

# Zeeuwse schouw 'Betje' is weer in de vaart

## Uniek zeilend veerscheepje van de ondergang gered

DOOR GERRIT VAN BURGELER

Een onopvallende, maar toch bijzondere veerdienst in Nederland was wel de in 1961 opgeheven verbinding tussen Veere, op Walcheren en Kamperland op Noord-Beveland. Bijzonder niet alleen omdat ze al in de twaalfde eeuw bestond, maar ook omdat ze nog tot 1930 werd uitgevoerd met een zeilscheepje, een zogenaamde Zeeuwse schouw. Bijzonder is ook dat die schouw niet alleen bewaard is gebleven, maar dat ze onlangs totaal is gerestaureerd, net als de uit 1913 daterende motorboot, die de dienst tot de opheffing uitvoerde.

Als er één provincie is waarin het reizen vroeger zonder veren een onmogelijkheid was, dan is dat wel Zeeland. Tot de aanleg van de spoorlijn Bergen op Zoom - Vlissingen, eind negentiende eeuw, de aanleg van dammen door het Kreekrak en het Sloe noodzakelijk maakte, waren alle eilanden en het deels door België omsloten Zeeuws-

Vlaanderen totaal van de verbindingen over water afhankelijk. Daaraan kwam pas een einde na de watersnood van 1953. Dammen en bruggen verbonden daarna ook de laatst overgebleven echte eilanden aan elkaar en aan het vasteland en de tunnel onder de Westerschelde gaf uiteindelijk de doodsteek aan de laatst overgebleven autoveren

Kruiningen - Perkpolder en Vlissingen - Breskens.

De veerdienst die als eerste sneuvelde was die tussen Veere en Kamperland, op Noord-Beveland. Maar weinigen zullen er bij hebben stilgestaan, dat daarmee een historisch instituut verdween. Veere wordt onder de oorspronkelijke naam Kampvere al in de twaalfde eeuw genoemd. Die oorspronkelijke naam werd gegeven, omdat vanaf het plaatsje op de noordoostkust van Walcheren een veerdienst werd uitgevoerd naar het nog oudere stadje Campen op Noord-Beveland. De naam Campen, ontleend aan het Latijnse campus, dat veld of omheind land betekent, wordt al gebruikt in de tiende eeuw. Dat het

De 'Betje' zeilt weer!





Op- en afstappen op de veerdam van Kamperland zal niet altijd makkelijk zijn geweest.



De veerschow bijna een eeuw geleden afgemeerd bij de Kampveerse toren.

een belangrijke plaats was, kan worden afgeleid uit het feit dat de Walcherse aanlegplaats van het veer Kampveere werd genoemd. Geleidelijk zou dit stadje Campen toch gaan overvleugelen, vooral toen het in 1541 de stapelplaats voor de Schotse wol in de Nederlanden werd. Campen daarentegen verdween als gevolg van twee stormvloed, in 1530 en 1532, met de rest van Noord-Beveland geheel van de kaart. Dat betekende uiteraard ook een voorlopig einde van het veer. Maar rond het begin van de zeventiende eeuw werd Noord-Beveland bij stukjes en beetjes weer bedijkt. Op de plaats van het oude Campen werd een nieuw dorp gebouwd, Kamperland, dat als vanouds via een veerdienst met Veere werd verbonden. Zoals gebruikelijk in die tijd kwam het recht een veer te exploiteren toe aan de ambachtsheer. Lagen de twee aanlegplaatsen in verschillende ambachten, was het zelfs een zaak van twee ambachtheren. Betaald moest dan worden aan de ambachtsheer die de plaats van vertrek in eigendom had. In het geval van de verbinding Veere – Kamperland moest iemand die van Veere naar Kamperland reisde, betalen aan de ambachtsheer van Veere. Het veergeld voor de terugreis kwam toe aan de ambachtsheer van Kamperland. In de praktijk was het minder ingewikkeld dan het lijkt. De ambachtsheren verpachtten het veer aan een veerman en die zorgde dat ze ieder hun deel kreeg.

### De 'Elisabeth'

Aan het eind van de negentiende eeuw werd het veer gepacht door ene Gerrit Johannes Schippers, tevens uitbater van het nog steeds

bekende etablissement in de Kampveerse toren. Het was deze Schippers die in 1907 op de werf van Jan Francis de Klerk in Hontenissen, in Zeeuws-Vlaanderen, voor de veerdienst een nieuw scheepje liet bouwen, dat hij naar zijn vrouw Elisabeth noemde. Het was een zogenaamde Zeeuwse schouw, één van de minder bekende vissersvaartuigen van de Zeeuwse stromen. De schouwen vallen onder de aken, wat inhoudt dat ze geen voor- en achterstevens hebben, maar dat het vlak voor en achter versmalt en met een boog omhoog buigt. De indeling was net als die bij meer voorkomende op steven gebouwde vissersvaartuigen, zoals de hoog-aars en de hengst. Een vooronder, een open ruim over de hele breedte, een roef, kot genaamd en een verdiepte stuurkuip, het achtergat.

De 'Elisabeth', in de volksmond 'Betje' genaamd, week hier maar op ondergeschikte punten vanaf. Zo was het kot ten gerieve van de passagiers enigszins verhoogd, terwijl er ook een leuning op was aangebracht om het aan – en van boord gaan wat te vergemakkelijken. De lengte is 11,50 meter, de breedte 4 meter en de diepgang 0,75 meter. Een bepaald comfortabele overtocht zullen de reizigers er ondanks de aanpassingen niet mee gemaakt hebben. En dat zal al helemaal niet het geval zijn geweest nadat in het kot een Kromhout-motor was geplaatst, die het varen wel vergemakkelijkt, maar die de bewegingsvrijheid achteruit wel behoorlijk beperkte. Tel daar het lawaai, de zware trillingen en de stank nog bij en het is duidelijk dat de passagiers maar beter aan dek konden blijven.

In Veere werd gevaren vanaf de nog steeds bestaande steiger aan de voet van de Kampveerse toren. In Kamperland em- en debarkeerden de passagiers bij een veerdam. En zo zeilde de 'Betje' heen en weer tot Schippers in 1924 een motorboot liet bouwen, de 'Juliana'. Niet veel later, nadat de veerdiensten tussen Noord-Beveland, Zuid-Beveland en Walcheren waren overgenomen door de Provincie Zeeland, werd dit scheepje vervangen door de grotere motorboot 'Zuidvliet'.

### Mosselvisser

De 'Betje' werd gedegradeerd tot reserveboot en bleef dat tot 1930. In dat jaar werd de schouw verkocht naar Philippine. Dit Zeeuws-Vlaamse dorp lag ooit aan de Braakman, een inham van de Westerschelde, die het oostelijk en het westelijk deel van Zeeuws-Vlaanderen bijna geheel van elkaar scheidde. Door de gunstige ligging ten opzichte van België en Frankrijk, waar toch meer mosselen worden gegeten dan hier, was het dorp begin vorige eeuw uitgegroeid tot het belangrijkste mosselcentrum van Nederland. Het was dan ook de thuishaven van heel wat mosselvisser al werd dat geleidelijk minder toen de Braakman zó verzandde, dat het dorp alleen nog door het graven van een kanaal met de zee verbonden bleef. Ook de 'Betje' werd ingezet in de mosselteelt, maar moet in die periode volgens wijlen Jules van Beylen, een groot kenner van de Zeeuwse vissersschepen, ook wel als vrachtscheepje op België hebben gevaren. Onder de Philippinse vissers had het scheepje een goede naam. Het had de reputatie alle weersomstandigheden te kunnen trotseren. Toen in



Hoe slecht het scheepje er aan toe was, is hier goed te zien.

1952 de steeds verder verzandende Braakman door een dam van de Westerschelde werd afgesloten, was het met de visserij van Philippine gedaan. Voor de 'Betje' kwam daarmee aan het professionele varen een eind. Ze werd voortaan als jacht gebruikt, het klassieke spriettuig werd vervangen door een bezaantuig en er werd een 'echte' kajuit op gezet.

## De redding

Ruim tien jaar geleden werd de 'Betje' in Spaarnwoude ontdekt door Guus van Hecke die vervolgens enkele andere Zeeuwen op het scheepje attent maakte. Toen die het erover eens werden dat het scheepje in de vertrouwde zilte Zeeuwse wateren moest terugkeren, werd hiertoe de Stichting Zeeuwse Schouw opgericht. Men werd het met de eigenaars, de familie Verhage, eens over de verkoop, maar de aanvankelijk gekoesterde hoop, dat het scheepje alleen een oppervlakkige opknabbeurt nodig had, bleek ijdel. Alleen een ingrijpende restauratie zou het kunnen redden. Een oplossing werd gevonden door er in samenspraak met de gemeente Goes een werkgelegenheidsproject van te maken op de speciaal hiervoor opgerichte Oosterschelde-werf in die stad. Bij het begin van het project zal waarschijnlijk bij menigeen de moed in de schoenen zijn gezakt. De 'Betje' was ooit in het blik gezet,

dat wil zeggen dat de houten huid helemaal was betimmerd met platen blik. Dat leek indertijd een goedkope manier om een houten schip nog enige tijd waterdicht te houden, maar leidde, zeker op zoet water, tot verstikking en versnelde verrotting van het hout. Niet voor niets wordt zo'n blikken huid vaak als een doodskleed aangeduid! En niet alleen bleek het houtwerk heel slecht, het scheepje was ook nog doorgezakt, zodat de fraaie zeeg verloren was gegaan. Om met de vervanging van rot houtwerk te kunnen beginnen, moest het dus eerst met kunst- en vliegwerk weer in de juiste vorm worden gebracht, een karwei dat onder leiding van Cees Droste tot een goed einde kon worden gebracht. Hulp daarbij kreeg hij van ervaren scheepsbouwers en timmerlieden als Michiel Verras, telg uit een bekend Zeeuws-Vlaams scheepsbouwersgeslacht, Bert Ennik, Peter Maas en Henk Dierkx. Na drie jaar hard werken en nadat heel wat



Ook de motorveerboot 'Zuidvliet' ziet er weer uit als nieuw. Foto Leen Koper.

financiële en andere moeilijkheden waren overwonnen, kan het project-'Betje' nu als voltooid worden beschouwd. De kajuit is weer vervangen door het open ruim met daaraan aansluitend het kot en in plaats van het bezaantuig staat er weer een origineel spriettuig op. Met dat tuig zal men overigens nog wel moeten leren omgaan. Het spriettuig was voor de vissers makkelijk omdat het werk aan dek niet werd belemmerd door een giek, terwijl het zeil eenvoudig door middel van 'gaarden' tegen de mast kon worden getrokken. Maar bij een plotseling opstekende zware bui ontstond wel een groot risico op omslaan. Ook als het tegen de mast was getrokken, bleef het zeil (te)veel wind vangen. Daarbij kwam dan ook nog eens dat de zware spriet voor extra gewicht op de verkeerde plaats zorgde, hoog boven het dek. Hoe groot het risico was, bleek in 1924 toen de vissersvloot voor de Zeeuwse kust werd overvallen door een zware bui. Vier hoogaarden vergingen. Van de in totaal zestien opvarenden, heeft maar één de ramp overleefd. De Zeeuwse vissers hadden intussen hun lesje geleerd. De spriettuigen werden vervangen door het bezaantuig. Het was een verstandig besluit, maar daarmee verdween wel een heel oud en heel karakteristiek beeld van de Zeeuwse wateren, een beeld dat nu dankzij een aantal ondernemende en vasthoudende Zeeuwen weer is teruggekeerd.

### De 'Zuidvliet'

Het bijzondere feit doet zich voor dat ook de motorveerboot bewaard is gebleven die de taak van de 'Betje' heeft voortgezet tot de opheffing van de veerdienst Veere - Kamperland, in november 1961, na de voltooiing van de dam door het Veerse Gat. Dat is de 'Zuidvliet' die in 1914 door de werf van D. Boot in Alphen aan den Rijn werd opgeleverd aan de toenmalige exploitanten van de veerdienst over de Zandkreek (nu Veerse Meer) tussen Wolphaartsdijk, op Zuid-Beveland en Kortgene op Noord-Beveland. Nadat in 1926 op deze verbinding een grotere boot in gebruik was genomen, verhuisde de 'Zuidvliet' naar Veere. Dat was overigens pas na het uitvoeren van enkele aanpassingen om het scheepje opgewassen te doen zijn tegen het in verhouding tot de beschutte Zandkreek ruigere Veerse Gat. Voor de reizigers tussen Veere en Kamperland moet dit een



*Belangrijke uiterlijke kenmerken van de 'Zuidvliet' zijn de schoorsteen in PSD-geel en het houten stuurhuis. Foto Leen Koper.*

forse verbetering zijn geweest. Het scheepje had een echte kajuit en kon zelfs een T-Fordje of een koets meenemen. Na de opheffing van de veerdienst vond het nieuw emplot als duik- en werkschip van de firma C. P. Noordhoek in Katseveer. In 2001 werd de boot overgedragen aan de Stichting Museumhaven Zeeland in Zierikzee, die het de afgelopen jaren in haar eigen werkplaats, de monumentale Stads- en Commercieerf, zorgvuldig in de oorspronkelijke staat heeft

teruggebracht. (Zie ook het artikel over de PSD in de Wimpel van juni 2004, pag. 224 t/m 226)

En zo is de unieke situatie ontstaan dat scènes uit het begin van de vorige eeuw, waarbij zowel de 'Betje' als de 'Zuidvliet' voor de Kampveerse toren lagen afgemeerd, opnieuw met de oorspronkelijke acteurs en op het oorspronkelijke toneel kunnen worden nagespeeld!