noord-Holland een dochterbedrijf op voor de diensten op Terschelling en Vlieland, de *Terschellinger Stoomboot Maatschappij* (TSM). Dit was een voorwaarde voor subsidieverlening. Inmiddels wensten de Terschellingers in navolging van Texel een eigen veerdienst. Gerrit Doeksen, eigenaar van een Terschellinger sleep- en bergingsbedrijf, was een van de initiatiefnemers. In juni 1923 verkocht Bosman de TSM aan de firma Doeksen, die het zonder rijkssubsidie moest stellen.<sup>15</sup> De *Minister Kraus*, nu van de TSM, deed tot in de jaren dertig dienst. Twee stoomboten, overgenomen van de *Provinciale Stoombootdiensten Zeeland*, kwamen ervoor in de

plaats. In 1962 kreeg Vlieland zijn eigen verbinding met de vaste wal; ook deze werd verzorgd door Doeksen. Tot dat jaar moesten passagiers voor Vlieland vanaf de Terschellingerboot nog steeds overstappen op Vlieree. Inmiddels is de naam TSM veranderd in *Rederij Doeksen*.

### ***Schiermonnikoog en Ameland***

Op 1 januari 1850 kregen Schiermonnikoog en Ameland een dagelijkse verbinding met de vaste wal. Deze werd verzorgd door plaatselijke schippers die met het Ministerie van Financiën een contract waren aangegaan voor het postvervoer. Eén schipper had een half overdekte zeilschuit, twee anderen deden hun werk met open jachtscheepjes.

Op Schiermonnikoog<sup>16</sup> werd rond 1865 een badcommissie opgericht die het eiland een toeristische impuls wilde geven. Met steun van de eigenaar van het eiland kocht de badcommissie een stoomboot, de *Sophia*, waarmee via het Reitdiep tweemaal per week een verbinding werd onderhouden met de stad Groningen. Het initiatief stierf echter al in 1869 een stille dood.<sup>17</sup> Pas in 1886 kwam er weer een geregelde stoombootdienst. De aanleiding was de bouw van een groot hotel aan de noordwestkant van het eiland door een groep Groningse investeerders en J.E. Brands uit Zoutkamp zag wel brood in een bootverbinding naar het hotel. Hij noemde zijn schip net als zijn voorganger *Sophia*. Het was aanvankelijk een raderstoomboot, maar vanwege de smalle kanalen op het vasteland liet hij het schip in 1889 ombouwen tot dubbelschroefsstoomboot. Schiermonnikoog had geen haven en er waren ook geen bevaarbare geulen bij de kust. Daarom moesten passagiers op zee overstappen van de *Sophia* op een klein stoombootje, een barkas.<sup>18</sup> De badcommissie vond deze situatie – te vaak liepen passagiers een nat pak op – niet acceptabel en besloot daarom in 1889 een demontabele steiger te bouwen op 1500 meter ten zuiden van de veerdam. In 1895 kwam er een verdere verbetering door de aanleg van een grote steiger vlakbij het badhotel. De *Sophia* kon daar, uit Groningen komend, bij hoogwater gebruikmaken van een geul. Toen deze verzandde kon de steiger niet meer worden bereikt. In 1906 staakte Brands de verbinding tussen Groningen en Schiermonnikoog.

Voor het vervoer naar Ameland was een andere oplossing bedacht. In 1871 en 1872 was er voor landaanwinning een verbindingsdam aangelegd tussen Holwerd aan de Friese kust en het eiland. Een lopende bode kon nu de post verzorgen. Maar delen van de dam waren al snel moeilijk begaanbaar, zodat de postschippers hun werk toch weer mochten oppakken. Een najaarsstorm in 1881 maakte een einde aan de bruikbaarheid van de dam.<sup>19</sup>

In 1882 kwam Zur Mühlen met een plan voor een stoombootdienst, maar omdat hij het plan financieel niet rond kreeg, vroeg hij het Rijk een exploitatiesubsidie. Toen het verzoek werd afgewezen wendden ook de eilandbewoners zich tot het Rijk. In 1889, na zeven jaar lobbyen, bleek het Rijk wel bereid te investeren in een goede aanmeergelegenheid ten zuiden van Nes. De infrastructuur was nu in orde, maar een betrouwbare verbinding met het vasteland was er nog steeds niet. Er kwam beweging in de zaak toen in 1900 een lokaalspoorlijn werd aangelegd van Leeuwarden naar Metslawier, via Holwerd en Dokkum. In de betere bereikbaarheid van Holwerd zag het Rijk aanleiding opnieuw een bijdrage te geven voor een betere overtocht naar het eiland, maar weer niet in de exploitatie. Via een soort leaseconstructie met de Utrechtse bouwer stelde het Rijk een motorboot ter beschikking aan de postschippers.<sup>20</sup> De boot, de *Ameland*, was geschikt voor honderd passagiers en twaalf ton vracht. De constructie doet denken aan die bij de Staatsspoorwegen: het Rijk zorgde voor de investeringen maar besteedde de exploitatie uit. Op 2 oktober 1901 was Holwerd aangesloten op





De haven van Schiermonnikoog begin jaren dertig met wachtende autobussen op de aanlegsteiger. Erachter is de nieuwe veerboot *Brakzand* aangemeerd en rechts een kleinere hulpbarkas (in gebruik bij laag water), beide varende op de Rijksbootdienst naar de vaste wal in exploitatie bij *Wagenborg Passagiersdiensten*. De *Brakzand* was eigendom van het Rijk, de barkas was van *Wagenborg* uit Delfzijl, die de dienst als pachter voor het Rijk exploiteerde. Collectie F. Bosman/Studio Vervoer.

het spoorwegnet en vanaf 8 november was er vanaf hier met de *Ameland* een betrouwbare bootverbinding.<sup>21</sup> Ameland zag grote mogelijkheden in deze verbinding. Op initiatief van een nieuwe burgemeester werd in 1902 de *N.V. Noordzeepad Ameland* opgericht en een badpaviljoen geopend. De reizigers konden komen. En ze kwamen, met honderdtallen tegelijk. In samenwerking met de directie van de *N.V. Noordzeepad* en de postschippers verkocht de *Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij*, die in 1905 de exploitatie had overgenomen van de *Noord-Friesche Spoorweg-Maatschappij*, een soort 'Er-op-uit'-dagkaarten naar het eiland: doorgaande kaartjes vanaf Leeuwarden, Stiens en Dokkum, geldig in de trein en op de boot. Een retourtje tweede klas vanaf Leeuwarden kostte f 1,95; voor de derde klas moest f 1,55 worden betaald. Op 1 oktober 1904 besteedde het Rijk de exploitatie van de bootdienst openbaar aan en kocht het schip van de bouwer. Een timmerman-aannemer uit Nes, F. de Jong, werd de nieuwe exploitant.

Het Rijk was inmiddels bereid ook iets te doen voor Schiermonnikoog: het bracht verbeteringen aan in de vaargeul en het stelde met ingang van 1 juli 1904 vijftig gulden per week beschikbaar aan de postschippers. Met dat bedrag konden ze met een gehuurde motorboot de verbinding tussen Oostmahorn, aan de westelijke oever van de Lauwerszee, en Schiermonnikoog onderhouden. Het was kennelijk bedoeld als tijdelijke oplossing, want op 1 januari 1905 organiseerde het Rijk een openbare aanbesteding. In tegenstelling tot bij de aanbesteding van de Amelandse bootdienst moest de nieuwe exploitant nu op kosten van Rijkswaterstaat een schip laten bouwen dat voldeed aan de besteksvoor-

waarden. Ook deze aanbesteding werd gewonnen door F. de Jong. Hij liet in IJlst een motorboot bouwen voor 100 passagiers en vijftien ton goederen. Net als de boot op Ameland was ook deze twintig meter lang. Vanaf 1910 reed er driemaal daags een paardenomnibus tussen Dokkum, waar zoals gezegd een treinstation was, en de afvaarplaats in Oostmahorn.<sup>22</sup>

In de zomer van 1912 ging E. Wagenborg in de weekeinden pleziervaarten verzorgen tussen Delfzijl en Schiermonnikoog. Wagenborg was directeur van de *N.V. Noordzeebad* en exploiteerde tussen 1905 en 1915 ook een tweemaaldaagse passagiersdienst met een raderstoomboot tussen Emden en Delfzijl, met aansluiting op de trein naar Groningen. In het laatstgenoemde jaar – tijdens de Eerste Wereldoorlog – kwam de Emdense boot beschikbaar. Hij werd nu ingezet op een geregelde zomerdienst tussen Groningen en Schiermonnikoog.<sup>23</sup> Er kwam dus concurrentie voor reder De Jong en zijn rijksveerdienst, zij het alleen in de zomermaanden. En er kwamen meer problemen voor hem, want na verloop van tijd was er geen petroleum meer verkrijgbaar. Hij moest de diensten naar Ameland en Schiermonnikoog noodgedwongen met zeilboten uitvoeren. Wagenborg had daar geen last van want er waren wel kolen. Hij bood daarop zijn stoomboot aan voor de rijksveerdienst Oostmahorn–Schiermonnikoog. Rijkswaterstaat ging hierop in.<sup>24</sup> Op 31 december 1919 kreeg Wagenborg het alleenrecht op de verbinding en in het contract was ook opgenomen dat hij de door De Jong gebruikte motorboot zou overnemen van Rijkswaterstaat. De samenstelling van de vloot van Wagenborg, bestaande uit motorboten en stoomboten die als reserve dienden, was voor Rijkswaterstaat aanleiding om in 1921 ook de exploitatie van het rijksveer naar Ameland aan Wagenborg te gunnen.<sup>25</sup> Lange tijd werden de veerdiensten op Ameland en Schiermonnikoog onderhouden door *Wagenborg* in opdracht van Rijkswaterstaat. Maar per 1 januari 1986 werden de bootdiensten geprivatiseerd ter uitvoering van de Nota Zoute Veren uit 1980.<sup>26</sup> Rijkswaterstaat droeg de boten over aan de ondernemer, zodat het geen rijksveren meer zijn. De ondernemer heet thans *Wagenborg Passagierdiensten BV*.<sup>27</sup>

### Veerdiensten in Zeeland

De geschiedenis van het openbaar vervoer over water in Zeeland wijkt in een aantal opzichten af van die in andere delen van het land. In de eerste plaats waren Zeeuwse steden en dorpen – evenals de Waddeneilanden – voor hun bereikbaarheid in belangrijke mate aangewezen op vervoer over water. Zeeland bestond immers grotendeels uit eilanden, terwijl ook Zeeuws-Vlaanderen vanuit de rest van Nederland alleen met de boot te bereiken was. Zeeland heeft dan ook een lange geschiedenis achter zich met veren; sommige bestonden al in de veertiende eeuw. In zijn overzichtswerk beschrijft Sandberg maar liefst 118 Zeeuwse veren, waaronder veel overzetveren.<sup>28</sup> In de tweede plaats is er in Zeeland vanaf het begin van de stoomvaart een grote overheidsinvloed geweest. Wij herinneren aan de jaarlijkse subsidie sinds 1828 voor de dienst tussen Vlissingen en Breskens (hoofdstuk 4, pag. 134). Vanaf 1866 ging de exploitatie van de belangrijke veerdiensten zelfs over naar de provincie, terwijl bij stoombootdiensten elders in het land de overheidsinvloed gering was. In de derde plaats is dankzij de oprichting van de *Provinciale Stoombootdiensten* (PSD) nog veel archiefmateriaal beschikbaar, ondanks de gevolgen van oorlog en overstroming. Dankzij al dit archiefmateriaal zijn over de geschiedenis van de provinciale veerdiensten vele even uitgebreide als lezenswaardige publicaties verschenen. In andere provincies zijn bedrijfsarchieven echter schaars. In de vierde plaats is het in Zeeland vaak onduidelijk of er sprake is van een veerdienst dan wel van een overzetveer. Bij kruising van een rivier of kanaal is het duidelijk, dan vervult een veer de functie van een brug in een weg en

is er sprake van een overzetveer (dat wij niet als openbaar vervoer beschouwen). Maar de Zeeuwse situatie was anders: veel veren hadden een stad of dorp als herkomst en bestemming, waren vele kilometers lang en kenden een dienstregeling. Wij spreken dan van bootdiensten. Zij vallen daarmee onder onze definitie van openbaar vervoer.

De verbinding Vlissingen–Breskens over de Westerschelde, die we in hoofdstuk 4 hebben beschreven, beschouwen wij als openbaar vervoer. Het aantal reizigers bleef achter bij de verwachtingen, zo bedroeg in de periode 1828–1838 het aantal reizigers nauwelijks meer dan honderd per week.<sup>29</sup> Jaarlijks waren er tekorten: de inkomsten vielen tegen en de kosten waren hoog. De zestien schippers van de steigerschuiten waren allen in dienst gebleven en het Rijk en de provincie sprongen steeds bij om die tekorten aan te zuiveren. De kooplieden, eigenaren van de veerdienst, wilden van de onrendabele onderneming af en verkochten de stoomboot in 1842 aan de provincie, die de exploitatie aan de machinist van de boot gunde. Zo ontstond een nieuwe situatie: het Rijk zorgde voor de havens, de provincie voor de boot en een particulier voor de exploitatie. Maar na een aanbieding van de Middelburgse aannemer D. Dronkers, die ook belangen had bij de spoorwegen en de waterleiding, werd de dienst na twaalf jaar weer een volledig particuliere aangelegenheid. De provincie verkocht de boot aan Dronkers en gaf hem een exploitatieconcessie. De dienst kreeg nu een zigzagroute omdat voortaan ook Terneuzen en Hoedekenskerke werden aangedaan. De provincie beperkte zich tot het geven van een jaarlijkse exploitatiesubsidie, maar was verre van tevreden over de nieuwe exploitant. Na moeizame onderhandelingen met hem besloot het provinciaal bestuur in 1866 het over een andere boeg te gooien: volledige overheidsexploitatie.<sup>30</sup> De boot werd teruggekocht, een tweede boot werd besteld. Vanaf 1 april 1866 kwam de stoombootdienst onder beheer en toezicht te staan van Gedeputeerde Staten. We beschouwen dit als het derde geval van overheidsexploitatie, na de stedelijke exploitatie van het veer van Monnickendam naar Broek in Waterland (vanaf 1638, zie hoofdstuk 2, pag. 55 en de staatsexploitatie van de spoorlijn Amsterdam–Utrecht en verder (tussen 1843 en 1845, zie hoofdstuk 6, pag. 187–189).

Vanaf 1 oktober 1866 werd vanaf Breskens doorgevaaren naar Hansweert op Zuid-Beveland en Walsvoorden in Zeeuws-Vlaanderen, aanvankelijk tweemaal per week, maar al snel dagelijks. Bij gunstig weer werd ook Borssele aangedaan.<sup>31</sup> De zigzagroute over de Westerschelde was hiermee compleet. De bereikbaarheid van Zeeland verbeterde sterk na de aanleg van de spoorlijn tussen Rotterdam en de stad die grootste haven van het land moest krijgen, Vlissingen.<sup>32</sup> De verbetering betrof niet alleen Zuid-Beveland en Walcheren, maar ook Zeeuws-Vlaanderen. Toen de spoorlijn gevorderd was tot Goes en het traject tot die stad op 1 juli 1868 in gebruik werd genomen, werd het opstappunt van de boot naar Zeeuws-Vlaanderen verlegd van Hansweert naar een overstapstation in Vlakte, waar de spoorweg het nieuw aangelegde Kanaal door Zuid-Beveland kruiste. Dit kanaal was aangelegd als vervanging van het vanwege de spoorwegaanleg afgedamde Kreekrak tussen Noord-Brabant en Zuid-Beveland. Met de trein aangekomen passagiers die verder wilden reizen naar het oostelijk deel van Zeeuws-Vlaanderen, konden zo gemakkelijk overstappen op de veerboot naar Walsvoorden. In Vlakte stopten vijf treinen per dag per richting; de boot gaf aansluiting op twee ervan.

Het provinciaal bestuur van Zeeland vond het openbaar vervoer naar het oostelijk deel van Zeeuws-Vlaanderen nog steeds onvoldoende. Dit gebied was door de barrière van de Braakman, een bijna tot de Belgische grens reikende inham van de Westerschelde, slecht bereikbaar.<sup>33</sup> Na dertien jaar over-



De bootdiensten en overzetveren waren in Zeeland belangrijke schakels in het openbaar vervoer. De kaart verbeeldt de situatie in 1910. Er was duidelijk sprake van ketenmobiliteit. In het overzicht zijn niet opgenomen de dagelijkse beurtdiensten Zierikzee–Rotterdam en Vlissingen–Middelburg–Rotterdam en evenmin de weinig frequente diensten van Goes en Tholen op Rotterdam.

heidsexploitatie gaf het provinciaal bestuur de dienst vanaf 1 september 1879 weer uit handen. J. Smit, B.J. Diepeveen en C. van der Bent kregen concessie voor een driemaaldaagse verbinding met een schroefstoomboot. Zij ontvingen hiervoor meer dan elfduizend gulden subsidie per jaar.<sup>34</sup> In 1880 werd het eindpunt van de veerdienst weer teruggelegd naar Hansweert, een afstand van drie kilometer. Het scheepvaartverkeer door het kanaal was dusdanig toegenomen dat het schutten van de veerboot te veel tijd ging kosten. Aan de verlenging van de concessie in 1882 was de voorwaarde verbonden dat de ondernemers gratis vervoer moesten bieden tussen Vlaken en Hansweert. Of de heren maar even wilden zorgen voor een ‘goed ingerichten omnibus’ voor twaalf personen, met een eerste en een tweede klas, getrokken door twee paarden!<sup>35</sup>

Aan de Zeeuws-Vlaamse kant, bij Walsoorden, gaf een postkoets naar Hulst aansluiting op de veerboot. Toen deze op 15 december 1902 werd vervangen door een stoomtram, nam het aantal passagiers op de veerdienst sterk toe. In ruil voor een hogere subsidie liet de exploitant in 1904 tussen Hansweert en Vlaken nu twee wagens rijden. Toen in hetzelfde jaar de provincie en de exploitant het

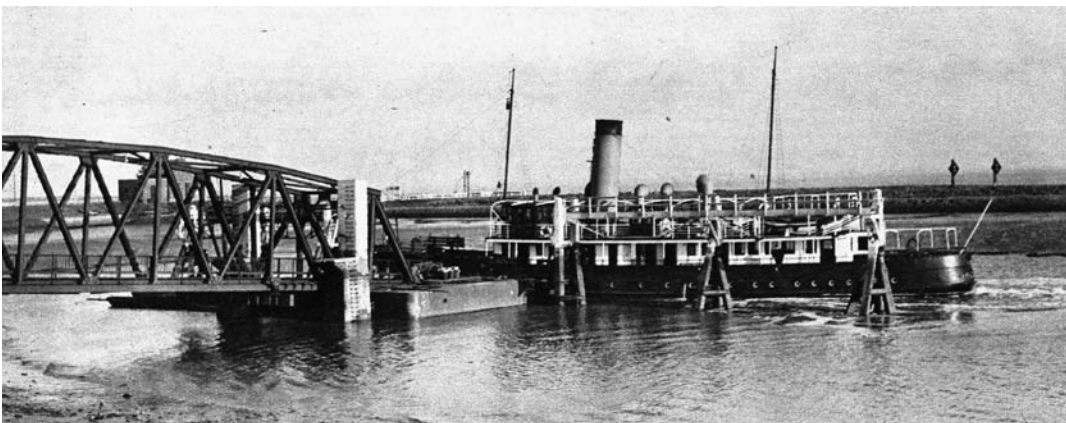
niet eens werden over verlenging van de concessie legden Gedeputeerde Staten een voorstel op tafel om de exploitatie voortaan weer zelf ter hand te nemen, een voorstel dat Provinciale Staten unaniem aannamen. Zo kwam de veerdienst met aansluitende omnibusdienst per 1 januari 1905 in handen van de provincie (feitelijk de PSD). Het voorstel behelsde ook de vervanging van de omnibusdienst door een paardentram. Het werd echter na rijp beraad een stoomtramlijn, die de PSD als eigenaar-exploitant op 2 juni 1913 in gebruik nam.<sup>36</sup> Wederom een voorbeeld van overheidsexploitatie. De boot voer nu vijfmaal per dag.

Ook in 1913 besloot de provincie de zigzagroute te knippen; maar door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog zou het nog tot 4 september 1916 duren voordat de trajecten Hansweert–Walsoorden en Terneuzen–Hoedekenskerke–Hansweert afzonderlijke diensten werden. Op 15 mei 1930 verviel de verbinding Hoedekenskerke–Hansweert.<sup>37</sup>

Treinreizigers voor Terneuzen, Axel, Sluiskil, Sas van Gent en het Belgische Gent moesten nu in Goes uitstappen. Sinds 19 mei 1927 was deze plaats via een tramlijn met Hoedekenskerke verbonden. Deze was eigendom van de *Spoorweg-Maatschappij 'Zuid Beveland'*, maar werd geëxploiteerd door de SS. Goes nam door zijn aansluiting op het spoorwegnet de rol van Vlakte over als overstapstation voor reizigers naar het oostelijke deel van Zeeuws-Vlaanderen. In 1947 reed de laatste personentram.<sup>38</sup> De dienst tussen Terneuzen en Hoedekenskerke zou nog tot 1972 bestaan.

Vlakte behield zijn rol als overstappunt voor het vervoer naar het oostelijk deel van Zeeuws-Vlaanderen tot 8 oktober 1933. Toen moest het station sluiten, omdat de lage spoorbrug bij Vlakte vervangen moest worden door een hoge brug. Dit in verband met de verbreding van het Kanaal door Zuid-Beveland. De sluiting van het overstapstation Vlakte betekende ook het einde van de stoomtramlijn. Het twee kilometer oostelijker gelegen station Kruiningen-Yerseke werd nu overstapstation op de verbinding naar oostelijk Zeeuws-Vlaanderen; een autobusdienst tussen dit station en de aanlegplaats van de veerboot nam de taak van de stoomtram over.

Om de groeiende stroom auto's te verwerken werd op 21 april 1928 in de dienst tussen Vlissingen en Breskens de veerboot *Koningin Wilhelmina* in bedrijf gesteld, tot de bouw waarvan Provinciale Staten eind 1925 hadden besloten. Het was de eerste kopladingboot op deze verbinding. De ingebruikneming van de boot onderstreepte de dubbele functie van zo'n dienst: het was een schakel in het aanbod



De nieuwe haven van Hoedekenskerke, kort na de opening in 1934. Hij was aangelegd ten behoeve van de provinciale stoombootdiensten op Terneuzen. *Ons Zeeland*, 1934, nr 35, pag. 1145.

aan openbaar vervoer en tegelijk een varend stuk verkeersweg. Het toepassen van de rij-op-rij-af-methode was op zichzelf niet nieuw; bij een veerpont werd deze methode immers al sinds mensengeugenis toegepast. Nieuw was een rij-op-rij-af-boot van zulke afmetingen: 53 meter lang en met een capaciteit van 345 personenauto's. De boot heeft ruim 40 jaar dienst gedaan, de laatste jaren bij de TESO.<sup>39</sup> Een vergelijkbare stap in de ontwikkeling bij de verbinding Vlissingen–Breskens was het in dienst stellen veertig jaar later, in april 1968, van de *Prinses Christina*, de eerste dubbeldeksferry.<sup>40</sup>

In de jaren dertig noodzaakte de sterke groei van het auto- en fietsverkeer tot een kortere verbinding tussen Zuid-Beveland en oostelijk Zeeuws-Vlaanderen. Daarom werd in 1931 de oversteek Hansweert–Walsoorden verlegd naar Kruiningen–Perkpolder. Het Rijk legde er havens en bijkomende aanvoerroutes aan, waaronder een drie kilometer lange tramlijn naar Perkpolder. De oversteek Kruiningen–Perkpolder, vier kilometer lang, betekende een verkorting van de vaarroute met ongeveer een kwart; de vaartijd ging terug van dertig naar twintig minuten.

### De veerdiensten Hansweert–Walsoorden en Kruiningen–Perkpolder

In onderstaande tabel zijn wat gegevens opgenomen met betrekking tot de veerdienst Hansweert–Walsoorden, vanaf 1931 Kruiningen–Perkpolder.

	1867 <sup>a</sup>	1913	1939	1970	1995	2003 door de Westerschelde-tunnel
<i>Frequentie op werkdagen overdag</i>	Alleen op maandag (en zondag) één vaart	Vijfmaal per dag	Achtmaal per dag	Eenmaal per halfuur	Eenmaal per uur; tussen 13 en 18 uur tweemaal	Tweemaal per uur (busdienst)
<i>Aantal passagiers<sup>b</sup></i>	378	35.175	116.651	2.569.794	?	
<i>Tarief<sup>f</sup></i>	1ste klas f 0,75 2de klas f 0,50	1ste klas f 0,75 2de klas f 0,50	?	f 0,75 <sup>f</sup>	1 zone = f 1,47 <sup>g</sup>	Tolplein–Terneuzen: 5 zones = € 2,48 Goes–Terneuzen: 9 zones = € 4,13 <sup>h</sup>

- De verbinding Hansweert–Walsoorden was in 1866 in het vaarschema opgenomen. 1867 was het laatste volle jaar voordat de spoorlijn Bergen op Zoom–Goes in gebruik werd genomen.
- In aanmerking is te nemen dat tot 1972 slechts acht kilometer westelijker de veerdienst Hoedekenskerke–Terneuzen werd onderhouden; tot 1931 was de route Hansweert–Hoedekenskerke–Terneuzen. Sinds 1972 waren er nog twee veerdiensten over de Westerschelde, te weten Vlissingen–Breskens en Kruiningen–Perkpolder.
- Vanaf 1990 werd het passagiersvervoer gratis. De passagiers zijn van toen af niet meer geteld. De top van het aantal getelde passagiers lag in 1981 op 3.816.570 personen. Dit was vier vijfde van het aantal passagiers op de veerdienst Vlis-

singen–Breskens in hetzelfde jaar. Het geeft aan dat de verbinding Kruiningen–Perkpolder zich tot een belangrijke veerdienst had ontwikkeld.

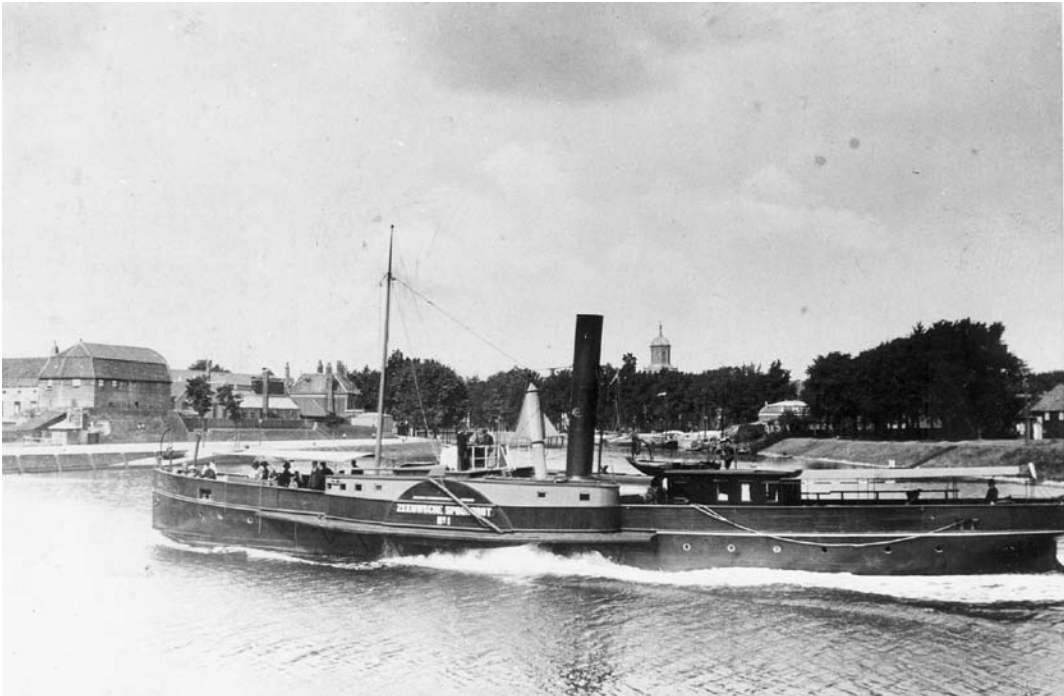
- d. Soms werd vermeld dat de veergelden of steigerrechten in het tarief waren begrepen.
- e. De dienstregeling van 15 mei 1939 vermeldt geen tarief.
- f. In 1972, aan te nemen is dat dit tarief ook in 1970 gold.
- g. Op een 15-strippenkaart.
- h. Op een 15-strippenkaart. Het tolgeld is inbegrepen. Fietsen kunnen in een beperkt aantal mee met de bus; het tarief bedraagt € 2,-.

Bronnen:

- *Bijlagen Handelingen Tweede Kamer 1935–1936*, Bijlage A Vaststelling begrooting van het Verkeersfonds, 2 D, 13.
- *Boot, De Provinciale Boot*.
- 'Gewijzigde dienstregeling ingaande 8 October 1933', *Spoor- en Tramwegen*, 1933, nr 20, pag. 538.
- *Grote Historische Atlas ...*, deel 4 Zuid-Nederland.
- Van Hartingsveldt, 't *Reisvaerdig Beveland*, pag. 12–20.
- Hartman, *De Stoombootdiensten op de ...*
- 'Provinciale Stoombootdiensten in Zeeland', *Spoor- en Tramwegen*, 1943, nr 10, pag. 160.
- Sluiter e.a., *Overzicht ...* (3de druk), pag. 95, 171 en 173.
- Voerman, J., 'Stoomtramromantiek (37). Stoomtramwegen op Zuid-Beveland'.
- Zeeuws Archief, toegang 123.1, verkeer en vervoer te water (03.08.02), stukken 825, 826 en 827.



De aanleg van de provinciale weg tussen Kruiningen en de haven bij Hansweert. De weg zou worden gebruikt door autobussen die fungeerden als schakel tussen treinstation Kruiningen en de provinciale stoomboten op de Westerschelde. *Ons Zeeland*, 1936, nr 36, pag. 24.

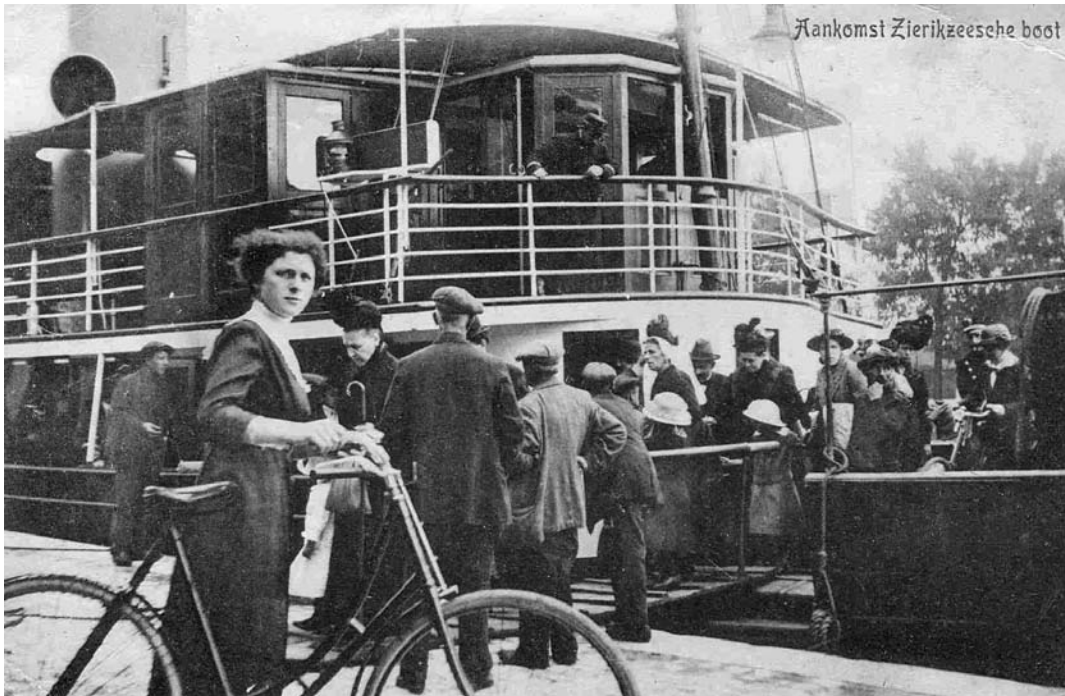


De bootdienst Zierikzee-Middelburg over de Oosterschelde was een particuliere onderneming, gesubsidieerd door de provincie Zeeland. In 1872 bouwde de Koninklijke Fabrik van Stoom- en andere Werktuigen deze *Zeeuwsche Spoorboot No. 1* (aanvankelijk No. 2 en ook enige tijd zonder nummer in de naam). In 1888 en 1902 werd het schip technisch sterk gemoderniseerd; hier vaart de boot de haveningang van Middelburg binnen, omstreeks 1905. Collectie Willem J.J. Boot, Opperdoes.

Er waren in de negentiende eeuw meer geregelde stoombootdiensten in Zeeland. Vanaf 9 mei 1864 exploiteerde de *N.V. Spoorboot Maatschappij van Middelburg* een dienst op het traject Middelburg–Wolphaartsdijk–Kortgene–Katseveer–Wemeldinge–Yerseke–Gorishoek–Tholen–Bergen op Zoom.<sup>41</sup> Onder gebruikmaking van de Zandkreek en de Oosterschelde verbond deze stoomboot vier Zeeuwse eilanden: Walcheren, Noord-Beveland, Zuid-Beveland en Tholen. Hij voer tweemaal in de week. Zoals de rederijnaam al aangeeft, sloot de dienst aan op treindiensten, namelijk in Bergen op Zoom. De spoorlijn naar Bergen op Zoom was in 1863 in gebruik genomen, en toen deze in 1868 tot Goes was gevorderd, wijzigde de maatschappij de dienst in Middelburg–Wolphaartsdijk–Kortgene–Katseveer–Kats–Zierikzee. Als tegenprestatie voor een provinciale subsidie moest de exploitant zorgen voor wagenveren vanaf het spoorwegstation in Goes naar Katseveer en naar Wolphaartsdijk. In 1871 werd de rederij gereorganiseerd en kreeg zij een nieuwe naam, de *N.V. Zeeuwsche Spoorboot Maatschappij van Middelburg*. Ook met haar stoombootdiensten was er een flinke jaarlijkse provinciale subsidie gemoeid. Na een besluit tot liquidatie van de N.V. nam de provincie per 1 januari 1912 de dienst over.<sup>42</sup>

In latere jaren werd het belang van de provincie in de stoomvaart uitgebreid. In 1912 kocht de provincie het veerrecht van Wolphaartsdijk naar Kortgene en huurde het veerrecht in tegenovergestelde richting voor 25 jaar.<sup>43</sup> Vanaf 1 januari 1913 was de provincie verantwoordelijk voor de exploitatie. Tien jaar later gebeurde iets dergelijks bij het veer tussen Veere en Kamperland. Het veerrecht in de ene richting werd gekocht, terwijl het recht in de andere richting voor dertig jaar werd overgedragen aan de provincie. Op 1 mei 1924 kwam ook deze dienst in exploitatie bij de provincie.<sup>44</sup>





Lossen van de Provinciale Boot uit Zierikzee. Reizigers gaan aan land in Middelburg, jaren twintig van de twintigste eeuw. Uitgave Johs. M. van Heusden J.Mzn, Middelburg; collectie Willem J.J. Boot, Opperdoes.

### Over de Zuiderzee

Eeuwenlang was de Zuiderzee de verbindende schakel tussen Holland aan de ene kant en Friesland en Overijssel aan de andere kant. De zee was het decor van vele tientallen beurtveren. Amsterdam kende in de zeventiende en achttiende eeuw tien beurtveren op Friesland en acht op Overijssel.<sup>45</sup> En ook belangrijke steden als Hoorn, Enkhuizen en Haarlem stuurden hun schepen in grote aantallen over de Zuiderzee. Ze waren niet allemaal even belangrijk, de frequenties verschilden sterk en sommige speelden een beperkte rol in het personenvervoer. De *Algemeene Postkaart van het Koninkrijk der Nederlanden* uit 1821 – juist vóór de periode van de stoomvaart – noemt maar twee bootverbindingen tussen Holland en Friesland: Enkhuizen–Harlingen en Amsterdam–Lemmer. Het personenvervoer tussen het westen en het noorden van het land concentreerde zich toen op deze boottendiensten.

Vanaf 1852 bood de heropgerichte *Harlinger Stoomboot Reederij* – in 1835 was de onderneming failliet gegaan – een betrouwbare dagelijkse verbinding tussen Harlingen en Amsterdam. Het was niet de enige onderneming op deze verbinding: er was concurrentie van de *Friesche Stoomboot Reederij* (1841–1870; deze voer via Lemmer) en later van de *Zuiderzee Stoomboot Maatschappij* (1861–1889).<sup>46</sup> Door de goede aansluiting op de trekschuit trokken deze verbindingen veel reizigers. Harlingen werd een nog interessantere bestemming toen op 27 oktober 1863 de spoorlijn naar Leeuwarden in gebruik werd genomen, de eerste spoorlijn in het noorden van het land. In de volgende jaren werd deze via Groningen en Winschoten verlengd tot Nieuwe Schans. Het was voorlopig nog een geïsoleerd liggende lijn, want er waren nog geen verbindingen naar het midden van het land.

Nieuwe vaartuigen waren berekend op meer dan honderd passagiers; zo had de in 1865 door de *Harlinger Stoomboot Reederij* in gebruik genomen raderstoomboot *Willem III* een capaciteit van 160 passagiers. Volgens de reiswijzer van 1872 werd in dat jaar de dienst verricht door de *Harlinger en Zuiderzee Stoomboot-Maatschappij*.

Een andere belangrijke verbinding over de Zuiderzee was die tussen Lemmer en Amsterdam. Met ingang van 1870 stelden de Groningse gebroeders Jan, Geert en Reint Nieveen van de *Groningen-Lemmer Stoomboot Maatschappij* een dienst Lemmer–Amsterdam in gebruik, die later befaamd zou worden als de Lemmer nachtboot. Iedere avond, behalve 's maandags, vertrok om acht uur een boot uit Amsterdam en een uur later een uit Lemmer. De dienst sloot aan op de stoombootverbinding Lemmer–Groningen van dezelfde maatschappij. Deze laatste was de voortzetting van een sinds 1864 bestaande lijn van J. Nieveen en W. en M. Geveke. Een kaartje Groningen–Amsterdam was niet goedkoop; voor de tweede klas moest twee gulden neergeteld worden. Toch was de lijn zo succesvol dat de maatschappij al snel twee concurrenten op dezelfde Zuiderzeeverbinding overnam en in de loop der tijd steeds meer schepen aanschafte. In 1900 waren er acht stoomboten in gebruik; tot eind augustus 1959 heeft deze verbinding bestaan.<sup>47</sup> Lemmer was een draaischijf voor doorgaande reizen naar onder meer Bolsward, Joure, Sneek en Wolvega; in 1901 kreeg de plaats een stoomtramverbinding naar Heerenveen.

Ook met het noordwesten van Overijssel was er druk verkeer. De *Zwolsche Stoomboot Maatschappij* onderhield sinds 1852 een dagelijkse verbinding tussen Amsterdam en Zwolle. In latere jaren gaf de dienst in Zwolle aansluiting op een boot van dezelfde maatschappij naar Meppel, via Hasselt en Zwartsluis. De *Drentsche Stoomboot Maatschappij* had een rechtstreekse dagelijkse verbinding tussen Meppel en Amsterdam; deze deed Zwolle niet aan. In Meppel gaf de boot aansluiting op treinen uit Groningen en Friesland. Een gratis omnibus verzorgde het vervoer tussen trein en boot. Ten slotte was er nog een derde ondernemer die met schroefstoomboten tweemaal per dag van Amsterdam naar Kampen voer, waarvan eenmaal door naar Zwolle.<sup>48</sup>

De reisgids van 1872 noemt voorts de Zuiderzeediensten Harlingen–Zwolle (eenmaal per week), Harlingen–Kampen (eenmaal), Kampen–Amsterdam (tweemaal) en Doesburg–Amsterdam (tweemaal). In de gids van 1890 worden deze niet meer genoemd. Er zijn dan weer nieuwe stoombootdiensten: Amsterdam–Sneek (tweemaal per week), Kampen–Urk–Enkhuizen (dagelijks behalve zondag), Amsterdam–Deventer (zesmaal per week), Amsterdam–Zutphen (tweemaal per week), Amsterdam–Nijkerk (driemaal per dag) en niet in de laatste plaats de dienst Enkhuizen–Stavoren (viermaal per dag).

In 1886 verlegde de passagiersstroom over de Zuiderzee tussen Noord-Holland en Friesland zich voor een deel naar de nieuwe spoorwegveerdienst Enkhuizen–Stavoren. Het was een bijzondere en ook een belangrijke schakel in het openbaar vervoer, met in de hoogtijperiode meer dan 300.000 reizigers per jaar. De eerste plannen voor deze Zuiderzeelijn *avant la lettre* dateren van ongeveer 1860. Met de aanleg van spoorlijnen vanaf Hoorn en Leeuwarden naar de beide Zuiderzeekusten zou met een bootverbinding als tussenschakel een tweede hoofdverbinding ontstaan tussen het westen en het noorden van het land. Vooral het comité-Wouda<sup>49</sup> had er lang voor geijverd. De gedachte verbinding zou concurreren met de spoorverbinding via Amersfoort en Zwolle, maar deze ook aanvullen. De rijksoverheid zag er een militair belang in: zou door een vijandelijk optreden de spoorverbinding via

Zwolle zijn geblokkeerd, dan konden over de nieuwe verbinding militairen en hun benodigdheden naar de Stelling van Amsterdam worden getransporteerd. De nieuwe Zuiderzeeroute werd opgenomen in de derde aanlegwet voor de spoorwegen, die de Tweede Kamer in 1875 aannam.<sup>50</sup> Gekozen werd voor Amsterdam–Enkhuizen–Stavoren–Leeuwarden. Alternatieve routes, zoals via Medemblik en Hindeloopen (een plan van een aantal gemeenten) en via het uiterste noordoosten van West-Friesland en Stavoren (tweede plan-Wouda) werden terzijde gelegd.<sup>51</sup>

De Noord-Hollandse spoorlijn zou in exploitatie komen bij de *Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij* (HSM), de Friese lijn bij de *Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen* (SS). Omdat het Rijk voorzag dat de exploitatie van de tussengelegen veerdienst niet kostendekkend zou zijn, besteedde het deze dienst openbaar aan. De exploitatie zou gegund worden aan de ondernemer die genoegen nam met de kleinste jaarlijkse bijbetaling. Het Rijk had de HSM bereid gevonden de veerdienst met ten hoogste 50.000 gulden per jaar te ondersteunen. Als tegenprestatie mocht het spoorwegbedrijf meepraten over de voorwaarden van aanbesteding.<sup>52</sup> Als de aanbesteding ongunstiger zou uitpakken, zou het Rijk het bij gunning vastgelegde bedrag aanvullen. De aanbesteding vond plaats op 21 januari 1885.<sup>53</sup> Het is wellicht de tweede aanbesteding in het openbaar vervoer in ons land, na die van de aanleg en exploitatie van paardentramlijnen in Rotterdam in 1878 (hoofdstuk 10). De belangrijkste eis was dat de overtocht niet langer dan een uur mocht duren, en verder moesten de schepen een geringe diepgang hebben met het oog op de zandbanken in de Zuiderzee. Er meldden zich vier inschrijvers, ze vroegen bedragen tussen 252.000 gulden en 160.000 gulden per jaar, maar dat vond het Rijk te veel. Het paste de voorwaarden voor de aanbesteding aan, door onder meer de maximale duur van de overtocht met twintig minuten te verlengen. Op 20 mei 1885 volgde een



Cornelis Bosman (1830–1911) begon zijn carrière als landmeter, maar maakte na enkele jaren de overstap naar de zoutziederij van zijn vader in Alkmaar. In 1864 opende hij onder de naam *Alkmaar Packet* een bootdienst van Alkmaar over het Noord-Hollands Kanaal en de Zaan naar Amsterdam. Later bracht Bosman ook andere bootdiensten, op de Waddenzee en de Zuiderzee, tot stand. Zijn zoon J.P. Bosman (1872–1963) volgde in 1907 zijn vader op als directeur van de Texelse veerdienst en werd in 1915 directeur van de *Alkmaar Packet*. Collectie Regionaal Archief Alkmaar.

tweede aanbesteding.<sup>54</sup> Er waren weer vier inschrijvers, onder wie maar één die ook bij de eerste had meegedaan. De gevraagde bedragen waren nu heel wat lager, namelijk tussen 103.800 gulden en 65.000 gulden. De exploitatie werd voor vijf jaar gegund aan de reder C. Bosman te Alkmaar, hoewel deze met kleinere schepen wilde varen dan was voorgeschreven. Bosman zou later met zijn bedrijf *Alkmaar Packet* in Noord-Holland een begrip worden. Naast de bijdrage van de HSM, die het volle pond moest betalen<sup>55</sup>, gaf het Rijk een jaarlijkse exploitatiesubsidie van 15.000 gulden.

Zoals voorgeschreven liet Bosman drie schepen bouwen: twee vrijwel identieke raderstoomboten van 52 meter lengte met elk een capaciteit voor 449 passagiers<sup>56</sup> en een dubbelschroefstoomboot van 30 meter voor goederen. De passagiersboten, met een onderverdeling in drie passagiersklassen, werden toepasselijk de *Holland* en de *Friesland* gedoopt. Een dertig jaar oude raderstoomboot, de *Prins van Oranje*, werd reserveboot. De veerdienst werd op 15 juli 1886 in gebruik genomen, dat is dertien maanden na de opening van de spoorlijn Hoorn–Enkhuizen (5 juni 1885) en acht maanden na de opening van het traject Stavoren–Sneek (8 november dat jaar, Sneek–Leeuwarden was er al).

De afstand tussen Amsterdam en Leeuwarden bedroeg nog maar 133 kilometer, over Zwolle was het 206 kilometer. De reistijd werd (op papier) met een halfuur bekort tot 3 uur en 50 minuten. De SS had geen financieel belang bij de nieuwe verbinding, want de onderneming zag reizigers veel liever via Zwolle reizen. Daarom begon de SS de snelle dienst zo veel mogelijk tegen te werken.<sup>57</sup> De spoorwegmaatschappij probeerde de concurrerende lijn het karakter van een doorgaande route te ontnemen en had voor de dienstregeling ingaande 15 juli 1886 op de lijn Leeuwarden–Sneek–Stavoren alleen lokaal-treinen opgenomen. Deze waren gehouden aan een snelheid van 30 kilometer per uur en ze stopten bij iedere halte. De minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid weigerde deze dienstregeling goed te keuren. Na veel overleg kwamen er per 1 maart 1887 sneltreinen aansluitend op twee van de vier dagelijkse vaarten. Deze reden door naar Groningen, iets waartegen de SS zich aanvankelijk had verzet. Later kwamen er zelfs treinen naar Nieuweschans. Er waren doorgaande kaartjes te krijgen van een beperkt aantal stations aan Hollandse zijde naar een beperkt aantal aan de Fries-Groningse zijde en andersom.<sup>58</sup> De SS zocht nu andere middelen om de aantrekkelijkheid van de bootverbinding te verminderen. Had de boot vertraging, dan liet de SS haar trein naar Leeuwarden toch stipt op tijd (zij het met de voorgeschreven vijf minuten wachttijd) van Stavoren vertrekken, zelfs als de boot net aanmeerde. De passagiers die van de boot afkwamen moesten dan op de volgende trein wachten. Verder verbeterde de SS vanaf 1887 in samenwerking met de *Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij* (NCS) de treindienst over Zwolle, tussen Utrecht en Groningen. Er kwam 's ochtends en 's avonds een sneltrein bij.<sup>59</sup>

Met ingang van 1888 kwam de stoombootveerdienst onder toezicht te staan van de Raad van Toezicht op de Spoorwegen, een constructie die eerder was toegepast bij de stoombootdienst tussen Rotterdam en Moerdijk.<sup>60</sup> Aanvankelijk viel het toezicht onder rijksopzichters die in Amsterdam en Leeuwarden waren gestationeerd. Het bleek dat zij meermalen niet waren ingelicht als er met de veerdienst of met de overstap iets mis was. Daarom stelde de minister een rijksopziener aan met standplaats Enkhuizen. Deze moest tweemaal per maand de overtocht maken en zich ervan overtuigen dat '*de uitoefening van den dienst niets te wensen overlaat*'.<sup>61</sup> Hij was bevoegd de ondernemer van de veerdienst na overtredingen een boete op te leggen.

Bosman vond de concessie-termijn van vijf jaar veel te kort; het zou de continuïteit van de verbinding niet ten goede komen. Het materieel zou bij een nieuwe aanbesteding tegen taxatie moeten worden overgenomen of in het ergste geval worden overgedragen.<sup>62</sup> De minister was gevoelig voor diens argu-



De *R. van Hasselt*, een van de boten van de spoorwegveerdienst tussen Enkhuizen en Stavoren, komt aan in Enkhuizen, tweede helft jaren twintig van de vorige eeuw. Ansichtkaart, collectie auteurs.

menten en verlengde in 1888 de concessieperiode tot tien jaar. Verder kreeg Bosman toestemming een derde passagiersboot in de vaart te brengen. Kort erop volgde er tegenslag. Op sinterklaasdag 1888 zonk de *Friesland* midden op de Zuiderzee na een aanvaring in dichte mist met het zusterschip. Er waren geen gewonden. Ter overbrugging – er werd een nieuwe *Friesland* besteld – huurde Bosman van de *Harlinger Stoomboot Maatschappij* de raderstoomboot *Willem III*.<sup>63</sup>

Op 15 oktober 1890 ontstond een nieuwe situatie. Bij de elders besproken spoorwegovereenkomsten van dat jaar ging de treindienst Leeuwarden–Stavoren over van de SS naar de HSM. Het doel daarvan was de verbinding over de Zuiderzee (nu voor tweederde HSM) meer te laten concurreren met de SS-dienst over land. In 1896 kwam ook de veerdienst onder verantwoordelijkheid van de HSM. In plaats van drie verschillende exploitanten op de verbinding Amsterdam–Enkhuizen–Leeuwarden was er nu nog maar één: de HSM. Deze kocht de boten van C. Bosman, die nu met zijn zoon, mr. W.C. Bosman, onderaannemer van de HSM werd. De spoorwegmaatschappij nam het onderhoud van de havens van Enkhuizen en Stavoren over van het Rijk, en in ruil daarvoor nam het Rijk voortaan de volledige jaarlijkse exploitatiesubsidie van 65.000 gulden voor zijn rekening.<sup>64</sup>

De eerste jaren maakten ongeveer 60.000 reizigers per jaar van de veerdienst gebruik, gemiddeld 24 per overtocht. In 1893 werden 93.000 passagiers geteld. Twee derde reisde derde klas, een kwart tweede klas en de rest eerste klas. In de loop van de tijd werd het aantal aansluitingen vergroot. Treinen van en naar Leeuwarden, Groningen, Amsterdam en Rotterdam (via de op 1 oktober 1898 geopende spoorlijn Hoorn–Heerhugowaard en verder over Alkmaar en Haarlem) sloten vrijwel altijd op de boot aan. In enkele gevallen werd de sneltrein bij vertrek uit Stavoren gevolgd door een stop-trein en bij aankomst in Stavoren door zo'n trein voorafgegaan. Het aantal passagiers groeide tot

125.000 in 1909. De HSM bestelde twee comfortabele dubbelschroefstoomboten, elk goed voor 2000 passagiers, een groot aantal fietsen en enkele auto's. Aan boord was ook een 'volkslogies' met twee slaappleatsen, enkele gevangencellen en een postkantoor.<sup>65</sup> In 1916 was het reizigersaantal gegroeid tot 340.000. In 1917 bracht de belangengemeenschap van de HSM en de SS verbetering van de verbinding per trein via Zwolle; desondanks bleef het aantal passagiers op de veerdienst hoog. De vloot werd in 1923 uitgebreid met het eerste motorschip, ook met dubbele schroef, en ook bestemd voor 2000 passagiers.<sup>66</sup> In 1930 was het aantal reizigers 309.000. Maar daarna trad een daling op tot 200.000 in 1935.<sup>67</sup> De in 1933 geopende busdienst Alkmaar–Leeuwarden over de net geopende Afsluitdijk, het toegenomen autogebruik en de verder verbeterde treindienst over Zwolle moeten daaraan debet zijn geweest.

Elke tien jaar kreeg Bosman een nieuw contract. In het jubileumjaar 1936 werd de veerdienst echter opnieuw aanbesteed en ditmaal werd de concessie gegund aan *Reederij Koppe N.V.* (J.G. Koppe's Scheepsagentuur N.V.) in Amsterdam, die zeer laag had ingeschreven; vanaf 1 januari 1938 werd Koppe de exploitant.<sup>68</sup> Met de fusie van HSM en SS werd de N.V. Nederlandse Spoorwegen de nieuwe eigenaar. Mr. W.C. Bosman heeft dit niet meer meegemaakt. Op 18 april 1937 overleed hij.

Reederij Koppe werd in 1942 een dochteronderneming van de NS. De rijksbijdrage in de exploitatie paste niet meer in de nieuwe financiële verhouding tussen het Rijk en de NS, en kwam ingaande 1955 te vervallen.<sup>69</sup> Het aantal reizigers daalde gaandeweg tot minder dan 80.000 in 1960; de treindienst over land was namelijk steeds beter geworden. De bootdienst – inmiddels was de benaming *veerdienst* vervangen door *bootdienst* om te accentueren dat de verbinding onder de Wet Openbare Middelen van Vervoer viel – verloor steeds meer zijn functie als onderdeel van het Nederlandse spoorwegnet; hij kreeg vooral een toeristisch karakter. Daarom besloot NS dat de dienst per 26 mei 1963 niet meer voor haar rekening en risico zou worden geëxploiteerd.<sup>70</sup> Reederij Koppe zette het vervoer wel voort, maar alleen in de zomermaanden. Na de opheffing van de rederij door de NS, op 1 januari 1972, verzorgde de NACO, vanaf 1 juli 1972 een dochter van de NZH, de bootdienst op dezelfde wijze.<sup>71</sup> In 2002 nam Rederij V & O de dienst over. Van mei tot en met september zijn er drie afvaarten per richting, in april en oktober wordt de overtocht op de meeste dagen tweemaal gemaakt.

### **'Spoorboten' tussen Moerdijk en Rotterdam**

De aanleg van de spoorlijn van Antwerpen naar Rotterdam, met de bedoeling daar aansluiting te geven op de lijn naar Amsterdam van de *Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij* (HSM), bereikte in 1855 het Hollands Diep. De lijn liep via Roosendaal naar Zevenbergen, en vanaf daar direct naar het dorp Moerdijk waar hij eindigde aan de zuidwestelijke kade van de haven bij die plaats.<sup>72</sup> De eigenaar van de lijn, de *Spoorwegmaatschappij Antwerpen-Roosendaal* (AR)<sup>73</sup>, stelde twee raderstoomschepen in dienst die de passagiers naar Rotterdam brachten. Het was de voor het eerst dat een verbinding over het water onderdeel uitmaakte van het spoorwegnet. De schepen waren overgenomen van een Rotterdamse rederij die tot aan de komst van de trein een stoombootdienst tussen Antwerpen en Rotterdam had onderhouden. De dienstregeling van 1 mei 1855 vermeldde dagelijks drie trein-bootverbindingen tussen Antwerpen en Rotterdam en twee treinen tevens voor goederenvervoer tussen Antwerpen en Moerdijk. Voor de goederenverbinding naar Rotterdam had de spoorwegmaatschappij nog twee andere raderschepen in gebruik.



De *Spoorwegmaatschappij Antwerpen-Roosendaal* vulde de ontbrekende schakel in het nog jonge spoorwegnet, tussen Moerdijk en Rotterdam, in met twee raderboten. Hier ontmoeten zij elkaar ter hoogte van Dordrecht. Olieverfschilderij uit 1861 van F. Carlebur. Collectie Nederlands Spoorwegmuseum, Utrecht.

De schepen voeren over de Dordtse Kil, langs Dordrecht, over de Noord en de Nieuwe Maas. De vaartijd was ruim twee uur voor een afstand van ongeveer 35 kilometer. Deze tijd was nodig omdat de schepen onderweg op dertien plaatsen aanlegden<sup>74</sup>. Het laden en lossen veroorzaakte soms vertraging. Aan het Groothoofd in Dordrecht kon dit moeilijkheden geven, want als de boot te laat was kon de aanlegplaats bezet zijn door een andere boot. Dan was het wachten totdat de steiger weer vrij was.<sup>75</sup> In Rotterdam legden de schepen aan bij de Oosterkade, dit is op de noordelijke oever van de Nieuwe Maas, dicht bij het station van de *Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij*, het station voor de treinen naar Utrecht. De nieuwe bootdienst betekende voorlopig het einde voor het stoomveer tussen Moerdijk en Willemsdorp. Tussen 1855 en 1877 verzorgden net als vóór 1822 roei- en zeilschepen het veer.<sup>76</sup> De exploitatie van de spoorlijnen van de AR ging op 1 januari 1864 over in handen van de *Chemins de Fer Grand Central Belge* (GCB); de spoorlijnen zelf bleven eigendom van de AR.

In 1866 volgde er een tweede bootdienst als schakel in het spoorwegnet. Opnieuw tussen Moerdijk en Rotterdam, en met dezelfde route. Deze nieuwe dienst sloot aan op treinen uit Breda van de *Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen* (SS) over de juist gereedgekomen staatslijn. Ook deze spoorlijn eindigde, lopend via station Lage Zwaluwe, in de haven van Moerdijk, maar nu aan de noordoostelijke kade, waar de SS een eigen overstapgelegenheden tussen trein en boot had ingericht.<sup>77</sup> Evenmin als de treinverbinding naar Moerdijk werd ook het vervoer over het water naar Dordrecht en Rotterdam gecombineerd met die van de GCB. De SS wenste een eigen bootdienst en besteedde die uit aan de *Dordrechtse Stoomboot Maatschappij*. Deze voerde de dienst uit met één, later met twee rader-

stoomboten, die toepasselijk Dordtse namen droegen, de *Johan de Witt II* en de *Cornelis de Witt*. Zo hadden de beide spoormaatschappijen dus elk hun eigen outillage en eigen bootverbinding.<sup>78</sup>

Op 1 januari 1872 werd de Moerdijkbrug over het Hollands Diep in gebruik genomen, samen met een spoorlijn op het Eiland van Dordrecht en de aansluiting tussen de brug en station Lage Zwaluwe.<sup>79</sup> De treinen van de SS reden toen door tot Dordrecht en de nu overbodige bootdienst tussen Moerdijk SS, Dordrecht en Rotterdam verviel.<sup>80</sup> Voor de passagiers met bestemming Dordrecht was de verlengde spoorlijn een grote verbetering, maar voor hen die naar Rotterdam wilden, was het een achteruitgang, omdat er in Dordrecht geen aansluitende bootdienst naar Rotterdam was georganiseerd.<sup>81</sup> De doorgaande passagiers moesten lopend de hele stad doorkruisen; het station lag aan de zuidzijde van de stad, en het Groothoofd, waar verschillende stoomboten op Rotterdam aanlegden, in de noordelijke hoek. Deze toestand duurde negen maanden, totdat op 1 november 1872 de staatsaanleg weer verder was gevorderd en de treinen van de SS doorreden tot Rotterdam Mallegat, een tijdelijk station ten zuiden van Rotterdam op IJsselmonde. Daar stapten de passagiers over op een boot van de SS naar Rotterdam.<sup>82</sup>

Omdat ook de GCB van de Moerdijkbrug gebruik wilde maken, liet de spoorwegonderneming haar treinen vanaf 1 november 1872 vanuit Antwerpen over Roosendaal naar Breda lopen. Met een locomotief van de SS ervoor gingen de treinen verder over de staatspoorweg naar Rotterdam Mallegat.<sup>83</sup> Daarmee verviel nu ook de GCB-bootdienst.<sup>84</sup> Op 1 mei 1876 kwam er met de opening van het traject Zevenbergen–Lage Zwaluwe een aansluiting tussen de spoorlijn van de AR de staatslijn. De treinen van de GCB hoefden toen niet meer de omweg over Breda te maken. De GCB-lijn tussen Zevenbergen en Moerdijk is in 1880 gesloten.

Op 2 mei 1877 waren de bruggen over de Koningshaven en de Nieuwe Maas en het viaduct door Rotterdam klaar en gingen zowel de treinen van de GCB vanaf Antwerpen als die van de SS uit Noord-Brabant doorrijden tot het station Delftsche Poort.<sup>85</sup> Daar was overstapgelegenheid richting Den Haag en Amsterdam. Hiermee verviel ten slotte ook de laatste schakel van bootdiensten in de verbinding tussen Moerdijk en Rotterdam, die tussen Mallegat en Rotterdam. Ondanks de spoorwegaanleg bleven echter nog tal van parallelle bootverbindingen bestaan over de Maas en door de Noord.

### **De Wet Openbare Vervoermiddelen van 1880**

In de jaren vijftig en zestig van de negentiende eeuw waren voor het vervoer over het water en trouwens ook voor dat over de weg de regels van kracht die koning Willem I en diens zoon, Willem II, bij Koninklijk Besluit hadden uitgevaardigd. Aan het slot van hoofdstuk 4 lieten wij zien dat de regelgeving aan vernieuwing toe was; alleen al die waarop de beurtvaart berustte, maakte dit nodig. In 1869 diende de liberale minister van Binnenlandse Zaken, mr. C. Fock, een ontwerp voor een wet in waarin al het openbaar vervoer over het water en over de weg was ondergebracht. In het wetsontwerp<sup>86</sup> was geen plaats meer voor concessies en monopolies; het zou voor een ieder vrij zijn openbaar vervoer te verrichten, zo luidde de kern van het ontwerp. De minister achtte het bovendien niet de taak van de overheid te onderzoeken of aan een nieuw middel van vervoer behoefte bestond: het aantal reizigers zou de ‘deugdelijkheid’ van een dienst moeten bepalen. Het voorstel ging de Tweede Kamer te ver, waarna minister Fock het introk.<sup>87</sup> Toen hij anderhalf jaar later een slechts op details herzien wetsontwerp<sup>88</sup> indiende, nam de Tweede Kamer dit niet eens in behandeling. De tijd was er nog niet rijp voor.



Toen drie kabinetten later, in 1877, de conservatieve minister mr. J. Heemskerk Azn een drastisch herzien wetsontwerp<sup>89</sup> over het openbaar vervoer indiende, kreeg dat evenmin het groene licht. Het voorstel bevatte nu wel een vergunningenstelsel, zij het dat er geen vergunningen zouden worden verleend met uitsluiting van anderen. De bepaling luidde: *‘De vergunning tot het in werking brengen van een openbaar middel van vervoer kan niet worden geweigerd dan om redenen van publiek belang.’*<sup>90</sup> De minister stelde met betrekking tot de bestaande plaatselijke regelingen voor om de nog overgebleven diensten met beurt- en veerschepen niet van het ene op het andere moment te laten vervallen; gelet op de vele belangen zou er een overgangstermijn van vijf jaar komen (art. 39). In de Kamer heerste echter een meer liberale geest dan voorheen en de meerderheid van de leden sprak zich tegen het voorstel uit. In plaats van het door de minister nu wel opgenomen vergunningenstelsel, had de Tweede Kamer liever gezien dat het gewijzigde voorstel van 1869, zonder zo’n stelsel, opnieuw zou zijn ingediend. Bovendien vond de Kamer een overgangstermijn van vijf jaar, waarbinnen de monopolistisch getinte plaatselijke verordeningen voor beurtveren moesten worden afgeschaft, veel te lang. Deze verordeningen stonden de veel efficiëntere stoomvaart in de weg.<sup>91</sup>

De Kamer kreeg pas zijn zin in 1880. De zaken van verkeer en vervoer waren inmiddels overgegaan naar het nieuw gevormde Departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid. De liberale minister mr. J.P.R. Tak van Poortvliet diende in maart 1879 een wetsontwerp<sup>92</sup> in, dat afschaffing van de vergunningen beoogde. Artikel 1 luidde dan ook: *‘Tot het in werking brengen van een openbaar middel tot vervoer van personen of goederen wordt geene voorafgaande vergunning gevorderd.’* De zinsnede klinkt haast als een opluchting; de ontkennde formulering geeft duidelijk blijk van het feit dat tot dusver het vervoer aan allerlei beperkingen onderhevig was geweest. Zijn opvolger, de antirevolutionaire jhr. G.J.G. Klerck, ontmoette bij de verdediging van het wetsontwerp in de Kamer alleen maar lof. *‘Zonder twijfel heeft het wetsontwerp alleen op het oog de uitoefening der dienst met het rollend of varend materieel der onderneming’*, aldus de minister in de Memorie van Beantwoording. *‘Voor het leggen van spoorstaven in de wegen ten behoeve van paarden- of stoomtramwegen zal voortaan, even als thans, de vergunning moeten worden verkregen van het gezag, met het beheer van den weg belast.’*<sup>93</sup> Unaniem nam de Tweede Kamer op 19 maart 1880 het wetsvoorstel aan en hetzelfde gebeurde een maand later in de Eerste Kamer. Op 1 september van dat jaar trad de *Wet Openbare Vervoermiddelen* (WOV) in werking.<sup>94</sup>

Het was een summiere wet: er waren maar twaalf artikelen en deze regelden alleen het hoogst noodzakelijke, namelijk hoe het instellen of het beëindigen van een vervoerdienst moest worden aangekondigd. De verplichting tot het aankondigen gold ook bestaande diensten. Verder regelde de wet wie verantwoordelijk was voor tijdens de dienst geleden schade en dat veiligheidseisen bij algemene maatregel van bestuur zouden worden vastgesteld. De wet gold niet voor vervoer binnen een gemeente en ook niet voor overzetveren. In het Voorlopig Verslag waren vragen gesteld over de reikwijdte van de wet met betrekking tot paardentrams en stoomtrams. De minister schreef hierover in de Memorie van Beantwoording: *‘Dat de dienst langs deze tramwegen nog eene afzonderlijke regeling zou vereischen, kan de ondergeteekende niet toestemmen. Het gezag, hetwelk de vergunning verleent tot het leggen van spoorstaven, kan daaraan die voorwaarden verbinden, welke het in het publiek belang noodig acht.’* De minister ging ervan uit dat een wegbeheerder geen onmogelijke eisen zou stellen met het oogmerk tramaanleg tegen te houden.<sup>95</sup>

Het laatste artikel bepaalde dat niet minder dan elf Koninklijke Besluiten over vervoer over de weg en over het water werden ingetrokken; daaronder waren die van 1818 en 1819 over de beurtveren, het



De stoomboot Rotterdam–Nijmegen legt aan in Gorinchem. Ansichtkaart, collectie auteurs.

Reglement op de dienst der openbare middelen van vervoer te lande uit 1829 en de besluiten over vergunningverlening van 1841 en 1846. Met de inwerkingtreding van de nieuwe wet hadden dus in één klap alle plaatselijke verordeningen – de begrippen keuren en ordonnanties werden niet meer gebruikt – op beurtveren, waaronder de trekschuitdiensten, hun rechtskracht verloren.<sup>96</sup>

Opmerkelijk in de elf jaar van voorbereiding van de WOV was de wisseling van politieke koers: in 1869 geen vergunningenstelsel, in 1876 wel een en in 1880 ten slotte weer geen. Een saillant detail is verder dat een jaar vóór de inwerkingtreding van de WOV de Hoge Raad had beslist dat de bepalingen van het reglement van 1829 niet rechtsgeldig waren. Aanleiding voor de uitspraak was de geregelde dienst voor personenvervoer die een ondernemer in 1878 was begonnen tussen Hilvarenbeek en Tilburg. Deze exploitant beschikte niet over de vereiste vergunning. De kantonrechter in Oirschot kwam eraan te pas en ontsloeg de ondernemer van rechtsvervolging, omdat het reglement niet op een wet steunde en derhalve niet rechtsgeldig was. De Rechtbank in Den Bosch en de Hoge Raad kwamen daarna tot hetzelfde oordeel.<sup>97</sup> Het reglement had al vijftig jaar dienst gedaan, voordat werd vastgesteld dat niemand zich eraan hoefde te houden. Bedacht moet worden dat het reglement, net als veel andere regelgeving, onder koning Willem I tot stand kwam bij Koninklijk Besluit en niet bij wet.

### Zes bijzondere ondernemingen

Een beschrijving van de ontwikkeling van enkele vooraanstaande stoombootondernemingen geeft een goed beeld van de diversiteit binnen de sector. Er waren veel bedrijven die regionaal vervoer boden, maar er waren ook ondernemingen die op lokaal of landelijk niveau actief waren; er waren bedrijven die zich uitsluitend concentreerden op het vervoer per stoomboot, terwijl andere zich op

een veel breder terrein inzetten; er waren ondernemingen met weinig en met veel concurrentie; en sommige bedrijven dachten in lijnen, terwijl andere netwerken en ketens voor ogen hadden.

Doordat gekozen is voor ondernemingen in verschillende perioden geeft de beschrijving ook een inkleuring van de (veranderende) rol van de stoomboot in het openbaar vervoer en van processen van concurrentie en schaalvergroting die zich in het vervoer over water voltrokken.

### ***Carsjens en de concurrentie rond Leiden***

Leiden was in 1870 voor haar bereikbaarheid nog gedeeltelijk afhankelijk van de trekschuit; er waren toen dagelijkse verbindingen met Den Haag, Delft, Rotterdam, Woerden, Utrecht en Amsterdam, en een minder frequente dienst op Gouda. Maar dit veranderde snel; in korte tijd zorgden verschillende ondernemers voor een groot aantal stoombotendiensten. Een van de bekendste maatschappijen was die van *Carsjens*. De onderneming was rond 1855 opgericht door de voormalige koopvaardijkapitein F.M. Carsjens.<sup>98</sup> De eerste lijn was die tussen Leiden en Amsterdam via De Kaag, Oude Wetering en Aalsmeer. Het was een dagelijkse dienst voor zowel vracht als personen, net als toen nog gebruikelijk was in de beurtvaart. Later kwamen er aparte schepen voor goederen en personen. Voor het personenvervoer waren er vier afvaarten per dag. Toen in 1876 zijn zoon W.D. Carsjens de leiding overnam, verzorgde de maatschappij ook diensten van Amsterdam naar Boskoop en van Rotterdam naar Haarlem. In een dat jaar verstrekke vergunning legde het Ministerie van Binnenlandse Zaken de maximumsnelheid vast die in de verschillende wateren gevoerd mocht worden. Dat gebeurde heel precies: in minuten per trajectdeel en in meters per minuut.<sup>99</sup> De boten voeren zo stipt dat omwonenden hun klok erop gelijk konden zetten.

Carsjens was niet de enige exploitant op de verbinding Leiden–Amsterdam. *Stoombootmaatschappij De Volharding* van J.A. Zuur voer er al sinds 1852 en zou dat tot 1930 blijven doen. In 1877 kwam er nog een derde dienst bij, die van stoombootonderneming *Van der Tang*. Ook op het traject Leiden–Gouda waren er verschillende vervoerders. Daar voeren vanaf 1879 drie en vanaf 1888 vier maatschappijen, namelijk de *Stoombootrederij De Vereeniging* van reder Van der Linden, *De Volharding*, *Carsjens* en *P.D. Planier*.<sup>100</sup> Bij de laatste twee was Gouda tussenstop op verbindingen met Rotterdam (*Carsjens*) en met Dordrecht en 's-Hertogenbosch (*Planier*). Tussen Leiden en Haarlem bestonden vanaf 1877 twee concurrerende diensten; de ene was van C. en S. van Waveren en de andere van Van der Tang. Voor deze laatste kwam in 1892 een dienst van W. Bus in de plaats. Voor de volledigheid: Leiden kende ook bootdiensten op Katwijk, Noordwijk, Lisse en Woerden.

Toen W.D. Carsjens in 1897 overleed, kwam P.J. Weijenberg, een aangetrouwd familielid, aan het roer te staan. Het familiebedrijf werd een N.V., de *N.V. Stoombootmaatschappij Carsjens*. Er kwamen kantoren in Amsterdam en Leiden, en naast het reguliere vervoer ging het bedrijf in de zomer ook excursies verzorgen. Op het hoogtepunt in 1893 had Carsjens zeven schepen in de vaart. *De Volharding* had er tien.

### ***Lokaal en toeristisch vervoer van de Haven-Stoombootdienst***

In 1879 opende de firma Zur Mühlen & Co. onder de naam *Haven-Stoombootdienst* in Amsterdam een halfuurdienst met stoombootjes tussen de Montelbaanstoren en de Rietlanden. Een jaar later volgde de tweede: Dam–Schollenbrug (Café Maas) met de halten Munt, Amstelstraat, Hogesluis, Tolstraat en Weesperzijde. Vijf, later zes keer per uur! In 1883 waren er acht lijnen met 26 ‘water-omni-

bussen'. In feite betrof het stadsvervoer, met uitlopers naar Oostzaan, Diemen en Ouderkerk aan de Amstel. Per dag werden 2000 tot 3000 reizigers vervoerd; meermalen werd het aantal van een miljoen reizigers op jaarbasis overschreden.<sup>101</sup> Nadat de gemeente Amsterdam zelf stoomponten ging exploiteren en de concurrentie van paardentrans parten ging spelen, bracht de *Haven-Stoombootdienst* in 1890 het aantal lijnen terug tot drie: naar Schulpbrug (ter hoogte van het huidige Amstelstation), Ouderkerk/Uithoorn en Nieuwendam. Het was nu grotendeels toeristisch vervoer geworden, met salonboten. Dit accent werd later nog versterkt door de toevoeging van een tweemaaldaagse dienst op Marken.<sup>102</sup> De dienst op Ouderkerk heeft het langst bestaan, tot in de jaren dertig.

### ***Het netwerk van de Alkmaar Packet***

Een van de bekendste rederijen was de *Alkmaar Packet* (AP) van C. Bosman en later van zijn zoon mr. J.P. Bosman. Dit bedrijf verzorgde niet alleen de eerder genoemde diensten Den Helder–Texel (1882–1909), Enkhuizen–Stavoren (1886–1936) en Harlingen–Terschelling/Vlieland (1907–1923), maar exploiteerde ook verschillende lijnen in Noord-Holland. De eerste en belangrijkste was die tussen Alkmaar over Zaandam naar Amsterdam, via het Noord-Hollands Kanaal en de Zaan. Deze aanvankelijk dagelijkse dienst met schroefstoomboten, voor zowel goederen als personen, werd ingesteld in 1864. Toen anderhalf jaar later de HSM haar spoorlijn Den Helder–Alkmaar opende – de eerste spoorlijn in Noord-Holland ten noorden van het Noordzeekanaal – sloot de AP zijn dienst hierop aan. In korte tijd groeide de AP door overnames tot een grote rederij. Dit werd nog bevorderd door het toevoegen van grotere schepen aan zijn vloot en het instellen van nieuwe verbindingen. Van Santen's reisgids van 1890 geeft aan dat de AP toen op Amsterdam driemaal per dag voer, maar op zondag vijfmaal. De reis duurde drie uur. Op het trajectdeel Alkmaar–Zaandam was de frequentie tienmaal per dag; reizigers uit Alkmaar konden sinds de opening van de spoorlijn Amsterdam–Zaandam in 1878 in Zaandam voor het vervolg van de reis overstappen op de trein. De maatschappij opende verder de lijnen Zaandam–De Rijk, Zaandam–Haarlem, Amsterdam–IJmuiden en Alkmaar–Den Helder.

In 1876 telde Alkmaar nog 75 lijnen met beurtschepen.<sup>103</sup> Hoewel de meeste schippers maar eens per week voeren en hoofdzakelijk gericht waren op vracht, laat het zich raden, dat de snelle groei van de AP, die ook stukgoed vervoerde, voor hen gevolgen moet hebben gehad.

De AP ondervond vanaf 1903 op het traject Amsterdam–Zaandam hevige concurrentie van Verschure (zie hieronder), die luxe salonboten inzette. In het volgende jaar kon dankzij de opening van een grotere sluis in de Zaan met grote schepen gevaren. Enkele jaren later nam de AP twee schepen in gebruik, elk geschikt voor 1400 passagiers en 10 ton vracht, en in 1912 kwam zijn eerste motorschip, een driedekker met een diepgang van slechts 1,56 meter.

### ***De RTM, een samenspel van tram en boot***

In het waterrijke gebied tussen Rotterdam en de Oosterschelde ontwikkelde de *Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij* (RTM) vanaf 1898 een grootschalig, samenhangend netwerk van tram- en bootdiensten.<sup>104</sup> Op 2 mei 1898 opende de RTM haar eerste stoomtramlijn, die van Rotterdam naar Zuid-Beijerland via Krooswijk en Numansdorp en van Krooswijk naar Oud-Beijerland. Op 30 april 1900 volgden de stoomtramlijnen Brouwershaven–Zierikzee–Zijpe (op Schouwen-Duiveland) en Anna Jacobapolder (op Sint-Philipsland)–Steenbergen. Voor het ontbrekende deel tussen Zijpe en



De RTM-tramhaven Zijpe. Collectie Bas van der Heiden, Klaaswaal.

Anna Jacobapolder stelde de RTM een veerdienst in.<sup>105</sup> Passagiers moesten overstappen; goederentransporten gingen mee op de overtocht. Om Schouwen-Duiveland, Sint-Philipsland en het westelijke deel van Noord-Brabant bereikbaar te maken vanuit Rotterdam opende de RTM op dezelfde dag een bootdienst tussen Rotterdam en Zijpe, met aansluiting naar Stavenisse (op Tholen). Toen op 15 oktober 1900 de tramlijn Numansdorp–Numansdorp Haven aan de zuidzijde van de Hoekse Waard en een nieuwe haven aldaar gereed waren, kon de bootdienst worden ingekort tot Numansdorp Haven–Zijpe. Ook op 15 oktober werd de oversteek over het Hollands Diep, namelijk tussen Numansdorp Haven en de haven van Willemstad, ingesteld. Het Rijk had deze havens speciaal voor de RTM aangelegd; zij werden daarom rijkstramweghavens genoemd.

Met ingang van 1907 deed de boot tussen Numansdorp Haven en Zijpe ook Ooltgensplaat op de oostelijke punt van Goeree-Overflakkee aan; het was het begin van de ontsluiting van dit eiland door de RTM. Een volgende stap was de opening van een veerdienst tussen Hellevoetsluis en Middelharnis Haven in 1909. Deze lag in het verlengde van de tramlijn Rotterdam–Spijkenisse–Hellevoetsluis (op Voorne-Putten), die in 1905 volledig in gebruik kwam.<sup>106</sup> Bovendien gaf de veerdienst aansluiting op de ongeveer gelijktijdig gereedgekomen stoomtramlijn Ouddorp–Middelharnis Haven–Ooltgensplaat, een lijn die geheel Goeree-Overflakkee ontsloot. De verlenging van de tramlijn op Schouwen-Duiveland van Brouwershaven naar Burgh in 1915 was de laatste uitbreiding van het RTM-tramnet.

Het samenspel tussen tram en boot zorgde voor een betere ontsluiting van de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden: de reistijden waren aanzienlijk korter geworden ten opzichte van de situatie ervoor met alleen stoombootdiensten en er waren nu meer vertrekmogelijkheden.<sup>107</sup> De verschuiving van reizigersstromen naar de RTM had gevolgen voor andere stoombootondernemingen. Zij moesten verschillende verbindingen laten vervallen of inkorten. Voor de reizigers was het enige nadeel dat de tarieven van de RTM veel hoger waren. Na de Eerste Wereldoorlog breidde de RTM haar belangen in het openbaar vervoer over water verder uit door overnames en aandelentransacties.<sup>108</sup>

De Stoomjachten Havenstoombootdienst N°4&5  
Vertrekken van STEIGER N°8, DE RUYTERKADE, AMSTERDAM.



naar  
**Volendam en Marken**  
via BROEK IN WATERLAND en  
MONNICKENDAM



Afvaart dagelijks (ook Zondags) 10 uur en 10.30 V.M.

Affiche bootdienst naar Volendam en Marken via Broek in Waterland en Monnickendam. Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.

# WATERTOCHTJES PER ALKMAAR-PACKET



## DIENSTREGELING.

### ALKMAAR-AMSTERDAM.

VAN 1 MAART TOT 1 MEI.

Van ALKMAAR 6.—, 8.—, 10.—, 2.30, 6.— uur. | Van AMSTERDAM 6.30, 9.30, 2.15, 4.—, 6.— uur.

VAN 1 MEI TOT 15 SEPTEMBER.

Alkmaar . . .	9.—	8.—	10.—	11.30	2.30	4.—	6.—	7.30	Amsterdam . . .	6.30	8.—	9.30	11.30	2.15	4.—	6.—	7.30
Akersloot . . .	6.28	8.28	10.28	11.58	2.58	4.28	6.28	7.58	Hembrug . . .	6.50	8.20	9.50	11.50	2.35	4.20	6.30	8.—
Markenbinnen . . .	6.56	8.56	10.56	12.26	3.26	4.56	6.56	8.26	Zaandam Sluis . . .	7.—	8.30	10.—	12.—	2.45	4.30	6.30	8.—
Knollendam . . .	7.05	9.05	11.05	12.35	3.35	5.05	7.05	8.35	Idem Oost . . .	7.05	8.35	10.05	12.05	2.50	4.35	6.35	8.05
Wormerveer . . .	7.20	9.20	11.20	12.50	3.50	5.20	7.20	8.50	Koog a/d Zaan . . .	7.20	8.50	10.20	12.20	3.05	4.50	6.50	8.20
Zaandijk . . .	7.37	9.37	11.37	1.07	4.07	5.37	7.37	9.07	Zaandijk . . .	7.28	8.58	10.28	12.28	3.13	4.58	6.58	8.28
Koog a/d Zaan . . .	7.45	9.45	11.45	1.15	4.15	5.45	7.45	9.15	Wormerveer . . .	7.46	9.16	10.46	12.46	3.31	5.16	7.16	8.46
Zaandam Oost . . .	8.—	10.—	12.—	1.30	4.30	6.—	8.—	9.30	Knollendam . . .	8.05	9.35	11.05	1.05	3.48	5.33	7.33	9.03
Idem Sluis . . .	8.05	10.05	12.05	1.35	4.35	6.05	8.05	9.35	Markenbinnen . . .	8.12	9.42	11.12	1.12	3.57	5.42	7.42	9.12
Hembrug . . .	8.15	10.15	12.15	1.45	4.45	6.15	8.15	9.45	Akersloot . . .	8.42	10.12	11.42	1.42	4.27	6.12	8.12	9.42
Amsterdam . . .	8.45	10.45	12.45	2.15	5.15	6.45	8.45	10.15	Alkmaar . . .	9.15	10.45	12.15	2.15	5.—	6.45	8.45	10.15

VAN 15 SEPTEMBER TOT 1 NOVEMBER. | VAN 1 NOVEMBER TOT 1 MAART.

Van ALKMAAR . . . 6.—, 8.—, 10.—, 2.30, 6.— uur. | Van ALKMAAR . . . 6.—, 8.—, 10.—, 2.30, 6.— uur.

Van AMSTERDAM . . . 6.30, 9.30, 2.15, 4.—, 6.— uur. | Van AMSTERDAM . . . 6.30, 9.30, 2.15, 4.—, 6.— uur.

☐ Alleen op Zon- en Feestdagen.

GOEDERENDIENST PER S.S. TRIO, LIGPLAATS TE AMSTERDAM, KROMME WAAL 14.

Van ALKMAAR: Maandag, Woensdag, Vrijdag, 's morgens vroeg. | Van AMSTERDAM: Dinsdag, Donderdag, Zaterdag, 's morgens vroeg.

### HAARLEM-ZAANDAM.

SPAARNDAM—BUITENHUIZEN—HEMBRUG.

Zomerdienstregeling van 1 MEI tot 15 SEPTEMBER.

Van HAARLEM . . . 10.15, 2.15, 6.15, 10 uur. | Van ZAANDAM . . . 8.15, 12.15, 4.15, 8.15

☐ Op 11 en 12 Mei (Pinkster), daarna iedere Zondag tot 1 September en van 20 Juli tot 25 Augustus dagelijks.

Afvaart te Haarlem van de Nieuwe Gracht bij de Jansbrug.

Agenten te Haarlem: VOGELPOEL & NOORWEGEN, Tel. 1069. — Filiaal: W. H. VOET & Zs, Ruijsstraat, Telefoon 8.

### Postdienst: TERSCHELLING-VLIELAND-HARLINGEN.

Zomerdienstregeling van 1 MEI tot 1 OCTOBER.

Op werkdagen van TERSCHELLING en VLIELAND 's morgens 6.30, Van HARLINGEN 's namiddags 2.30.

Op Zon- en Feestdagen van TERSCHELLING en VLIELAND v.m. 6.30 en n.m. 3 uur.

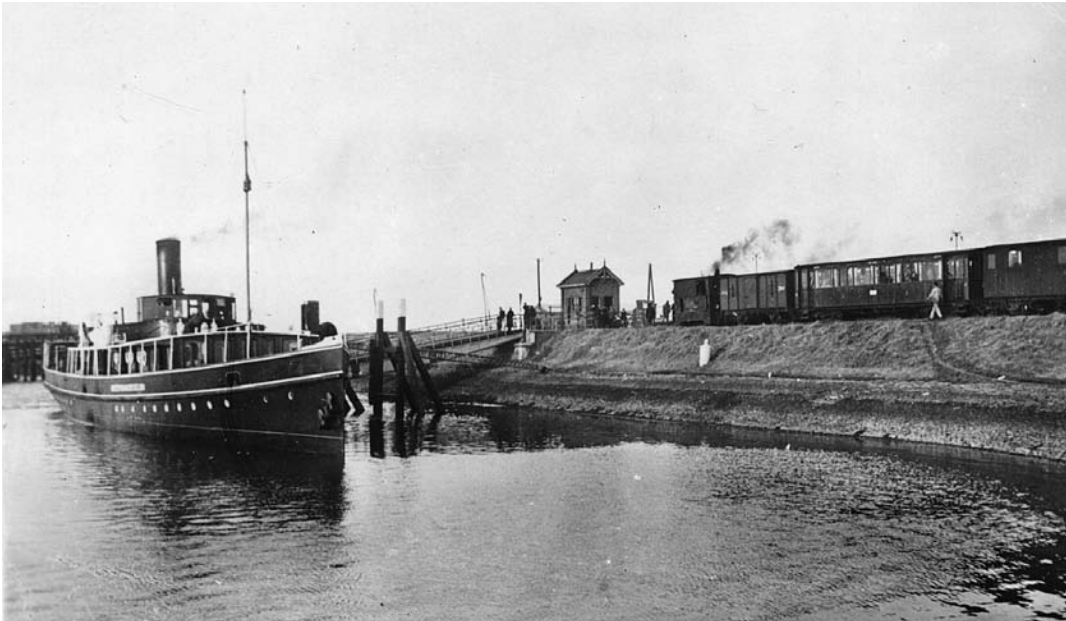
Van HARLINGEN v.m. 9.35 en n.m. 6 uur.

Duur der reis: HARLINGEN—TERSCHELLING 2½ uur, (indien VLIELAND rechtstreeks aangekomen wordt) 3 uur; HARLINGEN—VLIELAND 2 ½ uur; VLIELAND—TERSCHELLING 1 uur.

**Hoofdkantoor: ALKMAAR, Voormeer 35, Wormerveer, Tel. 685. Zaandam, Tel. 232. Haarlem, Tel. 1069.**

TELEFOONNUMMER 42, Zaandijk, . 659. Amsterdam, . 2422. Terschelling, . 6.

'Watertochtjes per Alkmaar Packet', affiche uit 1913. Boven de dienstregeling het schip *Alkmaar*, aangemeerd in Zaandam. Daaronder weergegeven het promenadepark van het schip en de Waag en kaasmarkt in Alkmaar. Uitg. Van Leer, Amsterdam. Regionaal Archief Alkmaar.



Een Ansichtkaart van de Veerhaven Middelharnis met tram en boot van de RTM. Collectie F. Bosman/Studio Vervoer.

### ***De ketenbenadering van Verschure***

Tot de grote stoombootondernemingen behoorde *Verschure & Co.'s Algemeene Binnenlandsche Stoomvaartmaatschappij*. Naamgever was P.J.M. Verschure (1865–1938)<sup>109</sup>. Na negen jaar werkzaam te zijn geweest in de margarinefabriek van zijn ooms in Rotterdam, nam hij in 1887 de Amsterdamse rederij *D. en V. Kievits* over, die toen een nachtdienst op Rotterdam had. De rederij *Verschure & Co.* was geboren. In februari 1898 richtte Verschure met financiële deelname van onder meer de reders A. Schuyt en J.G. Koppe de *Stoomvaart Maatschappij Amsterdam-Lemmer* op, met als doel een snelle en comfortabele dag- en nachtdienst tussen Amsterdam en Lemmer met aldaar aansluiting op de aan te leggen lijnen van de *Nederlandsche Tramweg Maatschappij* (NTM). Na het gereedkomen van de tramlijn Lemmer–Joure opende de nieuwe rederij op 10 augustus 1901 onder de naam ‘Holland Friesland Lijn’ de boot-tramverbinding Amsterdam–Lemmer–Joure.<sup>110</sup> Vanaf Amsterdam om 9.30 uur en om 23.20 uur en vanaf Lemmer om 9.20 en 11.50 uur. De lijn was direct een succes: in het eerste volle jaar, 1902, werden al 20.000 passagiers vervoerd.<sup>111</sup> Later konden reizigers ook met de tram door naar Groningen.

Verschure zag in dat, net zoals bij de spoorwegen, toegewerkt moest worden naar samenhang. Dit blijkt al uit genoemde tram-boatverbinding. Maar daar bleef het niet bij. Zijn tweede grote project was een fusie tussen zeven rederijen. In juni 1902 kreeg deze zijn beslag onder de naam *Verschure & Co.'s Algemeene Binnenlandsche Stoomvaartmaatschappij*.<sup>112</sup> Verschure vormde samen met J.G. Koppe de directie. In één klap was een rederij ontstaan met 21 stoomschepen en een uitgebreid lijnennet met Amsterdam, de vestigingsplaats, als spil. Er waren vanuit de hoofdstad en Zaandam diensten op Kampen/Zwolle, Deventer/Zutphen, Utrecht, Broek in Waterland/Monnickendam/Marken, Lemmer, Zwartsluis/Meppel, Dordrecht/Gorinchem/Leerdam en Zwolle/Meppel, en er was voorts een dienst Rotterdam–Dordrecht–Arnhem–Deventer. Om de vloot de onderhouden richtten Verschure en



Koppe in 1908 een scheepswerf op in Amsterdam-Noord, aan de Meeuwenlaan. In 1913 volgde de oprichting van de *N.V. Verschure & Co.'s Scheepswerf en Machinefabriek*.<sup>113</sup> Directeur hiervan was A.J.M. Verschure, de oudste zoon. Op deze Amsterdamse werf werden aanvankelijk schepen gerepareerd, maar allengs verzorgde het bedrijf ook nieuwbouw, niet alleen voor de eigen behoefte, maar ook voor derden.<sup>114</sup>

Later volgde er samenwerking met de *Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg Maatschappij*. Dit resulteerde in goede overstapmogelijkheden en doorgaande kaartjes: vanaf Den Haag of Leiden betaalden reizigers naar Friesland of de stad Groningen een gulden meer dan het gangbare boottarief vanaf Amsterdam. Vanaf Haarlem was dit 75 cent meer. Verder waren er doorgaande tarieven vanaf Zwolle met bussen van de *Eerste Drentsche Stoomtramweg-Maatschappij* (E.D.S.) naar o.a. Coevorden, Hoogeveen, Emmen, Ter Apel en Heerenveen, en vanaf Lemmer naar o.a. Leeuwarden, Noordwolde, Steenwijk, Balk en Heeg. Een combinatiekaartje tram-boot-bus van Den Haag naar Leeuwarden kostte vier gulden.

In 1938 overleed P.J.M. Verschure en in 1942 verkochten de erfgenamen de rederij aan de *N.V. Reederij Koppe* te Amsterdam.

### **Het omvangrijke net van J. & A. van der Schuyt**

De grootste stoombootonderneming was die van de firma *J. & A. van der Schuyt*.<sup>115</sup> De firma werd in 1845 opgericht door de gebroeders Johannes en Abraham van der Schuijt, zonen van een beurtschipper uit Den Bosch in het veer tussen die stad en Rotterdam.<sup>116</sup> Het was op diezelfde verbinding waarop zij hun eerste stoomboot, de *Jan van Arkel* inzetten, die ook aanlegde in Schiedam. Abraham vestigde in 1862 een kantoor in Rotterdam en breidde er de activiteiten uit met diensten op Zutphen, Zaltbommel en Tiel. Aan het einde van de negentiende eeuw nam de firma de *Reederij Maas en IJssel* over, met diensten naar IJsselmonde, Gouda, Lekkerkerk en Goes.

Na het overlijden van de oprichters werd het bedrijf op 22 juli 1903 omgezet in een naamloze vennootschap, de *N.V. Stoomboot-Reederij v.h. J. & A. van der Schuyt*. Het maatschappelijk kapitaal bedroeg 350.000 gulden. De vestigingsplaats bleef Rotterdam, en een zoon van Johannes en een neef vormden de directie. Vanaf dan begon een aaneenschakeling van overnames: tussen 1905 en 1920 werden circa twintig stoombootdiensten toegevoegd aan het concern met als hoekpunten Maastricht, Zierikzee, Alkmaar en Zwolle. Sommige van de opgekochte rederijen bleven onder hun eigen naam exploiteren. Knooppunten in het net waren Den Bosch, Rotterdam, Den Haag en Amsterdam. In 1917 bestond de vloot uit 78 stoomboten en 33 slepers en lichters. Het bedrijf had een eigen scheepswerf en machinefabriek.

Begin 1924 werden M.W. Moerwijk en de dertigjarige Rotterdammer W.B.K. Verster tot directeuren benoemd.<sup>117</sup> De onderneming, op 2 juli 1924 omgezet in de *N.V. J. & A. van der Schuyt's Stoombootrederij*, met een aandelenkapitaal van anderhalf miljoen gulden, breidde na 1930 de activiteiten verder uit met overzetveren en veerdiensten, spoorgroupagediensten in samenwerking met de Nederlandse Spoorwegen, bestel- en afhaaldiensten, vrachtauto- en autobusdiensten, een reisbureau, een assurantie kantoor, een buitenlandse expeditie en agentschappen, waaronder een van de KLM. Ook ontwikkelde het bedrijf toeristisch vervoer over het Braassemermeer, over de Vecht, door de havens van Rotterdam en Antwerpen, tussen Amsterdam en Harderwijk en in de zomer van Rotterdam naar Hoek van Holland.

Van der Schuyt kreeg in 1931 een belang in de rederij van Verschure en in 1937 in de *N.V. Reede-*



Affiche J. en A. van der Schuyt.

rij Stanfries. De oorlog betekende bijna het einde voor het bedrijf. Het hoofdkantoor in Rotterdam met garage, werkplaatsen en pakhuizen werd vernietigd, van de 41 vrachtauto's bleef er een over, alle 25 reiswagens werden gevorderd, ponten en veren tot zinken gebracht, 45 schepen werden in beslag genomen en slechts een deel werd uiteindelijk in erbarmelijke staat teruggevonden; de exploitatie werd gedecimeerd en vennootschappen werden geliquideerd.<sup>118</sup>

Na de oorlog moest de rederij opnieuw worden opgebouwd. Drie bedrijven besloten in het najaar van 1946 de krachten te bundelen: Van der Schuyt, Gebr. van den Boom's Stoomboot-Reederij en Stanfries. In januari 1948 leidde dit tot één geïntegreerde exploitatie in de Van der Schuyt - Van den Boom - Stanfries-Reederij N.V. (SBS). Het accent kwam te liggen op het binnenlands goederenvervoer over water.

### Bootdiensten tijdens en na de Eerste Wereldoorlog

Nederland bleef weliswaar buiten de Eerste Wereldoorlog, maar kreeg wel te maken met schaarste van allerlei artikelen en met prijsverhogingen. Net als andere middelen van vervoer had het openbaar vervoer over water vanaf het najaar van 1916 te lijden van de halvering van de Duitse kolenleveranties. Nadat Duitsland op 31 januari 1917 de onbepaalde duikbootoorlog had afgekondigd, was Nederland grotendeels van de buitenwereld afgesloten. De schaarste leidde onvermijdelijk tot verdere prijsverhogingen. De prijzen van kolen voor industrieel gebruik bijvoorbeeld – hier viel het openbaar vervoer ook onder – stegen tot het vijf- à zesvoudige.<sup>119</sup> Om de stijging van de kosten van levensonderhoud te compenseren waren werkgevers genoodzaakt toeslagen op het loon te geven. Kortom,

FOP SMIT & CO

DIENSTREGELING

Zomerdienstregeling van 10 Maart tot en met 20 October 1900.

AANKOMST		AFGAAN	
NAAM	TIJD	NAAM	TIJD
1. Rotterdam	10.00	1. Rotterdam	10.00
2. Rotterdam	11.00	2. Rotterdam	11.00
3. Rotterdam	12.00	3. Rotterdam	12.00
4. Rotterdam	13.00	4. Rotterdam	13.00
5. Rotterdam	14.00	5. Rotterdam	14.00
6. Rotterdam	15.00	6. Rotterdam	15.00
7. Rotterdam	16.00	7. Rotterdam	16.00
8. Rotterdam	17.00	8. Rotterdam	17.00
9. Rotterdam	18.00	9. Rotterdam	18.00
10. Rotterdam	19.00	10. Rotterdam	19.00
11. Rotterdam	20.00	11. Rotterdam	20.00
12. Rotterdam	21.00	12. Rotterdam	21.00
13. Rotterdam	22.00	13. Rotterdam	22.00
14. Rotterdam	23.00	14. Rotterdam	23.00
15. Rotterdam	24.00	15. Rotterdam	24.00
16. Rotterdam	25.00	16. Rotterdam	25.00
17. Rotterdam	26.00	17. Rotterdam	26.00
18. Rotterdam	27.00	18. Rotterdam	27.00
19. Rotterdam	28.00	19. Rotterdam	28.00
20. Rotterdam	29.00	20. Rotterdam	29.00
21. Rotterdam	30.00	21. Rotterdam	30.00
22. Rotterdam	31.00	22. Rotterdam	31.00
23. Rotterdam	32.00	23. Rotterdam	32.00
24. Rotterdam	33.00	24. Rotterdam	33.00
25. Rotterdam	34.00	25. Rotterdam	34.00
26. Rotterdam	35.00	26. Rotterdam	35.00
27. Rotterdam	36.00	27. Rotterdam	36.00
28. Rotterdam	37.00	28. Rotterdam	37.00
29. Rotterdam	38.00	29. Rotterdam	38.00
30. Rotterdam	39.00	30. Rotterdam	39.00
31. Rotterdam	40.00	31. Rotterdam	40.00
32. Rotterdam	41.00	32. Rotterdam	41.00
33. Rotterdam	42.00	33. Rotterdam	42.00
34. Rotterdam	43.00	34. Rotterdam	43.00
35. Rotterdam	44.00	35. Rotterdam	44.00
36. Rotterdam	45.00	36. Rotterdam	45.00
37. Rotterdam	46.00	37. Rotterdam	46.00
38. Rotterdam	47.00	38. Rotterdam	47.00
39. Rotterdam	48.00	39. Rotterdam	48.00
40. Rotterdam	49.00	40. Rotterdam	49.00
41. Rotterdam	50.00	41. Rotterdam	50.00
42. Rotterdam	51.00	42. Rotterdam	51.00
43. Rotterdam	52.00	43. Rotterdam	52.00
44. Rotterdam	53.00	44. Rotterdam	53.00
45. Rotterdam	54.00	45. Rotterdam	54.00
46. Rotterdam	55.00	46. Rotterdam	55.00
47. Rotterdam	56.00	47. Rotterdam	56.00
48. Rotterdam	57.00	48. Rotterdam	57.00
49. Rotterdam	58.00	49. Rotterdam	58.00
50. Rotterdam	59.00	50. Rotterdam	59.00
51. Rotterdam	60.00	51. Rotterdam	60.00
52. Rotterdam	61.00	52. Rotterdam	61.00
53. Rotterdam	62.00	53. Rotterdam	62.00
54. Rotterdam	63.00	54. Rotterdam	63.00
55. Rotterdam	64.00	55. Rotterdam	64.00
56. Rotterdam	65.00	56. Rotterdam	65.00
57. Rotterdam	66.00	57. Rotterdam	66.00
58. Rotterdam	67.00	58. Rotterdam	67.00
59. Rotterdam	68.00	59. Rotterdam	68.00
60. Rotterdam	69.00	60. Rotterdam	69.00
61. Rotterdam	70.00	61. Rotterdam	70.00
62. Rotterdam	71.00	62. Rotterdam	71.00
63. Rotterdam	72.00	63. Rotterdam	72.00
64. Rotterdam	73.00	64. Rotterdam	73.00
65. Rotterdam	74.00	65. Rotterdam	74.00
66. Rotterdam	75.00	66. Rotterdam	75.00
67. Rotterdam	76.00	67. Rotterdam	76.00
68. Rotterdam	77.00	68. Rotterdam	77.00
69. Rotterdam	78.00	69. Rotterdam	78.00
70. Rotterdam	79.00	70. Rotterdam	79.00
71. Rotterdam	80.00	71. Rotterdam	80.00
72. Rotterdam	81.00	72. Rotterdam	81.00
73. Rotterdam	82.00	73. Rotterdam	82.00
74. Rotterdam	83.00	74. Rotterdam	83.00
75. Rotterdam	84.00	75. Rotterdam	84.00
76. Rotterdam	85.00	76. Rotterdam	85.00
77. Rotterdam	86.00	77. Rotterdam	86.00
78. Rotterdam	87.00	78. Rotterdam	87.00
79. Rotterdam	88.00	79. Rotterdam	88.00
80. Rotterdam	89.00	80. Rotterdam	89.00
81. Rotterdam	90.00	81. Rotterdam	90.00
82. Rotterdam	91.00	82. Rotterdam	91.00
83. Rotterdam	92.00	83. Rotterdam	92.00
84. Rotterdam	93.00	84. Rotterdam	93.00
85. Rotterdam	94.00	85. Rotterdam	94.00
86. Rotterdam	95.00	86. Rotterdam	95.00
87. Rotterdam	96.00	87. Rotterdam	96.00
88. Rotterdam	97.00	88. Rotterdam	97.00
89. Rotterdam	98.00	89. Rotterdam	98.00
90. Rotterdam	99.00	90. Rotterdam	99.00
91. Rotterdam	100.00	91. Rotterdam	100.00
92. Rotterdam	101.00	92. Rotterdam	101.00
93. Rotterdam	102.00	93. Rotterdam	102.00
94. Rotterdam	103.00	94. Rotterdam	103.00
95. Rotterdam	104.00	95. Rotterdam	104.00
96. Rotterdam	105.00	96. Rotterdam	105.00
97. Rotterdam	106.00	97. Rotterdam	106.00
98. Rotterdam	107.00	98. Rotterdam	107.00
99. Rotterdam	108.00	99. Rotterdam	108.00
100. Rotterdam	109.00	100. Rotterdam	109.00

WATERTOCHTJES

J. V. R. T. H. E. M. & Z. O. O. N.

Affiche Fop Smit & Co. Collectie Gemeentearchief Rotterdam.

ondernemers van vervoer over het water zagen zich geconfronteerd met grote kostenstijgingen.

Wegens de onvoldoende aanvoer van kolen uit het buitenland ging vanaf 25 augustus 1916 het Rijkskolenbureau voor de distributie van steenkool zorgen. Spoor- en tramwegmaatschappijen en grote bootondernemingen hadden er niet zo'n moeite mee het belang van de geboden vervoersvoorziening naar voren te brengen; de kleine ondernemingen zaten in dit opzicht in een zwakke positie; er waren er die door onvoldoende toewijzingen hun bedrijf niet konden volhouden. Schepen moesten worden opgelegd en er volgden zelfs faillissementen.<sup>120</sup>

Na afloop van de oorlog waren de omstandigheden niet meer dezelfde als ervoor. Er waren investeringen nodig om schepen weer in de vaart te brengen en daarnaast waren er structurele veranderingen in de markt van het openbaar vervoer. Lokaalspoor- en tramwegen boden een frequentere dienst dan stoomboten; deze konden wel veel passagiers tegelijk vervoeren, maar boden in het algemeen een lage frequentie. Ingrijpender nog was de snelle toename van het aantal autobusdiensten. Een halte van de autobus in het dorp lag dicht bij het huis van de passagiers dan de aanlegplaats van de boot. Niet alle ondernemers van vervoer over het water vatten hun bedrijf weer op. De Eerste Wereldoorlog vormt een breuklijn in de betekenis van de stoomboot in het aanbod van openbaar vervoer. Twee voorbeelden maken duidelijk wat de gevolgen waren van de komst van nieuwe vervoersvormen. In de driehoek Amsterdam-Haarlem-Leiden waren in 1912 en volgende jaren de Haarlemmermeerspoorlijnen geopend. Binnen enkele jaren beëindigden op één na alle stoombootondernemingen hun personendiensten in dit gebied. Zo ook *Carsjens*: op 10 juni 1915 viel door faillissement het doek voor deze onderneming.<sup>121</sup> De kolensprijs speelde hierbij ook een rol. De enige maatschappij die in het gebied overbleef was *De Volharding*, die zijn naam eer aandeed; deze onderneming hield het vol tot 1930.

Een voorbeeld in het oosten van het land was de decimering van het passagiersvervoer over de Drentse Hoofdvaart na de opening in 1916 van de tramlijn Meppel-Hijkersmilde, alwaar overgestapt kon worden op de tramlijn naar Assen en naar Oosterwolde. De reistijd per tram over het hele traject van 33 kilometer was bijna anderhalf uur. De stoomboten hadden er ruim vijf uur voor nodig; zij hadden onderweg te maken met schutsluizen en bij tussengelegen plaatsen aanleggen vroeg ook veel tijd. De meeste reizigers namen voortaan de tram; deze reed bovendien vaker op een dag. In 1919 kwamen de Drentse stoombootdiensten te vervallen.<sup>122</sup>

De toegenomen concurrentie door andere vormen van vervoer bracht sommige stoombootondernemers ertoe zich te richten op toeristisch vervoer, bijvoorbeeld dagtochtjes. Zo vervoerde *Alkmaar Packet* (AP) eind jaren twintig van de vorige eeuw in toenemende mate Amsterdammers die een dagje uit gingen in Bergen, Bergen aan Zee of Schoorl. In Alkmaar moesten ze overstappen op de stoomtram. Het succes hiervan bracht de AP op het idee 'vakantiedagtochten' samen te stellen, bestaande uit een treinrit van Amsterdam naar Alkmaar, een rondwandeling met gids door Alkmaar, een retour-tje met de stoomtram naar Bergen aan Zee, met lunch aldaar, en na terugkomst in Alkmaar met een salonboot van de AP terug naar de hoofdstad.<sup>123</sup>

Veel stoombootondernemers probeerden het groeiend recreatief-toeristische imago van de bootdiensten uit te buiten. Menig dienstregelingboekje of -folder bevatte foto's van de plaatsen waar de boot langs kwam en informatie over bezienswaardigheden. In samenhang daarmee stonden in het dienstregelingboekje of de -folder veel advertenties op horecagebied. Het aanprijzen van het toeristische aspect kwam natuurlijk vooral goed van pas op verbindingen tussen plaatsen waartussen ook een trein- en/of tramverbinding bestond. Enkele voorbeelden daarvan zijn de trajecten Alkmaar-

Amsterdam, Leiden–Amsterdam, Rotterdam–Dordrecht, Rotterdam–Hoek van Holland en Rotterdam–Oostvoorne (beide voor strandbezoek), Enkhuizen–Stavoren en Rotterdam–Nijmegen. De vaartijd was langer dan de reistijd per trein, maar een kaartje was niet duur.

Er waren stoombootondernemers die diensten met autobussen gingen exploiteren. Zo werd in de jaren twintig van de vorige eeuw de AP een multimodaal bedrijf. Het bedrijf verving de bootdienst van Alkmaar naar Den Helder door een autobusdienst en richtte hiervoor een eigen busbedrijf op. Later liet de AP ook autobussen rijden tussen Akersloot en Egmond aan Zee, toen de stoomtramlijn tussen Alkmaar en de badplaats werd opgeheven.

Na de Tweede Wereldoorlog kwam het passagiersvervoer lang niet meer op het oude niveau; de AP leidde een marginaal bestaan en moest in 1950 haar activiteiten beëindigen. Slechts een van de oude AP-schepen, de *Prins van Oranje* is nog in gebruik. Na een grondig herstel werd het in 1995 als partyschip in gebruik genomen. De thuisbasis is niet meer Alkmaar, maar Amsterdam.

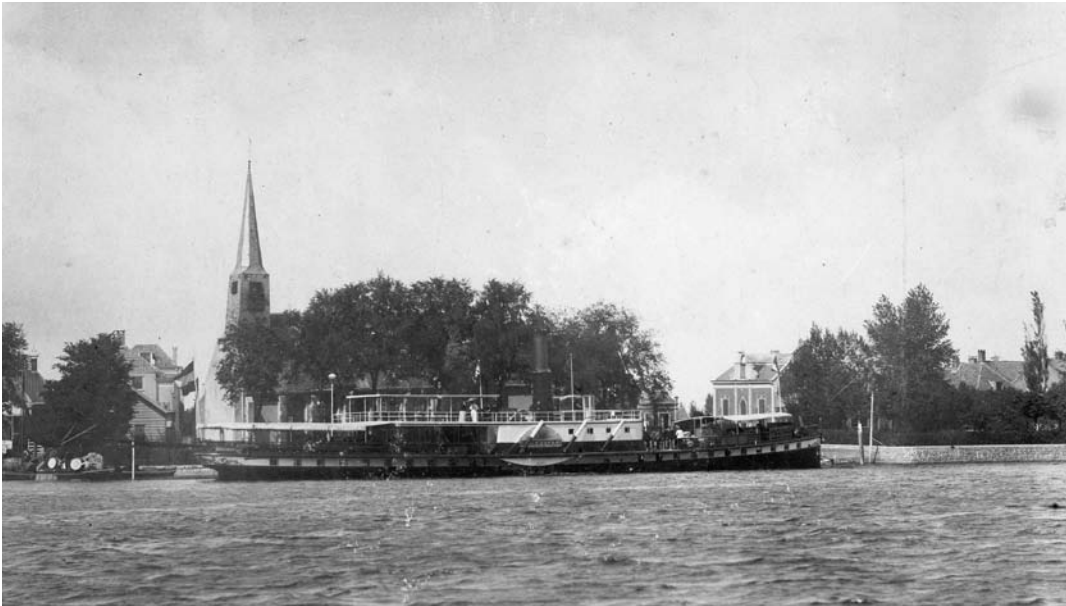
Al vroeg, namelijk in 1921, had ook de *Reederij op de Lek* de stap gezet om vervoer over de weg te gaan verzorgen. Eerst begon zij een autobesteldienst in Rotterdam, in 1923 gevolgd door de opening van haar eerste autobusdienst, die tussen Slikkerveer en Ridderkerk in aansluiting op haar boten. In de jaren daarna, vooral in de periode tot de Tweede Wereldoorlog, kwamen er veel autobusdiensten bij, soms door overname. Het bedrijf zou door fusies uitgroeien tot een van de grote busvervoernedernemingen (zie onderstaand kader).



Bootsdienstregeling 1920 van de *Reederij op de Lek*. Collectie Connexion.



Toeristengids van de RTM uit 1948 met boot, bus en tram.



Stoomboot *Culemborg* van de *Reederij op de Lek*. Collectie Connexion.

### Twee stoombootondernemingen die uitgroeiden tot busbedrijf

Op 10 augustus 1857 begonnen dertien personen met een dagelijkse stoombootdienst tussen Schoonhoven en Rotterdam. Ze hadden daartoe concessie gevraagd aan de provincie Zuid-Holland, en deze ook gekregen. Ze hadden gezamenlijk een tweedehands houten raderstoomboot gekocht voor 7000 gulden, verbouwden hem voor 20.000 gulden en herdoopten hem tot de *Schoonhoven* (volgens het register van het Stoomwezen *Stad Schoonhoven*). Op vrijdag voer de boot vanaf Rotterdam door naar Dordrecht. Van de dertien deelhebbers trad J.H. von Santen op als boekhouder-directeur en de onderneming noemde zich *J.H. von Santen & Co.*

In het begin lieten de uitkomsten te wensen over, maar de initiatiefnemers hielden vol en na enkele jaren ging het beter. In 1866 namen zij het bedrijf van de *Culemborgsche Stoomboot Reederij Hoytema & Co.* over. Het bevaren traject werd toen van Schoonhoven in oostelijke richting verlengd, langs Vreeswijk tot Culemborg. Op 29 mei 1896 werd de rederij omgezet in een naamloze vennootschap, de *N.V. Stoomboot-Reederij op de Lek*, later kortweg *Reederij op de Lek* genoemd. Voor zover bekend is zij de oudste vervoeronderneming die later is opgegaan in een streekvervoerbedrijf. Al vroeg, namelijk in 1921, had de *Reederij op de Lek* de stap gezet om ook vervoer over de weg te gaan verzorgen. Eerst begon zij een autobesteldienst in Rotterdam. In 1923 volgde een eerste autobusdienst, die tussen Slikkerveer en Ridderkerk, in aansluiting op haar boten. In november 1935 nam de *Reederij op de Lek* de exploitatie van de bootdiensten Rotterdam–Gorinchem en Dordrecht–Gorinchem over van de *Reederij Fop Smit & Co.* In 1940 nam zij het laatstgenoemde bedrijf in zijn geheel over van de *RTM*, die de meerderheid van de aandelen had. In de jaren daarna, vooral in de periode tot de Tweede Wereldoorlog, kwamen er steeds autobusdiensten bij, soms door overname.

Ten zuiden van Utrecht exploiteerde sinds 1870 de *Reederij der Stoombargedienst Utrecht–IJsselstein en Vreeswijk* bootdiensten over de Vaartse Rijn. De rederij, opgericht door dezelfde Von Santen, had als doel de al sinds 1860 bestaande diensten tussen Utrecht, Jutphaas en Vreeswijk voort te zetten en een nieuwe bootdienst op IJsselstein te beginnen, via de Hollandse IJssel. Zij had vier boten ter beschikking, genoemd naar de vier te bedienen steden. Omstreeks 1880 vervoerde zij driehonderd passagiers per dag. In 1884 werd de naam veranderd in *Reederij ‘Vereeniging’* (RV), die in 1888 een onrendabele en concurrerende stoomtramlijn overnam van de *IJssel Stoomtramweg-Maatschappij* (IJSM), namelijk de sinds vijf jaar bestaande lijn van het Rhijnspoorstation in Utrecht via Jutphaas naar Vreeswijk, waarvan de rederij al eerder de exploitatie op zich had genomen. In 1923 staakte de *Reederij ‘Vereeniging’* de stoombargedienst – een ander probeerde het nog twee jaar – terwijl het vervoer over de rails in 1929 werd beëindigd. Van toen af aan reed het vervoerbedrijf alleen nog met autobussen. De naam van de maatschappij werd nog enkele malen gewijzigd; na de RV werd het de *Stoombargereederij Vereeniging*, de *Stoomtram- en Bargedienst Vereeniging*, de *Tram- en Bargedienst Vereeniging* en ten slotte werd het de *Autobusdiensten Vereeniging voorheen Tram- en Bargedienst*.

In 1941 besloten de *Reederij op de Lek* en de *Tram- en Bargedienst Vereeniging* te gaan samenwerken. Het jaar erop sloten de *Eerste Sliedrechtsche Omnibus Onderneming* (ESOO) en de *N.V. Ridderkerksche Auto-Garage & Omnibus Maatschappij* (RAGOM) zich bij de belangengemeenschap aan. Deze laatste twee waren steeds autobusbedrijf geweest. De naam van de koepelorganisatie, *N.V. ‘De Twee Provinciën’* (TP), opgericht 30 april 1942, was afgeleid van het werkgebied, gelegen in de provincies Zuid-Holland en Utrecht. In 1944 werd een president-directeur benoemd, D. van Setten, die later een vooraanstaande rol zou spelen in het openbaar vervoer. Tot na de Tweede Wereldoorlog bleven er boten varen. Op 19 januari 1946 voer voor de laatste keer een boot tussen Rotterdam en Dordrecht, op 17 maart 1947 tussen Rotterdam en Culemborg en ten slotte op 28 februari 1948 tussen Rotterdam en Schoonhoven, waar 91 jaar daarvóór bij een van de deelnemende ondernemingen het vervoer over het water was begonnen. Er was nu een groot busbedrijf ontstaan dat uiteindelijk via eigendom van NS (1972) en via haar dochterondernemingen *Verenigd Streekvervoer Westnederland* (1974) en de *ZWN-groep* (1994) per 10 mei 1999 opging in *Connexion*.

#### Bronnen:

- Boot, *Maas en Merwe*.
- Boot, *Van stoomboot Schoonhoven tot raderboot Kapitein Kok*.
- Boot, *De Nederlandse raderstoomvaart*.
- Cohen Stuart, ‘N.V. Reederij op de Lek 100 jaar’.
- Gegevens verstrekt door H.G. Clerkx te Hendrik-Ido-Ambacht, secretaris en later adjunct-directeur van de TP.
- Gegevens verstrekt door H.J. van Hartingsveldt te Kapelle.
- *Jaarverslag TP 1969*, pag. 2.
- J.C. van Hartingsveldt, Kapelle, *Stamboom N.V. Verenigd Streekvervoer Westnederland*, niet gepubliceerd document.



- Van Hulzen, *Utrecht en het verkeer*.
- 'Onze gastheren op 20 september in Utrecht', pag. 619–620.
- Van Setten, 'De ontwikkeling van het streekvervoer', pag. 31.
- Sluiter e.a., *Overzicht ...* (3de druk).
- 'Streekvervoervergunning voor "De Twee Provinciën"', *Nederlands Transport*, 1955, nr 26, pag. 445.

Sommige boottendiensten hebben het – ondanks het feit dat ze moesten concurreren met de trein en/of de bus – nog lang volgehouden, tot in de jaren dertig en in beperkte mate zelfs tot na de Tweede Wereldoorlog. De verklaring ligt wel hierin dat een deel van de diensten over het water een rol vervulde die enigszins vergelijkbaar is met die van het huidige streekvervoer. Te denken is aan diensten over het Noord-Hollands Kanaal en die in de buurt van Rotterdam. Daarbij kwam dat boottochten een toeristisch karakter hadden en dus om die reden een attractie vormden.

Zelfs lang bestaande diensten hebben ten slotte de concurrentie met de autobus toch niet kunnen volhouden. Op 2 november 1935 beëindigde *Fop Smit* zijn dienst Rotterdam–Dordrecht–Gorinchem, een verbinding die 87 jaar had bestaan. Er waren te weinig passagiers voor een winstgevende exploitatie. De *Reederij op de Lek* heeft de dienst tussen Rotterdam en Dordrecht in naam van Fop Smit nog voortgezet, maar ook hier kwam spoedig een eind aan, namelijk per 15 mei 1937.<sup>124</sup> De dienst op Culmborg bleef nog gehandhaafd, maar op 4 november 1937 viel ook hier het doek.

### ***Tweede Wereldoorlog***

Net als bij de mobilisatie in augustus 1914 konden ook bij die eind augustus 1939 de boten voor militaire doeleinden niet worden gemist. Ze werden ingezet voor het vervoer van militairen en van gevorderde paarden. Verder werden boten in de meidagen van 1940 gevorderd voor militaire doeleinden en voor het afvoeren van de burgerbevolking uit plaatsen die in de frontlinie kwamen te liggen. Vanaf 17 mei 1940, drie dagen na de capitulatie, werden inwoners van Rhenen per boot van hun evacuatieadres naar hun woonplaats teruggebracht. En na het bombardement op Rotterdam op 14 mei 1940 heeft transport over het water meegeholpen aan het vervoer van dakloos geworden inwoners naar elders.<sup>125</sup>

Waar mogelijk zijn in de bezettingstijd de boten in de normale dienst blijven varen. De zomerdienst 1943 van de *Alkmaar Packet* vermeldde een uurdienst tussen Amsterdam De Ruyterkade en Zaandam Damplein.<sup>126</sup> De boot deed er 35 minuten over. Ook de routes tussen Amsterdam en Velsen of IJmuiden en tussen Amsterdam en Alkmaar werden bevaren, zij het met twee respectievelijk drie vaarten per dag. Een grote rol was weggelegd voor de verbinding over het IJsselmeer tussen Amsterdam en Lemmer. In de hongerwinter 1944–1945 hebben veel inwoners van Amsterdam en ook van andere plaatsen in het westen van de boot gebruikgemaakt om in het noorden van het land te proberen eten te krijgen. Met de boot zijn kinderen naar het noorden gebracht om ze voor ondervoeding te behoeden.<sup>127</sup>

Na mei 1940, toen de bezetter het voor het zeggen had, werden de eilanden in het zuidwesten van het land en ook de Waddeneilanden tot verboden gebied verklaard.<sup>128</sup> Anderen dan bewoners konden er alleen maar komen met een ontheffing. Het gevolg was dat het toeristisch vervoer wegviel, een strop voor de economie op de eilanden, een strop ook voor de vervoerders.

### *Na de Tweede Wereldoorlog*

De Tweede Wereldoorlog vormde een minder scherpe scheidslijn dan de Eerste Wereldoorlog. Dat komt doordat al vóór de oorlog veel diensten over het water waren stilgelegd; alleen nog de relatief sterke bedrijven waren overgebleven. Na de oorlog heeft een beperkt aantal diensten een vervangende rol gespeeld in verband met de grote schade die aan het spoorwegapparaat was toegebracht; en autobussen waren er niet meer. Zo ging de *Reederij op de Lek* al op 28 mei 1945 een verbinding verzorgen tussen Rotterdam en Dordrecht; kolen waren er wel, zij het mondjesmaat. In de weken daarna kwamen er op meer trajecten weer boten in de vaart. De ‘Nijmeegsche Boot’ hervatte op 7 juli 1945 het personenvervoer tussen Nijmegen en Rotterdam.<sup>129</sup>

In de jaren na de oorlog is aan het merendeel van het personenvervoer over het water geleidelijk een eind gekomen. Het vervoersaanbod van trein en bus werd al gauw na de bevrijding hersteld en vervolgens sterk verbeterd, en er werden andere vakantiebestemmingen gezocht dan voor de oorlog. De *Reederij op de Lek* beëindigde in januari 1946 haar dienst tussen Rotterdam en Dordrecht. Met het stopzetten van de verbinding tussen Rotterdam en Schoonhoven op 28 februari 1948 viel bij deze onderneming het doek voor het vervoer over het water, het vervoer waaraan zij haar ontstaan had te danken. Wegens teleurstellende financiële resultaten nam de ‘Nijmeegsche Boot’ op 1 september 1949 de schroefstoomboot voor personenvervoer (de *Koningin der Nederlanden*) uit de vaart; hiermee kwam een eind aan het personenvervoer over de Waal naar Rotterdam.<sup>130</sup> Het einde van de *Alkmaar Packet* kwam op 14 oktober 1950.<sup>131</sup> De dienst van de Groninger-Lemmer bleef nog bestaan tot 28 augustus 1959.<sup>132</sup> Met het gereedkomen van de dammen tussen de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden, dit in het kader van de Deltawerken, verdwenen een voor een de veerdiensten van de RTM, bijvoorbeeld in oktober 1964 de verbinding Numansdorp Haven–Zierikzee en als laatste activiteit van de RTM over het water in juli 1988 de verbinding tussen Zijpe en Anna Jacobapolder.<sup>133</sup> (Meer over de RTM in hoofdstuk 16.) Er was van toen af aan alleen nog maar personenvervoer over het water in de verbindingen die een onmisbare schakel in het hele vervoersaanbod waren, namelijk de overzetteren, de diensten naar de Waddeneilanden en die over de Westerschelde.