

Van de redactie

Het eerste nummer van het nieuwe jaar ligt weer voor u. 4 april 2011 lees ik op de kalender als ik deze woorden schrijf. We zijn gewend om, als het ons lukt, u drie nummers per jaar van deze Cronicke toe te sturen. We vinden het als bestuur en redactie ook wel belangrijk om met u regelmatig het contact te onderhouden. Ik kan me nog herinneren dat mijn moeder steeds breven schreef naar haar zussen in Rotterdam. Haar oudste zus, tante Pie Nelisse-Ligtendag en haar man oom Marien Nelisse vertrok al direct na haar trouwen op 2 januari 1920 naar Rotterdam. Ze gingen wonen in het oude Westen op het adres Binglystraat 55^a. Haar tweelingzus tante Janna Verwijs-Ligtendag trouwde in januari 1927 met Marinus Abraham Verwijs. Hij werkte als landarbeider op de Zwarte Schouw bij Rijstenbil. Ze woonden in een heel klein huisje in een slop achter het huis van Keetje Meijer. Het was midden in de jaren 30, ze hadden al drie kinderen, Jannie, Maatje en Cennie. Het was midden in crisisjaren, magere lonen, vooral in de winter en Oom Marien ging er ook op uit om een plekje in Rotterdam te krijgen. En jawel hoor. Hij kon een waterstokerij overnemen, eveneens in het oude Westen op het adres Kleine Visserijstraat 69^a. Op 31 mei 1935 werden hun spulletjes bij beurtschipper Piet Westbroek ingescheept en namen ze hun intrek in de winkel waarvan er soms wel twee of drie in een straat stonden.

Het waren net van die kleine supermarkties. In de voorzijde verkochten ze boodschappen. Tante Janna had daar ook een afdeling beddengoed, zoals lakens en slopen. Verder verkocht ze lingerie, nachtkleding en ondergoed voor heel het gezin. Op de wasdagen kwamen de vrouwen om warm water met waspoeder. In de benedenwinkel, een paar trappen naar beneden was de groenten en fruitafdeling. Daarachter was een achterkamertje een gang en een keukentje vanwaar je naar buiten kon. In de schuur stonden de zakjes eierkolen, antraciet nootjes turf en noem maar op. Je kon er overal voor terecht. Oom Marien had er een goed beklante winkel

Een keer in de twee weken schreef moeder een brief. Voor en achter van boven tot onder vol en als er plaats was ook aan de zijkantjes nog iets wat ze vergeten was te schrijven. Steevast werd begonnen met: Geliefde zuster, zwager en kinderen. We kunnen jullie melden dat we gelukkig nog goed gezond zijn, hopende van jullie hetzelfde enz. Ik begon met te schrijven dat het goed is om contact met de leden te onderhouden. Ik herinner me dat mijn moeder dat deed en ik ben me er ten volle van overtuigd dat het voor het bestuur en de redactie een goede zaak is van onze 10-jarige heemkundekring dat we weer even contact met u hebben. Het is steeds weer een opluchting dat de Cronicke klaar is en dat hij op de post en door de bus kan. Het zijn deze keer twee verhalen en een aantal mededelingen. Vervolgens de notulen van de vorige vergadering en het jaarverslag, beide van onze secretaris Bram Quist. We worden dan weer eens herinnerd wat er achter de schermen gebeurd.

We zijn natuurlijk ook maar amateurjes, maar we willen de geschiedenis van onze beide kernen toch zo veel als mogelijk is in het licht brengen, zodat het bewaard wordt voor onze volgende geslachten. We horen ook regelmatig dat het door onze huidige leden op prijs wordt gesteld. Zo te horen passeert de Cronicke nogal wat adressen voor hij door de laatste gelezen wordt. Daar zijn we blij mee. U mag gerust weten dat we er trots op zijn dat we het aantal leden van 550 gepasseerd zijn. En regelmatig komt er nog een mailtje, berichtje of briefje binnen dat ze lid willen worden. U zult begrijpen dat onze ledenadministratrice Janny Kempeneers ook trots is als ze er weer een of meerdere aan de lijst mag toevoegen. Ik wil u graag meedelen dat het steeds oppassen is om met zo'n groot aantal leden vergissingen te voorkomen. Vooral met adreswijzigingen dienen we zeer alert te zijn. Een aanmelding dat gebeurt zo gauw als naam en gegevens van het nieuwe lid binnen zijn. Bedankjes, maar dat is maar een zeldzaamheid. worden uiteraard ook direct verwerkt. Verder, het invullen van de betalingen op de ledenlijst, dat verloopt ook vlot. Over 2010 is het aantal leden die voor Nieuwjaar niet betaald hadden te verwaarlozen. Toch willen we u nog eens vriendelijk verzoeken om op de datum welke op de contributienota genoemd wordt over te maken die op de ledenlijst worden aangetekend. Heel veel gemak hebben we van de lidnummers die u op de enveloppe en op de nota aantreft. Met nadruk willen we verzoeken deze op uw betaling te vermelden. Dat werd vooral het laatste jaar maar heel weinig verzuimd. Hartelijk dank daarvoor. Ook in 2010 werd de penningmeester weer ver-

rast door een flink aantal extra betalingen. Hartelijk dank daarvoor.

We willen vooral de dubbellezers vragen zich als lid van onze heemkundekring op te geven. Graag wil ik u ook vragen om eens een redactioneel stukje in te sturen. Dat zou het werk van de redactie verlichten. U hoeft niet bang te zijn dat u fouten maakt. We hebben onze mensen die graag corrigeren. Laat de geschiedenis, al is het nog zo'n kort stukje, niet verloren gaan. We vragen vooral uw aandacht voor het vervolg van Han Quist over de veerpont, die in het verleden zoveel aandacht vroeg.

U vindt ook weer een bijdrage van de voorzitter in deze Cronicke.

We zijn weer al aan de laatste maand van het eerste kwartaal van 2011 bezig. De laatste twee weken werden we al heerlijk bedacht met zonneschijn. Een enkel buitje voor de jonge vruchtjes en het stof, we gaan de zomer tegemoet. Misschien hebt u al vakantie geboekt. Als dat zo is of u moet het nog doen, dan wenst het bestuur en de redactie u een prettige vakantie toe.

Nog een kleine mededeling van mij. Vorig jaar moest ik driemaal opgenomen worden voor hartritmestoornis. Dat kon gelukkig worden opgelost met aangepaste medicatie. Kort daarop heb ik bij een plotselinge val in mijn tuin een breuk in een ruggenwervel opgelopen. Vanwege deze blessure kan ik slechts zeer gedisciplineerd werk verrichten. Ik was nogal eens gewend karweitjes op de begraafplaats te doen, maar dat is mij nu helaas niet mogelijk.

Jan Kempeneers

Van de voorzitter

Bij deze uitgave van de Cronieke treft u een uitnodiging aan voor de Algemene Leden Vergadering (ALV) op 26 april a.s. waarvoor ik uw speciale aandacht vraag. Het bestuur zou het buitengewoon waarderen om u op deze avond te mogen begroeten want het wordt een min of meer gedenkwaardige bijeenkomst. Waarom dan wel? Wel nu, onze Heemkundekring viert in 2011 haar 10 jarig bestaan, uiteraard willen we bij dit heuglijke feit even stilstaan. Het lijkt ons goed om met elkaar nog even terug te kijken op een aantal facetten die zich in de afgelopen 10 jaar hebben voorgedaan en de moeite van het memoreren waard zijn.

Waarom is deze avond dan nog meer zo bijzonder? Onder meer omdat na de pauze een presentatie wordt verzorgd over de stand van zaken van de weegbrug. In grote lijnen wordt u geïnformeerd over, zoals wij het inmiddels noemen, “het dossier de weegbrug”. Aan het eind van deze presentatie wordt u voor de keuze gesteld of het bestuur moet overgaan tot overname van de weegbrug van de huidige eigenaar, t.w. de C.Z.A.V.

Als u de afgelopen weken de pers enigszins kritisch hebt gevolgd, zal u duidelijk geworden zijn dat thans het moment daar is om hierover een beslissing te nemen. Echter, het Bestuur beslist daar niet over maar blijkens de statuten zijn het de leden die hierover een beslissing moeten nemen. Vooraf wordt u uitvoerig geïnformeerd over de voors en tegens van een eventuele aankoop, maar vooral ook over het kostenplaatje dat met e.e.a. gemoeid is. Uw aanwezigheid die avond is dan ook niet alleen gewenst, maar min of meer ook noodzakelijk zodat de uiteindelijk te nemen beslissing zo breed mogelijk gedragen wordt.

Dan nog even iets heel anders. In de Cronieke van december 2010 berichtte ik u over de serieuze plannen van Rijkswaterstaat (RWS) om in de toekomst het Rammegors te gaan verzilten. Om u van deze ontwikkelingen zoveel op de hoogte te houden heeft het bestuur aan een tweetal woordvoerders van RWS gevraagd een presentatieavond te organiseren.

De verwachting was aanvankelijk dat hieraan in de loop van het eerste kwartaal

van dit jaar gevolg gegeven zou worden. Inmiddels is er echter al weer het nodige gebeurd dat de gemaakte plannen deed verstoren. Immers, in een mail van 20 januari j.l. werd het Bestuur medegedeeld dat het doorgaan van het project onzeker is als gevolg van een taakstelling van het Kabinet.

In dat verband zou het niet handig zijn om een presentatie te verzorgen over een voornemen dat mogelijk nooit ten uitvoer gebracht zal worden. Kort na ontvangst van bovenstaande mail verscheen tot onze niet geringe verbazing in de Eendrachtboed een artikel van de boswachter Dirk Fluijt waarin vermeld stond (ik citeer)

“De aangekondigde bezuiniging van het Rijk op de groene ruimte hebben geen invloed op de plannen om het Rammegors te verzilten.”

Onmiddellijk na het verschijnen van dit artikel heb ik contact opgenomen met RWS en gevraagd om een schriftelijke reactie.

Deze reactie (ik citeer weer) luidde als volgt. “De uitspraak van Dirk is voorbarig. Hoewel er nu geen signalen zijn dat het project wordt beëindigd, zullen we de formele toezegging van de Staatssecretaris moeten afwachten voor wat betreft het gehele maatregelenpakket Kaderrichtlijn Water, waar het Rammegors deel van uitmaakt. We verwachten deze toezegging medio maart. Wellicht is er op de Algemene Ledenvergadering meer bekend maar dat hoort u dan uiteraard en vernemen wij graag uw reacties die wij dan

weer kunnen meenemen in onze gesprekken met RWS.

Tot slot nog het laatste nieuws over de Oranjekamer. Om het geheugen nog een beetje op te frissen is het wellicht goed om op te merken dat het de bedoeling van de gemeente is om een Oranjekamer in te richten in het voormalige gemeentehuis op de Markt in Sint Maartensdijk.

De Oranjekamer is een onderdeel van de Oranjeroute welke route inmiddels al 10 jaar bestaat en waarbij Sint Maartensdijk sinds dit jaar is aangesloten. De Oranjeroute is een route van plaatsen in Duitsland en Nederland die een historische band hebben met de Koninklijke familie. Het is de bedoeling om met deze trekpleister Sint Maartensdijk en Tholen op de kaart te zetten. Toeristen moeten naar Sint Maartensdijk komen om iets te kunnen zien van deze historische band met de Koninklijke familie.

In de werkgroep die zich met de inrichting van de Oranjekamer heeft bezig gehouden, heeft ondergetekende onze Heemkundekring vertegenwoordigd. Met genoegen kan ik u mededelen dat het project nagenoeg is afgerond. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan de inrichting van de Oranjekamer, op 11 april zal deze door wethouder van Dis officieel worden geopend. Een bezoek t.z.t. aan de Oranjekamer is zeker de moeite waard!!

Graag tot ziens op de ALV.

Fons Vlegghels



Jaarverslag 2010

De jaarlijkse algemene ledenvergadering is gehouden op 23 maart. In deze vergadering werd, zoals gebruikelijk, aandacht besteed aan de gedane activiteiten in 2009, werd het financieel jaarverslag besproken en werden bestuursverkiezingen gehouden. Esther van der Vlies trok zich na 7 jaar terug als bestuurslid. Han Quist werd in haar plaats benoemd. De voorzitter bedankte Esther voor haar inzet en trouwe medewerking, in het bijzonder voor haar activiteiten als voorzitter van de dialectgroep. Na de pauze vertoonde Jan Kempeneers historische foto's van Flupland en de Polder. Al met al een geslaagde avond met een goede opkomst.

Er is een gemeentelijke werkgroep "Openstellen monumenten" opgericht, waarin ook de heemkundekringen zijn vertegenwoordigd. Deze werkgroep heeft tot taak om cultureel erfgoed toegankelijk te maken voor het publiek.

Hierbij moet worden gedacht aan o.a. historische gebouwen of andere objecten en waardevolle landschappelijke elementen.

Een vertegenwoordiging van de heemkundekring heeft de jaarlijkse herdenking bij het oorlogsmonument op de begraafplaats van Anna Jacobapolder bijgewoond. De basisschool in Anna Jacobapolder heeft dit monument geadopteerd. Jaarlijks, rond 5 mei, schenkt de school aandacht aan de tweede wereldoorlog en worden bloemen gelegd of geplant. Het programma voor deze gebeurtenis wordt opgesteld in overleg met de heemkundekring.

Dit jaar is onze webmaster Jan Willem Kempeneers getrouwd met Elise Dekker.

De heemkundekring heeft samen met de zangvereniging en schildersbedrijf Geluk Anja Neele voorgedragen voor een Koninklijke onderscheiding.

Op 29 april mocht zij deze onderscheiding op het gemeentehuis uit handen van de burgemeester in ontvangst nemen. Zangvereniging VZOS, Geluk (haar werkge-

ver) en de heemkundekring hebben haar een receptie aangeboden.

Ook dit jaar is weer deelgenomen aan de Braderie. Diverse fotoalbums lagen weer ter inzage, er kon een rebus worden opgelost en er was een foto-expositie van de boerderijen van Flupland en de Polder. Er hebben zich die dag 22 nieuwe leden aangemeld.

Op 1 september is een overleg gestart voor de oprichting van een Oranjekamer op Sint Maartensdijk. Naast de beide heemkundekringen (van Tholen en St. Philipsland) nemen ook museum De Meestooft, VVV, J.G. Reizen en de gemeente Tholen hieraan deel. Gestreefd wordt naar openstelling vóór het zomerseizoen 2011.

Voor 4 september was een trekpaardenrit georganiseerd. Wegens gebrek aan voldoende deelnemers moest dit evenement helaas worden afgelast.

Ondanks het feit dat Jan Kempeneers tobt met lichamelijke ongemakken, zijn er dit jaar toch weer drie Cronicken verschenen.

Het bestuur heeft besloten om nieuwe huishoudens een proefabonnement gedurende één jaar aan te bieden.

Per november heeft Pieter den Braber zijn bestuursfunctie neergelegd

Ook dit jaar is de dialectgroep onder leiding van Esther van der Vlies weer ver-



scheidene malen bijeengewoest. Hoewel Esther niet meer in het bestuur zit, blijft zij de dialectgroep voorlopig nog leiden.

Een jaarlijks terugkerend onderwerp van aandacht en zorg is het voortbestaan van de weegbrug. Wel heeft de eigenaar van het gebouwtje, CZAV, toegezegd om te wachten met het afbreken ervan, totdat een beslissing is genomen over een eventuele eigendomsoverdracht. Ook heeft CZAV, vooruitlopend op een mogelijke overdracht, onderzoek laten doen naar bodemverontreiniging. Het blijkt, dat de ondergrond niet noemenswaardig is vervuild. Dit onderzoek is door CZAV zelf gefinancierd.

Hoewel uit gesprekken met bestuurders en ambtenaren kon worden opgemaakt, dat de gemeente niet onwelwillend tegenover een eigendomsoverdracht staat, was er aan het eind van dit jaar nog geen beslissing genomen. Een complicerende factor is hierbij dat de mede eigenaar van de ondergrond, de voormalige Ambachtsheer, voorshands niet bereid is tot verkoop. Wel heeft de heemkundekring op knapwerk aan de weegbrug laten verrichten. Johan Geense, die tijdelijk werkloos was, heeft zich hier zeer verdienstelijk gemaakt. De Rabobank heeft een financiële bijdrage toegezegd voor de renovatiewerkzaamheden.

Bram Quist,
secretaris



Notulen 13^e Algemene Ledenvergadering 2010

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering en heet een ieder hartelijk welkom. Hij spreekt zijn waardering uit voor de goede opkomst. Hij memoreert aan vorig jaar, toen slechts 3 mensen achter de bestuurs-tafel zaten, nl. Bram Wisse, Esther van der Vlies en de inmiddels per 1 januari afgetreden Anja Neele, die notuleerde. Inmiddels is een voltallig bestuur actief, dat zich reeds heeft voorgesteld in de Cronieke. De bestuursvergaderingen verlopen in een aangename sfeer en het bestuur doet zijn best om de belangen van de heemkundekring zo goed mogelijk te behartigen. Vervolgens blikt de voorzitter terug op de activiteiten van het jaar 2009, zoals die ook zijn beschreven in de laatste Cronieke.

Tenslotte vraagt de voorzitter aandacht voor het enorm toegenomen aantal leden in 2009, waarvan de teller eind 2009 op 531 stond. Deze toename is volledig toe te schrijven aan Jan Kempeneers die we daarvoor heel veel dank verschuldigd zijn. Onze dank gaat ook uit naar zijn vrouw Jannie, die in haar functie van ledenadministratrice, veel extra werk erbij heeft gekregen. Het echtpaar Kempeneers krijgt een hartelijk applaus.

In de zomer is de familie Drenth welkom geheten als 500ste lid, in aanwezigheid van het bestuur en de pers.

2. Notulen van de vorige algemene ledenvergadering

Onder agendapunt 2, mededelingen van het bestuur, laatste alinea, staat onder voorgenomen activiteiten, o.a. vermeld, een nazomerrit met trekpaarden. Dat is er helaas niet van gekomen. Het bestuur zal zich beraden om dit jaar of in 2011, wanneer de heemkundekring haar 10-jarig bestaan hoopt te vieren, een dergelijke rit of een paardenkeuring te organiseren, e.e.a. mede afhankelijk van de te maken kosten.

Verder worden er geen opmerkingen gemaakt over de notulen en worden zij goedgekeurd en ondertekend door de voorzitter en de secretaris.

3. Ingekomen stukken

Er zijn geen ingekomen stukken.

Er wordt van de gelegenheid gebruik gemaakt om te vermelden, dat de volgende personen een bericht van verhindering

hebben gegeven: Anja Neele, Wim van Herk en Jan Kees van der Doe.

4. Mededelingen van het bestuur

De voorzitter vermeldt dat de weegbrugcommissie het afgelopen jaar viermaal heeft vergaderd en dat hijzelf inmiddels tot de werkgroep is toegetreden. Voor de huidige stand van zaken geeft hij het woord aan de voorzitter van de commissie, Bram Wisse.

De gemeente heeft zich in de loop van het jaar positief uitgelaten over het behoud van de weegbrug en mogelijk ook over een eigendomsovername. De CZAV wil haar eigendom afstaan en het Zeeuws Landschap, de provincie Zeeland en de stichting het Nationaal Park Oosterschelde zijn bereid om subsidie te verlenen. De mede eigenaar, de Ambachtsheer in Amsterdam, heeft echter nog niet ingestemd met de eigendomsoverdracht. Deze week komt er een gesprek met deze mede eigenaar. Daarna kunnen er verder stappen worden ondernomen.

De heer Haentjes Dekker adviseert om contact op te nemen met dhr. Johan v/d Slikke, om tot overeenstemming te komen.

Dhr. Theo van Driel informeert naar de status van de weegbrug: is het een monument of een beschermd dorpsgezicht. In dat geval kan het niet zomaar gesloopt worden. Opname in de monumentenlijst is nog slechts een voornemen van de gemeente.

Ook wordt gevraagd of de weegbrug na renovatie nog gebruikt gaat worden. Dit is niet het geval.

De voorzitter is sinds kort ook lid van een gemeentelijke werkgroep "Openstellen monumenten". Deze had plannen om een fietsroute te ontwikkelen langs monumenten op Tholen en Sint Philipsland. Wegens geldgebrek bij de gemeente wordt dit voornemen stopgezet.

5. Financieel jaarverslag 2009

Het verslag ligt ter inzage in de vergadering. Prieneke geeft een toelichting op de cijfers, in de geest zoals ook vermeld onderaan het financieel verslag.

De vergadering heeft geen vragen of opmerkingen over het verslag.

6. Verslag controlecommissie

Op 1 februari j.l. hebben Ineke Nieuwenhuijzen-Vogelaar en Gert Boudeling de kas gecontroleerd, goedgekeurd en ondertekend. Ineke spreekt haar waardering uit over de kwaliteit van de boekhouding en geeft een groot compliment aan de penningmeester.

7. Benoeming nieuwe leden en reserve-lid kascontrolecommissie

Ineke van Nieuwenhuijzen treedt af en wordt bedankt voor de verrichte werkzaamheden. Gert Boudeling blijft nog een jaar aan en Arjan Kempeneers wordt als tweede lid benoemd. Gevraagd wordt wie zich als reservelid wil aanbieden, maar hierop komt geen reactie.

8. Bestuursverkiezing

Volgens een door het bestuur opgesteld rooster zullen Pieter den Braber, Bram Quist, Esther van der Vlies en Marieke Wolse aftreden. Behalve Esther stellen allen zich herkiesbaar. De voorzitter stelt voor om Marieke, Pieter en Bram bij acclamatie te benoemen en hiermee wordt ingestemd.

Tijdens de vorige vergadering heeft het bestuur mandaat gekregen om Han Quist op te nemen in het bestuur. De voorzitter vraagt of Han nu de plaats van Esther achter de bestuurstafel wil innemen en of de vergadering alsnog, eveneens bij acclamatie Han wil benoemen. Ook hiermee wordt ingestemd. Vervolgens wordt afscheid genomen van Esther.

De voorzitter herinnert er aan, dat Esther sinds 2002 onafgebroken lid was van het bestuur. Zij was daarin op allerlei wijze zeer actief, maar bovenal is zij 7 jaar lang voorzitter geweest van de dialectgroep, die zij altijd op een leuke manier leidde. Zij blijft dit overigens nog doen.

De voorzitter dankt haar voor haar voorbeeldige inzet en overhandigt haar een bloemetje en een cadeaubon. Esther merkt op dat zij met veel plezier deel uit maakte van het bestuur, maar dat zij toch wel eerder had willen stoppen, ware het niet dat zij in een wat moeilijker periode, toen een aantal bestuursleden zijn opgestapt, zij de heemkundekring niet in de steek wilde laten. Bram Wisse haakt hier op in door te zeggen, dat hij dit zeer op prijs heeft gesteld.

9. Rondvraag

Dhr. Fase van de heemkundekring “Stad en Lande” van Tholen merkt op dat de boerderijtentoonstelling, die in het gemeentehuis heeft gestaan, nu in Maartenshof te zien is en vervolgens verplaatst wordt naar Stavenisse. Wellicht daarna naar Ten Anker. Desgevraagd merkt dhr Fase op dat de Roozenboom ook een optie is.

10. Pauze

In de pauze is er koffie en cake.

11. Dialezing

Jan Kempeneers toont ons een groot aantal historische foto's, via de beamer, van Flupland en de Polder, daarbij geassisteerd door één van zijn kleinzons, en

voorziet ze van zijn deskundig commentaar, zoals wij dat van Jan gewend zijn.

12. Sluiting

Na afloop van de presentatie sluit de voorzitter de vergadering en dankt een ieder voor haar/zijn inbreng en aanwezigheid.

De Oostdijk te Sint Philipsland, een verhaal apart

Het publicatiebord tegen het pakhuisje van beurtschipper Japje Quist wijst belanghebbenden op de bestrijding van de aardappelziekte d.m.v. te sproeien. Het zogenaamde “kwaad” in de aardappelen kon hele oogsten verwoesten. Vanaf 1910 werd begonnen met de eerste proefnemingen tegen deze zeer besmettelijke schimmelziekte. De resultaten werden eerst na de Tweede Wereldoorlog steeds effectiever. Met in water opgeloste middelen, aanvankelijk koperhoudend, werden de velden aardappelen bespoten met de sproeikar die, getrokken door een paard, op het wiel werd aangedreven. In een houten kuip werd het mengsel aan de rand van het veld handmatig gemengd en met een emmer in het tankje van de kar gegoten. Een goed middel dat later werd ontwikkeld was maneb-tin. Meer geconcentreerd, had men van dit middel minder nodig. Daarbij nog de ontwikkeling van de modernere spuitapparatuur verkreeg men meer druk, zodat met minder vloeistof een fijnere nevel werd verkregen. Daarmee bereikte men ook de onderkant van het blad, waar de schimmel het eerste toesloeg. Veel later kwam men tot het ontwikkelen van meer resistente aardappellassen tegen deze zeer bedreigde besmettelijke schimmelziekte in de aardappelen.

Door Jan Kempeneers



Arbeiders verzamelen zich bij het pakhuisje van beurtschipper Japje Quist om naar het veld te gaan. De vier mannen geheel rechts zijn Andries Filius, Lauw Kempeneers Lzn. Marinus Quist (van Coba) en Matheus Kaashoek. Geheel links staan Adriaan Fontijne (met pet) en twee broers Mol, van Johannes Mol en Jewan van Betje. De foto werd circa 1932 gemaakt.

Met de bouw van woningen en bedrijven aan de Oostdijk werd in 1862 begonnen. Men had toen van de gemeente ook wel vergunning nodig om op die bepaalde plaats te bouwen, maar bestek en tekening die bij de gemeente moesten worden

ingediend zijn pas van kort na 1900 in de correspondentie aanwezig. Een schoonheidscommissie, de zogenaamde ‘Welstand’ was in de bouw nog niet aanwezig dat zien we hierboven op de dwarsdoorsnede van de bebouwing op de Oostdijk.

Bouwen aan de Oostdijk

De eerste aanvrager was hier vrijwel zeker wagenmaker Christiaan Gelok (1806-1890) die vergunning aanvroeg voor het bouwen van een smederij en woning aan deze dijk. Bij hem ging de



Op deze luchtfoto zijn de woningen op de Oostdijk goed te zien.

verlening van de vergunning niet vanzelf. Daar werden een aantal bezwaarschriften tegen ingediend. De tegenstanders waren familieleden en vrienden van Marinus Geense, die zich al rond 1760 in de Voorstraat had gevestigd als grof- en hoefsmid.

Bezwaarschriften

De bezwaren hielden over het algemeen in dat het veel te gevaarlijk was langs deze verkeersweg een smederij op te richten. Het werken aan paarden en de kans dat de werkmannen en vrouwen door de vuursprankels van de smid geraakt zouden worden was te groot. Ook molenaar Cornelis Meijer, verwant aan de familie Geense, klonk in de pen, omdat hij dagelijks met kar en paard langs de nieuwe smederij zou moeten. Ook voor hem dreigde er gevaar dat zijn paard zou schrikken, zo tekende hij op in zijn bezwaarschrift. Maar niet lang daarna moest het gemeentebestuur van Sint Philipsland, op last van de provincie nieuwkomer Gelok toch vergunning verlenen.

Gelok liet bij de smederij ook een woning bouwen. Zodat hij met zijn gezin naast de werkplaats kon wonen. Ook nog een kleinere woning tussen de smederij en zijn eigen woning. Christiaan Gelok, die de aanvraag om aan de dijk te bouwen had ingediend, behoorde met zijn gezin tot de hervormde kerk. Te Stavenisse geboren, gedoopt en opgegroeid was het vanzelfsprekend dat ze zich daar op Flip-land bij zouden aansluiten.

Maar met de smid aan de Voorstraat was dat een ander verhaal. Zij sloten zich na het houden van de godsdienstige gezelschappen bij Adriaan Kunst en Pieter van Dijke bij de christelijk afgescheidenen

aan. Dit gevoelige onderwerp speelde mee om Gelok dwars te zitten en ervan te weerhouden een tweede smederij op het dorp te stichten. De tegenstanders wisten het nog wat te rekken, maar in 1862 moest het gemeentebestuur op last van de provincie aan Gelok de bouwvergunning verlenen.

Overigens: De smederij in de Voorstraat bleef bestaan tot 22 mei 1953. Het was Philippus Verlinde die hier als laatste het smidsvuur stookte. Verlinde was ook ouderling van de oud gereformeerde gemeente. In het kleine huisje tussen de smidse en de woning van de smid, waar op de foto de wagenwielen voor staan, woonde later Geertje Bakker, geb. te Renesse 20 oktober 1866. Geertje was huiswerkster, baakster en hielp met het afleggen van overleden mensen, kortom Geertje was een manusje van alles. Overal waar ze gevraagd werd hielp ze de gezinnen uit de nood. Van de inkomsten die ze daarvan verwierf probeerde ze haar gezin te onderhouden. Ze bleef ongehuwd. Toen ze naar Flupland kwam had ze één kind. Maar daar bleef het niet bij. Op Sint Philipsland kreeg ze er nog vier bij. Onachte kinderen, zoals men ze in die tijd noemde. Geertje maakte daar zelf geen probleem van. Ze was wel kinderen opgelegd maar geen man, zo verwoordde ze het zelf.

Cornelis Marinus Roozemon

Cornelis Marinus Roozemon (1853-1936), geboren te Stavenisse kwam Christiaan Gelok in 1883 opvolgen. Als zoon van timmerman Gerardus Marinus Roozemon trouwde hij te Kattendijke de op 2 mei 1856 te Wilhelminadorp geboren Dina van der Weele (1856-1931) dochter van Jacob van de Weele en

Maatje Ripmeester. Hoognodig werd het bedrijf met de woning in 1928 verbouwd. De travalje die toen nog buiten op een open plaats tussen de gebouwen stond, kwam in de nieuwe smederij na de nieuwbouw inpandig. In plaats van één waren er nu twee van die stallingen waarin ze van nieuwe hoefijzers werden voorzien. Het pakhuisje, waar eerder Geertje Bakker woonde werd gesloopt en bij de smederij getrokken. Aan de voorzijde waren nu twee stel dubbele schuifdeuren en één enkele. Bovendien aan de voor- en achterzijde de nodige stalen lichtkozijnen.

De eerste woning aan de Oostdijk zal tegelijk, of iets vroeger zijn gebouwd dan het smidshuis. Laten we zeggen rond 1860. We komen daar in dit verhaaltje nog op terug. Ze stonden los van elkaar. Later had de smid tussen de gebouwen een opbergstelling voor zijn voorraad staaf- en rondijzer. De oude smid Cornelis Roozemon en zijn vrouw bleven in hun eigen vertrouwde woning die in 1862 bij de eerste smederij was gebouwd tot hun overlijden. Als een van de weinige bewoners had Cornelis, net zoals de burens een hekwerkje voor zijn woning op de dijk gemaakt. Op de bovenstaande foto zien we de oude Roozemon tegen zijn hekje staan. Zoals gezegd. Ze waren hier in 1883 komen wonen.

Groot gezin

Zoon Louis Eliza, geboren in 1887, de zesde zoon uit het gezin ging de smederij van vader Cornelis voortzetten. Veertien kinderen zijn er bij Cornelis en Dina Roozemon-van der Weele geboren. Enkele kinderen waren al jong overleden. Louis Eliza trouwde in 1920 met Catharina (Kaatje) Reijngoudt, een dochter van

Bram de slachter en Adriana Kramer van de Voorstraat.

De oudste zoon van de smid was Gerardus Roozemonnd. Hij trouwde 17 oktober 1912 te Wemeldinge met bakkersdochter Adriana Huijssen. Gerardus begon een smederij aan de Noordweg te Anna Jacobapolder. In de Polder waren veel paarden. Ook in de Polder waren twee smederijen. De smederij van Roozemonnd in de Noordweg werd in 1940 overgenomen door Jan Zuidweg. Hij kwam met zijn vrouw Agatha Moeliker en vijf kinderen in januari 1940 de smederij van Roozemonnd voortzetten.

Een nieuwe smederij

Noordelijk van de smederij was tot 1928 een open plek waar de travalje stond. Naast die ruimte woonden eerder de broers Cornelis Adriaan en Izaäk van den Berge. Cornelis was schipper en zijn broer landarbeider. Toen de nieuwe smederij in 1928 gereed kwam, was daar ook de open ruimte bijgekomen. Het huisje waar Geertje Bakker eerder woonde, de oude smederij en de open ruimte waren nu bij elkaar getrokken. Toen de bouw gereed gekomen was beschikte Louis Roozemonnd over een moderne smederij. Nu met twee travaljes, die in de smidse stonden. Een gloednieuwe smederij met twee travaljes binnen was het resultaat. Toen de nieuwe smederij in 1928 gereed was gekomen waren de broers Izaäk en Cornelis van den Berge, die naast de open ruimte van de smederij woonden beiden al overleden.

Vader en moeder Roozemonnd-Van der Wee konden in hun woning blijven wonen. Ze hadden hun ongehuwde dochter Maatje en zoon Pieter Jacob nog thuis. Die begonnen na het overlijden van hun ouders in 1931 en 1936 een zogenaamd snoep winkeltje, in een woning die was leeggekomen aan de Oostdijk.

Het gezin Roozemonnd

De smederij werd dus voortgezet door zoon Louis Eliza Roozemonnd. In de woning naast de smidse waar Lowi en Kaatje na hun trouwen waren ingetrokken werden vijf kinderen geboren. In april 1922 zag dochter Dina Adriana er het levenslicht. Het volgende jaar, twee dagen voor Kerst werd het gezin verblijd met een zoon Abraham. Op 23 mei 1927 schonk Kaatje het leven aan een tweeling, de dochters Adriana en Cornelia. Als laatste kregen ze op 28 oktober 1929 nog een dochter Metje.



Het was altijd een drukte van belang bij de smidse op de Oostdijk. Er was natuurlijk veel veranderd. Voor die tijd had Lowi een moderne smederij. Zoals gezegd, de travalje was nu binnen. Zelfs voor een tweede was er nu plaats, zodat er twee zware trekpaarden in de hoofdstallen konden plaatsnemen. Het gebeurde wel dat er nog twee knollen aan een ring in de muur in de smederij stonden te wachten tot ze aan de beurt waren. De smid nam meestal de paarden voor het hele jaar aan. Voor een bepaald bedrag zorgde hij dat ze 'vierkant' in de ijzers stonden. De boeren waren het er over eens dat het niet te duur moest zijn, want er was concurrentie. Vooral in de crisisjaren.

Kort na 1940 kwam ook zoon Bram bij vader Louis in de smederij. Tot die tijd had Louis een knecht die bij het gezin in de kost was. Toen Bram van de ambachtsschool te Bergen op Zoom kwam moest hij naast vader het werk in de praktijk verder gaan beoefenen. Vader Louis kon aanvankelijk het werk niet alleen aan. Meerdere knechts hebben de smid bijgestaan in het zware smidswerk. Als een van de bekendste mag Johan van Oostende wel genoemd worden. Maar toen Bram er de slag van had om de smidshamer te hanteren moest hij er aan geloven. Liever was hij het water opgegaan, maar vader Louis was daar niet van gediend.

Vooral in het koudere jaargetijde als het buiten koud en guur was zochten de oudjes een plekje in de smederij om de vonkenregen bij het vuur en het aanbeeldgade te slaan. De smid had daar eerder plezier dan moeite mee. Regelmatig liep vader Louis of Bram met een gloeiend

hoefijzer langs hen heen om het op de hoof van het paard te passen. Glunderend zien we de oude smid nog langs de oudjes naar te travalje lopen. In de wintermaanden was het meestal geen weer om achter de weegbrug of het pakhuisje van Japje Quist te vertoeven dan zochten ze het binnen. Vooral in de smidse was ruimte. Maar ook bij schoenmaker Kramer of in de Sjaap bij fietsenmaker Piet Neele en Bram van Jantje liepen er wel eens binnen. De smederij aan de Oostdijk was een druk beklant bedrijf. Toen de paarden werden vervangen door de tractoren en de mechanisatie in de landbouw door trok bracht ook dat weer werk mee.

Maar de jonge boeren snoepten ook werk af. Ze gingen op een lascarus, ze werden steeds handiger, zodat ze de smid niet zo dikwijls meer nodig hadden.

De oude smid Louis Roozemonnd is in 1957 na een ernstige ziekte overleden. We zien hem nog over de Oostdijk wandelen. Steeds takelde hij verder af, totdat de voor ons zo bekende verschijning in zijn woning zijn laatste maanden ging slijten. Zoon Bram en zijn vrouw Bets woonden toen nog in de woning van opa Cornelis. Ook Kornelis (Keesje) de Ruijter (1870-1944 zoon van Adriana de Ruijter, en zijn vrouw Metje Willemina Reijngoudt (1874-1961, een schoonzus van Louis) hebben nog in dit pand gewoond.

Jan Verwijs

Het was ongeveer 1951 toen Jan Verwijs (van Suzan) van de ambachtsschool te Zierikzee kwam. Het was een heel groepje schoolverlaters, die dagelijks in de tram naar Zierikzee stapten om er de vaardigheid van hun toekomstige vak te leren. Ik

noemde Jan Verwijs al, daarnaast Leen Walpot, Rinus Ligtdag, Jan Reijngoudt en meer anderen. Jan van Susan werd knecht in de smederij van Roozemonde. Hij ging zich meer op het loodgietersvak toeleggen. Vooral na de Ramp van 1953 kwam daarin veel werk. Toen Jan in 1959 trouwde met Janny Quist gingen ze in het zijkamertje bij Bram en Bets, in de woning van de oude smid wonen. Het was behelpen, maar toen kon bijna alles.

De tijd vorderde. Zoals we al hebben genoemd, vader Louis was in 1957 op 70-jarige leeftijd overleden. Het aanbod van paarden was al afgenomen. De tractor had het werk op het land voor een groot gedeelte van de paarden overgenomen. Dat had tot gevolg dat de smid veel minder paarden kreeg aangeboden om van nieuwe ijzers te voorzien. Een enkel paard werd nog bij de smid gebracht om de hoeven van nieuwe ijzers te voorzien.

De Ramp bracht werk mee

Maar er kwam wel ander werk voor in de plaats. De binnenschippers die soms tijdelijk in de haven lagen, deden ook wel eens een beroep op Bram om onderhoud of verbetering aan hun schip te laten uitvoeren.

Voor Jan Verwijs kwam er vooral na de Ramp werk aan de woningen die zwaar beschadigd waren. Maar ook, er veranderde in korte tijd veel in de woningen.

De nieuwbouwwoningen, waarvan er na de watersnood veel moesten worden gebouwd op Sint Philipsland kregen standaard een keuken met aanrecht en warm water. Verder werd in deze woningen een toilet met waterspoeling en een douche aangebracht. Dat was voor velen nieuw. De grote boodschap werd tot die tijd door velen nog op de plee gedaan. De inhoud moest regelmatig achter de dijk worden geleege. Een urinoir bestond meestal uit een paar aan elkaar getimmerde planken aan het einde van het tuinpad.

We kunnen wel stellen dat aan deze ongezonde toestanden binnen enkele jaren een einde kwam. De gezinnen die nog niet over deze voorzieningen beschikten gingen daar toch al snel toe over. Degenen die nog niet helemaal waren voorzien van deze sanitaire voorzieningen, kregen deze na de sanering van 1970-1972 in de huizen die ze daarna konden betrekken. Voor een groot gedeelte waren dat immers ook nieuwe woningen.

Naar de Rotterdamse havens

Niet alleen de paarden verdwenen uit het land. In dezelfde tijd verminderde ook de

vraag naar de landarbeider sterk. De veranderingen van de 20ste eeuw gaan nu pas goed doorzetten. De naam landarbeider is zo goed als uitgestorven op Flupland. De graanoogst, de aardappeloogst en de bietenoogst van zaaien, poten tot het oogsten is zo goed als gemechaniseerd. Ook voor het onkruidvrij houden verschijnen de middelen daarna in ras tempo op de boerderij.

Er kwam werk in de Rotterdamse havens. In augustus 1956 stapten dagelijks meer dan 40 jongens en mannen bij de weegbrug in de bus om in Rotterdam het stukgoed in de zeeschepen te stouwen en uit de zeeboten die binnenkamen weer te lossen. Het was ook in het ruim van de zeeboten hard werken, maar de Fluplanders waren wel wat gewend. Bovendien: de arbeidsvoorwaarden en de lonen waren naar tevredenheid en de pensioenopbouw was beter dan in de landbouw. Korte tijd later kon een tweede bus voor een ander havenbedrijf in de Maasstad worden ingezet. Aan de ploegendienst moesten de mannen uit Flupland en De Polder natuurlijk wennen, maar daar werd ook naar betaald.

Voor de Ramp – na de Ramp

Als we nu hier of daar op terugblikken hebben we het nog steeds over vóór of na de Ramp. Een baken in de tijd, zo kunnen we die gebeurtenis wel noemen. Ons dorp was materieel gezien een van de zwaarst getroffen gemeenten in het rampgebied. Ook toen bracht de Oostdijk voor veel mensen uitkomst. Het was een vluchtheuvel voor de op de vlucht geslagen mensen. Het hele dorp werd gewekt door mannen die in enkele gevallen op hun post waren gebleven. Sirene - en klokgelui hielpen daar nog aan mee. Politie van de Velde liep op het laatste moment nog luid schreeuwende en roepende vanaf de Zuiddijk door de Achterstraat en riep de mensen nog uit hun woningen: Naar de Oostdijk, naar de Oostdijk. Velen waren al gevlucht, een enkele



Jane Filius en Keetje Neele A. dr. op de fiets op de Oostdijk circa 1945. Op de achtergrond is duidelijk korenmoen De Hoop te zien, die daar al eeuwen staat te pronken.

ling volgde de raad nog op om te vluchten, anderen gingen terug naar de zolder, dat toch de meest gevaarlijkste keuze was.

De Oostdijk, een vluchtheuvel

Ook in deze situatie was de Oostdijk de beste keus. Op enkele na, die de deur gesloten hielden zaten de woningen op de dijk bomvol met vluchtelingen uit het dorp en het Karreveld. Met kleding doordrenkt van het zeewater werden ze kort daarop naar de tramhalte bij de watertoren verwezen of begeleid over de zeedijk langs de Stationsstraat. Vandaar werd bijna de hele bevolking via Steenberg naar Roosendaal geëvacueerd. Enkele dagen daarna werden op de Oostdijk allerlei noodvoorzieningen ingericht. Een zusterspost werd ingericht in de dijkwoning van Gerard Noordhoek. Daarnaast was het politiebureau in de huiskamer van Andries Filius. Twee woningen verder, in de groentewinkel van Willem van den Bos was de gemeentesecretarie. Bij Rinus Everaers huisde het postkantoor en de telefooncentrale, die Willem Kaashoek bediende. In deze genoemde woningen had je een bovenkamer op dijkhoogte,



De smederij van Gerardus Roozmond in de Noordweg in Anna Jacobapolder in de jaren '30. Eén van beide vrouwen is Adriana Huijssen, echtgenote van de smid.

waarin twee bedsteden waren. Tevens kon men in het halletje afdalen naar het onderhuis, daar had ook water gestaan. Ook het graanpakhuis werd voor allerlei doeleinden gebruikt. Daarin was tijdelijk een gaarkeuken in ondergebracht en men deelde er kleding uit aan de dijkwerkers. Kortom, als de Oostdijk ooit van zich liet spreken, dan was het wel in de eerstvolgende weken en maanden na de Rampnacht. Na enkele weken werden er op de bovenverdieping van het pakhuis zelfs kerkdiensten gehouden. Het mag een wonder genoemd worden dat er in het zwaar gehavende dorp niet meer dan negen slachtoffers waren te betreuren.

Welvaart

Naast rouw en verdriet bracht de Ramp veel werkgelegenheid mee. We zullen hier niet verder schrijven over de Ramp, alleen zij vermeld dat de bewoners er na deze catastrofe in haast alle gevallen op financieel en materieel gebied beter van zijn geworden.

Ook het gemak nam toe. Denk maar aan de indeling van de woningen. De huisvrouw beschikte voortaan over een echte keuken met steeds meer huishoudelijke apparatuur, warm en koud water, een toilet dat aan hygiënische eisen voldeed en vergeten we vooral de douche of de badkamer niet dat het wasteiltje ging vervangen. Anderzijds veranderde er veel in de samenleving. Onze jongeren kregen

tussen toen en enkele jaren later haast allemaal voortgezet onderwijs. MULO of HBS en voor wie dat te zwaar was – de Huishoudschool of de Ambachtschool. De jongeren die na 1953 naar school gingen kregen voor het eerst ook kleuterschool. Toen die lichte van de lagere school kwam, was het landwerk verleden tijd. Hooguit nog wat bollen pellen of met een bus naar de juunfabriek. Maar het zogenaamde verder leren had tot gevolg dat er wederom een serie jonge inwoners het platteland de rug toekeerde. Het kerkelijk leven bleef aanvankelijk in stand. Maar naar gelang de tijd vorderde, de moderne kleding, die men de “mode van Parijs” noemde en de moderne media, zoals T.V. en dergelijke toenam, was de reactie in de Roomse en Protestantse kerken heftig. Aan beide zijden groeide het ongeloof en nam de secularisatie sterk toe. De jongeren werden mondiger tegenover hun meerdere en hun ouders, die in veel gevallen het toekijken hadden op de ontwikkeling in de samenleving.

Schelde-Rijnkanaal

In die periode kwam er bij Rijkswaterstaat een groot werk op tafel. De Prins Hendrikpolder, werd op de grens van West-Brabant en Zeeland doorsneden door het Schelde-Rijnkanaal, een vurige wens van onze zuiderburen stond al geruime tijd op hun verlanglijstje. De afstand van Antwerpen naar Rotterdam en het achterland

kon daarmee voor de binnenscheepvaart belangrijk verkort worden. Op de Slaakdam kwamen naast de bestaande betonweg twee toegangswegen, bestaande uit twee lange opritten, waarop de brug over het kanaal zou gaan rusten. De toegang tot de brug moest minimaal een jaar inklinken.

Maar er was meer werk. In die tijd werd aan de Brabantse kant en aan de Zeeuwse zijde een dijk en een weg aangelegd door de interprovinciale Prins Hendrikpolder en ook de dammen over de slikken van De Heen en Maarloo. Nu wordt dat in de volksmond “de blokkendam” genoemd, die heen en weer als een mooie fietsroute wordt beschouwd. Kortom, het was voor het begrip van de Fluplanders het grootste karwei sinds het droogleggen van de schorren van Rumoirt en Nicke waar in 1847 van het ochtendgloren tot het 's avonds ging duisteren met 2000 mensen in het bepaalde seizoen aan werd gewerkt. In een jaar tijd kwam de zomerkade rond de Anna Jacobapolder en de Kramerspolder gereed. Toen een geweldig groot karwei dat zich aan de achterdeur afspeelde.

Met voorbereidende werkzaamheden werd halverwege de jaren '60 begonnen. De brug over het Schelde-Rijnkanaal werd in 1972 opgesteld voor het verkeer. Vanuit het Volkerak kwam voortaan het scheepvaartverkeer dwars door de Prins Hendrikpolder naar het Thoolse land waar de Eendracht werd gekanaliseerd tot waar ze de Oosterschelde in en uitstroomde. Zowel aan de Brabantse zijde van het te graven kanaal als aan de Zeeuwse zijde werd een grote specieberging gecreëerd. Aan de Fluplandse zijde werd dat het inmiddels bekend staande “Rammegors”, dat nu door velen als een prachtig natuurgebied wordt beschouwd. Langs dit natuurgebied werd in 1973 de Krabbenkreekdam naar het eiland Tholen aangelegd. Vanaf toen waren Tholen en Sint Philipsland op een steenworp afstand van ons dorp met elkaar verbonden.

De aanleg van dit kanaal heeft natuurlijk niets met de Oostdijk te maken, maar het komt ter sprake omdat dit vrij langdurige karwei nogal over werkgelegenheid opleverde. Vooral ook voor het personeel van de smederij Roozmond aan de Oostdijk. De snijbrander en het lasapparaat moest er menigmaal aan te pas komen om de pijpleidingen voor de zandverplaatsing in de goede richting en hoogte te voeren. Daar-



voor moest de Fluplandse smid nogal eens opdraven.

Zuinig

Juist in die periode stond ook de sanering van een groot aantal woningen en bedrijven op stapel te Sint Philipsland.

De sanering kunnen we eigenlijk onderbrengen in een groot geheel. Toen burgemeester G. van Velzen op 5 mei 1966 te Sint Philipsland was geïnstalleerd, zag hij een gemeente voor zich die de tering naar de nering had geslagen. Zijn voorganger L.J. de Jonge, eerder gemeentesecretaris van Bruinise werd 1 september 1946 burgemeester van Sint Philipsland. Hij had een zuinige raad en misschien was het hun beleid?! Ze hadden ook niet zoveel te besteden. De burgemeester was zelf ook zuinig.

Sint Philipsland was nog klein en moest er iets opnieuw bestraat worden, dan werd dat meestal door de gemeentewerkmannen Kees Stouten. Lauw van Duuren en Johannes Gunter gedaan. Hadden ze zand nodig, dan haalden ze dat in een zandbak op een bank in de Krabbenkreek. Johannes Kunst of Bram van Riek vervoerden het met de kipkar van de haven naar de plaats van bestemming. Ook bij het riole-

ren en dempen van een sloot in de gemeente werd meestal geen aannemer ingeschakeld. Hooguit waren er een aantal steuntrekkers bij betrokken. Hetzelfde gebeurde als de zate in de haven moest worden geëgaliseerd. Daar had de gemeente een bak (een grote roeiboot) voor aangeschaft. De genoemde gemeentewerkers daalden met laag water in de haven af om de bak met schop en spade te laden. Zo gauw de bak vlot kwam voeren ze naar het midden van de Krabbenkreek, waar toen nog een behoorlijke stroom stond. Daar werd de bak gelost.

Aan de vooravond de Watersnoodramp

De Emma- de Prins Hendrik- en de Julianastraat, waarin de meeste nieuwbouwwoningen al voor 1940 bewoond waren, hadden nog geen bestrating en in een groot gedeelte konden de bewoners nog niet op een riool aansluiten. Deze wijk kreeg eerst na 1953 een degelijke riolerings- en bestrating.

Ambtenaar L. Sinke, die in mei 1952 gemeenteontvanger B. Bossers kwam opvolgen had in de financiële administratie nogal wat op een rijtje te zetten.

Toen het jaar daarop de Watersnood ons dorp vooral materieel zwaar trof, kreeg

burgemeester/secretaris L.J. de Jonge veel te verwerken.

Volgens ambtenaar L.M. Sinke was de burgemeester niet tegen deze buitengewone situatie die Sint Philipsland 1 februari 1953 overkwam, opgewassen. Het college dat naast de burgemeester bestond uit de wethouders L.J. van Nieuwenhuijzen en P. Mol hadden veel vertrouwen in Sinke, die als ontvanger naar Sint Philipsland gekomen was en zich in korte tijd als eerste ambtenaar op de secretarie ontpopte. Hij kreeg veel vrijheid van handelen en men waardeerde in hem de deskundige aanpak en de contacten die hij legde op hoger niveau. De aanleg van het nieuwe uitbreidingsplan West en een nieuwe bestrating en riolerings- in bijna het gehele dorp verliep voortreffelijk. Op de hoek bij Pietje Sloot kwam een gemaal dat voortaan het rioolwater over de dijk de Krabbenkreek inpompte. De stroming in de vaargeul was toen nog zo sterk dat het in een mum van tijd verspreid was.

Het herstel van zwaar beschadigde woningen kwam direct op gang. Vergunningen daarvoor gingen als zoete broodjes in het noodsecretarie op de Oostdijk in de groentewinkel van Leen van Zus over de toonbank. Zo ging dat ook met de ver-

gunning van 35 nieuwe woningwetwoningen, 30 in plan West en 5 aan de westzijde van de Oostdijk. Deze kwamen op de plaats waar de Mosselkreekstraat nu op de Oostdijk aansluit. Ook met de bouw van de nieuwe school voor openbaar en christelijk onderwijs, onder een dak, kon vrijwel direct worden begonnen. Het was de eerste nieuwe school die in het rampgebied gereed kwam. Sinke voerde daarover menigmaal overleg met minister Cals van onderwijs. Deze woonde toen te Bergen op Zoom.

Ook het nieuwe gemeentehuis heeft nog tijdens het bestuur van burgemeester De Jonge gestalte gekregen. De bouwkundige dienst was inmiddels aan het puzzelen op het uitbreidingsplan Noord. Burgemeester G. van Velzen kwam op 5 mei 1966 zijn voorganger De Jonge, die de pensioengerechtigde leeftijd had bereikt, aflossen.

Nieuwstraat en Sluisblok

In dit plan, dat ze veel later “plan West” gingen noemen, was men eigenlijk pas in het midden van de jaren '20 van de vorige eeuw gaan bouwen. Lange tijd heeft men de Wilhelminastraat “de Nieuwstraat” genoemd. Dat kwam omdat de Duitse bezetter in de Tweede Wereldoorlog de namen van het Koninklijk huis niet meer duldde. Ook de Prins Hendrik- de Emma- en de Juliannastraat gingen in de ban. Deze straten werden in de oorlog bij elkaar omgedoopt tot “Sluisblok”.

We gaan nog even terug naar de Zuiddijk. De boer van Bouwlust, Adriaan van Dijke, had in 1915 een stukje grond beschikbaar gesteld aan mijn grootvader Jan Ligtendag om een huis op te laten bouwen. Het was op de Lange Weide, dus buiten de kom van de gemeente. Naast deze woning verkocht Van Dijke in de jaren '20 nog drie bouwka- vels. om een woning op te bouwen. Eerst aan Louw Kempeneers, bij wie later zijn nicht Dina Tak huishoudster werd. Naast deze bouwde Izaäk van der Jagt met zijn vrouw Kaatje Prinse en vervolgens Adriaan Steijn met zijn vrouw Jozina den Braber. Daarna verkocht hij hier geen bouwgrond meer. De gemeente gaf toen vergunning om aan de rand van

het Karreveld verder te bouwen. Daar stond de woning van schipper Kornelis Machiel van Dijke, die nu bewoond word door het gezin Zuidweg-Kosten. Daarnaast werden eind jaren '20 twaalf woningen gebouwd door de aannemers Capelle, Boogert en Allewijn. Toen ze gereed waren werd het de Wilhelminastraat genoemd. Het was eigenlijk meer een dreef waarmee men het land achter het dorp kon bereiken. Langs de woningen was een hardgelopen pad. Kort daarbij, gelegen aan de Zuiddijk stond toen ook al sinds 1882 de dubbele woning die Hermanus van Nieuwenhuizen, eerder landbouwer op Steene Poort, had laten bouwen. De woning bleef in 1953 gespaard en is eind vorige eeuw grondig gerenoveerd door de kleinzoon van de bouwer dr. C.A. van Nieuwenhuizen. Dichter bij het Karreveld had het echtpaar Jan Neele en Janna van Duuren daar al een woning gebouwd.

Daarna werd er op de landbouwgrond tussen de Achterstraat en het Karreveld tot 1953 niet meer gebouwd.

Bouwen in de Schoolstraat

Men ging in de periode 1935-1940 wel verder bouwen in de Schoolstraat. Naast de woning van de hoofdonderwijzer had daar eerder postmeester Johannes Marinus Kunst de woning met de Franse kap gebouwd.

Tot die tijd stond er verder in de Schoolstraat, tot aan de Oostdijk enkel de boerderij van Jacob Mol en zijn tweede vrouw Janna Struijk. Nadat deze waren overle-

den werd die nog tijdelijk bewoond door andere bewoners, maar kort voor de Tweede Wereldoorlog werd deze afgebroken en bouwde aannemer A.I. Clarisse er een nieuwe woning voor schipper Abraham van Oeveren. De landbouwschuur die daarbij hoorde stond op het einde van de Schoolstraat bij de Oostdijk. Op die plaats bouwde Clarisse in 1938 twee woningen. Een voor Willem Beurkens en een voor Johannes van Dijke. Haaks daarop bouwde Clarisse tegelijk een blok van vijf woningen langs de Oostdijk.

Met de eerdere woningen, die vanaf 1935 in de Schoolstraat tegenover het gemeentehuis werden gebouwd was de straat tot aan de Oostdijk volgebouwd.

Het Stoofhof

Op de zogenaamde Sluisblok in de Henriettepolder begon men in 1928 woningen te bouwen. De huizen langs de Oostdijk (oost) waren voor het grootste deel al kort na 1900 gebouwd. Aannemer L. Capelle sloopte de meestoof De Haan en bouwde in het verlengde daarvan een rij van tien woningen. Later werden er nog een blokje van vijf dwars ten noorden van deze gebouwd en ook nog drie achter het blok van tien. Men noemde deze locatie lang: “Het Stoofhof”.

Ook de woningen aan de Stationsstraat, drie langs de Tramput en de twee villa's van Adriaan van Dijke en Leen Capelle werden rond 1915 gebouwd. Inmiddels was de Eerste Wereldoorlog



Een blik in het oude Karreveld omstreeks 1970. Enkele jaren later werd het Karreveld gesaneerd.

uitgebroken. Het kanongebulder in België wer in het zuiden van Nederland gehoord, maar gelukkig werd Nederland voor veel ellende gespaard. Eind jaren '20 kwam de beruchte landbouwcrisis vanuit Amerika ook naar ons overwaaien. Geen werk, schaarste aan levensmiddelen

Eigen woningbezit

Vanaf 1925 begon aannemer Jacob Sorber aan de Oostdijk aan het nog braakliggende stukje tot aan de Emmastraat met bouwen.

Deze woningen werden betrokken door gemeenteveldwachter Jan Labruyère, Adriaan Kaashoek, Jacob Sorber, Marinus Noorthoek, Hubrecht Padmos en Adriaan Hooglander. Ook in de Emmastraat werden nog voor 1930 woningen gebouwd. Ook de Prins Hendrik en de Julianastraat werden in de tien crisisjaren bijna volgebouwd. Er was voor de aannemers Allewijn, Capelle en Clarisse weinig werk in de bouw. Ze hielden hun metselaar en timmerman aan het werk door nu en dan een woning te bouwen. Voor veertien- tot achttien honderd gulden kon een arbeider in die jaren een woning laten bouwen. Het eigen woningbezit werd gestimuleerd.

In het overige deel van het dorp werd er tussen 1945 en 1953 maar weinig gebouwd. Dat bleef bij enkele alleenstaande woningen, zoals "Even Buiten" voor H.J. Rijstenbil en daarnaast een woning voor A. Boone, hoofd van de Christelijke school, beiden aan de Oostdijk (west).

Van grote verbouwingen was ook sprake in de Voorstraat, hotel café de Druiven-tros, dat naar een ontwerp van A.I. Clarisse door aannemer Piet de Raat helemaal werd vernieuwd en opgetrokken. Aan de overzijde van de Voorstraat werd op de plaats waar eerder Keetje Meijer woonde een geheel nieuw pand voor kapper Adrie Everaers gebouwd. Ook de slagerij van Bosman kreeg een geheel nieuw voor-aanzicht. In 1949 werd in de Achterstraat voor slager Poulus Reijngoudt een nieuwe woning gebouwd en ook Fien Geense pleegde daar een grote verbouwing.

Te Anna Jacobapolder werd de schade die in de Tweede Wereldoorlog was aangebracht ter hand genomen. Dat was op de Sluis, de Sluisweg en de boerderijen van Kees Verstrate en Kees Elenbaas aan de Langeweg. De boerderij van Jacob van Hoeve aan de Rijksweg was in aanbouw, maar tijdens de bouw kwam deze in het water van de februariramp. Deze boerde-



rij, eerder Willemsburg, werd nu Wijdaers genoemd.

Plan West

Er lag voor 1953 een voorlopig plan bij de gemeente waar een kleuterschool, een Groene Kruisgebouw en een aantal woningen in waren geprojecteerd. Daarin zou het Karreveld vanaf de Zuiddijk doorsneden worden richting Schoolstraat. Dat werd snel achterhaald door de Ramp van 1953. In dat plan was uitgegaan van de reeds bestaande Wilhelminastraat, waar voor 1953 veertien woningen waren gebouwd. Vier van deze werden door het water verwoest. Deze straat werd verlengd tot de Schoolstraat. Haaks daarop kwam de Hengelosestraat vanaf de Zuiddijk tot de Wilhelminastraat. Een stukje verder ontsproot ook de Deldensestraat bij de Zuiddijk en kruiste de Wilhelminastraat om nu door te lopen naar de Achterstraat. Een overzicht van de hierboven genoemde straten is op de foto van eind 1953 duidelijk zichtbaar. Van de 30 woningen in de Hengelose- de Deldense en de Wilhelminastraat is hier al een gedeelte bewoond. Deze woningwetwoningen werden gebouwd door de aannemerscombinatie De Raat en Ligtendag.

Geheel rechts staan acht woningen die in de plaats kwamen voor de woningen aan de Zuiddijk. Van Abraham Sentse den Braber (Bram van Riek) tot Bram Kosten en Lena Luijk. werd de bebouwing verwoest. De vormen van de funderingen zijn nog enigszins zichtbaar. Met de bouw van de PZEM centrale aan de Deldensestraat (rechtsonder op foto) wordt nog gewerkt. De drie woningen op de voorgrond (links) waren ook al bewoond. Ze

werden gebouwd in opdracht van Kees Quist-Lien van Oudenaarde, van Chris van de Jagt en zijn zus Johanna v/d Jagt-Reijngoudt en van Pieter den Braber-Jannetje Filius.

Aan de Oostdijk, waar nu de Mosselkreekstraat ontspringt werden in 1915 een blok van twee en een van drie woningen gebouwd met de topgevels naar de Oostdijk. Ze waren te bereiken over een dam in de bermsloot (zie foto). De zuidelijke werden in 1953 bewoond door Piet Mol en zijn zus Neeltje Meijer-Mol met haar kinderen en het gezin van Willem Wage-maker en Leuntje van Duuren. Daar tegenover stond een blok van drie onder een kap. Vanaf de dijk woonden de gezinnen van Jan van Duuren, Johannes Filius en Johannes Kunst. Zijn zoon Piet Kunst en Jewanna Kunst-Verwijs woonden bij hem. Deze vijf woningen werden in de stormnacht van 1953 als het ware meteen door het water weggeschoven. De bewoners waren er gelukkig allemaal uit.

De woningen die ervoor in de plaats kwamen waren gelijk aan de 30 woningen die in de Wilhelmina- de Hengelose- en de zuidzijde van de Deldensestraat werden gebouwd.

Vijf nieuwe woningen aan de Oostdijk

Direct na het ruimen van het puin van de woningen ging men met de bouw van de nieuwe beginnen. De aannemer was ook hier de combinatie De Raat en Ligtendag. Toen aan de Oostdijk werd begonnen kwam wethouder Piet Mol ter plaatse kijken. De betonfunderingen waren al gestort. Met het opmetselen van het trasma tot vloerhoogte was pas begonnen. Ik zorgde toen als opperman bij deze



metseleers voor steen en specie. Piet Mol wilde van mij weten wat de bouwplanken betekenden die rondom de woningen waren aangebracht. Dat mocht hij weten, want ook voor hem en het gezin van zijn zus was er een woning bij. Toen ik zei dat de blanken de hoogte van de vloer aangeven keek hij me wat ongelovig aan en ook de metselaars konden hem niet overtuigen wat ze te betekenen hadden. Daarom ging hij op zoek naar de opzichter van de Centrale Dienst gemeentewerken, die de hoogte van de vloeren had aangegeven. Het vloerpeil was volgens de deskundige goed aangegeven, zo kreeg Mol te horen. Vanaf zijn kinderjaren had hij er gewoond en hij wenste er niet mee akkoord te gaan. Hij wist hoe hoog het maaiveld daar lag en na een gesprek met de bouwkundige dienst kwamen de vloeren van deze vijf woningen daarna 30 centimeter hoger dan was aangegeven. Met de rest van deze wijk, die "plan Noord" werd genoemd zijn de deskundigen toch weer de diepte

ingegaan. Maar Mol en zijn burens hebben door zijn ingrijpen veel woongerief gehad.

Na de wateroverlast van september 1998 is plan Noord en een groot deel van de latere uitbreidingsplannen voorzien van een gescheiden waterafvoer. In deze wijk zou nu het schone hemelwater van de daken en de straten gefilterd op het hemelwater geloosd moeten kunnen worden. Verder heeft het gemaal De Luyster meer capaciteit gekregen en zijn er vier afsluitbare stuwen langs het dorp gebouwd, die het water uit de andere polders kunnen tegenhouden. Dat was met de wateroverlast van september 1998 nog niet. De automatische stuwen werkten toen niet meer omdat de schakelkasten op de scheidingen van de verschillende polders door de hoogte van het water onklaar raakten.

Met de indeling en het bouwrijp maken van het "plan Noord" werd zodanig ge-

schikt dat er veel woonruimte nodig was voor bejaardenhuisvesting. In de woningen die op de nominatie stonden om gesaneerd te worden woonden nog al wat bejaarden en er juist daarvoor waren nog maar weinig voor te Sint Philipsland. Daar werd bij de bouw in plan Noord meteen rekening mee gehouden.

Sanering, bejaardenwoningen, postkantoor, dorps huis, begraafplaats en sportveld We noemden al iets over het saneringsplan. Dat behelsde het oude Karreveld, de woningen op de Oostdijk en gedeelten van het Stooft Hof ten oosten van de Oostdijk. Dit plan en de inrichting van het nieuwe uitbreidingsplan Noord was nauw aan elkaar verbonden.

Met de voorziening voor de bejaarden was het, wat woonruimte betreft, nog maar magertjes op Flupland. In plan West was in 1967 nog wat ruimte in de Gladiolenstraat en de Henri Dunanstraat, die

weliswaar niet toegankelijk is voor auto-verkeer. Zat Sint Philipsland nu echt wel verlegen om bejaardenwoningen. Dat zou worden bekeken. Het gemeentebestuur had in 1966 al een enquête gehouden, gericht op de behoefte aan bejaardenwoningen. Er bleken toen al 38 gegadigden voor te zijn. Voor het gemeentebestuur was het niet eenvoudig om daar zelf het initiatief voor te nemen. Maar om daar een aparte stichting voor in het leven te roepen, nee, er was in plan West plaats voor acht woningen. Dat waren er voor de uitslag van de enquête niet genoeg. Er werd gedacht aan een Stichting. Die kwam er. De Stichting Bejaardenwoningen "Sint Philipsland". Het Groene Kruisbestuur werd stichtingsbestuur, opgericht op 28 juli 1967. Op 5 september van dat jaar werd de opdracht van de bouw verleend aan hoofdaannemer M.E. Feleus, met een gunstige premieregeling van f. 1050.= per woning. Met de centrale verwarming erbij kwam de bouw van de acht woningen op een totaalbedrag van f. 230.000.=.

De 70-jarige Marien Reijngoudt (van Uub) was vol lof over zijn nieuwe woning. De huurprijs van f 28,50 vond hij niet weining, maar daar was ook de centrale verwarming bij. Een mooie kamer en slaapkamer met een gerieflijke keuken en bijkeuken en warm water moet je ook niet uitvlakken, aldus Reijngoudt. Hij had er zijn huurwoning aan de Oostdijk voor ingeleverd. Die was eigendom van de zwervende schaapherder Boudewijn Guiljam.

Postkantoor

Bijna tegelijk met de bejaardenwoningen kreeg Sint Philipsland ook een echt postkantoor.

Het badhuis aan de Wilhelminastraat dat na de Ramp van 1953 als onderdeel van het Groene Kruisgebouw en een woning met garage voor de wijkverpleegster werd gebouwd werd in 1967 overbodig omdat het aantal gebruikers niet meer voldoende was om het in stand te houden.

In 1852 werd te Sint Philipsland een bestel huis gevestigd, dat eerst in 1853 een postkantoor in een particuliere woning werd. Het was de woning van veerschipper Adriaan Faasse in de Voorstraat. Dat bleef zo tot 1968. Het jaar daarvoor was kantoorhouder Willem Kaaskoek overleden, die in zijn woning vanaf december 1959 op Voorstraat 38 zijn kantoor had. In het al genoemde jaar 1968 werd aan de Wilhelminastraat het badhuis dat in 1953



Janna Noorthoek en haar dochter Suzanna Verwijs-Noorthoek op de splitsing Zuidijk-Achterstraat omstreeks eind jaren '60.

in gebruik werd genomen verbouwd. In 1967 werd het gesloten wegens de steeds minder wordende belangstelling. Dat niet alleen. In de woningen werden vooral door de jongeren steeds meer hygiënische eisen gesteld. Dat was er mede de oorzaak van dat het vrijkomende badhuis in beeld kwam om er een modern postkantoor in te vestigen. De eerste handeling van de kantoorhouder was de overhandiging van een machtiging dat hij een aangetekende brief moest hebben ontvangen. De ontvangst daarvan betekende de eerste handeling in het nieuwe postkantoor. Het bleek een oude kaart te zijn, die prompt aan Sint Philipslands eerste burger werd overhandigd. Dat gebeurde niet, voordat Burgemeester G. van Velzen met enige trots de driekleur omhoog had getrokken. Hij voegde daaraan toe dat het gemeentebestuur wat trots is met dit resultaat. Te meer daar er van PTT zijde naar een behuizing was uitgezien. Op 7 mei 1968 viel het raadsbesluit tot de verbouw. Zeven maanden later werd het kant en klaar opgeleverd.

De 52-jarige Marien van de Velde, die al 23 jaar bij zijn vader in Anna Jacobapolder bij de post had gewerkt werd kantoorhouder in het nieuwe postkantoor. Hij werd geassisteerd door drie bestellers. Het waren de heren L. C. Boudeling, die op het dorp ging bezorgen, A. Hage ging met een bromfiets in Anna Jacobapolder de post bezorgen. Hulpbesteller A.J. Peeters, die zich al meer te Sint Philipsland had vertoond en die van alle markten thuis was werd hulpbesteller indien dat nodig was.

Sint Philipsland kreeg hiermee een postkantoor zoals ze dat nog nooit had gekend.

Bejaardencentrum "de Rozeboom"

De overige belangstellenden voor een bejaardenwoning namen in 1971 een appartement in de Eendrachtstraat in gebruik. Een groot gedeelte van de inwoners van wie hun woning werd gesaneerd kregen eind 1971 een riante woning in het bejaardencomplex "de Rozeboom" aan de Eendrachtstraat. Voor een aantal van hen was het een grote stap. Ze verruilden de bedstede voor een luxe slaapkamer. De kachel moest 's morgens niet meer aangestoken te worden. De thermostaat van de centrale verwarming nam dat werk over. Bewoners die eerder naar buiten moesten, of het straatje moesten oversteken om gebruik te maken van het toilet wisten niet wat ze overkwamen. Voortaan even naar de hal waar een ruime wc met douche en verwarming. Het was te mooi en te makkelijk om waar te zijn. Van niemand hoorde men dat ze het niet gewend konden worden. Inmiddels is het alweer bijna dertig jaar in gebruik. Veel oudere Fluplanders, maar ook mensen uit Anna Jacobapolder en die hier van buiten de gemeente kwamen hebben hier hun woon- en/of verblijfplaats tot het einde van hun leven, maar ook tot ze vanwege lichaamsgebreken moesten worden overgeplaatst naar een centrum als de Schutse of ten Anker voor meer verzorging. Inmiddels in een geelte van de woningen gerenoveerd en is aan de achterzijde een glazen wand aangebracht.



Bij de Rozeboom. V.l.n.r.: Glijn Hooglander, Johannes Fonteijne, Willem van de Ree, Adriaan Moerland en Kees Filius.

Dorpshuis “de Wimpel”

Tegelijk werd daarnaast een nieuw dorps-huis gebouwd dat “De Wimpel” werd genoemd. Op voorstel van Piet Mol, een arbeider die 55 jaar lang op Hollands Hoeve had gewerkt, wist dat de kavel waarop het dorps-huis verrees “de Wimpel” werd genoemd. Deze naam werd toen ook aan het dorps-huis gegeven.

Het werd al snel bekend dat in dit uitbreidingsplan ook een nieuwe begraafplaats en een sportveld moest worden opgenomen. Daarmee was de grond ten noorden van de Zijpestraatt tot de Rijksweg, ten westen van de Oostdijk, allemaal gemeoid. Plan “Noord” was met het genoemde en een groot aantal woningen daarmee bijna helemaal opgeslokt.

De “Rozeboom” kreeg ook een historische naam. Deze werd vernoemd naar een van de slikken die voor 1487 op de plaats van het toen nog onbedijkte eiland lagen. Toen deze gebouwen en later de woningen rond 1974 waren opgeleverd, kreeg de plaats waar de bejaardenwoningen en het dorps-huis waren verzezen heeft deze locatie het wel iets weg van een tweede centrum in het dorp. In 1968 werd als eerste de Mosselkreekstraat bouwrijp gemaakt, vervolgens de Eendrachtstraat. Met de aanleg van de begraafplaats en de sportvelden werd in 1970 begonnen. Het werd gedeeltelijk in werkverschaffing uitgevoerd. Al in 1974 moest de nieuwe

begraafplaats in gebruik worden genomen.

Nieuwe woningen

Een aantal gezinnen, vooral ook jongere huiseigenaren, die binnen het saneringsplan vielen werden in de gelegenheid gesteld om een nieuwe woning te laten bouwen. Zij verkozen daarvoor vooral een kavel bouwgrond in de Mosselkreekstraat en de Gladiolenstraat. De grondprijs was toen 25 gulden per m². B.T.W. hoefde toen nog niet betaald te worden omdat het voor de invoering daarvan bouwrijp was gemaakt. De financiële regeling die werd getroffen om nieuw te kunnen bouwen was blijkbaar tot ieders tevredenheid.

Een grote oppervlakte van plan “Noord” was gemeoid met de aanleg van een nieuwe begraafplaats en het eerste sportveld dat Sint Philipsland kreeg. Bijna alle grond die nog over was tussen de Zijpestraat en de Rijksweg was daarvoor nodig. Later kon nog een tweede sportveld en een tennisbaan worden aangelegd. De bouwgrond ten noorden van de Zijpestraat werd alleen langs het sportveld uitgegeven voor de bouw van vrijstaande woningen. Het overige gedeelte, dus voor de begraafplaats werd ingericht als parkeerterrein met groenstrook

We blikken bij het in gebruik nemen van deze begraafplaats even terug in de historie. In 1871 werd de gemeente verplicht om een begraafplaats buiten de kom van

de gemeente aan te leggen. Tot die tijd werd op het kerkhof rond de hervormde kerk begraven. Vanaf 1847 ook de overleden personen uit Anna Jacobapolder. In verband met de besmettelijke ziekten die er voor 1871 hadden geheerst op Sint Philipsland. (De ergste was wel de cholera-epidemie in 1866). Het was daarna eigenlijk niet langer verantwoord om in de dorpskom de doden te begraven. Het gebrek aan financiële middelen noopte het gemeentebestuur nog even uitstel te vragen Het was in 1870 toen de gemeenteraad bijeenkwam om wederom over de aanleg van een nieuwe begraafplaats te onderhandelen. Het ging over een oppervlakte van een gemet (4000) vierkante meter grond. Drie locaties kwamen in aanmerking. Een van W.C. van Nieuwenhuijzen in de Oude Polder, een kavel van J. Geense en een kavel van J.A. Stols, beiden in de Henriëttepolder. Uiteindelijk werd gekozen voor de kavel van J.A. Stols in de Henriëttepolder ten noorden van de Meestof De Haan. Het was dus de plaats waar de huidige Oude Begraafplaats is gelegen.

Er werd op de vergadering over gesproken. Landbouwer J.A. Stols, aan wiens kavel de voorkeur gegeven was, was zelf lid van de gemeenteraad. Stols was bereid deze kavel beschikbaar te stellen, maar niet tegen elke prijs. Er was blijkbaar degelijk onderzoek verricht. Dat blijkt uit de notulen van de gemeenteraadsvergadering waarin dit onderwerp werd besproken. Het was vanwege de hoogteligging dat er in 1871 werd gekozen voor de Henriëttepolder. Bij het besluit werd er woordelijk besloten en genotuleerd: “Opdat de kisten niet in het water zouden komen te staan”. Stols wilde de grond verkopen voor f 1500.=. Zijn collega's hebben hem daarvoor enkele keren gevraagd zich even af te zonderen. Dat had tot gevolg dat hij uiteindelijk 400 gulden zakte met de prijs. Er was ook nog een meevaller. Abraham Mol, eveneens raadslid van Sint Philipsland en landbouwer op de boerderij “Hooge Boomen” zegde voor de aanleg van de begraafplaats een lening, groot f 1000. = toe tegen een betrekkelijk lage rente. Het gemeentebestuur was hem daar zeer erkentelijk voor.

Het kerkhof rond de hervormde kerk werd in 1871 definitief gesloten. Het was dus precies 100 jaar later toen men aan de andere zijde van de Oostdijk begon met de aanleg van een nieuwe begraafplaats. De Centrale Dienst “Noord Zeeland”, die de dienst gemeentewerken toen onder

haar hoede had, had als directeur de heer Argelo. Het nieuwe gemeentehuis werd in 1962 naar zijn ontwerp gebouwd. Verder was het de heer Boot, die zich bezig hield met het verlenen van vergunningen en de heer Brouwer, die op Sint Philipsland het dagelijks opzicht voor de nieuwbouw en herbouw voor zijn rekening nam.

“De ontwikkelingen zijn niet tegen te houden”

De genoemde sanering werd mogelijk gemaakt door de toch wel handige aanpak van burgemeester/secretaris G. van Velzen. Bij zijn afscheid in 1972 verantwoordde hij zich tegenover de raad met de woorden: “De ontwikkelingen van onze tijd zijn niet tegen te houden”. Dat is ook niet nodig, zo vond hij zelf. “Als die ontwikkelingen maar goed worden gebruikt”. In zijn volgende gemeente, Goedereede, moest hij wat dat betreft voorzichtiger zijn. Vooral beeldbepalende elementen en oude geveltjes vielen daar binnen een beschermd stads- of dorpsgezicht. Zelf zei hij later wel eens dat hij op Flupland wel een beetje te ver gegaan was. Ondanks dat liet burgemeester van Velzen veel dankbare inwoners op Sint Philipsland achter zich.

We zijn begonnen met de Oostdijk. Op de eerste foto staan de woningen nog op de Oostdijk met schuren, kippen en varkenshokken daarachter langs “den Dulf” zoals de gedempte sloot later genoemd werd. De varkenshokken trof men niet alleen daar aan. Vooral door de arbeiders werden jaarlijks een, maar soms ook wel twee varkens vetgemest als spaarpotje voor de winter. Er waren te Sint Philipsland ook nogal wat kleine boertjes die zelf aardappelen en gerst teelden. Vooral deze waren nodig om de voeding voor de varkens te bereiden. Ze stonden door het gehele dorp achter de woningen. In het Karreveld was daar niet overal plaats voor, maar langs de ‘Platte Kreek’, een sloot die vanaf de achterzijde van de Achterstraat naar de Zuiddijk liep. Voor deze bewoners was aan de buitenkant van de bebouwing een stuk grond gereserveerd waar ze een hok konden bouwen. Daar werd door zo’n tien gezinnen gebruik van gemaakt.

We vingen dit artikel aan met het beschrijven van de woningen aan de Oostdijk en dan voornamelijk met de smederij en wagenmakerij van Christiaan Gelok.

Na een roerige periode met bezwaarschriften kreeg hij uiteindelijk toch toestemming om aan de Oostdijk zijn smederij te bouwen. Gelukkig voor hem dat een welstandscommissie toen nog niet veel had in te brengen.

In de uiterste hoekje van de Henriëttepolder was nog plaats voor een woning, naast

Uit het tweede huwelijk van Cornelis, met Neeltje Wagemaker zijn zeven kinderen geboren: De eerste dochter Maria Cornelia werd maar zeven maanden oud. Het tweede kind was een zoon, die Marinus Adriaan werd genoemd. Hij trouwde later met Johanna Kempeneers.

In 1873 werd zoon Adriaan geboren. Hij trouwde op 8 september 1899 met Pieterella den Braber. Adriaan stierf al op 46-jarige leeftijd. In 1875 kreeg het echtpaar wederom een zoon. Het was Jacob, die op



De weegbrug circa 1960. Op de foto v.l.n.r. met fiets Piet Reijngoudt, Johannes Reijngoudt L.J. zn., Adam Kaashoek, L. Vermeij en Jan Quaak. Op de voorgrond mevrouw Verwaal en mevrouw Thoutenhoofd.

het huis van de smid. Of het eerder of later werd gebouwd heb ik nog niet onderzocht, maar de eerste permanente bewoner van dit dijkhuis was Cornelis Mol (1835-1895) Het was een zoon van Johannes Mol en Maria Isabella Page. Hij trouwde op 21 september 1864 met Jannetje den Braber (1837-1866). Zij was een dochter van Maarten den Braber en Cornelia Wagemaker. Het huwelijk duurde maar heel kort. Op 8 sept. 1865 schonk Jannetje hem een zoon Johannes. Het voorjaar daarop, 4 februari 1866 overleed de moeder al op 39-jarige leeftijd.

Ruim twee jaar later, op 18 maart 1868 trouwde Cornelis met Neeltje Wagemaker. (1838-1912). Zij was eerder weduwe van Johannes Meijer. Zij bracht uit haar eerste huwelijk twee kinderen mee: Willem Cornelis en Cornelis Johannes.

1 oktober 1897 huwde met Adriana van den Bos. Haar man is op 36-jarige leeftijd overleden. Dit gezin woonde in het schilderachtige witte huisje op de hoek van de Achterstraat waar Kees en Janna Noorthoek tot 1971 hebben gewoond. De weduwe van Jacob, die altijd Jaone van Keetje werd genoemd bleef met 8 kinderen achter.

Zij verhuisde naar het Karreveld waar ze melk ging verkopen om in haar onderhoud te kunnen voorzien. Op 21 september 1877 kregen ze hun vierde kindje, een dochtertje Cornelia, dat maar twee dagen oud werd. Op 4 juli 1880 een zoon Gerard, die op 27 maart 1919 met Dingena Marina Cornelia Faasse trouwde. Zij was weduwe van Adriaan van der Est. Uit het huwelijk van Gerard en Dingena werd nog een zoon Cornelis geboren. De jongste in het gezin Mol was Willemina Cornelia geb. 8 juli 1884. Zij trouwde te Sint

Philipsland op 7 oktober 1904 met schipper Pieter Aarnoudse.

Het is triest om te vermelden, maar ik wil het hier toch even noemen. In een van de genoemde gezinnen werd de moeder al op 37-jarige leeftijd weduwe en bleef met vier kinderen achter. In veel gevallen waren deze jonge gezinnen onbemiddeld. Overkwam je dat, dan was je aangewezen op een uitkering van de diaconie. De weduwe waar we het hier over hebben is nooit voor een tweede keer getrouwd, zoals dat nogal eens gebeurde. Haar oudste gingen trouwen, dus op hen kon ze ook niet bouwen. Zoals ik al noemde, Jaene van Keetje verhuisde naar het Karreveld. Twee zoons van haar Kees en Bram en een dochter Mina werden daar opgenomen bij haar zus Cornelia van den Bos, die getrouwd was met Bram den Braber (Bram van Lene). Ze woonden maar een paar pandjes van haar vandaan. Dit gezin van haar zus bleef kinderloos. De drie kinderen bleven bij haar zus Cornelia. In een van de slopjes in het Karreveld liet ze een melklokaaltje bouwen dat aan de hygiënische eisen voldeed. Met dit melkverkoop kon ze haar gezin financieel wat beter onderhouden.

Willem Verwijs en Jacomina Knulst verhuizen van het Westeinde naar de Oostdijk. Het echtpaar Mol-Wagemaker woonde tijdelijk nog in een andere woning aan de Oostdijk. Dat gebeurde toen het echtpaar Willem Verwijs (1820-1900) en Jacomina Knulst (1826-1902) in het eerste dijkhuis kwamen wonen. Ze hadden eerst in een van de twee woningen op het Westeinde bij de boerderij Hooge Boomen gewoond waar de meeste kinderen van hun talrijk gezin waren geboren. Er was nog geen leerplicht. Die werd pas in 1900 ingevoerd, maar blijkbaar wilden ze hun kinderen toch de lessen op school laten volgen, maar vooral voor de kleintjes was dat vanaf het Westeinde ondoenbaar. 't Westeinde was voorbij de zuidwesthoek bij de boerderij Hooge Boomen.

Maar ruim voor de eeuwwisseling konden ze op het dorp in de dijkwoning bij Cornelis Mol woonruimte krijgen. Het was een grote vooruitgang voor het gezin Verwijs. Vlak bij de haven. Ging men de dijk op dan zag men de drukte op de haven. Het pakhuis van de landbouwvereniging was er nog niet. De dijken waren veel lager dan nu, men keek vanaf de dijk op de haven en de schepen die vertrokken



De weegbrug met peeschrijvers in 1911. Staande rechts is weger Johannes Geense. De man met het sikje is schipper Van den Berge. Voor het zijraampje Johannes Faasse (Pintje).

en aanmeerden. Men zag ze door de Krabbenkreek de Eendracht invaren.

Johannes en Pieterella Zoetje

Een flink gezinnetje, dat van Willem en Jacomina Verwijs-Knulst. Zeven kinderen telde het gezin toen ze verhuisden naar de Oostdijk: Bram, Jan, Willem, Jacomina, Gerard, Pieterella Zoetje, en Cornelis. Om het even duidelijk te maken: Gerard had later een boerderijtje onder aan de dijk bij de molen naast de wagenmakerij van Floor Feleus. Ze hadden later enkele melkkoeien en een aantal bunders landbouwgrond in de Prins Hendrikpolder. Enkele van hun dochters ventten de melk in het dorp uit.

Een zus van Gerard, die enkele jaren ouder was, Pieterella Zoetje heette ze, die willen we ook nog even noemen. Alleen de naam spreekt ons al aan. De enige zoon uit het eerste huwelijk van Cornelis Mol, het was Johannes Mol, maakte naast de dijkwoning, waar een verhard zandpad naar de dijk voerde, nogal eens een praatje met zijn buurmeisje. Moeder Jacomina Knulst kon door een van de zijraampjes zien hoe het jonge stel zich vermaakte in de gesprekken die ze voerden. Niet dat ze daar altijd zomaar met z'n tweetjes waren, nee, soms was het aan de met gras begroeide berm van de oprit naar de Oostdijk een gezellige boel waar de jongelui bijeen kwamen. Het was een ontmoetingsplekje.

Jikkemien zag het groeien

Moeder Jacomina Knulst zag het met genoegen aan dat het jonge Molletje, de enige zoon uit het eerste huwelijk van Kees Mol met Jannetje den Braber er geen geheim van maakte dat hij Pieterella Zoetje graag van dichtbij zag. Steeds zochten ze elkaar op bij het stukje dijk langs het sluisje dat het water uit de Henriëttepolder onderdoor de dijk voerde. Wat moeder door haar zijraampje zag groeien, dat kwam na verloop van tijd wel uit. Het klikte tussen Johannes en Pieterella. Op vrijdag 15 maart 1889 stapten ze met hun ouders en getuigen naar het Schooldreefje, waar de huwelijksakte van het tweetal werd ondertekend. Later, zoals ik me hem nog kan herinneren, toen ik 15 jaar was, hij was toen al 80, werd hij altijd 't ouwe Molletje' genoemd. Hij was maar klein van persoon en vandaar dat hij in de volksmond zo werd genoemd. Op straat vertoonde hij zich meestal met een schipperspetje op. In de kerkenraad van de O.G.G. is hij lange tijd diaken geweest. Later werd ook zijn zoon Cornelis daar lid van de kerkenraad.

Een mooie naam, die niet zo veel voorkomt. Pieterella Zoetje. Maar blijkbaar vonden ze de naam te lang. Het was ook een mond vol, en daarom gingen de ouders en iedereen op straat, nadat de ambtenaar haar in de huwelijksakte had ingeschreven, platweg 'Pietje' noemen. Wil-

lem Verwijs (1820-1900) en Jacomina Knulst (1826-1902), met een groot gezin, hebben nog menig jaar in het dijkhuis naast het sluisje gewoond.

De woonruimte in het dorp was erg schaars. Dochter Jacomina Mol en haar echtgenoot Jacob Gunter, hadden plannen om te verhuizen. Ergens in de randstad begon Jacob met zijn broer Willem Christiaan Gunter een bedrijfje voor zichzelf. Ze gingen molenstenen maken. De kunde was er wel, maar het was geen lang leven beschoren. Ze kwamen later weer terug naar Flupland. In 1930 trouwde dochter Willemina met Kommer Verwijs en vier jaar later zoon Willem met Maatje Reijngoudt.

Gezellige drukte

Op de locatie waar het huis stond was het meestal een gezellige drukte. In de onmiddellijke nabijheid de smederij van Roozemonde. Aan de andere kant op kleine afstand, de getijdhaven waar veel landbouwproducten werden verscheept. Sint Philipsland telde toen nog zo'n 30 tot 35 binnenschippers, die allen met een knecht aan boord voeren. Er waren ook twee beurtschippers, die vracht en aardappelen voeren naar Rotterdam en Dordrecht. Dat waren Japje Quist en Piet Westbroek. Quist voer zelf niet. Hij was zaakvoerder van de landbouwvereniging. Cent den Braber Lev.zn. was schipper op de Mosselkreek en Johannes van der Reest beurtschipperknecht. De Willemina was van Piet Westbroek. In Anna Jacobapolder was er ook een beurtschipper. Adriaan Aarnoudse, zijn schip heette Maatje.

Bij de afrit naar de haven stond de weegbrug waar de producten, in het seizoen vooral suikerbieten, werden gewogen. De molenaar, die bij gunstige wind het graan maalde voor de boeren, de bakkers en de particulieren. De laatsten lieten meest een zak gerst malen. Daar waren de varkens die in menig gezin werden gemest zot op. Gekookte aardappelen, meestal geraapte piepers die op het veld bleven liggen en kriel werden in een grote wasbus gekookt. Gemengd met overgeschoten eten, groenteafval en nu en dan eens een krop melkwiet, daar rolden de varkens van op. Meestal had de molenaar een paard, waarmee hij zijn gemalen producten bij de boeren afleverde. De laatste Fluplandse molenaar: "Chris de meulenaar" werd deze altijd genoemd, bracht het meel



Een groepje bejaarden bij het pakhuisje van Japje Quist aan de Oostdijk.

altijd met zijn zware transportfiets, waarop hij de zware zakken op het bagagerek boven het voorwiel zette, bij zijn klanten. Generaties lang wordt de molen al beheerd door de familie Meijer. Ze waren ook eigenaar. De laatste was Christiaan Marinus Meijer, die de molen in de vorige eeuw aan de gemeente Sint Philipsland heeft verkocht. Het was niet rendabel meer om hem te laten restaureren. Daarom kocht de gemeente het okergele beeldbepalende monument en liet deze restaureren. Sindsdien is deze nog enkele malen gerestaureerd. De molen is ook een keer opgekrakt in verband met het op deltohoogte brengen van de zeedijken. Al is het dan niet voor meel, de molen draait er bij gunstige wind wekelijks nog enkele dagen lustig op los. Jan Reijngoudt, de echtgenoot van een kleindochter van de laatste molenaar Meijer laat nu de molen regelmatig draaien voor de gemeente Tholen.

De binnenschepen werden geladen en gelost met allerlei goederen. De ene schipper loste grint of macadam voor verharding van de wegen. Een andere schipper laadde stro of vlas. Dat was zogenaamde deklust. De schipper stond soms boven op de lading om het roer te bedienen. De kunstmest voor de boeren werd ook door de schippers aangevoerd. Na de inundatie en de Watersnood ook landbouwgewassen om de structuur te verbeteren.

Beter bereikbaar

Na 1930 kwam het verkeer naar Sint Philipsland goed op gang. Sinds 1900 reed de tram op en neer naar Steenberg. De weg ernaast was een pad van keislag. Nu en dan werden de gaten gevuld. Piet Kunst vertelde me eens: Als je er met een wagen schoofgoed over reed was je bang dat je al schuddende de tram zou raken. Het Brabantse deel was bestraat met gebakken steentjes, dat reed beter. In 1935 kreeg de Prins Hendrikpolder, dank zij een gedeeltelijke inzet van werkverschaffing een prachtige betonweg. De Slaakdam. Al snel maakte het verkeer er dankbaar gebruik van. En wat te denken van de bezetting van Schouwen-Duiveland. Aanvankelijk veel huifkarren met gevorderde paarden die de Duitse soldaten vervoerden. Maar ook materiaal voor het vliegveld in Haamstede. "Misschien komen de Engelsen hier straks wel aan wal, zo dachten de Duitsers". Na 4 november 1944 lag Sint Philipsland een half jaar lang in de frontlinie. De bezetter bleef nog tot 5 mei 1945 heer en meester op Schouwen-Duiveland, waar de akkers verzilt waren van het zoute water door de inundatie. Nu en dan trakterden de Duitsers Sint Philipsland en De Polder ons vanaf het Flakkeesse Battenoord op een fikse serie granaten. Het was onder meer te doen om onze mooie watertoren. Rake-lings vlogen de granaten er langs, maar hij bleef gespaard.



De Oostdijk met nieuwe woningen circa 1956.

Vier jaar na de Slaakdam in 1938/39 werd de betonweg naar de Veerhaven van Anna Jacobapolder in gebruik genomen. Nog een klein stukje, van de watertoren tot aan de kruising met de Oostdijk. Daar had landbouwer J.A. Stols van de Henriëttehoeve nog steeds de hand op gelegd. Men moest daarvoor overgaan tot onteigening. Het was pas in 1942 met druk van de Duitse bezetter, dat de inmiddels aangelegde zandbaan door de Henriëttepolder, werd voorzien van een betonbaan. De gevechtswagens en de tanks konden nu rechtstreeks doorrollen naar het Zijpe en hoefden niet meer door het dorp over de Oostdijk waar de bestrating soms zwaar werd beschadigd.

Nog steeds oorlog

Nog één keer, ik zie het nog gebeuren. Ik stond naast mijn vader op ons land bij de Punthoeve. Opeens... een zware ontplofing. Daar gaat de watertoren!! Zei mijn vader. Nee, gelukkig niet. Het was de Slaakdam, die op de plaats waar nu de weg langs het Schelde-Rijnkanaal ligt, met een flinke hoeveelheid dynamiet werd opgeblazen. Er werd toen door de Canadezen al gevochten om de plaatsen Halsteren en Steenbergten te veroveren. De geallieerden waren sterker. Er sneuvelden militairen maar ook veel burgers in het West Brabantse moesten de verovering van deze omgeving met de dood bekopen. Het stukje Steenbergten-Sint Philipsland kon ongehinderd door de Canadezen worden genomen. De slaakdam was al gerepareerd met zand en macadam. Kees van Nieuwenhuizen en Jan de Vries stonden op de eerste gevechts-

wagen met de Nederlandse vlag. Jonge mannen en meiden beklommen de wagens die via de Stationsstraat naar de Oostdijk reden. Het was een gedempt feest op Flupland. Ruim vier jaar lang bereikten ons de berichten dat er ergens Fluplanders gesneuveld waren. Op het water bij Willemstad het gehele gezin van Jacob Vermeij, bij het bombardement op Rotterdam een echtpaar Den Braber met dochter, hier een jongeman, daar een verzetstrijder, daar de vrouw van schipper Wagemaker. Ook toen we bevrijd waren vielen er nog slachtoffers bij beschietingen. Cent Faasse, Karel Snijders, Willem Lindhout....

Het was pas na 5 mei 1945 dat Nederland opgelucht adem kon halen. Toen nog, als gevolg van de oorlog. Zoals al genoemd, genoemd, we woonden op de Punthoeve. Een vrouw die met haar man met paard en wagen met hun spulletjes op de terugweg was naar Schouwen-Duiveland. Ze kwam bij mijn moeder om een beetje water vragen. Ze waren boven de rivieren ergens geëvacueerd geweest vanwege de inundatie op Schouwen. Nu mochten ze terug. Een zoon van het echtpaar was hun al voorgegaan om de regenput schoon te maken. Huilende vertelde ze het verhaal tegen mijn moeder. Toen het water uit de put was zou hij de wanden nog reinigen. Toen ze bij hem kwamen om hem naar boven te halen lag hij dood in de put. Er was gas in de regenput aanwezig. Levenloos hebben ze hem naar boven gehaald. Het is maar een voorbeeld!, maar het gebeurde. Zo zitten we al weer na de oorlog. Maar we gaan nog even terug naar het dijkhuis naast het sluisje, dat overi-

gens al buiten werking was. Er was een nieuwe suatiesluis voorbij de Steene Poort hoeve aan de Zuiddijk gebouwd. Daar kon het oppervlaktewater uit de Henriëttepolder via de Luijsterkreek nu ook naar toe.

De weegbrug

Daar waar de auto's van uit de Stationsstraat de Oostdijk bereiken staat nu op een blauw bord 'CENTRUM' aangegeven. Kijk je naar rechts, dan zie je het busstation en de met opgaande essen beplante Oostdijk. Kijk je naar links daar nodigt de weegbrug, waarvan de eerste al in 1895 is opgericht, in 1935 is het weeghuis nieuw gebouwd. Het kreeg een betonnen fundering. Het werd voorzien van een betonnen dak. Het gebouwtje is rondom gemetseld in spouwmuur met eerste soort klinkersteen. Mede omdat de landbouwwagens de laatste 25 tot 30 jaar zijn aangepast om het graan los aan te voeren, is toen het weegvermogen uitgebreid tot 30.000 kg.

Vrijwel zeker zal het weeghuis en de daarbij behorende coupure met medewerking van de ruim 500 leden tellende heemkundekring binnen niet al te lange tijd worden gerestaureerd. Na de sanering van de beginjaren '70 van de vorige eeuw is dit het enige gebouwtje dat op de Oostdijk nog aanwezig is.

De oudste dochter van Johannes en Pietje Mol-Verwijs was inmiddels getrouwd. Het was Jacomina. 'Jikkemien van Mollette', zo ging ze na 16 december 1910, toen ze met Jacob Gunter trouwde verder door het leven. Haar oudere broer Cornelis trouwde op 3 maart 1911 met Neeltje Neele. Kees en Neeltje lieten naast de school een woning bouwen. Te denken was dat hij samen met Sent Wagemaker en Jikkemien Verwijs en Pieter Hooglander en Arjanna Verwijs naast de school het rijtje van drie onder een kap lieten bouwen. Naast Piet Hooglander kwam nog een schuur van Piet de Ruijter.

Kort daarna gingen ook Jikkemien en Jacob Gunter een woning laten bouwen. Jacob was een handige jongeman en was erg creatief. Vijf jaar na zijn trouwen laten ze deze woning bouwen. Hij deed dat samen met Abraham Anthonie Smits. In de pastorietaan van de OGG konden ze blijkbaar grond kopen en lieten in 1915 aan de overzijde van de berm sloot daar gezamenlijk een zelfde soort woning bouwen. Voor die tijd mooie woningen met nogal wat sierlijk metselwerk in de

voorgevel. Naar dat ze nu bijna 100 jaar oud zijn en de Watersnoodramp hebben doorstaan, zijn het nog mooie woningen. Binnen zijn de woningen gerenoveerd. Nog maar enkele jaren geleden konden ze er van Sander Verwijs, die de oude pastorie kocht en verbouwde, een stuk grond bijkopen. De huidige bewoners hebben daardoor meer achtererf gekregen.

Het bracht nogal wat veranderingen te weeg. In het adressenregister van Sint Philipsland zien we dat Johannes Mol en zijn vrouw Pietje verhuizen rond 1920 naar de woning die zijn schoonzoon Jacob Gunter in 1915 had laten bouwen in de pastorietuin van de O.G.G. Op 2 oktober 1925 komt er meer ruimte. Jacob Gunter, zijn vrouw Jikkemien en hun zoon Johannes (1911) verhuizen op 2 oktober 1925 naar Rotterdam. Ongeveer 10 jaar later komen ze terug naar Sint Philipsland. Ze betrekken dan een nieuwe woning in de Schoolstraat.

De jongste dochter Willemmina Mol, die in 1930 met Kommer Verwijs trouwde, bleven eveneens bij vader en moeder Mol inwonen. Daar kwam pas in 1935 een oplossing voor:

In het tweede huis vanaf het Kerkdreefje in de Voorstraat woonde metseelaar/aannemer Jacob Boogert. In 1923 was dit gezin, dat oorspronkelijk uit Oosterland kwam, vanuit Apeldoorn naar Sint Philipsland gekomen. Ze kochten het kleine optrekje naast broodbakker Clarisse. Een heel klein huisje dat rijp was voor de sloop.

Boogert heeft dat meteen goed aangepakt. Hij bouwde daar een geheel nieuwe woning met Franse kap met de topgevel naar de straat. Aan de Achterstraat, achter deze woning bouwde hij een grote schuur voor zijn materiaal. Het gezin heeft daar gewoond tot 16 april 1935, toen ze naar Den Haag vertrokken. De oudste zoon van Johannes Mol, het was Cornelis, die met Cornelia Neele was getrouwd, heeft zijn woning met schuur toen gekocht.

Groentewinkel in de Voorstraat

Kees en Cornelia (Kneelja) werd ze altijd genoemd, hebben toen de voorkamer tot winkel verbouwd. Groenten, fruit en aardappelen verkochten ze, en er was ook een wand waar een kast met glazen schuifdeuren gemaakt was voor tabak, sigaren en verder rookgerei. Moest men een nieuwe pijp, een doos of een kistje sigaren, men kon ervoor bij Kees Mol terecht. Ook limonade stond er op een van

de boorden. Kees teelde zijn aardappelen en groente zelf. Naast de villa van burge-meester H.P. Kleppe had hij een brede strook lichte kleigrond tot aan de Kooldreef, waar nu de Zijpestraat is. Alle soorten groenten, van een radijsje in het voorjaar, tot een lange put witlof onder het stro langs de brede bermsloot. Sla, spinazie en allerlei soorten kool en spruitjes teelde zijn neef Adriaan Marinus Mol op dit stuk grond. De tuinman leurrede het ook in het dorp en buitengebied bij de klanten uit.

Ik heb al genoemd dat Kees ook in de kerkenraad van de Oud Geref. Gemeente zat. Kees was diaken en ging ook over de financiën van de diaconie. Ook daarvoor konden de mensen zich wenden tot Kees om hun wekelijkse bijdrage op de halen. Dat was in die tijd de zogenaamde 'armvader'. Voor de oudjes, die geen inkomen hadden was dat f 1,50 in de week. Dat duurde tot de tweede helft van de jaren '40 toen de noodwet Drees werd ingevoerd. In 1957 werd in plaats daarvan de Algemene Ouderdoms Wet (AOW), die werd ingevoerd door minister van sociale zaken J.G. Suurhof.

Kees en Kneelja hebben in hun trouwdag veel meegemaakt. Drie keer werden ze verblijd met de geboorte van een zoon. De eerste was Johannes op 11 augustus 1911. Hij is in de oorlog samen met Dirk van der Welle weggevoerd naar Duitsland, waar ze in een concentratiekamp zijn omgekomen. Johannes was groentehandelaar en vrachtrijder. Een tweede zoontje was Andries, geb. 11 december 1912 en op 23 mei 1915 werd zoon Willem geboren. Een van hen verongelukte bij de school toen hij op 5 jarige leeftijd onder een door een paard van Broedershof getrokken rijtuigje terecht kwam. Hun derde zoontje overleed, eveneens 5 jaar oud aan de kroep, een ernstige keelaandoening.

Kees en Kneelja hebben hun leven in deze winkel gesleten. Begin jaren '60 heeft Lauw Kempeneers, die in groente en fruit handelde de groentezaak nog een poosje voortgezet.

De jongste zoon was Willem Mol die op 25 mei 1934 met Maatje Reijngoudt trouwde. Ook zij bleven bij vader en moeder in huis aan de Oostdijk. De ouders waren al op hoge leeftijd gekomen. Beiden waren van 1865. Moeder Pietje is er op 27 januari 1937 overleden. Vader Johannes Mol mocht bij zijn zoon en

schoondochter in huis een hoge leeftijd bereiken.

In de leeftijd van 89 jaar oud in hij op 5 maart 1955 overleden in de woning die zijn schoonzoon Jacob Gunter en diens vrouw Jikkemien in 1915 aan de Oostdijk lieten bouwen.

Hubrecht Reijngoudt en Elizabeth Geense betrekken de dijkwoning.

We gaan nu naar de laatste bewoners van het dijkhuis aan de Oostdijk. Hubrecht Reijngoudt Reijngoudt (1866-1959) met zijn vrouw Elizabeth Geense (1866-1949) en hun kinderen die vanuit "Vier Winden" in de Achterstraat in 1920 verhuizen naar de woning naast het sluisje aan de Oostdijk. Dit echtpaar kwam voor het eerst wat ruimer te zitten. Ze hadden zich met hun gezin altijd moeten behelpen met een gedeelte van een woning.

Hubrecht was een zoon van dijkbaas Cent Reijngoudt en Maria Stoutjesdijk. Na zijn trouwen op 26 juli 1895 moesten ze zich behelpen met de helft van een kleine woning in de Achterstraat. Hubrecht was toen nog schippersknecht, dus misschien veel van huis. Hij had bij zijn huwelijk toen hij met Lies trouwde het kind Elizabeth al erkend. Ze heette Elizabeth, dus net als haar moeder.

Moeder Lies was een dochter van Levinus Hendrikus Marinus Geense en Maria Adriana Lindhout.

Gelukkig kwam er kort daarop voor het echtpaar met hun dochtertje een ruimere behuizing. Dicht bij het kamertje waar ze na hun trouwen waren ingetrokken kwam er in de zogenaamde "Vier Winden" een appartement van een woning vrij.

Die woning werd zo genoemd omdat er in een dubbel huis vier gezinnen wonen. Aan weerszijden van de gang waren twee kamers en ergens ook nog iets dat als keuken dienst deed. Achter in de tuin was er een kot getimmerd van bielsen en sloophout. Met een paar tussenschotten konden er vier varkens gehouden worden. Achterlangs konden ze maar nauwelijks weg, want daar was een brede sloot. De Platte Kreek, zo werd deze genoemd. Nu is het de woning, waar Irma Hage met haar man en kinderen woont.

Hubrecht was toen geen schipper meer, maar: 'Los Werkman' stond er achter zijn naam. Hun eerste zoontje Cent en ook Levinus (Fien) waren in 1895 en 1897 nog in hun eerste behuizing geboren. Daarna zagen in de "Vier Winden" Marinus Cornelis, Jacob Marinus, Maria Adriana en Pieter het levenslicht.



Als de baby geboren moest worden kwam in een gezin kwam de Fluplandse vroedvrouw Rachel Koster er aan te pas. Dat zal bij de kinderen van Lies ook zo geweest zijn. Lies zelf heeft in veel Flulandse gezinnen gebakerd. Vooral in de 'Vier Winden', waar haast altijd jonge gezinnen woonden was Lies pro deo als baakster beschikbaar. Ze stond er om bekend. De opa van Lies, Jacob Kornelis Lindhout is in de 19de eeuw tientallen jaren geneesheer- en vroedmeester geweest op Sint Philipsland dat de behuizing wel wat ruimer was dan het eerste achterkamertje moest Lies daar ook haar vader Levinus Hendrikus Marinus (1837-1911) nog aan zijn einde brengen. Het was dus woekeren met de ruimte.

Wullem de weger

We nemen nu een grote stap. In het gezin van Johannes Mol en zijn vrouw Pieter-nella Zoetje Verwijs werden zeven kinderen geboren. Duidelijkheidshalve noemen we ze even met hun alledaagse naam. De oudste was Kees. Hij trouwde later met Cornelia Neele. Ze gingen een groentezaak beginnen in de Voorstraat in de woning van aannemer Boogert naast bakker L.C. Clarisse.

Het volgende kind was dochter Jacomina, die in 1910 met Jacob Gunter trouwde. Daarna kregen ze een dochter Jannetje. Voor de meeste Fluplanders niet zo bekend, maar zij trouwde in april 1916 met Machiel den Braber, een broer van Pieter den Braber die met Jannetje Filius was getrouwd. Zij verhuisden na hun huwelijk naar Rotterdam.

Daarna kregen ze driemaal achtereen een zoontje. De eerste Willem is al na een jaar gestorven. De volgende baby in het gezin was weer een jongen, ach wat jammer, na een maand moesten ze de tweede Willem ook al missen. Toch was er in huize Mol, het was 29 augustus 1903, weer blijdschap toen de vroedvrouw Rachel Koster tegen Pietje zei: 'Een jongen' Toen Pietje uit de mond van de vroedvrouw hoorde dat alles goed was, liet ze er geen gras over groeien. "Dan is het weer een Willem" zei de gelukkige moeder vanuit de bedstede in het dijkhuis. Er was grote blijdschap bij de ouders, maar vooral ook bij de meiden, dat er een broertje geboren was.

De derde Willem zag bij opa Mol en opoe Pietje in het oude dijkhuis in 1903 het levenslicht. De jongste was Willemina, die in 1930 met Kommer Verwijs is getrouwd.

Jacob Gunter, die in 1910 met de oudste dochter Jacomien is getrouwd waren in 1925 met hun zoon Johannes naar Rotterdam vertrokken. Waren het de crisisjaren die hen in 1935 teruglokten naar Sint Philipsland? Nee, niet bekend, maar in 1935 betrokken ze een nieuwe woning met Franse kap in het Schooldreefje, dat later de Schoolstraat werd genoemd. Dat Jacob erg creatief was kunnen we heden ten dage nog zien. Op de nok van zijn woning tegenover het gemeentehuis waren de nokvorsten op het einde van het dak afgesloten met een vierkan betonnen plaatje, ongeveer zo dik als een betontegel. Dat vond Jacob maar niets, een kaal gezicht, zo vond hij. Hij maakte een bol, iets groter dan een voetbal en bekleedde

deze met schelpjes die hij achter de dijk verzamelde. Voor hij ze er op plakte behandelde hij ze met witte cement. Het resultaat mocht er zijn. De lateien boven de voordeur en het raamkozijn van de voorgevel bewerkte hij op dezelfde manier. Het was vakwerk, dat is nu nog te zien. Toen zijn vader en moeder in de jaren '30 waren overleden, maakte hij voor beiden een grafmonumentje. Het was voor Johannes Gunter en Adriaantje Meijer. Ook eenvoudig, maar nog steeds zijn ze terug te vinden.

Weegbrug Haven

De weger van de weegbrug vereniging Haven, smid Johannes Geense, werd in het begin van de jaren '20 van de vorige eeuw ziek. Het leek er niet op dat hij zijn werk als weger direct neer moest leggen, maar het bestuur meende toch dat ze er goed aan zouden doen om een hulpweger aan te stellen. Indien dat zou gebeuren, dan zou Geense daar in gekend worden natuurlijk.

Het was inmiddels bekend dat Willem Mol, de toen 18-jarige zoon van Johannes Mol en Pietje Verwijs, graag werk zou doen dat bij hem paste. Al op jonge leeftijd kreeg Willem last van zijn heup. Hij dokterde er steeds mee bij de huisdokter, maar steeds zonder resultaat. Zijn vrienden waarmee hij op school ging verrichtten allemaal al werk op het land, maar Willem kon dat niet. Hij zag er naar uit om ook werk te gaan verrichten, al was het dan maar werk dat bij hem paste vanwege zijn handicap. Willem was opgegroeid bij het sluisje dat het oppervlaktewater in de Henriëttepolder op peil hield. Dat had te maken met het waterschap. Hij was nieuwsgierig en wilde graag alles weten wat er in zijn territorium gebeurde. De weegbrug, die hoofdzakelijk voor het wegen van de suikerbieten diende, betekende niet alleen op en af rijden voor de knecht en zijn paarden. Als de knecht kwam aanrijden moest eerst de bruto lading gewogen worden. Ook daar was de jongeman die vlakbij de weegbrug opgroeide steeds te vinden. Hij moest er het zijne van weten. De weger, de knecht en de boer, ze kenden hem allemaal. Hij wilde alles weten en daarom was op een vergadering van de weegbrug vereniging gesproken om de jongeman, Willem Mol als hulpweger aan te stellen.

Bij weger Johannes Geense was hij immers in het weeghuis ook al als kind in huis. opgegroeid. Men werd het er over eens om dit ook met Geense te bespreken.

Er was niet veel keus, want weger Johannes Geense kon op de duur zijn werk niet meer doen op de weegbrug. Onder leiding van een meer ingewijde lieten ze de jonge Willem de apparatuur al eens bedienen in het weeghuis. Hij keek of de vracht goed op de brug stond en ook de paarden, ging weer naar binnen en schoof met het mechanisme tot de balans aangaf dat ze het juiste gewicht bepaalde. Het bleek overduidelijk dat Willem de bediening van de brug beheerste.

Het was een geruststelling voor het bestuur dat kon worden voorzien in een vervanger. Bovendien dat ze iemand op de brug hadden op wie ze konden vertrouwen. Men was het er over eens dat ze Willem Mol als hulpweger konden aanstellen.

De weger gaat met pensioen

In augustus 1968 bereikte Willem Mol de leeftijd van 65 jaar. In de bovenzaal van "de Druiventros" werd er afscheid van hem genomen. De krant kopte: "De weger ging met pensioen". "Spil in de Sint Philipslandse samenleving" werd er aan toegevoegd.

Er wordt altijd gezegd, er wordt nooit zoveel gehuicheld als bij een jubilea, maar dat is vanavond niet gebeurd. Met die woorden was de heer G. de Jager de tolk van alle afgevaardigden die afscheid namen van de heer Mol.

"De Weger" nam niet alleen afscheid van de weegbrugvereniging "Haven", maar ook van de waterschappen Sint Philipsland en Prins Hendrikpolder en de gemeente Sint Philipsland. Door zijn vele functies was de heer Mol een spil in de Fliplandse samenleving. De landbouwer van La Solitude W.C. van Nieuwenhuijzen verwelkomde bij het afscheid het gemeentebestuur met aan het hoofd burgemeester G. van Velzen, de bestuursleden van het waterschappen Sint Philipsland en Prins Hendrikpolder en de voorzitter van de C.B.T.B.

W.C. van Nieuwenhuijzen sprak als Dijkgraaf namens het waterschap Sint Philipsland. Hij preekte Mol vooral in zijn functie als ontvanger/griffier waarin hij de beide waterschappen diende. Vooral zijn netheid en accuratesse werden zeer op prijs gesteld. Een vergadering zonder u is ondenkbaar. Hij noemde de samenvoeging van de waterschappen en ook vooral de periode 1941-1944 en 1953 met de inundaties. Hij bedankte ook mevrouw Mol: Nu de kasten van het waterschap bij

u verdwenen zijn heeft het bestuur gemeend dat een bergmeubel op die plaats een gepast cadeau zou zijn. U begon in 1937 Mol, toen u de heer Van Bendegom opvolgde als secretaris-penningmeester van de Prins Hendrikpolder en daarbij ook de 27 jaar die ik in verschillende functies met u heb samengewerkt van 1927 tot 1959 menen we dat een servies dat al netjes in het bergmeubel is gezet een gepast geschenk.

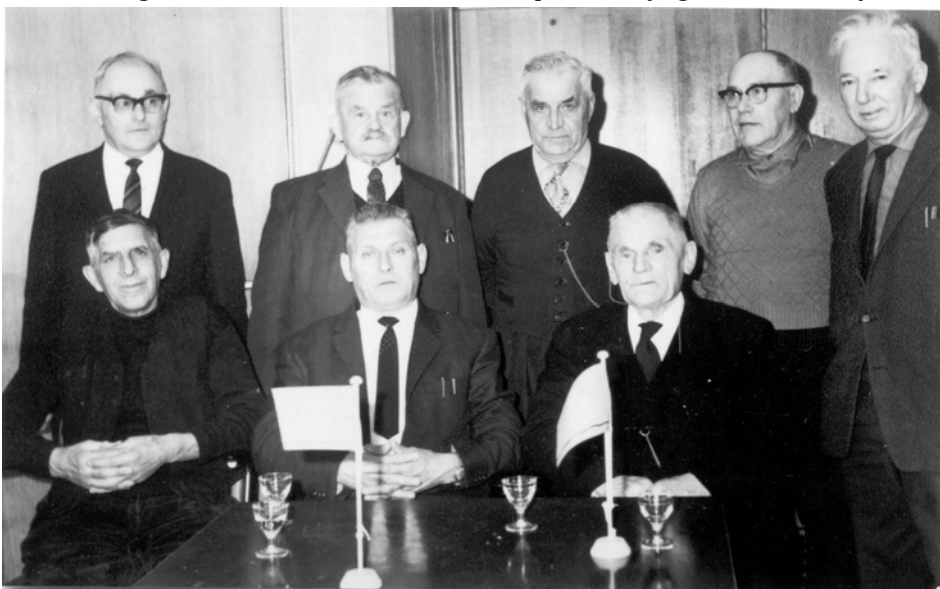
Burgemeester G. van Velzen sprak in een afscheidswoord namens het gemeentebestuur tot de havenmeester:

Er is een spreekwoord dat zegt: "Vele kleintjes maken een grote". Uw hoofdtaken waren ongetwijfeld het Waterschap, maar alles bij elkaar had u een dagtaak. Uw werk lag rondom het water ook in de

vereniging "Haven" memoreerde hij dat het 45 jaar geleden was dat hij als hulp in dienst kwam bij de vereniging.

Het was een vijf-tons brug toen Mol het werk van Johannes Geense overnam. In verhouding tot nu zouden we het een minibruggetje noemen. Maar dat is niet waar, zo kunnen we er aan toevoegen. Onder het lessenaardak van het hokje stond het koperen mechanisme van Molenschot weegwerktuigen te blinken. Dat moest al snel veranderen. Steeds groter. Men keek in de toekomst. Een brug waar 20 ton op kon worden gewogen. De GMC vrachtwagens zaten er aan te komen met de oersterke mannen Willem Neele en Besman Wagemaker.

Door vele aandeelhouders bent u in de loop van de tijd gewaardeerd. Wij wensen



Op deze foto zien we het bestuur van Schuttevaer met linksboven Willem Mol (de Weger). Verder zien we staand v.l.n.r.: Lute Kreeft, Johannes Meijer, Willem Kempeners en Jan Faasse. Zittend Johannes den Braber, Marien Reijngoudt en Cornelis Aarnoudse.

weegbrug "Haven". Voor uw functies als haven- en kademeester kreeg u maar een lage honorering, anderzijds, het was een gevolg van de omstandigheden. Uw werk was in het belang van de schippers en niet minder van de samenleving. Ons dorp telde toen nog een aantal schippers dat de dertig overschreed. Even zoveel knechts verdienden hun brood in deze bedrijfstak en leerden er het vak. Op de aanwijzingen van Mol werd de haven verbeterd. Van de gemeente kreeg Mol een standaardwerk van de provincie Zeeland met veel platen.

Als laatste mocht landbouwer A.M. van Dijke de weger een hart onder de riem steken. Als voorzitter van de weegbrug-

u een prettige en welverdiende rust toe, aldus Van Dijke, die hem alvast meedeelde dat hij binnenkort op herhaling geroepen zal worden op de liquidatievergadering. Een cadeau had Van Dijke niet bij zich op deze bijeenkomst, maar de weger was al ruimschoots bedacht. Thuisgekomen trof hij een enveloppe aan met een afschrift waarop vier maanden extra salaris was bijgeschreven.

De voorzitter van de CBTB afdeling, de heer G.J. de Jager nam daarna nog even het woord. "Als het gemeen u roept, zorgt dat u ijvert", zei de prins der dichters Joost van den Vondel, dat was zeker op u van toepassing. U was altijd present.



Een luchtfoto van de wederopbouw van de Schoolstraat en de Achterstraat na de Watersnoodramp van 1953. Deze foto is begin 1954 gemaakt.

Straks komt de samenvoeging van de waterschappen Tholen en Sint Philipsland. U zult die ontwikkelingen wel gevolgd hebben. Daarom bied ik u een boek aan. Dat boek gaat over de regio van Sint Philipsland in plaats van over de provincie, aldus de heer De Jager. Hierna bood hij de heer Mol : “Tholen, stad en eiland” aan.

Mol sprak daarna een zeer uitgebreid dankwoord uit aan zijn superieuren. Toen ik in oktober 1937 werd benoemd tot secretaris-penningmeester van het waterschap Prins Hendrikpolder betrad ik het ambtelijk terrein en het gebied van de ambtelijke taal. In het begin voelde ik mij soms wat gespannen en het heeft lang geduurd, voor ik mij aangepast had. Ik had geluk dat al mijn onmiddellijke superieuren praktische mensen zijn en waren. We hebben altijd rustig en aangenaam vergaderd en ik dank daarvoor dan ook allen die zoveel vriendelijkheid en welwillendheid hebben betoond. Bovendien dank ik God dat Hij mij tot hiertoe heeft bewaard en dat Hij mij de gezondheid, de

kracht en de lust geschonken heeft om al mijn arbeid te verrichten. Zo besloot de heer Mol zijn dankwoord. De afscheidsbijeenkomst kwam niet ten einde voordat burgemeester Van Velzen zijn ingezetene nog hartelijk toesprak. Ondanks uw lichamelijke handicap hebt u zichzelf in de administratie bekwaamd. Vooral de laatste tijd kwamen er veel moeilijke voorschriften bij het waterschap. We willen u deze avond graag geven als blijk van waardering voor uw werk. Ik hoop dat u de kracht geschonken moge worden uw levensavond in gezondheid door te brengen. Met deze woorden was de afscheidsbijeenkomst van de “weger van Flupland” ten einde.

Aan het eind gekomen van deze avond en aan dit verhaal loop ik in de late avond over de Oostdijk naar huis. Bij de Druiventros naar buiten gaande is de woning van Betje Kemp tot een hoop puin geworden. Linksaf kom ik aan de Coupure naar de haven. Die was toen ook nog vanaf de Zuiddijk te bereiken. Even verder kom ik bij het Wachtje. Ik kijk naar het zijraam-

pje. Ik kan me nog herinneren dat ik daar bij mijn vader op zijn knie zat. Op 4 december 1935 zag ik hier het levenslicht. In 1940 verhuisden we naar de Punthoeve. Johannes Mol, u weet wel, die weggevoerd is, die heeft ons met zijn vrachtauto verhuisd. Langs de molen komen we op de Oostdijk. Ik zie het paadje waarlangs Chris de meulenaar naar boven kwam. De weegbrug, het pakhuisje van Japje Quist. Links de trapjes naar beneden om naar de dokter te gaan, rechts de trapjes naar beneden waar je naar beneden kon. Op den Dulf kwam je dan en zo ging je ook naar Uubje. Links van de dijk nog een paadje met een paar betontreden. Zo kwam Wullem de weger naar de weegbrug.

De smidse, even verder de winkel van Leen van Zus, dan de winkel van Rika, daarnaast de winkel van Maatje en Piet Rozeboom en het schuine paadje naar de Schoolstraat. Wat verderop de trapjes bij Cor van Putten. Daarnaast aan de andere kant de trapjes bij Wullem van der Dussen. Naast deze trapjes deden we altijd sleetje rijden vanaf de dijk. Beneden aan de dijk woonde Adriaan Hooglander met zijn vrouw, die stevast Bet van Zus werd genoemd. Begrijpelijk, je moest tegen haar hekje komen, “dan zat het er tegen”. Het zijn herinneringen aan onze jeugd, het is al meer dan 60 jaar geleden. Velen zullen het met mij zich nog kunnen herinneren. Ik hoop met dit verhaal over de Oostdijk en daarbij verschillende uitstapjes de geschiedenis levend gehouden te hebben.

De veerdiensten en de tramhavens op het Zijpe



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

Door Han Quist

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

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

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



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

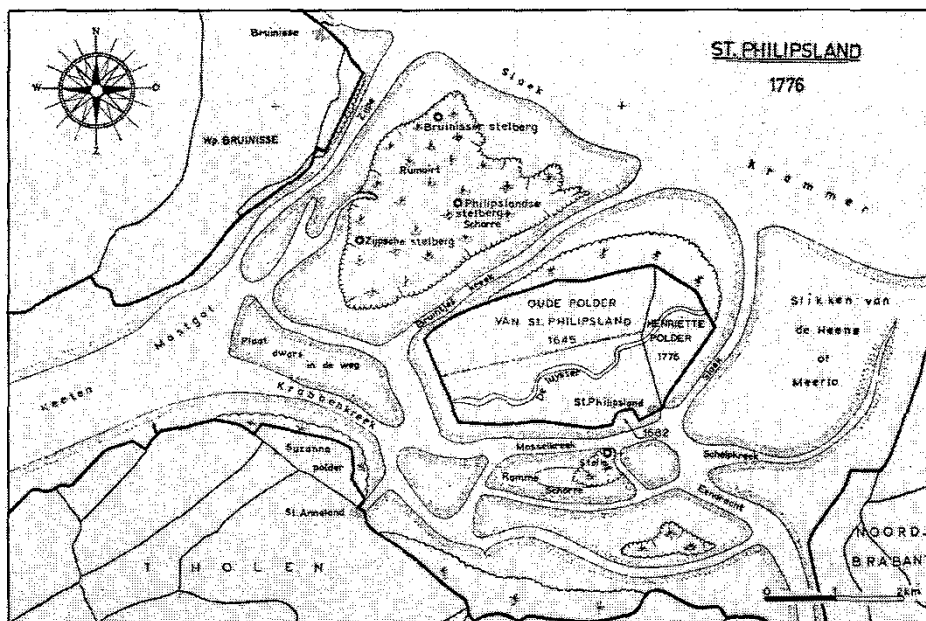
Slaak naar Krammer en Volkerak naar Willemstad, Dordrecht of Rotterdam. Ook de Mosselkreek aan de westkant van het eiland was voor vervoer per schip naar Antwerpen (via de Eendracht) een druk bevaren route. Het Zijpe was toen natuurlijk ook bevaarbaar maar niet zo druk bevaren als na de aanleg van de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

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

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

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

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



Een afbeelding uit 1776. Zo was de situatie en ligging tot de inpoldering in 1847.

Zijpe een grote omweg maken, waarbij veel tijd en geld in het geding was. Economisch gezien niet erg aantrekkelijk. Er werd door de Stoombootmaatschappijen en particuliere schippers dan ook krachtig geprotesteerd tegen dit in hun ogen onzalige plan. Echter tevergeefs. De plannen om de Slaakdam werden doorgezet om de verbinding Sint Philipsland met de vaste wal van Brabant mogelijk te maken. Het belang van deze vaste verbinding werd belangrijker gevonden door Rijk en Provincie. Alle protesten werden dan ook verworpen. Door de aanleg van de Slaakdam werd het Zijpe de enige vaarroute van Noord naar Zuid via de Zeeuwse wateren en zodoende ook de belangrijkste en drukste vaarweg.

R.T.M gaat plannen veerdienst Bruijnse-Willemspolder opstarten

Omdat de oorspronkelijke geplande verbinding over het eiland Tholen via Stavenisse-Tholen-Bergen op Zoom (zie Cronieke nr.20) niet mogelijk bleek, werden er plannen gemaakt om een stoombootveerverbinding te realiseren over het Zijpe. Ook Del Campo was hier een groot voorstander van. Aan het eind van de negentiende eeuw kregen deze plannen steeds meer vorm en werd door de landelijke en

plaatselijke politiek hier prioriteit aan gegeven en werd een comité opgericht om de plannen om te zetten in daden.

Zoals ik in de inleiding al aangaf moesten er vele hobbels genomen worden om de oversteek over het Zijpe mogelijk te maken. Zo lezen we in de Nieuwe Amsterdamsche Courant van 2 februari 1895 en ik citeer in het taalgebruik uit die tijd :

Aan het tramcomité Brouwershaven – Steenberg is in September des vorigen jaars door de minister van waterstaat bericht, dat hij bereid was te bevorderen, dat ten behoeve van de ontworpen verbinding, van rijkswegen aan het Zijpe de voor den stoomveerdienst noodige havenwerken, steigers en woningen (voor het dienstpersoneel) worden gemaakt. De staat zal verder voor zijne rekening nemen den aankoop van een veerboot, zoomede de exploitatie van een veerboot en den veerdienst, alsmede het

onderhoud van havens, steigers en woningen. Aan het comité is echter de voorwaarde gesteld, dat het na aftrek van het gekapitaliseerde subsidie nog voor de onderneming benodigde aandeelenkapitaal te zijner tijd zal kunnen worden bijeengebracht. Door het comité is nog niet aan deze voorwaarde voldaan.

Er moest dus door het comité bestaande uit o.a. de heer Ch. W. Vermeijs te Zierikzee, mr. J.A. Bolle te Renesse, C.J. Hocke Hoogenboom te Zonnemaire, Joh. Lopse Hocke te Brouwershaven en B. Giljam te Ouwkerk, welke heeren krachtig bijgestaan werden door hun technische adviseur den heer A.H.W. van der Vegt, ingenieur te Zierikzee en door de onderneming (RTM) nog een startkapitaal bijeengebracht worden bovenop de subsidie toegekend door het Rijk om het gehele plan ten uitvoer te kunnen brengen. Dat is het comité uiteindelijk gelukt in 1897. Toen werd door alle instanties groen licht gegeven en werd het project opgestart. In de Middelburgse Courant van 27 april 1900 kunnen we letterlijk lezen ook weer in het taalgebruik uit die tijd:

Het isolement van Schouwen Duiveland opgeheven

Van onzen eigen verslaggever

Waar wij ons gereedmaken om de historie te schrijven van een, voor het hier bovengenoemde deel onzer provincie zeer belangrijken slag, willen wij in het kort het groote gewicht uiteenzetten van de opening van de stoomtramlijn Brouwershaven-Zierikzee-Steenbergen, dus van de verbinding van twee Zeeuwse eilanden met den vasten wal en met het spoorwegnet. In het kort slechts, want in het tiental jaren dat is voorbijgegaan sinds deze tram in meer bepaalden vorm ter sprake kwam, is in ons blad dat belang herhaaldelijk uitvoerig in het licht gesteld. Vooral in



Zo zetten door stoomkracht aangedreven radarboten tussen Rotterdam en Antwerpen passagiers af bij de eilanden. Deze prent (waarschijnlijk te Stavenisse) toont hoe met een roeiboot passagiers aan boord van de radarboot gebracht werden. Zo ging het in de 19^e eeuw ook bij Zijpe.

onze omgeving kunnen wij het als bekend vooronderstellen, dat de eenige directe verbinding tot dusver bestond uit twee stoomvaartlijnen, eene op Middelburg en eene op Rotterdam en onnoodig is het eraan te herinneren, dat bij ijsgang die verbinding met den vasten wal van Schouwen en Duiveland, met eene bevolking van $\pm$ 26000 zielen dikwijls geheel verbroken werd en alle personen- en goederenvervoer moest worden gestaakt. De Schelde toch is altijd een moeilijk te bevaarbare stroom en meermalen werden des winters door de gezagvoerders der booten gewaagde pogingen gedaan om de communicatie te onderhouden.

En dat met reden. Want wat een geheele stremming in het verkeer beteekent voor handelaars in onderscheidene artikelen voor landbouwers, kooplieden en vee en granen, vlasbereiders, oester- mosselhandelaars, zuivelfabrikanten enz., is wel niet noodig breedvoerig uiteen te zetten. Dat is, zelfs voor hen die buiten zaken staan begrijpelijk. Met recht konden wij dan ook in ons nummer van Vrijdag 1 december 1893 toen wij het voorstel van Gedeputeerde Staten aanbevalen tot het verleen van een subsidie aan een Nederlandsche maatschappij voor den aanleg van dezen tramweg, - welk voorstel in de vergadering van de Provinciale Staten van december van dat jaar met 20 tegen 19 stemmen werd aangenomen- van “een noodzakelijke verbinding” spreken.

Noodzakelijk was zij; maar dat er jaren later toch altijd nog ongerustheid bestond, dat bezwaren geopperd en hinderpalen in den weg gesteld zouden worden en dat de totstandkoming niet in het allereerste verschiet werd gewacht, bleek wel uit een, als bijvoegsel bij de Middelburgse Courant van 29 April 1896 gegeven plaat, getiteld : De eerste stoomtram op Schouwen. Onze bekende en gevierde teekenaar Joh. Braakensiek schetste een locomotief, die den naam Zierikzee voerde, en daarachter een personenwagen, waarin een aantal Schouwenaars en vreemden hadden plaatsgenomen, benevens een station. Bij dat station stonden twee heeren en het onderschrift luidde : -V tot van K : Zouden wij dat nog beleven meneer van K ? - van K : Waarom niet ? Die tram had er al lang moeten zijn. Te verluiden wie die beide daar sprekend gevoerde heeren waren, zal men van ons niet verlangen. Iedereen begreep dat toen, vooral omdat de gelijkenis zeer goed was en ook nu zal men niet in het duister rond tasten. Beide

heren leven nog en vermoedelijk zullen wij hen bij de feestelijke opening van de tram ontmoeten. Eén ervan zeker wel.

Het isolement van Schouwen en Duiveland is thans opgeheven en dat verblijvend feit constaterend, past zeker een woord van erkentelijkheid ten opzichte van het comité, dat daarvoor het initiatief nam; dit bestond uit de heeren Ch. W. Vermeijs te Zierikzee, mr. J.A. Bolle te Renesse, C.J. Hocke Hoogenboom te Zonnemaire, Joh. Lopse Hocke te Brouwershaven en B. Giljam te Ouwerkerk, welke heeren krachtig bijgestaan werden door hun technischen adviseur den heer A.H.W. van der Vegt, ingenieur te Zierikzee. Ook moet met waardeering gesproken worden van de krachtdadige hulp die het Rijk en de Provincie in dezen verleenden, zoowel als van de offervaardigheid van alle gemeenten van Schouwen en Duiveland en de daarin gelegen polders. Maar warme hulde verdient vooral de directie van de Rotterdamse Tramweg Maatschappij, die de verkregen concessie overnam en de noodigen werken op doelmatige en onbekrompen wijze door evengenoemden ingenieur, de heer van der Vegt liet uitvoeren. Wij spraken hierboven slechts van de tramlijn Brouwershaven-Zierikzee-Steenbergen, welke door de lijn Steenbergen-Roosendaal van de Zuid-Nederlandse Stoomtram-

Maatschappij, onafhankelijk van mist en ijsgang, met een hoofdstation van het spoorwegnet in verbinding staat, maar dienen daarbij op te merken dat de Rotterdamse Tramweg Maatschappij die lijn wel levensvatbaar achtte, doch alleen dan wanneer zij in verbinding gebracht werd met die van Rotterdam naar de Hoeksche Waard, en derhalve te Numansdorp een haven werd aangelegd en een veerdienst Zijpe-Numansdorp in het leven werd geroepen. Toen in 1897 de wet tot toekenning van rentelooze voorschotten uit 's rijks schatkist ten behoeve van de lijn Brouwershaven-Steenbergen en van tramwegwerken tot aansluiting van de haven nabij Numansdorp aan den stoomtramweg Zuid-Beijerland-Rotterdam en aanleg van rijkshavens en aanlegplaatsen nabij Numansdorp te Zijpe en te Willemsspoolder aangenomen was, kon de totstandkoming van den nieuwen verkeersweg als verzekerd beschouwd worden. Daar echter de haven te Numansdorp eerst in November van dit jaar gereed kan zijn, wordt van nu af tot dien tijd een stoomboot in de vaart gebracht eenmaal per dag tusschen Zijpe en Rotterdam en

omgekeerd. Deze boot zal vier uur te Rotterdam stil liggen, zoodat de bewoners van Schouwen en Duiveland te Rotterdam nu reeds hunne zaken kunnen doen en denzelfden dag in hunne woonplaats terugkeeren. Die dienst zal worden onderhouden door de stoomboot Minister Ph. W. van der Sleijden, die - wij deelden het vroeger reeds mede - opgeleverd en beproefd is en uitstekend voldeed. Wanneer de haven te Numansdorp gereed is, zal natuurlijk een tocht naar Rotterdam veel minder tijd vereischen dan nu en meer dan eenmaal per dag gelegenheid bestaan de reis vice versa te doen.

Ofschoon de officieele en feestelijk opening van de tram eerst bepaald is op Vrijdag, begaven wij ons reeds heden ochtend naar Schouwen, om te trachten de nieuwe tramlijn, zoowel het materieel als de aangelegde werken, eens te bekijken, beter dan zulks mogelijk is bij den feesttocht zeelven. Wij ontvingen daarvoor een uitstekende handleiding in het, keurig uitgevoerd en fraai geïllustreerd programma van den feestelijken openings-tocht, door het bestuur van den Rotterdamsche Tramweg Maatschappij den genoodigden tot dien tocht gracieuselijk aangeboden. Aan dat boekje ontleen wij de volgende bijzonderheden:

De lijn Steenbergen-Anna Jacobapolder beslaat met de zijsporen een lengte van 24100 M. Zij vangt aan aan de Westzijde van Steenbergen nabij de halte van den Zuid Nederlandsche Stoomtramwegmaatschappij, volgt den Stoofdijk, en loopt over nog een tweetal dijken langs een paar gehuchten naar Nieuw Vosmeer. Even voorbij de bebouwde kom van deze gemeente bevindt zich een ruim emplacement met veelading en nabij het Oud-Vosmeersche Veer een halte.

Dan loopt de lijn naar den Slaakdam, die Noord-Brabant en Zeeland verbindt, tot het haltegebouw te Sint Philipsland op het Westeinde van genoemden dam. Achtereenvolgens gaat de weg door den Henriettepolder, den Oudenpolder, den Kramerpolder en den Anna Jacobapolder, waar hij het Zijpe nadert en het emplacement van de haven voor den Willemsspoolder bereikt. In Sint Philipsland bevinden zich 5 publieke en 7 particulieren los- en laadsporen, benevens een veelading. De verbinding tusschen St. Philipsland en Schouwen-Duiveland zal onderhouden worden door een veerdienst, waartoe door het rijk havens zijn aangelegd. Om de

haven voor den Willemspolder tot stand te brengen, zijn op de slikken havendammen uitgebracht. Tusschen den havenwerken en den zeedijk is een ruim emplacement ontworpen, dat met den toegangsdam langs den zeedijk van den Willemspolder vanaf den Anna Jacobapolder tot boven stormvloedhoogte is opgewerkt. Op dit emplacement bevinden zich een remise, bestaande uit wagenhuis, locomotiefremise, werkplaats en bergplaats, benevens een kolenloods. Aan de noord-oostzijde wordt de goederensteiger met 15 tons kraan gebouwd, aan de zuid-westzijde bevindt zich de aanlegplaats voor het personenvervoer, bestaande uit een ponton en brug verbonden met het perron, waartegenover een klein station.

Aan de zijde van Bruinisse is de haven - eenigzins ruimer, in verband ook met den veerdienst naar Numansdorp - in den Stoofpolder gegraven en zijn aan de eene zijde het station, de remise en de kolenloods, waarbij twee pontons, ieder door een afzonderlijke brug van het hoge perron af bereikbaar, aan de andere zijde de ruime goederenloods, waarbij de steiger met 15 tons kraan wordt gebouwd. De veerdienst Zijpe-Willemspolder zal onderhouden worden door één der stoombooten Zijpe of Numansdorp, ieder lang 32 M, breed 6 M en diep 2,75 M, met eene machine van 250 paardenkracht, welke boot tevens als proef Stavenisse aan zal aandoen. De stoombooten zijn voorzien van de nieuwste toepassingen op dit gebied. De emplacementen zullen door de elektrische inrichting van de booten eveneens elektrisch verlicht worden.

De hoofdlijn van het tramtraject Zijpe-Brouwershaven is met de zijsporen lang 26300 M. Zij loopt op korten afstand van Bruinisse door den polder Oosterland, de Vier Bannen van Duiveland en door particuliere gronden tot Nieuwerkerk, welk dorp in zijne geheele lengte doorsneden wordt. Langs Capelle, waar een haltegebouw gezet is en in de nabijheid waarvan zich een laad- en losplaats met veelading bevindt, nadert de lijn Zierikzee, waar aan het einde van de haven de eerste halte ligt. De tram loopt hier over een dam naar het station Zierikzee, waarin wachtkamer, goederenbergplaats, kantoor en woning. Daar zijn een hoog perron en veelading aangebracht, terwijl op het emplacement een wagenremise is gebouwd. Van Zierikzee loopt de tram over Schuddebeurs, het bekende uitspanningsoord van Schouwens hoofdplaats, langs enkele



Werklieden worden vervoerd over het Zijpe en Kramer.

buitenplaatsen achter Noordgouwe om, over de halte Zonnemaire (met haltegebouw en veelading) naar haar eindpunt Brouwershaven.

Bij het begin dier gemeente is een eenvoudig station ontworpen, terwijl een ruim emplacement met groote remise, kolenloods en veelading, alsmede een verbindingsspoor met de haven, de werken in die gemeent voltooid. In het volgend nummer hopen wij deze technische mededelingen, op gezag van anderen neergeschreven, aan te vullen met wat wij zelf zagen en tevens, zooveel mogelijk, een relaas te geven van wat bij de feestelijke opening van den nieuwen verkeersweg voor viel.

Tot zover het bericht uit de Middelburgse Courant van 27 april 1900

De tramhaven aan de Fliplandse kant bij Anna Jacobapolder

Zoals we uit bovenstaande krantenbericht op kunnen maken werd in 1897 een begin gemaakt met de aanleg van de tramhavens. Dijken werden doorgraven en met behulp van vrachtaarders werden materialen aangevoerd. Deze materialen werden gelost in de tramhaven (Willemspolder) en in de haven van Steenberg, aangevoerd over de Steenbergse Vliet. Tegelijkertijd werd een begin gemaakt met het aanleggen van rails, zodat ook via het spoor materialen aangevoerd konden worden. Alleen al voor het traject Steenberg naar de haven aan de Willemspolder aan

dwarsliggers zo'n 35000 stuks en aan staal bestaande uit spoorstaven bijna 1000 ton. Voor het exploiteren van de lijn waren gebouwen nodig. Zo werd er bij de tramweghaven van Anna Jacobapolder een 46 m lange remise gebouwd, waarin 3 sporen lagen. Hierin was ook een smidse en werd onderhoudswerk verricht. Deze remise en de kolenloods stonden op de kop van de haven. (Waar nu restaurant Het Veerhuis staat). Naast kolen gebruiken stoomlocomotieven ook water. Dit werd door de tram uit Brabant aangevoerd met speciale tankwagens. In die tijd was er nog geen waterleiding en zout water is natuurlijk niet geschikt om in stoommachines te gebruiken. De noordelijke havendam werd gebruik voor het goederenvervoer. Hier was ook een steiger waarop spoorwegmaterieel op schepen kon worden gereden en een 15 tons stoomkraan voor het laden en lossen van schepen.

De stoomkraantjes - in alle tramhavens - zijn later in 1925 vervangen door grotere stoomkranen. De capaciteit van de kleine kranen was niet voldoende. Ze konden de grotere wagons niet meer hoog genoeg optillen tijdens hoog water. Het stationnetje, Polynorm Paviljoen genoemd, stond op de zuidelijke haven-dam. Je kon in het paviljoen schuilen voor het slechte weer. Je kon er ook een kop koffie en/of soep krijgen of genieten van een beker chocolmelk. Van hieruit konden de passagiers via een brug naar een ponton de veerboot bereiken. Tijdens de strenge winter van 1956 is het paviljoen door kruisend ijs dat

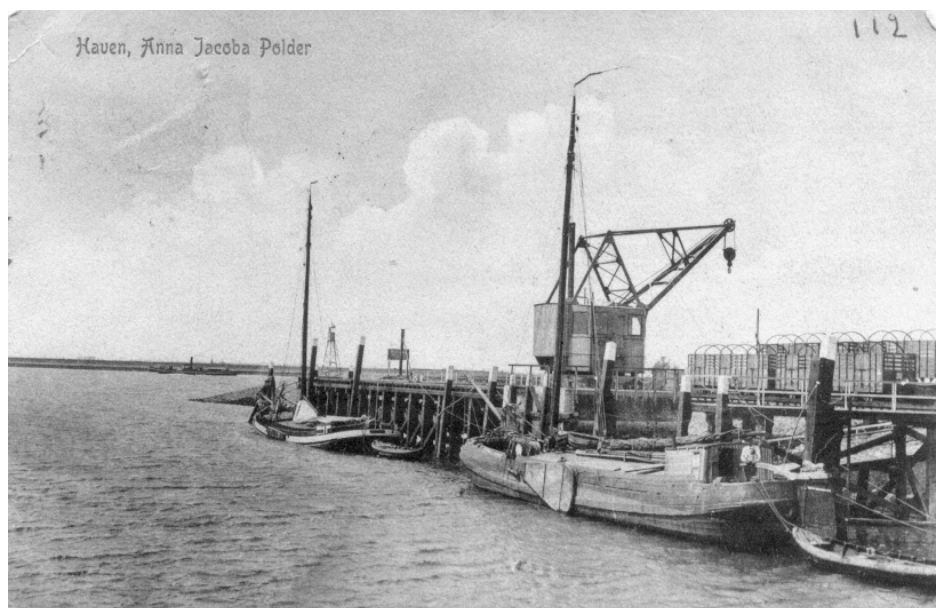
over de pier gedrukt werd bijna weggevaagd. Een in allerijl opgetrommelde bulldozer heeft het ijs nog tijdig weggevoerd. Zo kon het gebouw gered worden van een voortijdige ondergang.

Aanvankelijk had de RTM weinig verwachting van het goederenvervoer. Het in 1900 aangeschafte Sleepschip No. 1 was oorspronkelijk bedoeld voor uitwisseling van rollend materiaal. Met doortij konden dan wagens en ook locomotieven op het schip worden gereden. In de suikerbieten-campagne van 1901 werden er echter ook geladen wagons mee overgezet. Door het grote verschil in eb en vloed konden er slechts enkele uren per dag wagons op het sleepschip worden gereden. Uitbreiding van de overzetcapaciteit werd gezocht in de bouw van hoog- en laagwater kopsteigers. Toen deze in 1907/08 gereed waren, konden bij alle normale waterstanden wagons op de sleepschepen worden gerangeerd. Het lukte zo van 1912 - 1914 jaarlijks circa 800 à 900 wagons over te zetten. Geleidelijk aan gingen in de dertiger jaren deze vervoersbewegingen omhoog. In 1940 werden zelfs al 1823 wagons met bieten en pulp overgezet. Met het overige goederenvervoer daarbij waren dat 2278 beladen wagons. Op Sint-Philipsland zelf werden nog eens 1500 wagons geladen, die naar de suikerfabriek in Steenberg werden gereden. Naast de twee-assige tientons bakwagens zijn in 1906 speciaal voor het bietenvervoer op de lijn Anna Jacobapolder - Steenberg vijf vier-assige wagons gebouwd met een draagvermogen van 20 ton. De RTM improviseerde in die tijd nogal eens met allerlei methodes om de capaciteit van het railvervoer te vergroten.

Geschiedenis veerdienst RTM over het Zijpe 1900 - 1988

De eerste stoomveerboten

Met de verhuizing van het bedrijf naar Zierikzee zijn veel plannen, foto's en tekeningen van de eerste stoomschepen die de RTM heeft laten bouwen kwijtgeraakt. Toch is er nog een foto boven water gekomen van de eerste *Zijpe* die ingezet is tussen Bruinisse en Anna Jacobapolder en Stavenisse. Tot 1938 werd ook Stavenisse in de veerdienstregeling opgenomen. Dit mede door een tramrailverbinding over het eiland Tholen naar Bergen op Zoom. Zie hiervoor Cronieke nummer 20 waar dit beschreven staat. Deze foto is gemaakt tijdens de proefvaart op 1 april 1900, toen het stoomschip dus nog op de werf van Smit te Kinderdijk lag vlak voor de over-



Hierboven het steiger met daarop zo'n 15 tons stoomkraan in de tramhaven van Anna Jacobapolder omstreeks 1910. In die tijd werd er nog veel op de zeilen gevaren.

dracht naar de RTM. Ondanks voor die tijd modieuze snufjes als elektrisch licht, was de *Zijpe* een echt negentiende-eeuws stoombootje met een uiterlijk dat sterk aan een sleepboot doet denken. We kunnen op de foto zien, dat er een open brug is met een mogelijkheid enige zeilen te spannen als beschutting tegen eventueel slecht weer. Op het voordek zien we witte plaatstalen zonnetenten om de passagiers te beschermen tegen de ergste hitte van de van de zon. Het hokje achter de machinekamer was de posthut. De *Zijpe* werd in de beginjaren gebruikt voor personenvervoer, kleine vracht en voor het slepen van de sleepschepen. Na 1921 is het schip verbouwd en gereed gemaakt voor het vervoer van enkele auto's die toen al geleidelijk in het straatbeeld verschenen. In de jaren hierna bleek het schip niet

meer te voldoen aan de capaciteit en de grootte van de auto's omdat het dek te smal was om goed te kunnen manoeuvreren. Uiteindelijk is hij na talloze verbouwingen en diensten op andere locaties in 1956 uit de vaart genomen.

Tegelijkertijd met de *Zijpe* werden nog twee stoomschepen gebouwd, die geschikt waren voor vervoer van passagiers naar Rotterdam en Dordrecht, en later Numansdorp. Deze twee stoomschepen kregen de namen *Minister Ph.W. van der Sleijden* en *Minister C. Lelij*. De plannen om ook Numansdorp aan te doen lagen al klaar op het eind van de 19^e eeuw, maar de ambachtsheer van Comstrijen wilde in deze periode niet meewerken aan de aanleg van een railtraject naar Rotterdam. Dus was het niet interessant om in het begin van de veerdiensten deze haven aan



Oude foto uit 1956 van het Polynorm Paviljoen. Let op de ijschotsen. Als je goed kijkt kun je de naam van het gebouw nog ontwaren.



Hierboven de eerste stoomveerboot “Zijpe” Merk op dat de eerste Zijpe crèmekleurig is geschilderd.

te doen. Later zijn alle bezwaren tenietgegaan en kon het railtraject van Numansdorp naar Rotterdam Rosestraat aangelegd worden. Vanaf dat moment kon de *Minister Ph.W. van der Sleijden* en later de *Minister C. Lelij* alsnog de haven van Numansdorp aandoen om de passagiers die naar Rotterdam moesten te ontschepen, zodat ze hun reis voort konden zetten met de stoomtram. Beide stoomschepen hebben na tal van verbouwingen te hebben ondergaan nog dienst gedaan tot 1966. Deze verbouwingen waren vooral gericht op een betere werkomgeving voor de bemanning. Bij de eerste bouw stond de bemanning en de kapitein en stuurman nog gewoon in de open lucht. Al gauw zag men in dat dit niet werkbaar was tijdens slechte weersomstandigheden. Dus werd er gebouwd aan een moderner stuurhuis dat voorzien was van voor die tijd moderne apparatuur. Ook werden in een later stadium mede door de opkomst van autoverkeer voorzieningen aangebracht om auto's op het voordek te rijden. Op de foto is te zien, dat de schoorsteen roetzwarte rook uitbraakt. Van een zware roker uit die tijd werd wel gezegd : “ie roakt as de Menister”. Alle stoomschepen en sleepschepen kregen als thuishaven

Zijpe Bruinisse aan de Stoofpolder. Deze Rijkstramhaven werd dan ook groter gemaakt dan alle andere tramhavens in de omgeving. Ook alle activiteiten werden hier samengebundeld. Toen later de vluchthaven uitgegraven werd, namen de mogelijkheden nog toe om het scheepvaartverkeer uit te breiden. De vluchthaven werd echter niet gebruikt door de RTM betreffende veerdienstactiviteiten.

Voor de eerste wereldoorlog werden de vrachten via de steigers nog gewoon geladen en gelost op de *Minister C. Lelij* of de *Zijpe* en in Numansdorp of Anna Jacobapolder op de tram. Nadeel hierbij was, dat het erg veel tijd kostte en een nadelige invloed had op de reistijden voor de passagiers. De combinatie van vracht vervoeren samen met passagiers bleek niet goed te werken. Gevolg daarvan was, dat passagiers die het veer over moesten uren moesten wachten. Het regende klachten en men drong erop aan snel een oplossing voor dit probleem te zoeken. Het aanbod van passagiers was in die tijd nog niet zo groot, zodat investeren in materieel financieel moeilijk lag. De exploitatiekosten moesten er wel uitkomen. Om de passagiers enigszins tegemoet te komen werden

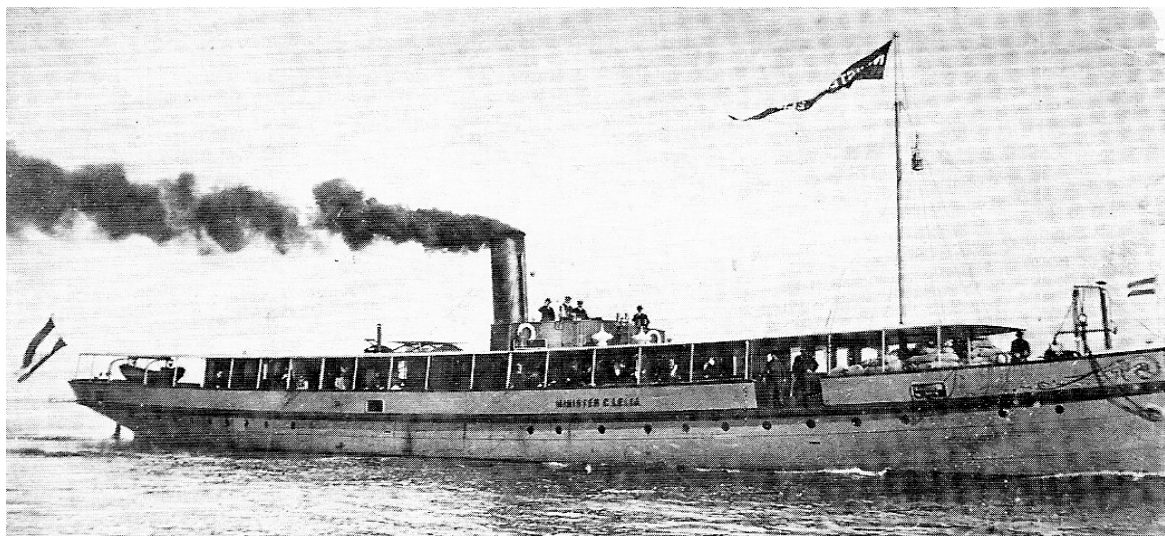
de tarieven verlaagd. De veermannen gebroeders Maas en Westbroek speelden hier handig op in en dienden een verzoek in tot het aanleggen van pontons in de Rijkstramhaven waar ze ook bij laag water aan konden leggen. Om de wachttijden voor passagiers zonder

auto te korten werd het al oogluikend toegestaan, dat ze aanlegden aan de bestaande pontons van de RTM. Het verzoek werd afgewezen met als motivatie dat het niet verstandig zou zijn de noodlijdende veerdienst Zijpe-Willemspolder geëxploiteerd door de RTM concurrentie te bezorgen. De veermannen Maas en Westbroek bleven dus afhankelijk van de steigers om hun passagiers op en van boord te helpen tot groot verdriet van ouderen en minder valide passagiers, die soms moesten klimmen om van boord te komen. Na de ramp toen de de kopladingsboten in dienst genomen waren legden ze wel aan bij de “oude” pontons.

Vrachtvervoer met sleepschepen

Zoals al eerder vermeld waren in de eerste jaren de vervoersbewegingen van het veer Zijpe-Willemspolder naar Sint Philipsland en Steenberghe beperkt. Zoals hiervoor al beschreven is werd voor het eerste vrachtvervoer in 1901 het *RTM Sleepschip No 1* gebouwd. Zoals de naam van het schip aangeeft bestonden er plannen er meer van in dienst te nemen, maar dat zou nog tot 1909 duren. Het “kleine sleep-

schip”, zoals het later bij het personeel heette, was uitgerust met een verlaagd dek en aan de voorzijde een lange laadklep om het verschil in waterstanden zoveel mogelijk op te vangen. Op het dek en laadklep waren rails gemonteerd, zodanig dat het tramwagematerieel en goederenwagens erop getrokken, vervoerd en afgezet konden worden. Eigenlijk niet meer dan een zolderschuit met rails aan dek, voorzien van zware



Hierboven de stoomveerboot “Minister C.Lelij.” Merk hier op dat ook deze crèmekleurig is geschilderd. Bij het in de vaart komen was de “Minister Ph.W. van der Sleijden” identiek aan de “Minister C. Lelij”. Later zijn ze bij verbouwingen van de opbouw in aanzien van elkaar veranderd.

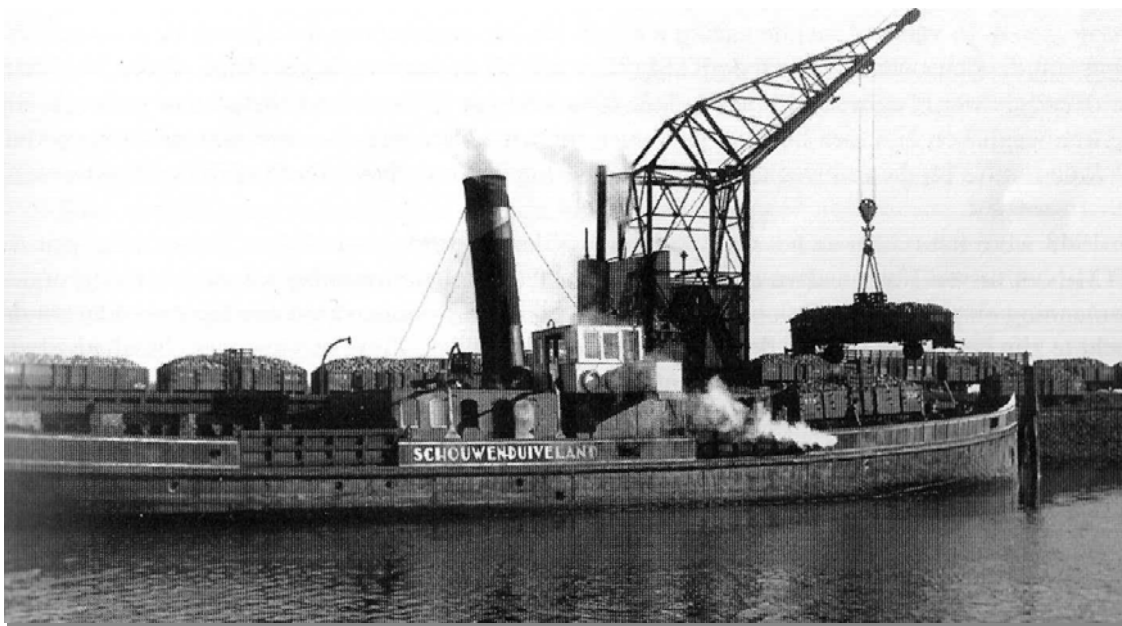
ogen, waaraan het tramwegmaterieel zeevast kon worden gezet. Bovendien kon het sleepschip voor veetransport worden gebruikt. Het ruim was daarvoor toegankelijk gemaakt met een veebrug. Aanvankelijk werden er steigers gebouwd met één niveau. Dat bleek niet te voldoen. Door getijdeverschil kon men maar enkele uren laden en lossen. Om het verval van eb- en vloed te kunnen overwinnen, werden daarop in de tramweghavens tramsteigers op verschillend niveau gebouwd, zodat het tramwegmaterieel bij de meeste waterstanden kon worden geladen en gelost. Deze steigers zijn later nog uitgebreid. Het sleepschip werd met een sleepboot – onder andere de *Zijpe* – die daar voor uitgerust was langs zij gevaren.

Toen in 1909 de Flakkeese tramweg werd geopend konden de twee sleepscheperen – *RTM Sleepschip No 2 en 3* – in gebruik genomen worden. Deze sleepscheperen werden getrokken door de sleepboot *Hellegat* en namen het vervoer van vrachtwagens over het Haringvliet en het Zijpe voor hun rekening. Hierdoor kwam er meer ruimte

voor het vervoer uitsluitend voor passagiers. Van overzetten van auto's was in die jaren nauwelijks sprake. Dat kwam pas op gang na de eerste wereldoorlog. Pas in 1924 is in de archieven terug te vinden van het overzetten van 600 auto's per jaar. De scheiding van vervoer van passagiers en vrachtvervoer bleek echter niet rendabel te zijn. Omdat de sleepscheperen maar 4 tramwagens mee konden nemen, bleek met name het vervoer naar de verdere locaties zoals De Hoekse Waard, Hellevoetsluis en Dordrecht te kostbaar. Alleen bij het vrachtvervoer over het Zijpe bleek men uit de kosten te komen. Uiteindelijk is men dan ook van het systeem van sleepscheperen afgestapt. De oplossing werd gevonden in de vrachtboot *Schouwen-Duiveland*, in 1915 gereedgekomen en na later bleek jarenlang het sterkste schip van de RTM. De "Schouwen" was geschikt voor vrachtvervoer zowel in Zijpe-Numansdorp als in Zijpe-Anna Jacobapolder. De wagens werden een-

voudig aan boord gehesen met de kranen die al in de havens waren. Omdat het een schip met eigen voortstuwing was, verviel het bezwaar van de tijdrovende manoeuvres die bij de eenheid sleepboot-sleepschip nodig waren en de capaciteit van deze eenheid was aanzienlijk groter, zodat de boot beter in het veer op Numansdorp paste. Om het tijdrovende stellen van wagens op de rails te onderwerpen ontwierp de RTM speciale 'overgangswagens'. Deze wagens bestonden uit een losse bak en een onderstel, onderling verbonden met een klauwkoppeling. Ze

misch gebied. Het was een tijd van bittere armoede, die leidde tot geheel gewijzigde maatschappelijke verhoudingen. Omdat de veerdiensten afhankelijk waren van de aanvoer van steenkool dat uit het Ruhrgebied kwam de RTM al snel in de problemen. Er werd door de Staat een distributieregeling opgezet. Dit hield in dat de belangrijkste gebieden in Nederland voorrang kregen bij het verstrekken van steenkool. De veerdiensten in Zeeland vielen daar niet onder. Op 1 juli 1918 staakte de RTM de dienst Anna Jacoba Stavenisse wegens kolentekort. Deze stagnatie duur-



Voorop het dek van de Schouwen-Duiveland - in de tramhaven van Anna Jacobapolder - staan enkele van deze bakken in verschillende uitvoering. Ze waren uiterlijk direct herkenbaar door haken aan de bovenzijde. De boot voer voornamelijk met overgangswagens op Numansdorp, en met gewone wagens tussen Zijpe en Anna Jacoba. In de laatste dienst ontwikkelde zich een enorm vervoer van met de suikerindustrie verbonden producten: bieten en pulp. Zo werd de "Schouwen" zeer intensief ingezet. Dit schip was een der eerste containerscheperen; alleen werd die naam toen nog niet gebruikt.

werden veelvuldig gebruikt tijdens de bietencampagne. Tijdens de bietencampagne was het drukte van belang in de haven van Willemspolder zoals de haven bij het buurtschap de Sluis in die tijd genoemd werd. Ook het spoorwegnet door het eiland Sint Philipsland via Nieuw-Vossemeer naar de suikerfabriek in Steenbergen werd in deze tijd van het jaar intensief gebruikt.

De Eerste Wereldoorlog

Intussen was de eerste wereldoorlog 1914-1918 uitgebroken. Hoewel Nederland niet direct bij deze oorlog betrokken was, bleken de gevolgen toch desastreus voor de vervoersbewegingen in die tijd. De mobilisatie '14-'18 bracht sterke sociale bewegingen met zich mee, naast de onvermijdelijke problemen op econo-

de precies een jaar, namelijk tot 1 juli 1919. Nog was de ellende niet over voor de RTM. Prompt brak er een staking uit in de nazomer van dat jaar, waarbij het gehele spoor betrokken was. De veerdiensten konden in beperkte mate nog enige overtochten verzorgen zij het met veel moeite. Aangenomen moet worden, dat de toenmalige directie de diensten naar Stavenisse, die zwaar verliesgevend waren, bewust heeft gestopt omdat men er vanaf wilde. Ook in de Willemstadse dienst verviel een zeer fors aantal vaarten.

De geringe vervoersvraag op de Willemstadse dienst en op het traject tussen Anna Jacobapolder en Stavenisse was reden beide diensten per 1 januari 1920 te staken. Die op West-Brabant, kon, wegens tegemoetkomingen van de belanghebbende Brabantse gemeenten, reeds op 22 juli

1920 worden hervat, die op Stavenisse is geheel 1920 niet uitgevoerd, zodat het traject zich beperkte tot Zijpe-Anna Jacobapolder. Na overleg met de betrokken gemeenten op Tholen heeft de RTM de dienst per 1 januari 1921 weer opgenomen, zij het dat direct verbinding werd gegeven naar Zijpe en niet meer via de Willemspolder, een logische stap die eigenlijk al veel eerder had moeten worden gezet. Niettemin zou de dienst op Stavenisse een kwijnend bestaan leiden, omdat Tholen zich na de doortrekking van de stoomtram over de Eendracht, steeds meer op Brabant richtte. Zo kwam de route Brouwershaven- Steenberg en meer in beeld. De overtocht naar Anna Jacobapolder en vandaar met de tram naar het Brabantse Steenberg lag veel meer voor de hand, zodat men het traject Stavenisse-Tholen kon laten vervallen. Zo is op termijn (1938) de veerdienst naar Stavenisse opgeheven.

Groei van het autoverkeer

Als gevolg van steeds groeiend autoverkeer na 1920 konden de schepen de vervoersvraag niet meer aan. Er moest gezocht worden naar treffende maatregelen. Er werden schepen, die op andere trajecten dienst deden vrijgemaakt. Ook in Zijpe-Anna Jacobapolder zat de RTM dringend om een schip met grote autocapaciteit verlegen. Omstreeks 1930 heeft de stoomboot *Hollandsch Diep* op Zijpe nog aanvullende diensten gedaan om te voldoen aan het groeiende vervoersaan-

bod. Het was moeilijk voor de RTM in de crisistijd overeind te blijven. De maatschappij raakte in financiële moeilijkheden. Er moest snel bezuinigd worden en dat werd dan ook in gang gezet. Voor het passagiersvervoer in aansluiting op de tram was de *Zijpe* in de dienst Zijpe-Anna Jacobapolder te duur en te groot, voor het toenemende autovervoer te klein. Op 20 maart 1933 kwam een heel klein motorscheepje in dienst, *Anna Jacoba* genaamd, dat de trampassagiers moest overzetten. De *Anna Jacoba* was slechts negen meter lang en twee meter vijf-en-zeventig breed, niet overkapt. Een teken hoe zwak de tram – lees de lijn Brouwershaven – Steenberg was bezet. Verder is er weinig over dit scheepje bekend, dat in het begin van de tweede wereldoorlog tot zinken is gebracht.

De precaire financiële situatie leidde tot een grootscheepse reorganisatie. De tramdienst op de zijlijnen is op het eind van de jaren dertig voor passagiersvervoer gesloten, maar ingrijpende sluitingen, die overigens in 1931 voor het net op Flakkee al waren overwogen, zijn niet doorgevoerd. Wel werd er gesneden in de minst winstgevendende onderdelen van het bedrijf, waaronder enkele diensten in Rotterdam en Gorinchem. Op 31 december 1938 staakte de RTM ook de dienst op Stavenisse, die al lang verliesgevend was.

De Tweede Wereldoorlog

Als klap op de vuurpijl breekt ook nog

eens op 10 mei 1940 de tweede wereldoorlog uit. Vrijwel alle schepen worden gevorderd of tot zinken gebracht. De *Zijpe*, de *Schouwen-Duiveland* en de *Minister C. Lelij* worden inclusief bemanning gevorderd door de Nederlandse staat om oorlogsmateriaal en troepen aan te voeren voor de strijdkrachten op Walcheren en Breskens, die in een verbeterd gevecht met de Duitse bezetter proberen stand te houden. Het is echter tevergeefs en op 15 mei moet het Nederlandse leger capituleren na aanhoudende Duitse lucht-aanvallen. De drie stoomveerboten van de RTM worden echter op hun terugtocht voor de haven van Breskens tot zinken gebracht. In de late zomer van 1940 worden ze alweer gelicht en versleept naar de werf van P.Smit Jr. en de werf van A.de Jong te Vlaardingen om te worden gerepareerd. Het veer *Zijpe – Anna Jacobapolder* is dan overigens al weer in bedrijf genomen door de stoomboot *Numansdorp*. De *Schouwen-Duiveland* komt op 18 juli 1940 weer in dienst, de *Zijpe* op 19 september en de *Minister C. Lelij* op 27 oktober. Kort hierna vaardigt de bezetter een verbod uit om bij donker te varen, wat overigens maar kort van kracht blijft. De Duitsers gaan over tot de aanleg van een kustverdedigingsstelsel, waarin het veer *Zijpe-Anna Jacobapolder* een cruciale rol moet vervullen. Immers, de dienst is de kortste verbinding van Schouwen met de wal en dus de snelste. Bovendien zijn de havens ingeval van beschietingen door geallieerde vliegtuigen dichtbij. Tussen 15 februari en 15 maart 1943 wordt Schouwen op last van de bezetter geëvacueerd en het eiland wordt geïnnundeerd. De veren vanuit Zijpe worden op 11 maart tegelijk met de tramdienst in Schouwen gestaakt. De bezetter vordert de meeste schepen, sommige met bemanning en al, en van enige geregelde dienst is dan geen sprake meer. Alles wat er dan nog gebeurt, vindt plaats buiten de geregelde veerdiensten. Omdat de schepen ingezet worden door de Duitse bezetter worden ze regelmatig beschoten door geallieerde jagers, waarbij de *Minister C.Lelij* zwaar beschadigd wordt en drie bemanningsleden dodelijk worden getroffen. Ook de *Ph.W. van der Sleijden* wordt



Op deze oude foto is nog te zien hoe groot de ravage was in de Rijkstramhavens als alle in de haven liggende schepen tot zinken zijn gebracht.



Op deze foto's is te zien dat het niet altijd even gemakkelijk positioneren was aan boord.

op 16 september 1944 voor Stavenisse door vliegtuigen de grond in geschoten. Na de bevrijding kwamen de veerdiensten weer geleidelijk op gang. Voor Zijpe – Anna Jacobapolder kwam de inmiddels gerepareerde en goedgekeurde *Zijpe* weer in de vaart. De *Schouwen-Duiveland* werd opgeknapt en werd weer ingezet voor het vrachtvervoer. Zo werd het veer Zijpe – Anna Jacobapolder weer in ere hersteld. Ook het bietentransport kwam weer op gang. Intussen was het autovervoer zo vlak na de bevrijding behoorlijk toegenomen. De *Zijpe* was aan het aftakelen en werd op 20 maart 1948 vervangen door de voor die tijd moderne stoom-autoveerboot de *Grevelingen*. De *Zijpe* heeft nog wel tot 1956 allerlei reservediensten verzorgd in en op de andere Zeeuwse en Zuidhollandse eilanden.

De ramp van februari 1953

Nauwelijks bekomen van de 2^e wereldoorlog braken de dijken op 1 februari 1953 door en werd Schouwen-Duiveland, het eiland Sint Philipsland en de gehele zuidwesthoek van Nederland getroffen door een muur van water als gevolg van een zware storm. Door deze nieuwe ramp moesten de veerdiensten wederom worden gestaakt. Ook deze keer was de schade die de RTM opliep enorm. Het duurde enkele maanden eer de veerdiensten weer hun abrupt verstoorde dienstregeling op konden pakken. Tijdens deze eerste februaridagen van 1953 vervoerde de *Minister C. Lelij*, vele evacués naar Rotterdam. De overige schepen werden door de RTM ingezet waar ze op dat moment nodig waren. Tussen 18 maart en 24 december 1953 voeren eerst de oude *Zijpe* en later de *Minister Ph. W. v. d. Sleijden*

tussen Anna Jacobapolder en Zierikzee. In de Kerstdagen van 1953 werd de verbinding tussen Zijpe en Anna Jacobapolder weer in ere hersteld.

Nieuwe koplading-boten

Door het toenemende auto- en busvervoer werd het steeds drukker. Ook werden de vrachtauto's steeds langer en groter. Wederom bleek de capaciteit van de *Grevelingen* te klein. Besloten werd om af te stappen van zijlading-boten en over te gaan op koplading-boten. Hiervoor moesten natuurlijk nieuwe fuiken en drijvende pontons met oprij bruggen gebouwd worden. Na de ramp is men daarmee begonnen. Daardoor verviel ook de noodzaak om bieten en vrachtvervoer met de tramwagens over te zetten. De vrachten met bieten en andere stukgoederen kon inmiddels met vrachtauto's over gezet worden met de veerboten, uitgerust met koplading. Op 20 februari 1954 kwam de *Moerdijk* - overbodig geworden door de aanleg van de Moerdijkbrug in december 1936 - na een rigoureuze verbouwing als *Krammer* tussen Zijpe en Anna Jacoba in dienst, zonder al te veel vertoon met het oog op de ramp, die zich nog maar zo kort geleden had voltrokken.

Voor het eerst in al die jaren kon men rechttoe rechthuit de veerboot op rijden. Onnodig te beschrijven wat dit inhield ten aanzien van gemak en economisch voordeel. Geen gedraai en gekeer meer tijdens het laden van de veerboot. Toch verliepen de eerste maanden die de *Krammer* in dienst was nog niet voorspoedig. De aandrijving van de *Krammer* was gebouwd met twee schroeven, op dezelfde machine gekoppeld, en aan beide koppen een roer. De beide stuurmachines konden niet on-

afhankelijk van elkaar worden bediend en bij de in het Zijpe heersende sterke stroom bleek de *Krammer* vrijwel onbestuurbaar. Oudejaarsdag 1954 liep de *Krammer* aan de grond en beschadigde de roerkoning daarbij zo zwaar, dat het schip uit de vaart genomen moest worden. De in 1953 naar Flakkee gezonden *Grevelingen* werd in allerijl teruggehaald, omdat de *Willemsdorp*, die de *Krammer* moest vervangen, ook machineschade had opgelopen en dus niet gelijk beschikbaar was. De *Willemsdorp* kwam oorspronkelijk ook van het Moerdijkse veer. Willemsdorp ligt aan de Zuid- Hollandse kant van het Hollands Diep.

Maar ondanks de verbeteringen door het in gebruik nemen van de koplading-boten kwamen deze moeilijkheden en onvoorziene pech op de toch al niet zo rendabele veerdienst over het Zijpe slecht uit en de financiële zorgen voor de RTM bleven niet uit, omdat ze niet in aanmerking kwam voor subsidie blijkens een artikel in de krant uit begin jaren vijftig, waarin we kunnen lezen:

Veerdienst vaart in financiële mist door Johan Robesin.

ZIJPE - De tengere man achter het stuur van een bestelauto slurpt het laatste testje koffie uit zijn thermosfles, gooit achteloos een broodtrommeltje naast zich op de bank en met een gebaar in de richting van het water mompelt hij : "Stap maar in, want daar komt ie. Nog even de plas over en we zijn zo thuis. Dat wachten gaat gauw vervelen....." Door twee rijzige schoorstenen braakt de 40 jaar oude stoomboot "ZIJPE" grijs-zwarte rookpluimen tegen de blauwe lucht. Bijna



Op 20 maart 1948 kwam de Grevelingen in dienst. Enkele weken later werd deze foto genomen van de nieuwe autoveerboot op Zijpe. Er waren nieuwe aanlegsteigers voor geconstrueerd en het gehele systeem maakte een veertig minutendienst in Zijpe-Anna Jacobapolder mogelijk. De kleine motorboot Anna Jacoba was inmiddels gelicht, overkapt, van een andere motor voorzien en in de nieuwe huisstijl geschilderd: nog steeds veel bruin, maar wel met het nieuwe vignet ("logo" zeggen we tegenwoordig) op de voorstevan. Het scheepje was herdoopt in Krabbekreek. Hoe 'n nietig ding dit scheepje was, wordt goed duidelijk op deze foto, waar het links van de Grevelingen te ontwaren is. De Krabbekreek verzorgde de aansluiting van de trams aan beide zijden van het veer betreffende het personenvervoer.

Op de achtergrond de remise.

geruisloos schuift het versleten bootje tegen de piepende aanlegsteiger. Een vrachtwagen en drie personenauto's komen in een sukkelgangetje de wal op.

Sinds de watersnoodramp – 1953 – vormt de "ZIJPE" samen met tweelingzus "KRAMMER" de enige overbrugging tussen het Schouwen-Duivelandse Zijpe en Anna Jacobapolder op Sint Philipsland. De kosten van het veer, nog steeds in exploitatie van de Rotterdamse Tramweg Maatschappij, zijn de laatste jaren zo hoog gestegen, dat een oplossing moet worden gevonden. De "KRAMMER" ligt werkeloos in een stille hoek van de haven. Die vaart alleen in de zomer, als het druk is met toeristen. Zodra het handjevol auto's op het wiegelende schip een plaatsje heeft gekregen, sloft een stevig gebouwde kaartjesverkoper de passagiers langs.

Rijksdaalder

"Graag twee gulden vijftientig voor deze reis" klinkt het vriendelijk vanonder zijn scheefgezakte pet. Wie regelmatig met de comfortabele veerboot de Westerschelde overdobbert voor de prijs van een rijksdaalder, schrikt even op. Een enkele

reis Zijpe – Anna Jacobapolder maar een kwartje goedkoper dan een tocht over de Westerschelde, die ruim een kwartier langer duurt. "Als we tekortkomen", verontschuldigde de kaartjesman zich, "dan is er geen enkele instantie om bij te passen".

Verliezen

De financiële moeilijkheden van de Rotterdamse Tramweg Maatschappij vinden hun oorzaak in het feit, dat het veer in handen is van een particuliere onderneming den niet wordt beschouwd als onderdeel van een rijksweg. Hierdoor moet het de provinciale en nationale betekenis missen, die aan de drie door de provincie Zeeland geëxploiteerde veerdiensten op de Westerschelde is gegeven.

Verliezen bij de Scheldeveren worden ieder jaar opnieuw keurig opgevangen door rijk en provincie. Voor dit jaar is een bedrag van twaalf miljoen gulden beschikbaar als aanvulling in de kosten. De RTM boten moeten of gemoderniseerd of vervangen worden door nieuwe. De schepen worden nog gestookt met vetkolen. 'Wat het geluid aangaat zijn deze schepen ideaal', "Je hoort ze nauwelijks", zegt de

42-jarige kapitein C.J. Roth uit Bruinisse in de vervelozige stuurhut van de "ZIJPE"

Subsidie

Op het ministerie van verkeer en waterstaat ligt momenteel een verzoek van de RTM om subsidie. Daar is voorlopig alle hoop op gericht. De heer Roth: "Ik zou het erg jammer vinden, wanneer we noodgedwongen moesten stoppen met varen. Vanaf het begin werk ik op deze pont en al die tijd deed ik dat met ontzettend veel plezier. Door het drukke scheepvaartverkeer tussen Antwerpen en Rotterdam geniet je dagelijks van de enorme afwisseling en er is altijd wel iemand om een praatje mee te maken.

Nadat de *Krammer* eind 1955 van onafhankelijke hydraulisch-elektrische stuurmachines was voorzien, ging het manoeuvreren heel wat gemakkelijker. Niettemin bleef de *Krammer* een slecht te sturen schip. Rechts staat nog de stoomkraan met tramsteigers, nutteloos nadat de tramlijn in de Brouwershaven-Steenbergen na de watersnood op verzoek van de overheden moest worden opgeheven. Links de steiger van de *Grevelingen*, die nog jaren bleef liggen. In de jaren na de indienststelling van de *Krammer* werd het op het Zijpse veer steeds drukker. Het ging zelfs zover dat de oude Minister Ph. W. v. d. Sleijden als reserve- en versterkingsboot moest worden gebruikt. Die kon toen nog aanleggen aan de voormalige oprijbrug met ponton. Ook de gebroeders Maas en Westbroek maakten gebruik van de voormalige oprijbrug. In 1959 kocht de RTM de *Willemsdorp* (zusterschip van de *Moerdijk*), haar laatste



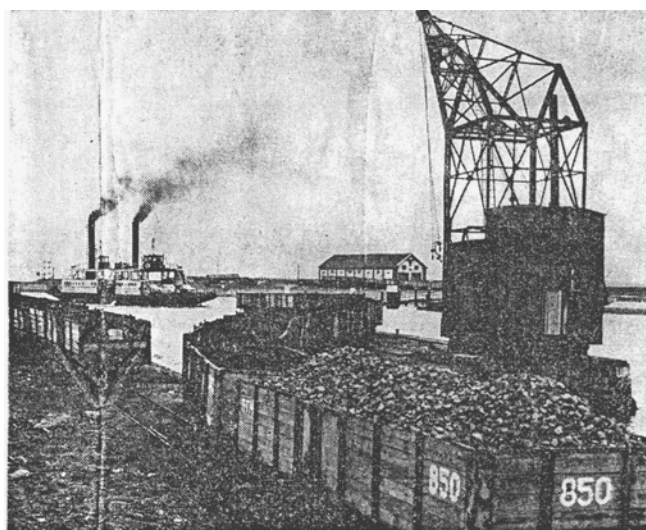
Kapitein Roth

stoomboot, aan en doopte haar *Zijpe*, naar de voorgangster die in 1956 was verkocht. Voor gebrek aan reservematerieel in het veer Zijpe-Anna Jacoba behoefde Schouwen-Duiveland niet langer bevreesd te zijn. Ook de *Minister C. Lelij* deed nog steeds dienst tussen Zijpe-Bruinisse en Numansdorp om reizigers naar Rotterdam te vervoeren. Let wel, dit ging op het vasteland inmiddels wel met lijnbussen tussen Numansdorp en Rotterdam en van Anna Jacoba veerhaven naar Steenberg. Eindelijk was er structuur gekomen in de veerdienst Zijpe-Bruinisse – Anna Jacobapolder, hoewel de bedrijvigheid met betrekking tot het laden en lossen van de tramwagons in combinatie met veerdienst en de tram naar Steenberg dus aanmerkelijk minder werd, nadat deze lijn was opgeheven.

De jaren '60

In de jaren '60 diende zich ten aanzien van veerdiensten en de RTM weer een andere bedreiging. De deltawerken, die na de ramp van 1953 door het Rijk gepland waren, kregen meer en meer gestalte en de RTM moest zich gaan afvragen of investeringen nog wel noodzakelijk waren. Na de opening van de Volkerakdam was geschat, dat het Zijpse veer veel

timenteringswerken in het Oosterscheldebekken overbodig zou worden, was een grote investering niet gerechtvaardigd. Daarom werd overwogen het veer te staken, indien er geen steun van overheidszijde zou komen. In 1971 kwam een regeling tot stand met Provincie en Rijk ten aanzien van de te verwachten verliezen. Bovendien kon worden besloten de stoomveerboot *Zijpe*, waarvan de ketels in 1970 waren afgekeurd, tot motorschip te laten verbouwen. Aangezien de besprekingen vrij lange tijd vergden, moest het veer sedert de afkeuring van de *Zijpe* worden onderhouden met de *Krammer*. In de zomer van 1971, die nog een behoorlijke vervoersvraag liet zien, was de zwaar rokende *Krammer* het enige schip dat de veerdienst bediende. De besprekingen duurden zo lang dat de order tot verbouw van de *Zijpe* te laat kon worden verstrekt om het schip nog voor de zomer van 1972 in dienst te hebben. Daarop was niet gere-



modern ogende veerboot die nog wel enkele jaren meekon (mei 1972). Het ontwerp werd in eigen beheer vervaardigd.

Einde stoomtijdperk

Op 1 september 1972 nam de RTM afscheid van de stoomvaart. Om één uur 's middags begeleidde de *Zijpe* de oude *Krammer* op haar laatste oversteek in Zijpe-Anna Jacobapolder.

In augustus 1973 kon het laatste RTM-stoomschip worden verkocht. Op de achteste van die maand haalde de sloper het schip uit Zijpe weg. De vloot bestond toen geheel uit motorschepen, die alle recent gebouwd, dan wel sterk gemoderniseerd waren. In 1966 had de RTM het eerste toeristenmotorschip in dienst genomen, de *Stad Zierikzee*, die in 1967 werd gevolgd door de *Schouwen-Duiveland* en de in gemeenschappelijk eigendom met de NV. Streekvervoer Walcheren gebouwde *Stad Veere*, terwijl na de opheffing van het Willemstadse veer in februari 1966, de daar dienst doende motorboot *Hollandsch Diep* werd verlengd en tot toeristenboot verbouwd. Ook de naam werd gemoderniseerd. De gemiddelde leeftijd van de vloot met als basis de grondslag voor waardering in de balans van de verbouwingen der beide oudste eenheden, bedroeg toen nog geen vijf jaar. Ook de in 1966 en 1968 verbouwde *Hollandsdiep* is reserveboot voor Zijpe-Anna Jacobapolder geworden. Dit schip verving de *Grevelingen*. In 1977 was, na jarenlange voorbereiding, tot een grote fusie besloten die de streekvervoerbedrijven in het Zuid-Westen tot één bedrijf zou verenigen. Bij de fusie werden betrokken de combinatie NV. Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg Maatschappij / N.Y. Stoomtram Breskens-Maldegheem, de N.Y. Streekvervoer



Bemanning van de 'Krammer' in 1972.

minder vervoer te verwerken zou krijgen dan voorheen. Te voorzien viel, dat de exploitatie met de stoomschepen niet meer volgehouden zou kunnen worden. Met de zekerheid voor ogen dat op afzienbare termijn het veer door de compar-

terende bij het onderhoudsschema aan de *Krammer*. De jaarlijkse werfbeurt was achterwege gelaten. In de zomer van 1972 leidde dit tot regelmatige stremming van het veer Zijpe-Anna Jacoba, eenmaal zelfs door stranding van de *Krammer* op het zuidelijk talud van de Zijpse haven (26 augustus 1972). Gelukkig gebeurden er geen ongelukken van persoonlijke aard en bleek de *Krammer* geen noemenswaardige schade te hebben opgelopen. Inmiddels vorderde de verbouw van de *Zijpe*, begin 1972 bij de Terneuzensche Scheepsbouw Maatschappij. De oude stoomveerboot werd omgetoverd in een



Anna Jacobapolder, Veerpont s.s. „Krammer“

Een overzicht van Anna Jacobapolder omstreeks 1955. Het kleine klompje rechts is een van de scheepjes van Westbroek, dat hiervoor op de foto van de haven te Zijpe te zien is. Het had dus maar mooi de oorlog overleefd. Ook is rechtsboven nog de giek te zien van de overbodig geworden kraan, die gebouwd was op de noordpier van de tramhaven.

Walcheren en de N.Y. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij. De maatschappijen waren toen al onder een directie "verenigd". De RTM werd de feitelijke moeder van de eerstgenoemde ondernemingen en statutair omgedoopt in de N.Y. Streekvervoer Zuid-WestNederland. Afgekort ZWN.

Tot slot

De gemotoriseerde veerpont Zijpe heeft ondanks steeds stijgende tekorten met steun van de overheid gedurende bijna zestien jaar dienst gedaan, totdat de Philipsdam op 6 juli 1988 officieel in gebruik werd genomen. Op de laatste dag mochten alle passagiers gratis met de pont mee over het plaatselijk 40 meter diepe Zijpe. Voor genodigden voer de Zijpe onder begeleiding van twee sleepboten met twee autobussen aan dek de Krabbenkreek in om op de rede van Sint Philipsland afscheid te nemen van de bewoners. De Phi-

lipsdam nam de taak van het veer over en dat werd geschiedenis.

Op die 6e juli 1988 daverde een kanonschot over het stille Zijpe en was er een lichtflits: het veer Anna Jacobapolder - Zijpe voer niet meer. Als we in de historie van de RTM in dit schrijven terugkijken, kunnen we constateren, dat het de onder-

neming in al die jaren vanaf 1900 niet meegezeten heeft. Er moesten nogal eens aanpassingen gedaan worden - ook wel eens door slecht ondernemerschap - maar in grote mate door de loop der geschiedenis. Veel werd er gewerkt met opgekalefaterde schepen, die nogal eens mankementen vertoonden. Ook de crisistijd in de jaren dertig, twee oorlogen en de Ramp van 1953 zijn daar zeker op van invloed geweest. Voor het eiland Sint Philipsland heeft de veerdienst Zijpe - Anna Jacobapolder echter veel economische en toeristische voorspoed gebracht door de jaren heen. Stel je eens voor, dat het Rijk de lijn Stavenisse - Tholen - Bergen op Zoom had aangelegd. Wat zou het een dooie boel geweest zijn zo zonder de tramhavens en zonder een lijnverbinding en rijksweg van Zijpe Anna Jacobapolder naar Steenbergen en verder Brabant in.



Drukke dagen tijdens het hoogseizoen, halverwege de jaren zestig. Met twee boten kon aan de vervoersvraag nauwelijks - en dan nog met grote wachttijden - worden voldaan. Op bovenstaande afbeelding zijn de Zijpe (uitvarend) en de Krammer (invarend) te zien. Velen van ons zullen deze twee stoomveerponten nog wel op hun netvlies hebben. Het waren drukke dagen tijdens het hoogseizoen zo halverwege de jaren zestig.



Op 28 augustus 1972 liep de motorveerboot Zijpe de haven van Zijpe binnen met een strak, eigentijds uiterlijk. De volgende dagen werden benut voor proefnemingen in de havens en aanpassing van de bruggen. De motorinstallatie was aanzienlijk lichter dan de verwijderde stoommachine plus ketels, zodat - ook na ballasten - het schip hoger op het water lag.



Hierboven de Hollandsdiep, die als reserveboot dienst deed op het veer Zijpe – Anna Jacobapolder.

Geraadpleegde bronnen en literatuur

Zijpe – Anna Jacobapolder 1900 – 1988 door W.J.J. Boot.
Sint Philipsland eiland in de Zeeuwse delta 1487 – 1987 door H. Uil m.m.v. J.A. Klompe.
Literatuur van ir. Hans Vaders te Houten.
Zeeuwse bibliotheek - Zeeuws documentatiecentrum – Jaarverslagen RTM 1897-1922.
De Rotterdamse Tramweg Maatschappij op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden door A. Dijkers.
Digitale krantenbank Zeeland: De Middelburgsche Courant en Zierikzeesche Courant.
Beeldbank Zeeland
Heemkundekring “Philippuslandt”



Opstappen aan de hoek van Sint Jacob.

Het gezin Maas woonde in op de Sluis te Anna Jacobapolder Rechts de latere veermannen Jacob en Nelis.



De afvaart vanaf Sint Jacob op Overflakkee Op de achtergrond de aanleg van de Grevelingendam.

Onderzoekers gezocht naar Zeeuwse rederijkerscultuur

Bij de geschiedenis van de Zeeuwse literatuur aan het begin van de vroegmoderne tijd zullen velen ongetwijfeld denken aan het standaardwerk van P.J. Meertens, *Letterkundig leven in Zeeland in de zestiende en de eerste helft der zeventiende eeuw*. Ondanks de grote hoeveelheid teksten en bronnen die Meertens boven water haalde, is tot op heden nog maar weinig onderzoek verricht naar het rederijkersleven in Zeeland. Meertens zelf kwam niet verder dan een weliswaar uitvoerig, maar verder erg feitelijk overzicht.

Momenteel maakt de wetenschappelijke studie van de rederijkers zowel in Nederland als België een opleving door. Niet alleen literatuurhistorici maar ook sociaalhistorici houden zich met rederijkers bezig. Dat is niet vreemd, want hun literaire cultuur die draaide om kennis en welsprekendheid, vervulde een belangrijke maatschappelijke, pedagogische en opiniërende functie. Ze was instrument van kennis- en meningsvorming op het gebied van religie, politiek, huwelijk en gezin, en had raakvlakken met allerlei kennisgebieden.

Amsterdam University Press is gestart met een aparte serie rederijkersstudies, waarin inmiddels vijf titels zijn opgenomen. Een daarvan is het in 2009 verschenen *Lustige geesten. Rederijkers in de Noordelijke Nederlanden (1480-1650)* van Arjan van Dixhoorn, die nu postdoc-onderzoeker is aan de Universiteit Gent. Zijn boek besteedt ruime aandacht aan de rijke Zeeuwse rederijkerscultuur (vooral die van Middelburg). Samen met Bart Ramakers, hoogleraar Oudere Nederlandse Letterkunde aan de Rijksuniversiteit Groningen, wil hij de geschiedenis van het Zeeuwse rederijkersleven verder in kaart te brengen.

Als sociaalhistoricus gaat het Van Dixhoorn om de maatschappelijke betekenis van het Zeeuwse rederijkersleven, terwijl Ramakers als literatuurhistoricus vooral geïnteresseerd is in de artistieke aspecten van de Zeeuwse rederijkersliteratuur. Zo verscheen vorig jaar van zijn hand bij Uitgeverij Bert Bakker List en bedrog, een editie van drie rederijkerskluchten, waaronder de klucht Jan Fijnart uit Middelburg.

Van Dixhoorn en Ramakers zijn op zoek naar (amateur-)onderzoekers die deel willen gaan uitmaken van een onderzoeksteam dat onder hun begeleiding onderdelen van het Zeeuwse rederijkersleven nader gaat onderzoeken. De mogelijkheid bestaat een deelproject uit te voeren als buitenpromovendus. Men verwerkt het onderzoek dan in een proef-

schrift. De Rijksuniversiteit Groningen faciliteert dergelijke trajecten door middel van vergoedingen voor deelname aan cursussen en congressen en biedt ondersteuning bij de verwerving van subsidies voor de bestrijding van onderzoekskosten. Voor het project als geheel wordt daarom ook gestreefd naar facilitering in de regio.

De bedoeling van het project is enerzijds het in kaart brengen, verzamelen, en toegankelijk maken van de bronnen van de Zeeuwse rederijkerscultuur, en anderzijds het stimuleren van verder onderzoek naar bepaalde elementen uit die cultuur.

Het gaat wat de bronnen betreft om archief verzameld door de kamers zelf (voor zover dat er nog is), om manuscripten en drukwerk van rederijkers en van kamers die in archieven, bibliotheken, en bij particulieren zijn bewaard gebleven, maar ook om documenten betreffende de rederijkers in archieven van wereldlijke en kerkelijke overheden (stadsrekeningen, heerlijke rekeningen, oorkonden, verboden, besluiten, notulen, kerkenraad- en classisarchieven, rechtszaken waarin rederijkers en hun kamers voorkomen), notarissen (geschillen, getuigenverklaringen, afspraken), of particulieren en families.

Daarnaast moet het materiële erfgoed (dat wat er nog is, en dat wat verdwenen is maar uit literatuur nog bekend is) in kaart worden gebracht en gefotografeerd. Daaronder vallen naast de genoemde archiefstukken ook boeken en pamfletten, gildenpenningen, drinkbekers, blazoenen, prenten, of schilderijen waarop bijvoorbeeld rederijkersteksten staan. Tenslotte kunnen verzamelingen van achttiende-eeuwse en negentiende-eeuwse (literatuur)historici en taal- en volkskundigen informatie bieden die vaak op andere manier verloren is gegaan. Te denken valt aan de verzameling van Meertens, en mogelijk ook van Van Dale. Overigens bevindt zich een deel van het Zeeuwse erfgoed ook in bibliotheken en archieven in Vlaanderen en de rest van Nederland. Na een eerste oproep in Zeeuws Erfgoed en september

2010 is de opbouw van het netwerk van deelnemers (onderzoekers, contactpersonen, e.d.) nu begonnen. Het streven is om in elke Zeeuwse regio enkele onderzoekers samen te laten werken aan in samenspraak opgezette deelprojecten. Ter ondersteuning van het project en om het netwerk uit te bouwen willen we graag ook contact leggen met de verschillende heemkundige kringen in Zeeuws-Vlaanderen, op Walcheren, de Bevelanden, Tholen, Schouwen-Duiveland.

Om belangstellenden een indruk te geven van wat Van Dixhoorn en Ramakers voor ogen staat volgen hier beschrijvingen van twee deelonderzoeken, beide met literatuurhistorische en sociaalhistorische kanten. Job Gommersz (1543-na 1573) uit Nieuwerkerk is een representant van het Zeeuwse rederijkersleven na 1560. Hij heeft een handschrift nagelaten met drie rederijkersspelen en een aantal refreinen waaruit zowel het niveau van zijn kennis als zijn dramatische werkwijze en sporen van het rederijkersleven zelf af te lezen zijn. Aan de editie van het handschrift wordt nu in het kader van dit project gewerkt. Een door hem nagelaten kalender en een door hem, als secretaris, aangelegd boek met de wetten van het kwartier van Nieuwerkerk verschaffen verder inzicht in zijn omgeving, zijn leven, zijn familie en vrienden, en zijn denken. Een editie en studie van het handschrift Gommersz en de overige sporen van diens activiteiten kan een unieke inblik opleveren in de leef- en denkwereld van een zestiende-eeuwse ontwikkelde dorpsbewoner.

Het rekeningboek (1590-1795) en de wedstrijdboeken (1680-1795) met gedichten geschreven voor de interne competitie van de rederijkerskamer Missus Scholieren bieden een unieke inblik (over een periode van twee eeuwen) in het rederijkersleven van de stad Veere. Het rekeningboek bevat de uitgaven en inkomsten voor de interne bijeenkomsten wat het mogelijk maakt de wekelijkse praktijk van het rederijkersleven van jaar tot jaar te volgen en te onderzoeken wie in Veere als rederijker actief waren. Bovendien

bevat het rekeningboek enkele werken van rederijders, zoals een doodsklacht op Adriaen Valerius, een van de belangrijkste leden uit het begin van de zeventiende eeuw, waardoor het mogelijk is de ideologie en literaire traditie van de Veerse rederijders te bestuderen. De wedstrijdboeken stellen ons in staat na te gaan hoe de feestelijke welsprekingscultuur in

Veere zich formeel en inhoudelijk tussen 1680 tot 1795 ontwikkelde.

Wie geïnteresseerd is om deel te nemen aan het project (als onderzoeker of lokaal contactpersoon) kan contact opnemen met Arjan van Dixhoorn (arjan.van.dixhoorn@telenet.be) of Bart Ramakers (b.a.m.ramakers@rug.nl).

Zie verder ook de websites: <http://www.dbnl.org/organisaties/rederijderskamers> (voor een voorlopig overzicht van kamers en belangrijke bronnen) en www.lustigegeesten.nl (voor biografietjes van ondermeer Middelburgse rederijders uit de periode 1480 tot en met 1650).

Munitiedump in Zeeland: weet u meer? Dan hebben we uw hulp nodig!

De vondst van grote hoeveelheden munitie in Cadzand zullen u afgelopen najaar vast niet ontgaan zijn. Deze vondst is het bewijs van een Zeeuwse bodem die veel geheimen met zich meebrengt. Voor ruimtelijke plannen en werken is het belangrijk te weten waar er munitie in de bodem ligt. Tijdens bouwwerken komt het regelmatig voor dat men op gevaarlijke munitie stuit, wat voor veel vertraging zorgt, hoge kosten met zich mee brengt en bovendien gevaarlijk is voor grondwerkers.

De Provincie Zeeland is april 2010 begonnen een kaart te maken met gebieden van Niet Gesprongen Explosieven en munitiedumpplaatsen uit de Tweede Wereldoorlog. Deze kaart kunnen de Zeeuwse overheden gebruiken wanneer er een bouwproject gestart wordt.

Eén van de manieren om te achterhalen waar er zich mogelijk nog munitie in de bodem bevindt, is om gebruik te maken van uw specialisme. Vanuit uw interesse en kennis weet u wellicht waar munitie in de Zeeuwse bodem aanwezig is.

U kunt uw kennis op een bijzondere manier met ons delen, namelijk door een speciaal ontwikkeld tekenpakket via internet. Deze digitale tekenomgeving is eenvoudig te gebruiken en uitsluitend voor heemkundigen ontwikkeld.

Op de kaart kunt u de aandachtsgebieden gemakkelijk en snel intekenen en een korte beschrijving toevoegen. Mocht dit lastig voor u zijn, dan kunt u locaties waar munitie is gedumpt ook per email of telefonisch doorgeven. De website kunt u vinden door de volgende link in uw zoek

balk te typen:
www.zeeland.nl/verkort/heemkunde

Op deze internet pagina treft u verdere instructies aan, zoals de link naar de kaart en een korte handleiding. Volg de verdere instructies. De inlogcode voor de kaart zijn "hkk" (dit is het id) en "kkh" (dit is het wachtwoord).

Voor meer informatie of vragen kunt u contact opnemen met Peter Michielsen of Walter Jonkers, tel. 0118-631950 of email. munitiedump@zeeland.nl.

Binnendijken Sint Philipsland in kaart brengen

Tijdens de laatste bestuursvergadering waren 2 leden van de Archeologische Werkgemeenschap Nederland, afd. Zeeland (AWN) aanwezig. Zij starten een project waarin alle binnendijken van Sint Philipsland in kaart worden gebracht. De Provincie Zeeland en het Waterstap steunen dit project om de leemte in kennis over onze dijken op te vullen.

De dijken zijn van archeologische waarde. De kennis over de opbouw van de dijken en hun historie bevat een lacune. Daarom onderzoekt de AWN de geschiedenis van de dijken. De binnendijken worden geïnventariseerd op afmetingen en vormen. De AWN onderzoekt op enkele plaatsen de samenstelling van de binnendijken door het plaatsen van boringen. De informatie komt ter beschikking aan de Provincie die dit zal opnemen in hun internet site. Hier kunt u straks alle gegevens terug vinden.

De bewoners van St. Philipsland zijn bekend met hun dijken en weten hoe de dijken in de loop der tijd zijn veranderd. Er hebben werkzaamheden aan de dijken plaatsgevonden.

Mogelijk beschikt u over informatie over de binnen dijken zoals foto's, artikelen, boekjes en herinneringen.

De AWN vraagt kennis te mogen nemen van de informatie over de binnendijken waarover u beschikt.

Indien u beschikt over informatie, zoals hiervoor genoemd, kunt u zich melden bij één van de bestuursleden om een afspraak te maken hoe de informatie aan de AWN wordt overgedragen.

Tijdens de leden vergadering in het voorjaar van 2012 zal de AWN u informeren over het onderzoek en de resultaten hiervan.

Voor uw bereidwillige steun zeggen we u hartelijk dank

In Memoriam

De Cronicke was al naar Jan-Willem voor de opmaak toen ons het bericht bereikte dat ons lid Leuntje van de Velde-Neele is overleden. Leuntje woonde te Renesse. Ze is op 1 april 2011 in de Corneliastichting te Zierikzee overleden. Als oud-Fliplander was Leuntje een belangstellend lid. We herinneren ons haar als een spontane en vriendelijke vrouw. Als over haar werd gesproken werd ze altijd genoemd met het pseudoniem “Leuntje van Piet van Leun”, een bekende oud-Fluplander. Zij trouwde te Sint Philipsland op 2 februari 1956 met Marinus Anthonie (Rinus) van de Velde, een broer van de toenmalige politieman Jan van de Velde die in de Stationsstraat woonde. Wij wensen haar kinderen, kleinkinderen en verdere familie veel sterkte toe met dit verlies.

Uit de oude doos



Op deze schitterende foto uit 1937 zien we van links naar rechts Jan, Marien, Henk, Johannes en Adriaan Verwijs. Kinderen van Abraham Verwijs en Hendrika de Witte. De foto is gemaakt aan de ingang van het Anthoniestraatje.



De smederij van Bram Roozmond op de Oostdijk in 1970. Kort daarop is de bebouwing op de Oostdijk gesloopt.



De Oostdijk rond 1915, toen ook wel Stoofhof genoemd.



Het echtpaar Abraham Quist en Jacoba Verstraten met hun kinderen v.l.n.r.: Mina, Jacob, Jan, Izaak en Lauw.