

Den Spiegel

Vereniging Vrienden van het muZEEum en het Gemeentearchief Vlissingen



Wasserij Edelweis door de jaren heen

De “Schoone Waardin” lonkt naar de scheepvaart

125 Jaar loodsen op en om de Schelde

De Amerikaanse consulaire agent in Vlissingen



Het is tijd voor een bank die verder gaat

Als bank heb je je maatschappelijke verantwoordelijkheden. Niet alleen nationaal, ook lokaal. Een prettige samenleving begint nou eenmaal bij u in de straat, om de hoek, in de wijk. Daarom sponsort de Rabobank ook plaatselijke projecten en initiatieven. En dat doen we graag. Het is tenslotte ook onze buurt.

Het is tijd voor de Rabobank.



Rabobank

Den Spiegel

Jaargang 27, nummer 2, april 2009

Den Spiegel is het tijdschrift van de Vereniging Vrienden van het muZEEum en het Gemeentearchief Vlissingen

Inhoud

Over een schone was, De Schoone Waardin, een loodsenjubileum en een Consulaire agent <i>Jan Hintzen</i>	2
Wasserij Edelweis door de jaren heen <i>Dick van der Linden</i>	3
De Schoone Waardin lonkt naar de scheepvaart <i>Cor Heijkoop</i>	8
125 Jaar loodsen op en om de Schelde <i>Doeke D. Roos</i>	14
De Amerikaanse consulaire agent in Vlissingen <i>Hans Krabbendam</i>	19
muZEEumnieuws	22
Verenigingsnieuws	23

Redactie en redactieadres

J. Hintzen, eindredacteur
P.G. van Druenen
N.Ph.E. van den Elzen-Velleman
J.G. den Exter
J.-M. Hangoor
A.C. Tramper
A.H. Verdonk-Rodenhuis

Brewaterstraat 8b, 4381 JX Vlissingen
ISSN: 0921-982X
E-mail: redactie@vriendenmuzeem.nl

Sluitingsdatum kopij

15 mei 2009. Kopij die na sluitingsdatum wordt ingeleverd, wordt niet meer geplaatst of wordt in de volgende *Den Spiegel* gepubliceerd.

Ingezonden stukken

De redactie behoudt zich het recht voor om ingezonden stukken in te korten of niet te plaatsen.

Vormgeving & druk

De Vey Mestdagh, Vlissingen

Vereniging Vrienden van het muZEEum en het Gemeentearchief Vlissingen

De contributie voor het lidmaatschap van de vereniging bedraagt voor nieuwe leden minimaal € 20,00 per kalenderjaar. Ook kan een hoger bedrag naar keuze worden betaald. Elk bedrag boven de minimumcontributie komt geheel ten goede aan het aankoop- en restauratiefonds. Overmaking van de contributie kan geschieden op Postbank nr. 330198 of RABO-bankrekening nr. 34.93.48.502 t.n.v. Vereniging Vrienden van het muZEEum en het Gemeentearchief Vlissingen.

Website

www.vriendenmuzeem.nl
Webmaster: P.G. van Druenen

Opgave nieuwe leden

M.W. Feij-Flipse, Nieuwstraat 51,
4381 CP Vlissingen, tel. 0118-410279

Bestuur

T.M.E. Ekering, voorzitter
M.W. Feij-Flipse, secretaris
W.J. Botting, penningmeester
P.G. van Druenen, bestuurslid
M.H. Punt, bestuurslid
A. Meerman, adviseur
W.I.M. Weber, adviseur

Omslag

Gemeentewerklieden halen zoveel mogelijk bruikbare goederen uit het wrak van de Comitas, voorjaar 1940. (Fotocollectie Cor Heijkoop)

Zonder schriftelijke toestemming van de redactie mag niets uit deze uitgave worden overgenomen.

Over een schone was, de Schoone Waardin, een loodsenjubileum en een consulaire agent

JAN HINTZEN

Een kwartet onderwerpen wordt in deze Spiegel beschreven. Maar er is wel een verband, de lokale en de maritieme geschiedenis van Vlissingen staat centraal.

Wasserij Edelweis was een begrip in Vlissingen. Dick van der Linden, de laatste directeur, beschrijft de geschiedenis in *Wasserij Edelweis door de jaren heen*. Mooie verhalen levert dat op. Zo stond er bij de wasserij een paardenstal, want met paard en wagen werd de was opgehaald en bezorgd. De koetsier kon op de bok rustig een dutje doen, want het paard kon zelf de weg wel vinden. 'Doe de was de deur uit' werd 'een Edelweiswas, een witte was'. Zo werden hotels en bejaardentehuizen uit heel Zeeland, de marine en de landmacht, het loodswezen en de KMS klant. Maar ook in de scheepvaart stond Edelweis goed bekend, zelfs tot ver over de grens; de grootste klant werd de Olau Line.

Een polderhuis dat dienst doet als herberg met een schilderij in de gelagkamer van een struise Walcherse in klederdracht roept vragen op. Ook bij Cor Heijkop, die in *De Schoone Waardin lonkt naar de scheepvaart* een kroniek van opmerkelijke calamiteiten op een stuk dijk ten oosten van Vlissingen bij Ritthem beschrijft. Verschillende kapiteins, stuurlieden en loodsen raakten ter hoogte van de Ritthemse dijk danig de koers kwijt. Een Brits stoomschip in brand, de stranding van de Comitas, de ondergang van de Caritas I en het verhaal van de Iberia geven de naam van de oude herberg iets geheimzinnigs mee.

'Vele lezers van *Den Spiegel* zijn ervan overtuigd dat Vlissingen de rijkste geschiedenis heeft van alle steden in Neder-

land'. Deze openingszin van Doeke D. Roos in *125 jaar loodsen op en om de Schelde* leidt de uitgave van een nieuw boek in. In dit artikel wordt die stelling onderbouwd met een aantal historische feiten over het Fort Zeelandia bij Paramaribo en de verovering ervan door de Vlissinger Abraham Crijnssen. Ook het loodswezen en de loodsen maken deel uit van de rijke geschiedenis van Vlissingen. Uitgebreid komt dat aan de orde in het nieuwe jubileumboek dat in juni zal verschijnen. Binnenkort verschijnt er een flyer met antwoordkaart waarmee de leden van de Vereniging Vrienden van het muZEEum en het Gemeentearchief Vlissingen het boek met een aanmerkelijke korting kunnen bestellen.

De Engelse kapitein Henry Hudson, in dienst van de Verenigde Oost-Indische Compagnie, voer vier eeuwen geleden de wateren rond het eiland Manhattan binnen. Daarmee begonnen de lange en veelzijdige betrekkingen tussen Nederland en de Verenigde Staten. In New York, Amsterdam en Zeeland wordt aan dit jubileum aandacht geschonken, ondermeer door tentoonstellingen in het muZEEum. Hans Krabbendam brengt die vier eeuwen Amerikaanse betrekkingen in beeld met *De Amerikaanse consulaire agent in Vlissingen*. Die consulaire agent is cargadoor Pieter Francois Auer. De strategische ligging van Vlissingen aan de mond van de Schelde was er mede de oorzaak van dat het Amerikaanse Ministerie van Buitenlandse Zaken het aan het begin van de negentiende eeuw noodzakelijk vond de *Stars and Stripes* in Vlissingen te laten wapperen. Met de dood van Auer in 1933 kwam er een einde aan dit vlagvertoon in Vlissingen.

Wasserij Edelweis door de jaren heen

DICK VAN DER LINDEN

Op zaterdag 31 juli 1886 werd de eerste steen gelegd voor de machinale waschinrichting met de naam Zeeland door de jonge juffrouw M.J. Maters. De heer C. Maters begon als ondernemer een wasserij met een lengte van 31 meter en een breedte van 8 meter met een aangrenzende machinekamer en een woonhuis. 'Een zo lang gewenschte inrichting ondervond veel bijval en ondersteuning', aldus de Vlissingse Courant van 1 augustus 1886.

De eerste machines werden geplaatst en op 30 oktober 1886 vond de opening plaats. De eerste wasprocessen werden met de beste uitslag bekroond. Na twee jaar veranderde de naam van de wasserij in Maria Jacoba.

Op 27 januari 1889 brandde de gehele wasserij af. Waarschijnlijk was de brand ontstaan in één van de droogkamers. De gemeentelijke brandweer, de brandweer

van het wachtschip van de marine en de Scheldebrandweer probeerden de brand te blussen. Er vielen geen gewonden. Verschillende brandweerlieden werden onderscheiden voor hun heldhaftig optreden.

Op 22 februari 1897 werden de statuten vastgesteld van de Zeeuwsche Stoomwasserij en Blekerij De Volharding aan de Singelweg, wel een toepasselijke naam. In 1899 vond de opening plaats.

In de loop van de tijd kwamen er nog meer wasserijen in Vlissingen: in 1902 Stoomwasserij van de Stoomvaart Maatschappij Zeeland, in 1927 de Zeeuwse Volkswasserij aan de Kerkhoflaan, later van de heer Pennock. In de Van Dishoeckstraat kwam een wasserij en ook het St.-Joseph-ziekenhuis had een eigen wasserij, met de nonnetjes kon hier goedkoop gewerkt worden.

In 1906 werd door de heer Beijerman een hinderwetvergunning aangevraagd, toen al noodzakelijk. Later kwam de heer Montfoort als directeur.



Viering van het 40-jarig bestaan De Volharding (1890-1939), Singelweg 135.
(Fotocollectie Van der Linden)

Het was niet altijd koek en ei. Op 22 december 1902 hadden een paar personeelsleden ruzie. Geen zalig kerstfeest dus. De klerk Van S. had ruzie met de werkman Van R. Bij het verlaten van de wasserij gingen ze op de vuist. Met een boksbeugel werd Van R. het ziekenhuis ingeslagen, Van S. werd uit zijn betrekking ontslagen.

In 1939 werd het 40-jarig bestaan van De Volharding gevierd. Er waren toen 80 personeelsleden. Enkele van hen zien we later terug bij Edelweis.

Bij de wasserij was een paardenstal, want de was werd met paard en wagen bezorgd. De koetsier, die naar Middelburg reed, zat altijd te slapen op de bok; het paard kon de weg wel vinden.

Veel Hinderwetvergunningen moesten worden aangevraagd. Veel originele exemplaren zijn nog in mijn privé-bezit. Het afvalwater van de wasserij en blekerij liep door de sloten naar het kanaal bij de Keersluis. Boer De Vos protesteerde hiertegen want al zijn koeien werden ziek na het drinken van het slootwater.

In de loop van de tijd zien we veel aanvragen voor uitbreidingen. In 1931 bijvoorbeeld

beeld voor een grote dieselmotor van 120 pk. Zover ik heb kunnen nagaan, draaide alles in de oorlog door, totdat op 13 mei 1943 De Volharding getroffen werd door de bombardementen. Het werd een grote puinhoop en zeven meisjes werden dodelijk getroffen, P.M. Pieterse, E. van Everdingen, J. Bijleveld, J. Gebraad, A. Kuzee en M. en J. Jobse. Ter nagedachtenis is een gedenkzuil opgericht op de begraafplaats in Vlissingen. Met dit trieste beeld zien we een eind komen aan de Wasserij De Volharding.

Maar toch werden eind 1943 nog tekeningen voor herbouw gemaakt door een architect in Hilversum. De brief met bijgaande tekeningen was gericht aan de directeur, de heer Montfoort, die toen in het Bethesda-ziekenhuis lag. Alleen de brief bleef bewaard. Tot 1948 waren er verder geen plannen.

Uit de puinhopen van De Volharding verrees Edelweis

B. van der Linden, geboren in 1910, begon zijn loopbaan bij slager Visser als



Na het bombardement van 13 mei 1943 waarbij zeven jonge werknemers van De Volharding omkwamen. (Fotocollectie Van der Linden)

slagersknecht en werkte daarna op het scheepvaartkantoor van Stofkoper in de Beursstraat. Daarna kwam hij in de wasserijwereld.

Voor en tijdens de oorlog was hij kantoorbediende bij Wasserij Zeeland in Middelburg, later werd hij daar chef. Door zelfstudie behaalde hij zijn middenstandsdiploma en wasserijdiploma's. Kort na de oorlog zette hij een noodbedrijf op in de binnenstad van Middelburg. Door juridische stappen van de oude eigenaar van de genoemde wasserij moest hij noodgedwongen opstappen.

In 1948 werden de eerste stappen gezet voor Edelweis. Op 30 juli werd door architect Götzen een aanbesteding geplaatst voor slopen, puinruimen, wijzigen en vervangen van De Volharding aan de Singelweg 135 te Vlissingen. Verschillende aannemers schreven in: Letzer en Christiaansen, Fa. Stapel en Fa. Stegink. Letzer en Christiaansen was de goedkoopste. Het bedrag van f 184.714,-- was echter te hoog. Hierop moesten aardig wat bezuinigingen worden doorgevoerd.

De gemeente Vlissingen, B. Kolff was toen burgemeester, keerde een bedrag voor oorlogsschade uit. De Herstelbank in 's

Gravenhage werd ingeschakeld voor de financiering.

De electriciteit en de krachtinstallatie werden aangelegd door de Fa. Brombacher uit West-Souburg. Grootjans uit de Glacisstraat verzorgde het schilderwerk. Het leidingwerk en de revisies van de machines werden verzorgd door Bronswerk en Walcheria van Somers en Eekman.

In 1949 vond onder de naam Wasserij Zeeland een feestelijke opening plaats met 26 personeelsleden. Twee van hen waren nog van De Volharding. Na korte tijd moest de naam veranderd worden en werd Edelweis bedacht, genoemd naar de witte bloem in de bergen van Zwitserland. De slogan was: Een Edelweiswas, een witte was.

Het personeel

In het begin waren er 26 mannen en vrouwen. Cheffin, kantoormeisje, chauffeur, wasbazen en dames voor de strijkafdeling en inpakafdeling. De stoker-machinist gooide de kolen in de ketel, hij had er een dagtaak aan. Deze kolen kwamen van de



Opening van Wasserij Edelweis aan de Singelweg 271 (vroeger 135), met links op de tweede rij B. van der Linden, vader van de auteur. (Fotocollectie Van der Linden)

fa. Wibaut, later gebruikten we olie van de Steenkool Handelsvereniging. Toen er gas kwam was er geen stoker meer nodig. De oudste werknemer was Opa Prince, opa van moederskant. Hij was een gepensioneerde loods. Hij telde de vuile en schone was van de marineschepen Heemskerk en Flores en van de mailboten. De hofmeester Adrie Koolwijk van de Smalle Kade was van de Mecklenburg en later van de Beatrix. In de loop van de tijd kwamen er Joegoslavische dames in de wasserij, daarna Turkse en Marokkaanse mannen en vrouwen. Al die jaren hadden we fantastisch personeel.

Wie deed de was de deur uit?

Particuliere klanten uit heel Walcheren, zoals ziekenhuis Bethesda. De schorten van de directrice van Bethesda zuster Blok, moesten geheel met de hand gestreken worden en er mocht geen plooi in zitten! Hotels uit heel Zeeland van Vlissingen tot Oostvoorne, maakten gebruik van de wasserij. Ook bejaardentehuizen zoals: Ter Reede, Der Boede en Ter Hoge, de marine, het loodswezen, de Schelde en de land-



De strijkafdeling van wasserij Edelweis, juni 1965. (Fotocollectie Gemeentearchief Vlissingen; foto PZC)

macht. De scheepvaart vanaf Duinkerken tot en met Antwerpen, zelfs de was van proefvaarten van de NDSM in Amsterdam. Van verschillende schepen werd de was op de rede van Vlissingen met de loodsboot opgehaald en in Antwerpen teruggebracht. Dit ging zeven dag per week dag en nacht door.

De grootste klant werd de Olau Line. Voor de eerste schepen werden contracten gesloten met Ole Lauritzen in Kopenhagen, daarna voor de Hollandia en Britannia in Travemünde. Voor een spannende tijd zorg-



Hoofdingang van Wasserij Edelweis aan de Paul Krugerstraat, 2003 (Fotocollectie Gemeentearchief Vlissingen; foto Anton Tanghe)

den de contractverlengingen, zowel van de Olau als van de landmacht.

Daardoor waren verschillende uitbreidingen nodig. Jaarlijks werd 40.000 kilo wasgoed per week verwerkt.

In 1978 trad Van der Linden sr. terug en werd D. van der Linden, auteur van dit artikel, directeur.

Machinepark

In het begin was er een grote wasmachine met 60 vakken, aangedreven door een motor met V-snaren. Er naast stonden grote centrifuges en kleinere machines voor de bonte was en wol en afwerkapparatuur. Grote droogkasten voor het drogen van de dekens van het DUW-kamp in West Souburg volgden daarop. Het machinepark werd steeds vernieuwd en er kwam nieuwe afwerkapparatuur voor het strijken en vouwen. De grootste investering kostte anderhalf miljoen gulden. Met een langdurig contract van de Olau Line leek dit wel verantwoord. Overal werd gekeken naar de modernste machines. In heel grote wasserijen in New York, Atlanta, Dallas en New Orleans werd een kijkje genomen. In deze

laatste plaats werd de koop gesloten. Alles werd geïnstalleerd en vanaf de vuile was tot een stapel van tien schone lakens, was nu alles met computers gestuurd.

Na een aantal jaren begon de ellende. De landmacht sloot legerplaatsen en kazernes en ook de Olau Line stopte. Toen de auteur 62 jaar oud was, werd wasserij Edelweis verkocht. Als adviseur liep hij nog een poosje mee. Ondanks grote klanten zoals Hilton in Rotterdam lukte het ook de opvolgers niet om winst te maken. Na 50 jaar bleef een leeg gebouw over en waren alle machines aan het buitenland verkocht. De terreinen en de gebouwen van de wasserij werden verkocht aan de Gemeente Vlissingen.

In 2008 zijn er weer puinhopen, net als in 1943. Het kostte moeite om de sloop aan te zien, maar we kunnen terugzien op een mooi bedrijf waar ik altijd met plezier gewerkt heb.

Bronnen:

- Privé-archief Dick van der Linden
- Gemeentearchief Vlissingen



De laatste restanten van Wasserij Edelweis vallen in 2008 onder de slopershamer (Fotografie Peter Buteijn)

De Schoone Waardin lonkt naar de scheepvaart

COR HEIJKOOP

Tot medio 1941 stond er op de dijk ten zuiden van Vlissingen, de zogenaamde Zuidwatering, een polderhuis dat tevens dienst deed als herberg of pleisterplaats. Veel welgestelden kwamen vooral op de zondagmiddag, tijdens hun wekelijkse wandeling, naar de uitspanning om de inwendige mens te versterken en naar de scheepvaart te kijken. In de gelagkamer van de herberg hing een schilderij, voorstellende een forse Walcherse boerin met kaphoed en gouden naald. De afbeelding van de vrouw in Walcherse dracht was van de echtgenote van de commies van de Polder Walcheren. De vrouw imponeerde de bezoekers blijkbaar zodanig, dat men de herberg de Schoone Waardin noemde. De naam is blijven bestaan en is heden ten dage bij de scheepvaart nog altijd in gebruik als meldpunt. In het verleden strandden vele schepen op de dijk. Blijkbaar imponeerde de Schoone Waardin niet alleen bezoekers van de herberg, maar ook de passerende scheepvaart. Verschillende kapiteins, stuurlieden en loodsen raakten ter hoogte van de Ritthemse dijk danig de koers kwijt met alle gevolgen van dien.

De rede van Rammekens was van oudsher een gebied vanwaar onder andere de VOC schepen vertrokken of aankwamen. Het eerste of laatste contact met de vaste wal vond daar plaats. Bij zwaar stormweer verdaagden soms schepen op de Calootbank, die vroeger veel groter was. Nu herinnert alleen nog het zogenaamde Calootstrandje aan de eens zo grote zandbank. Het was ook die zandbank die in de zeiltijd soms gebruikt werd om een schip op te repareren, maar toen de bank verder afkalfde verplaatste men de provisorische scheepsreparaties naar de slikken van Rammekens ter hoogte van de Schone Waardin. In het

midden van de negentiende eeuw werd het gebied tussen Rammekens en Vlissingen dan ook vaak gebruikt als uitwijkplaats voor schepen met schade of een andere vorm van averij. Schepen die elders een aanvaring hadden gehad werden met behulp van sleepboten naar de slikken van de Zuidwatering gebracht, waarna vaak een provisorisch herstel volgde. Zodra de vaartuigen weer zeewaardig waren gingen zij voor definitief herstel naar een werf. In de loop der jaren zijn enige tientallen vaartuigen hersteld totdat deze averijplaats na de Tweede Wereldoorlog in ongerede raakte. Echter er vonden in het gebied ook vele onopzettelijke strandingen plaats als gevolg van een aanvaring of navigatiefout. Nu volgt een kroniek van opmerkelijke calamiteiten op een stuk dijk ten oosten van Vlissingen.

Brits stoomschip in de brand

Op 11 november 1920 vond er in de Wielingen een aanvaring plaats tussen de Britse stoomschepen Cholmley en de Clan Graham. Laatstgenoemd vaartuig een zogenaamde turrer, of buikboot, werd met aanzienlijke schade ten zuiden van de Schoone Waardin aan de grond gezet. Het was de bedoeling dat er een noodreparatie zou worden uitgevoerd, maar tijdens werkzaamheden vatte de lading die bestond uit kopra, tabak en wol, vlam en zette het schip in lichterlaaie. Het vuur greep zo snel om zich heen dat de bemanning, bestaande uit 10 Europeanen en 58 Brits-Indiërs, slechts met grote moeite van boord gehaald kon worden. De Vlissingse politie zette het hele gebied af en ook bij de dijk van de Zuidwatering moesten de dienders de ramptoeristen, al was dat woord toen nog niet uitgevonden, op afstand houden. De pleisterplaats De Schoone Waardin bleef



De voormalige herberg de Schoone Waardin, ca. 1930.
(Prentbriefkaartencollectie Gemeentearchief Vlissingen)

open voor een natje en een droogje en deed zo als te verwachten viel goede zaken.

De inheemse opvarenden namen hun intrek in het Vlissingse station en bivakkeerden dagenlang met hun hele hebben en houwen in de hal en trokken daar de nodige aandacht. Zij maakten ter plaatse zelf hun eten klaar en sliepen op het perron, totdat de groep naar elders vertrok.

Pas op 17 november kregen de bergers het vuur onder controle en een week later kwam het nog rokende wrak vlot en werd naar Antwerpen gesleept. Een dagelijks uitje voor vele Walchenaren was helaas voorbij.

De stranding van de Comitas

De Nederlandse maritieme verdediging van de Scheldemondd bestond vanaf 1939 uit mijnversperringen en bewakingsvaartuigen. In de late avond van 21 december 1939 liep het Italiaanse vrachtschip Comitas ter hoogte van Nieuwe Sluis in de Wielingen op een versperringsmijn. Het schip werd midscheeps getroffen, maar bleef drijven. De stationssleepboten Seine en Maas van L. Smit & Co Internationale sleepdienst maakten vast en gingen met

de getroffen koopvaarder richting de slikken van Rammekens. Ter hoogte van de Schoone Waardin begon de Comitas langzaam meer en meer water te maken en de bergers moesten noodgedwongen het schip aan de grond zetten, waarna het brak. Bij deze actie liep ook de sleepboot Maas nog aan de grond. De sleepboot kwam spoedig weer vlot, maar de stokoude Comitas, het schip was al aan de achtste naam toe, was reddeloos verloren en werd na enkele dagen door de bergers opgegeven.

Er volgde direct een uitgebreide discussie omtrent de schuldvraag van de stranding, tussen de bergers van Smit en de Polder Walcheren. Laatstgenoemde zat zwaar in de maag met het scheepswrak en de ontstane schade aan de oeverwerken.

Voor de burgemeester van Ritthem, in zijn rol als strandvonder, betekende het scheepswrak een niet alledaagse gebeurtenis in zijn normaal zo stille plattelandsgemeente. Pieter Daniëlse (1908-1984) was aanvankelijk gemeentesecretaris maar werd in 1939 tot burgemeester benoemd en zou dat tot de gemeentelijke herindeling van 1966 blijven.



Het gebroken stoomschip Comitas voor de Ritthemse zeedijk (Collectie Cor Heijkoop)

De hele dorpsgemeenschap raakte in de ban van het wrak en onder de leiding van Daniëlse ging men aan de slag. Gemeentewerklieden haalden bij laag water zoveel mogelijk inventaris uit het wrak en verzamelden dat in het dorp. Later volgde een openbare verkoping, waarbij vele artikelen hun weg vonden naar onder andere de zeevaartschool in Vlissingen. De burgemeester schreef later in zijn memoires dat de stranding en vooral de bestuurlijke afwikkeling veel energie vergde van het kleine dorpsbestuur.

Aan de bemoeienissen met het wrak kwam in de meidagen van 1940 abrupt een einde. De Duitse bezetter nam bezit van de dijk en niemand mocht daar meer komen, uitgezonderd Daniëlse, als zijnde Herr Burgemeester. Hij liep daar in de loop van de zomer en herfst van 1940 zelfs met zijn foto toestel in de hand en de bezetter legde hem geen strobreed in de weg. De burgemeester fotografeerde zwemmende soldaten bij het scheepswrak van de Comitas, de Duitse invasievloot voor Engeland en de stranding van een tweetal schepen van de Duitse invasievloot. De laatste waren tijdens een zeer zware storm in november 1940 van hun ankers geslagen en vastgelopen voor de dijk.

In 1941 was het ook voor Daniëlse afgelopen met fotograferen. De bezetter duldde niet langer dat hij met een foto toestel rond liep. De Duitse angst voor spionage was te

groot. Hij was nog wel getuige van de sloop van de herberg de Schoone Waardin en het wrak van de Comitas, maar kon daar geen foto's meer van maken. De Duitsers sloopten het schip tot op de dubbele bodem, omdat ze bang waren dat geheim agenten via het wrak aan land zouden komen. Heden ten dage zijn de resten van de Comitas bij zeer laag water nog altijd zichtbaar.

De ondergang van de Caritas I

In de avond van nieuwjaarsdag 1947 hoorde de opzichter van de Zuidwatering hevig blazen ter hoogte van het voormalige polderhuis. Vanuit zijn woonhuis zag hij een aanvaring en we laten hem nu aan het woord:

'Een klein schip lag dwars op de stroom met de steven naar de dijk gericht. Een groter schip, dat later volgens radioberichten de Nederlandse Jan Steen bleek te zijn, voer in de richting Antwerpen en ramde het kleinere schip met grote snelheid ongeveer midscheeps. Hierna kwam het kleinere schip meegevoerd door een felle vloedstroom met grote snelheid op de dijk afgevaren en strandde, nadat het nog één van haar ankers had laten vallen, op de onderzeese oeververdediging tussen de dijkkpalen nummer 22 en 24. Ik begaf mij onmiddellijk naar de plaats van de stranding en zag dat het schip de Caritas I was, dat onder Belgische vlag voer.

Het schip bevond zich met de voorsteven op ongeveer 20 meter afstand uit de steunrij en ongeveer 55 meter ten westen van dijkpaal 23. De achtersteven zat meer oostelijk op circa 80 meter uit de kruin van de dijk.

Diezelfde avond om ongeveer 23.00 uur was de ebstroom op het sterkst, waardoor de achtersteven omzwaaide en de voorsteven op circa 27 meter ten westen van dijkpaal 23 kwam te liggen.

Gedurende de nacht zonk het schip langzaam en de volgende ochtend was alleen een paar meter van de achtermast nog zichtbaar.' Tot zover de opzichter.

De Caritas I had een rijk maritiem verleden. Het schip was als Wilster in 1903 in Engeland gebouwd, liep tijdens een stranding zware schade op, maar kwam toch weer in de vaart en voer nog onder verschillende namen voor diverse rederijen op de wereldzeeën.

In 1940 kwam het vaartuig ten slotte onder Belgische vlag en kreeg de naam Frederic en in 1942 werd het, via de Belgische hulporganisatie Caritas, ter beschikking gesteld van het Rode Kruis in Geneve.

Na enige aanpassingen streek men in mei 1943 de Belgische vlag om plaats te maken voor de Zwitserse. Onder de naam Caritas I werd het schip daarna ingezet voor het vervoer van kleding en voedsel voor krijgsgevangenen. Door het succes van deze hu-

manitaire actie besloot het Rode Kruis om meer vaartuigen in te zetten voor het vervoer van hulpgoederen naar de oorlogsgebieden van Europa.

De goede naam die het schip tijdens de oorlog had opgebouwd ging echter in de Zeeuwse wateren geheel verloren. Wat was namelijk het geval. Het wrak veroorzaakte grote schade aan de oeververdediging en er ontstond een groot conflict tussen de rederij, verzekeraars en de Polder Walcheren. Dit leidde tot het zogenaamde Caritasproces wat jaren duurde. De partijen kwamen er niet uit en ten slotte aanvaardde de Polder Walcheren een schikking die alles afwegende nog relatief gunstig was voor het Polderbestuur, aldus het jaarverslag.

Na de grote calamiteiten van de Comitas en Caritas I deden zich geen opvallende scheepsongevallen meer voor.

Wel liepen er regelmatig vaartuigen aan de grond, de strandingen waren van korte duur. Een paar scheepsnamen: de gronding van de Samuel Nelson in 1947, de Philippe LD in 1952 en de Britse Thorpe Grange in 1957. Hoewel de vaargeul in die jaren dicht langs de kust liep, deden zich ook merkwaardige calamiteiten voor, zoals de stranding van het Nederlandse ertsschip Iberia, dat komende uit de Wielingen dwars over het vaargeul stoomde en vervolgens aan de grond liep.



Op last van burgemeester strandvonder Daniëlse wordt het schip door gemeentewerklieden leeggehaald (Collectie Cor Heijkoop)



Duitse militairen zoeken verpozing op het wrak, zomer 1940
(Collectie Cor Heijkoop)

Het Nederlandse stoomschip Iberia te gast bij de Schoone Waardin

De Rotterdamse rederij Wm.H. Muller & Co had belangen in de ijzerertsminen in Spanje en transporteerde het gewonnen erts met eigen schepen naar de hoogovens in België of Nederland.

Op 17 januari 1961, kort na middernacht, stoomde het Nederlandse schip Iberia, geladen met 4150 ton ijzererts, de rede van Vlissingen op.

De Iberia kwam uit het Spaanse La Coruna en had als eindbestemming Gent. Na het loods wisselen koerste het schip richting Gent, maar strandde enkele ogenblikken later bij de Ritthemse zeedijk.

Het dode schip kon onmogelijk op eigen kracht vlot komen en te hulp gesnelde sleepboten lukte dat ook niet. Pas nadat een deel van de lading in lichters was overgeslagen konden sleepboten het schip vlot brengen. Gezien eerdere negatieve ervaringen was de Polder Walcheren er direct bij om de schade vast te stellen. Later bleek de schade aan de dijk f 36.000,- te bedragen hetgeen door de verzekering zonder problemen werd vergoed. Dat was wel eens anders geweest met de incidenten van de Comitas en Caritas I in het achterhoofd.

Tijdens de behandeling van de stranding door de Raad voor de Scheepvaart bleek

dat de loods een dubbele fout had gemaakt. Haast klassiek waren de constatering: de loods had de lichten van boei nummer 3 met die van de Schoone Waardin verwisseld. En bovendien meende hij dat de koers op het kompas 80 graden aanwees, terwijl dat in werkelijkheid 30 graden was!

Opmerkelijk was het dat zowel de kapitein als de dienstdoende stuurman de vergissing van de loods niet hadden opgemerkt. Uiteindelijk hadden zij de koers moeten controleren. Blijkbaar imponeerde de Schoone Waardin nog altijd!

Het mag de lezer genoegzaam bekend zijn dat de Vlissingse buitenhaven jarenlang als bunkerstation heeft gefunctioneerd. In 1917 was een kolenterminal opgericht en in 1935 volgde bunkerfaciliteiten voor stookolie met het drijvende bunkerschip Vlismar III. Laatstgenoemd bunkerfaciliteit bepaalde decennia het beeld van de Vlissingse buitenhaven.

Hoewel jarenlang, mede door de ligging en aantrekkelijke tarieven, het bunkerstation floreerde, moest het als gevolg van teruglopende klandizie in 1971 de deuren sluiten. In de nadagen van het station kwam de tot bulkcarrier verbouwde T2 tanker Western Eagle bunkeren in Vlissingen, echter het schip liep uit zijn roer. In de ochtend van 14 december 1969 strandde het schip bij de

De Liberiaanse bulkcarrier
Western Eagle gestrand bij de
Schoone WQaardin in 1969. Op
de voorgrond zijn de resten van de
Comitas nog zichtbaar.
(Collectie Cor Heijkoop)



Schoone Waardin, doordat de havensleep-
boten verrast werden door een sterke eb-
stroom. De tros brak en het schip was niet
meer te houden. De Liberiaanse bulkcarrier
liep aan de grond vlakbij de wrakresten van
de Comitas en het was een geluk bij een
ongeluk dat de bulkcarrier niet op de resten
van dat schip verdaagde, want dan was het
leed niet te overzien geweest. De stranding
bood voor een vroege wandelaar een spec-
taculair beeld. Voor de auteur staat deze
stranding nog in het geheugen gegrift, om-
dat hij het onfortuinlijke schip na een erg
koude fietstocht op de gevoelige plaat kon
vastleggen.

In latere jaren kwamen door het verleggen
van de vaargeul en vele technische hulp-
middelen nauwelijks meer strandingen voor

bij de Schoone Waardin. Toch wordt ook
heden ten dage de naam van de oude pleis-
terplaats nog altijd in ere gehouden. Als
meldpunt en plaats voor het loods wisselen
leeft de naam Schoone Waardin nog altijd
voort.

Bronnen:

- Heijkoop, C. *De Westerschelde bij storm en mist*,
(Vlissingen 1983).
- Heijkoop, Cor. *Sleepvaart en berging om de Zuid*,
(Vlissingen, 1996).
- Archief: Cor Heijkoop Middelburg; waaronder aante-
keningen van een gesprek met de voormalige bur-
gemeester van Ritthem, Pieter Daniëlse in 1980.
- Zeeuws Archief Middelburg, archief van de Polder
Walcheren (thans Waterschap Zeeuwse Eilanden);
Dossiers Comitas en Caritas

De Britse Thorpe Grange met
de neus tegen de dijk
(Collectie Cor Heijkoop)



125 jaar loodsen op en om de Schelde

De sociëteit en het verenigingsleven van de loodsen in Scheldemonden

DOEKE D. ROOS

Vele lezers van dit blad zijn ervan overtuigd dat Vlissingen de rijkste geschiedenis heeft van alle steden in Nederland! Een stelling die we allen weten te verdedigen. Misschien fronsen er nu velen de wenkbrauwen; ik denk aan sommige Zeeuwen, maar zeker ook aan Hollandse historici. *Den Spiegel* vertelt al vele jaren die rijke geschiedenis. Zeer kort geleden was ik in Paramaribo. Ik liep op het oude Fort Zeelandia. Er was een al oudere Surinaamse heer die mij vroeg waar ik in Nederland woonde. Ik zei in Vlissingen. Toen werd deze man zeer enthousiast. 'De Vlissinger Abraham Crijnssen heeft dit fort veroverd, weet je wel man. En we lopen nu op het Vlissingenbastion.' Vele Zeeuwen kennen Abraham Crijnssen niet. In onze stad is er een klein straatje naar hem vernoemd. Paramaribo heeft één van de mooiste lanen in de stad naar Abraham Crijnssen genoemd. Dit als inleiding op een artikel over het Loodswezen en de loodsen, als onderdeel van die rijke geschiedenis van Vlissingen.

Gedenkboek

In juni verschijnt er ter gelegenheid van het 125-jarig bestaan van de Vereniging Nederlandse Loodsen Sociëteit een gedenkboek.

De vele vrienden van de Vereniging Vrienden van het muZEEum en het Gemeente-archief Vlissingen zullen ongetwijfeld belangstelling hebben voor dit boek dat in full color verschijnt.

Het jubileumboek kijkt terug op 125 jaar loodswezen en op de Vereniging Nederlandse Loodsen Sociëteit die een bijzondere geschiedenis kent. Voorstelbaar is dat de buitenstaander zich afvraagt waarom nu weer een gedenkboek over het wel en wee

van deze vereniging. Bekend is immers dat in 1984 het fraaie gedenkboek *Een eeuw loodsen op en om de Schelde* ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de vereniging verscheen.

Maar in deze kwart eeuw in het bestaan van een vereniging van loodsen vonden binnen het beroep veranderingen plaats die de uitgave van dit tweede gedenkboek noodzakelijk maken. In de eerste eeuw van het bestaan van de vereniging vonden twee wereldoorlogen plaats en er was een lange periode dat de loodsdienst in concurrentie met de Belgische dienst werd uitgevoerd. Voor de volgende 25 jaar kan gesproken worden van een zeer bewogen kwart eeuw. Een gedenkboek met als titel *125 jaar loodsen op en om de Schelde* is het gevolg. Zo werd door de verzelfstandiging van het Loodswezen de Scheldeloods geen rijksloods meer, maar registerloods. Deze verzelfstandiging kwam pas na jaren van overleg tot stand. Daarna is er vooral geïnvesteerd in doelmatigheid, maar ook in betere dienstverlening door een optimale uitrusting, bijvoorbeeld door de zogeheten tenderschepen en de bij slecht weer steeds belangrijker wordende heliservice. Nu zijn er geen op een loods wachtende schepen meer, wat in de Scheldemonding zo vaak voorkwam.

Tevens was er de herziening van het Schelde-reglement. Bij dat alles speelde de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat Neelie Kroes een niet geringe rol. We komen haar tegen tijdens een vergadering van de Scheldemondloodsen in Hotel Britannia. Ze was gekomen per helikopter en ze sprak de voor haar wat onwillige loodsen uit dat zuidelijke district toe. Legendarisch zijn misschien wel haar woorden ter plaatse uitgesproken: 'Weest gerust gij mannenbroeders'. Ook liet ze zich op haar eigen wijze uit over de moeizame onderhandelingen en



In 1884 werd het eerste gebouw op de boulevard gezet, het pand van de Nederlandse Loodsensociëteit.

(Fotocollectie Gemeentearchief Vlissingen)

zei ze in dat verband, 'het moest ze door de strot worden geduwd.' Dit alles zal in dit boek worden belicht.

Nu, na 25 jaar is er nog immer in de Scheldemonden sprake van eenheid en verbondenheid; een hechte band onder de loodsen die zich uit in een bloeiend verenigingsleven. De basis van alle activiteiten op verenigingsgebied is de Vereniging Nederlandse Loodsen Sociëteit.

Voor een loodsreis begint, brengt de loods eerst enige tijd in de soos door, wachtend op zijn schip. Ook na een volbrachte reis komt hij in de sociëteit voor korte of langere tijd. Genoemde hechte band vindt zijn grondslag in deze sociëteitsruimte, een al 125 jaar bestaand ontmoetingspunt. Een gezellig ingericht vertrek van waaruit een ruime blik over dat historische water, de Rede van Vlissingen; het centrum van de regio Scheldemonden. Een zeer uitgestrekte regio waarin zich meer dan honderd zeemijlen bochtig en snelstromend vaarwater bevindt. Deze Rede van Vlissingen, waar nog in veel gevallen de loodswissel wordt uitgevoerd en waar meer dan 60.000 scheepvaartbewegingen per jaar plaatsvinden, is het drukst bevaren water ter wereld.

Dit alles zal worden verteld, verfraaid met vele kleurige illustraties.

Vlammen uit het dak

En toen was er plotseling geen zee- of binnenloods meer, maar de Scheldeloods die op alle vaarwateren in zijn district loodst. Een multivalente dienstuitvoering, zoals dat nu heet. Wie de geschiedenis van de loodsen in dit misschien wel omvangrijkste loodsdistrict ter wereld kent, weet wat dat betekent.

In die kwart eeuw is er een gebeurtenis die door bijna heel Vlissingen werd aanschouwd. Op de middag van 19 februari 1992 sloegen de vlammen uit het dak van het sociëteitsgebouw. De daarop geplaatste houten uitkijkpost en ook de bovenste verdieping van het gebouw gingen in vlammen op. Een zwarte bladzijde in de geschiedenis van de Vereniging Nederlandse Loodsen Sociëteit. Het betekende dat de bovenverdiepingen werden omgebouwd tot loodskantoor, de gevel vernieuwd werd en de zaal van de sociëteit heringericht.

Storend waren in die kwart eeuw de discussies over het fenomeen marktwerking, de



Loodsen en interieur
Nederlandse Loodsen-
sociëteit op Boulevard
de Ruyter, ca. 1900.
(Fotocollectie Gemeente-
archief Vlissingen)

betrokkenheid van het Loodswezen daarbij en het feit dat men eveneens wenste te sleutelen aan de loodsplicht. Deze discussie is nog niet verstomd. Vooral in een district waar gedurende een eeuw de loodsdienst in concurrentie werd uitgevoerd, is voor de zogeheten ‘vrije loodskeus’ geen begrip. Duidelijk is dat de voorstanders van deze zo drastische wijzigingen in de dienstuitvoering aan de scheepvaart, gezocht moeten worden onder degenen die geen kennis hebben van de vaart in drukke wateren. Vaak zijn het mensen die niet weten wat zich op de brug van een schip afspeelt en zich niet bewust zijn van de onmiskenbare relatie tussen loodsplicht en het marine milieu. Ze begrijpen niet dat de beloodsing van een schip tevens een samenspel is met de geloodste vaart in de nabijheid. Extra problemen vormt de onbeloodste vaart, die de dikwijls reeds jaren bestaande onderlinge afspraken niet kent. We praten dan in de Scheldemonden over een bochtig en snelstromend vaarwater, door een Engelse kapitein die regelmatig de Schelde bevoer eens genoemd, ‘the most tricky river in the world’.

Als schrijver van dit gedenkboek heb ik getracht met de hulp van een redactiecommissie over de periode (1884-2009) een historisch relaas te schrijven. Zo ontstaat een beeld van het leven en werken van de loods in de Scheldemonden, waarbij steeds

weer het verenigingsleven en de sociëteit centraal staan. Ook wordt na elk hoofdstuk een met nostalgie geladen anekdote geplaatst, een kort verhaal. Iets wat zich in veel gevallen afspeelde in de sociëteitszaal, soms ook daarbuiten.

Het boek wordt geen diepgaand wetenschappelijk geschrift, wel komt tot slot een bijlage die alle namen noemt van de loodsen die in de laatste 195 jaar in dienst waren. En het is juist deze bijlage die het voor de buitenstaander zo interessant en belangrijk maakt. Wellicht treft u uw voorouders aan. Want welke Vlissinger had geen familielid in dienst van het Loodswezen. Ja zeker, ook uw overgrootvader wordt genoemd, met datum van indiensttreding, functiebenaming en datum van uitdiensttreding of overlijden. Leefde hij in 1840; ook dan staat hij erin.

We kwamen via de landelijke archieven, maar ook via het Gemeentearchief Vlissingen op vele bijzonderheden uit dat verre verleden. Er zijn fraaie afbeeldingen uit het eind van de negentiende eeuw opgenomen. Het zijn foto's die de boulevard tonen, toen die nog Westdijk genoemd werd.

Het gedenkboek is niet alleen belangrijk als aanvulling op de rijke geschiedenis van de Vereniging Nederlandse Loodsen Sociëteit en het Loodswezen in de Scheldemonden, maar ook de Rede van Vlissingen en alles

wat zich daar zoal afspeelt, komt kleurrijk in beeld. Het boek is ook van belang om regelmatig eens in te kijken, door te bladeren en dat moment van nostalgie te beleven. Dit gedenkboek wordt dus ook een naslagwerk.

Reeds opgemerkt werd dat in het gedenkboek hier en daar amusante anekdotes zijn geplaatst. Verhalen die zich afspeelden in of nabij de sociëteit. Eén ervan mag ik u nu reeds verklappen:

'Het is al weer enige jaren geleden dat ik, staande nabij het standbeeld van De Ruyter een Belg ontmoette. Hij keek met belangstelling naar het altijd weer boeiende schouwspel van komende en gaande schepen op de Rede van Vlissingen. Schepen van allerlei nationaliteit die daar zo dicht onder de wal van loods verwisselen en daarna hun reis vervolgen naar één van de havens aan de Schelde, of West- of Noorduit het ruime water van de Noordzee opzoeken.

Deze Belg begreep niet wat nu wel de taak was van al die op en neer varende redervaartuigen, de ene met een Belgische en de andere met een Nederlandse vlag. Ik vertelde hem dat al die zeeschepen een loods nodig hadden en dat hier sprake was van een loodswisseling; de binnenloods er op en de zeeloods er af, of andersom. Tot zover had hij het begrepen, zo leek het. Maar daarna stelde hij mij een vraag die ik nooit vergeten ben: 'loodse, wa sijn da en wa doen die?'

En daar sta je dan. Deze Belg die wellicht afkomstig was uit de Vlaamse binnenlanden, ergens van Oudenaarde of daaromtrent, in enige zinnen uitleggen wat loodsen zijn en wat hun werk is; loodsen wat zijn dat en wat doen ze?'

Historisch overzicht

In het jubileumboek ook een overzicht van het leven en werk van de loods op de Schelde en haar mondingen in vroeger eeuwen. Weinig is bekend over deze loodsen, die in de eerste plaats visserslieden waren. Het is daarom moeilijk om een beeld te schetsen van het loodsenwerk in deze

vroege tijden, dat in hoofdzaak plaatsvond langs de Vlaamse kust. Door uit sterk verspreid liggende publicaties met grote kwalitatieve verschillen enige gegevens te plukken, komt men tot een beeld van de loods en de schepen die hij loodste.

In de elfde eeuw waren de Zeeuwen nog maar nauwelijks begonnen met het omdijken van hun zeer verspreid liggende eilanden en was er van internationale scheepvaart in deze gewesten nog geen sprake. Ieder die dacht kennis van zaken te hebben, kon zich als loods aanbieden en het was aan de kapitein om aan deze onbekende zijn vertrouwen te schenken. Dit hield echter wel in, dat de loods zich had te houden aan bepaalde regels en afspraken, die ook toen al waren vastgelegd in voorschriften de scheepvaart betreffende. Zo ontstonden in de twaalfde eeuw de 'Roles d'Oléron.' De hierin vastgelegde rechtsgebruiken werden in de dertiende eeuw ook op de Vlaamse kust toegepast en waren daar wel bekend als 'de Vonnissen van Damme'. In artikel 3 van die vonnissen stond dat de loods bij een bepaalde misstap, zonder enige vorm van proces ter plaatse kon worden onthoofd; een vorm van snelrecht die hierbij werd gesanctioneerd. Later werden de bepalingen milder en in de zestiende eeuw kwam de loods er met een geseling van af.

In de middeleeuwen waren er nog geen tariefbepalingen vastgelegd. De beloning voor



De loodstender Voyager van het Nederlands loodswezen, 2004; foto J. Crucq.
(Fotocollectie Gemeentearchief Vlissingen)

de diensten van de loods was afhankelijk van de afspraken die door hem met de kapitein vooraf waren gemaakt. Het behoeft geen betoog dat er soms van overvragen sprake was, vooral wanneer de weersomstandigheden dusdanig waren, dat de kapitein geen keus had. Maar het kwam ook voor dat men de loods van het uitgaande schip - teneinde de betaling van het loodsgeld te ontgaan – naar een vreemde haven meenam en daar aan wal zette. Hij moest dan maar zien thuis te geraken.

Pas uit de Franse tijd, toen het Loodswezen onder toezicht van de marine kwam, krijgen we gegevens over het aantal loodsen, over de schepen die zij loodsten en hun inkomsten.

De scheepvaart was in die dagen nagenoeg tot stilstand gekomen door de voortdurende oorlog met Engeland. De betekenis van het Loodswezen was toen dan ook gering. Na de nederlaag van Napoleon bleef het Loodswezen onder toezicht van de marine. In 1814 kwam het eerste reglement voor 'Het vast Loodswezen' te Vlissingen tot stand. Hierin lezen we dat het aantal zeeloodsen werd bepaald op vijftien en dat van de binnenloodsen op acht. In tijden van grote drukte werden er noodhulpen bij geroepen. De loodsreglementen, die op gezette tijden zijn gewijzigd en aangevuld,

geven een goed inzicht in de sterkte van het loodsenkorps en het aantal en soort schepen, dat voor de loodsdienst werd gebruikt. Tot 1900 maakte men voor het beloodsen op zee uitsluitend gebruik van zeilvaartuigen. Het duurde tot 1927 vóór de laatste zeilende loodsschoener werd afgedankt. Het Vlissingse Loodswezen heeft ten opzichte van de andere loodsdistricten altijd een bijzondere positie ingenomen; dit had te maken met de Scheldekwestie. In het Scheldetractaat van 1839 kwam namelijk de bepaling voor, dat België en Nederland gezamenlijk voor de belodding op de Schelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen zouden zorgen. Iedere gezagvoerder zou vrij zijn om te kiezen tussen een Nederlandse of een Belgische loods. Deze vrije loodskeus betekende een concurrentiestrijd tussen de Belgische en Nederlandse loodsdiensten, die in feite pas eindigde bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.

Tot zover dit korte overzicht van een bijzonder fraai gedenkboek. Binnenkort is er een flyer met antwoordkaart waarmee u dit boek op voorhand tegen een aanmerkelijk lagere prijs dan in de boekhandel kunt bestellen.



Gezicht op de Dokhaven met loodsschoeners en de Dokhaven, ca. 1900.
(Fotocollectie Gemeentearchief Vlissingen)

De Amerikaanse consulaire agent in Vlissingen

HANS KRABBENDAM

In september 2009 is het vier eeuwen geleden dat de Engelse kapitein Henry Hudson in dienst van de Verenigde Oost-Indische Compagnie de wateren rond het eiland Manhattan aan de Amerikaanse oostkust binnenvoer en zo het begin markeerde van een lange en veelzijdige betrekking tussen Nederland en Amerika. Op dit eiland werd een fort gebouwd en in 1625 werd daar de 'stad' Nieuw Amsterdam gesticht, sinds 1664 bekend als New York. Hoewel deze herdenking vooral een landelijk gebeuren is, waarin Amsterdam en New York een hoofdrol spelen, zijn er op andere plaatsen ook elementen terug te vinden van deze wederzijdse betrekkingen.

Ook in Zeeland, ook in Vlissingen.

Bewindvoerders van de Oost- en West-Indische Compagnieën, admiraals, emigranten, politici en kunstenaars onderhielden contacten met Amerika. In het onderzoek dat op het Roosevelt Study Center in Middelburg, een researchinstituut voor de Amerikaanse geschiedenis en Nederlands-Amerikaanse betrekkingen, is uitgevoerd naar deze transatlantische banden is ook het één en ander naar boven gekomen over een Vlissingse connectie. De officiële vertegenwoordiger van de Verenigde Staten was sedert januari 1899 Pieter Francois Auer. Deze zoon van een scheepmaker (geboren op 23 september 1866) werd toen benoemd tot consulaire agent van de VS. De vraag die in dit artikel beantwoord wordt, is wat deze functie voorstelde en welk belang het grote Amerika had bij het kleine Vlissingen. De activiteiten van Auer geven daar een antwoord op. Auer was 32 jaar oud, net getrouwd en werkte als cargadoor (scheepsmakelaar) voor de firma De Groof en Co die kantoor hield aan Beursplein 7 (toen nr.

29) in Vlissingen. Zelf woonde hij aan de Badhuisstraat 27. Druk had hij het niet met deze functie, maar hij nam zijn positie zeer serieus, dertig jaar lang. Die functie bestond al in 1804 toen daarop William Signij benoemd werd. Aan het begin van de negentiende eeuw was er nog wel wat scheepvaart met Amerika, maar gaandeweg de negentiende eeuw liep dat terug. Dat had anders kunnen verlopen als Zeeland er in 1869 en 1870 in was geslaagd om de Zeeland Amerika Lijn van de grond te krijgen, maar dat plan mislukte door gebrek aan samenwerking tussen de verschillende belanghebbenden.

Vlissingen had nauwelijks rechtstreekse handel met de Verenigde Staten. De meeste import verliep via de havens van Rotterdam en Amsterdam. Enkele buitenlandse schepen, meestal uit Engeland, waren op reis naar Amerika. Ook voor de belangenbehartiging van Amerikaanse staatsburgers, ook een taak van de consul, was zijn steun niet echt nodig. Er woonden geen Amerikanen in de provincie. Wel waren er reizigers die gebruik maakten van de veerboot tussen Vlissingen en Engeland. Het was zijn belangrijkste taak om producten die naar Amerika werden uitgevoerd te voorzien van een bewijs van waarde, ten behoeve van de vereiste invoerrechten. Hij verstreekte ook informatie over Amerikaanse producten aan potentiële leveranciers, maar veel vraag was er niet.

Zijn werk beperkte tot het verstrekken van uitvoervergunningen die de waarde van de goederen bepaalde. In 1908 verscheepte Vlissingen voor \$ 30.164,34 aan producten naar de Verenigde Staten. Het meeste daarvan was glas \$ 16.829,42, gevolgd door allerlei zaden en bonen. In de winkels lagen wat huishoudgoederen, schoenen en voedingsmiddelen uit Amerika, maar over de jaren heen nam dat nauwelijks toe.



Burgemeester en wethouders van Vlissingen in de periode sept. 1913 - sept. 1915. Van l. naar r.: P.F. Auer, mr. dr. F.S. Witteveen, burgemeester jhr. Mr. A.A. van Doorn van Koudekerke, J.J. Tichelman en C.A. Kalbfleisch. (Fotocollectie Gemeentearchief Vlissingen)

Overigens had hij niet veel concurrentie. In 1913 waren er twaalf landen met een vorm van consulaire vertegenwoordiging in Vlissingen: de buurlanden, en kustlanden van West-Europa en Rusland, maar geen van hen had een betaalde functie. Dat kwam omdat er maar enkele im- en exportfirma's actief waren. Drie exportbedrijven in Middelburg, de Nouvelle Société des Glaceries Néerlandais in Sas van Gent (de leverancier van glaswerk naar de VS) en vier Vlissingense importeurs, naast één in Middelburg en Goes. Tijdens de Eerste Wereldoorlog bleef de handel in stand vooral van zaden en wat elektrische lampen, waarschijnlijk uit de Vitrite fabriek in Middelburg.

Vanaf het begin van Auers benoeming aarzelde het Amerikaanse ministerie van Buitenlandse Zaken of er wel een consulaat in Vlissingen nodig was. De rechtvaardiging werd gevonden in de strategische ligging van de stad aan de mond van de Schelde, het passagiersvervoer met Engeland en de mogelijkheid van het voorkomen van scheepsrampen. Deze passagiers werden in de gaten gehouden, want een deel van hen kwam om te gokken op paardenrennen toen dat in Engeland verboden werd. In zijn kantoor was een kamer ingeruimd als consulaat, compleet met vlag en wapenschild. Die vlag hing hij uit op Onafhankelijkheidsdag 4 juli en Nederlandse feestdagen.

We weten deze details omdat Auer de eerste consulaire agent in Vlissingen was die te maken kreeg met geregelde beoordelingsbezoeken. Sedert 1906 was de Amerikaanse diplomatieke dienst op meer professionele voet geschoeid en kregen alle kantoren eens in de drie jaar inspectie. Auer kreeg goede rapporten. Hij scoorde hoog in betrokkenheid, alleen zijn dienstvaardigheid moest nog wat bijgeschaafd worden (wat hij graag deed) en voor zijn gezondheid kreeg hij maar net aan een voldoende. Daar kon hij niet veel aan doen vanwege een lam been. Aanvankelijk was zijn beheersing van het Engels maar net voldoende, maar hierbij hielp vast zijn vrouw Johanna Catharina Marie van der Steen. Zij had namelijk enkele jaren in Amerika gewoond en was in 1879 weer in Vlissingen komen wonen. Ondanks het feit dat hij nog geen \$ 50 per jaar ontving voor zijn diensten, zette hij zich zeer in. Zijn rapport prees hem voor zijn 'grootst mogelijke dienstverlening aan alle reizende ambtenaren' en voor de lange dagen die hij maakte.

Waarom ambieerde deze man deze positie? Financieel leverde het hem nauwelijks wat op. Hij mocht de helft van de ontvangen leges houden. In goede jaren leverde hem dat ongeveer \$ 100-200 per jaar, maximaal f 500,- of € 220,- op, in slome jaren \$ 50. Daarvoor was hij veel in touw. Geld was niet de hoofdzaak, maar het prestige dat verbonden was aan de positie

wel. Auer was 'a rising young man'. De Amerikaanse inspecteur constateerde dat iedereen zijn hoed voor Auer afnam. Zijn plaatselijke contacten werden geroemd en dat klopte: Auer werd in 1903 lid van de gemeenteraad voor de liberale partij en wethouder in 1911. Ook werd hij bestuurder van de Kamer van Koophandel. Dat was een traditie. Zijn voorganger P. Smith Visser, was in 1880 al consulaire agent en ook hij was lid van de gemeenteraad en het prestigieuze Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen.

In 1922 verhuisde huis en kantoor naar een mooie plek op Boulevard De Ruyter nr. 66 (vroeger nr. 40), maar de vooruitzichten waren somber uit. De consulaire dienst kon niets ontdekken wat het agentschap bestaansrecht gaf: geen Amerikanen in het district (behalve 150 toeristen per jaar, die graag een praatje met de consulaire agent maakten), een enkel Amerikaans schip (meestal marine) en geen politiek belangrijke zaken die in de gaten gehouden moesten worden. Slechts het feit dat de andere landen hun consulaten in stand hielden, dat er plannen waren om de havenfaciliteiten te verbeteren en de kosten minimaal waren, weerhield de Amerikanen ervan de Vlissingse vestiging te sluiten. Maar het moest er uiteindelijk toch van komen en dat gebeurde in 1929, het laatste jaar voor de crisis. In de jaren '30 verdampten alle handelsactiviteiten met Amerika. Auer

zelf stierf plotseling op 5 mei 1933 en er werd geen opvolger benoemd. Op de dag van zijn begrafenis, 8 mei 1933, hield de nieuwe Amerikaanse president Franklin D. Roosevelt, zijn tweede 'praatje bij de haard' voor de radio, waarin hij de plannen ontvouwde om Amerika door de economische crisis van dat moment te leiden.

Met deze begrafenis kwam na ongeveer 130 jaar een einde aan het permanente vlagvertoon van de *Stars and Stripes* in de stad wier Amerikaanse naam beroemder is dan het Nederlandse origineel, dankzij locatie van het belangrijke grand slam toernooi in Flushing Meadows in New York. Dankzij het belang dat het sterk opkomende Amerika hechtte aan haar prestige en de professionele uitoefening van het ambt door zijn laatste bekleeder, kon de officiële relatie nog zo lang bestaan.

Bronnen:

- Gemeentearchief Vlissingen, Doop-, Trouw en Begraafregisters, en de *Vlissingse Courant* van 8 mei 1933.
- Inspectierapporten Consulaat VS in Vlissingen 1906-1929, National Archives, Washington DC, RG 59 rol 8, Roosevelt Study Center, Middelburg.
- Leo van der Vliet, *'De Zeeland-Amerika Lijn. Een onderzoek naar het slaan van een brug over de oceaan'*, (Masterthesis Erasmus Universiteit Rotterdam 2006).



Het Beursplein. Op de eerste verdieping van het derde pand vanaf links (met de wapenschilden) was het Amerikaanse consulaat gevestigd, ca. 1900. (Prentbriefkaartencollectie Gemeentearchief Vlissingen)

muZEEum en nieuwe tentoonstelling

In het Zeeuws maritiem muZEEum waant de bezoeker zich een beetje in Amerika. Vanaf 21 februari is de collectie van de Amerikaanse kustwacht te zien in de tentoonstelling *'COAST GUARD ART COLLECTION, Zeeland (her)ontdekt Amerika'*.

Vorig jaar keek het muZEEum naar het noorden en het zuiden (de poolgebieden), dit jaar wordt het vizier op het westen gericht. In 2009 is het 400 jaar geleden dat Henry Hudson voet aan wal zette op Manhattan, kort daarop werd Nieuw Amsterdam (New York) gesticht. De relatie tussen Nederland en de Verenigde Staten heeft in beide landen, dus ook in Zeeland, haar sporen nagelaten. In het muZEEum zullen dit jaar diverse tentoonstellingen en activiteiten in het teken staan van '400 jaar Hudson'. De tentoonstelling *'COAST GUARD ART COLLECTION, Zeeland (her)ontdekt Amerika'* bijt de spits af.

De Amerikaanse kustwacht heeft een breed takenpakket. De kustwacht zorgt voor de veiligheid voor de Amerikaanse kust in de breedste zin van het woord. Net als in Nederland is zij verantwoordelijk voor de vaarwegmarkering en verkeersbegeleiding. Door boeien, bakens en tonnen wordt de vaarweg afgebakend. Daar hoort in Amerika ook het openhouden van bevro-

ren wateren bij. Dit helpt schepen om veilig van A naar B te varen. Daarnaast speelt de kustwacht ook een rol bij bestrijding van milieuvervuiling zoals gemorste olie en bij andere ecologische rampen.

De meest opvallende rol is misschien wel het reageren op calamiteiten en rampen op zee. De kustwacht verleent direct assistentie als mensen overboord slaan of schepen motorpech hebben. Sinds 9/11 heeft de toezichthoudende taak van de kustwacht meer aandacht gekregen. Naast de controle op bijvoorbeeld de visserij- en milieuwetten heeft de bestrijding van terrorisme een steeds grotere plaats gekregen. In Amerikaanse ogen is het controleren, begeleiden en zelfs konvoieren van schepen in en rond de havens een dagelijkse gang van zaken geworden.

Alle aspecten uit dit brede takenpakket komen aan bod in de tentoonstelling *'COAST GUARD ART COLLECTION, Zeeland (her)ontdekt Amerika'*, die te zien is in de Scheldezaal. Als u uit het raam kijkt (in de Scheldezaal is één wand helemaal van glas) kunt u regelmatig de Nederlandse kustwacht zien passeren op de Westerschelde. Kijkt u naar binnen, dan ziet u hoe de Amerikaanse collega's het werk doen. De tentoonstelling is te bezichtigen tot en met 10 mei 2009.



Verenigingsnieuws

De activiteitencommissie zoekt dringend versterking!

Ieder die iets voor onze vereniging (dus voor het muZEEum of het Gemeentearchief Vlissingen) wil doen is van harte welkom in onze activiteitencommissie.

We vergaderen meestal de eerste woensdagmiddag van de maand, dus éénmaal per maand, om te organiseren wat nodig is en afspraken te maken. We weten dat sommige mensen echte vergaderinghaters zijn; nou ook die zoeken we voor bepaalde klusjes als ze zich oproepbaar willen stellen.

Wat wij zoal doen, is nogal veelzijdig. Om maar wat te noemen:

- Het organiseren van lezingen in muZEEum of Gemeentearchief Vlissingen, met alles wat daarbij hoort. Onder andere ook fysieke bezigheden zoals het gereedzetten van stoelen, tafels en projectieapparatuur, de begeleiding van bezoekers, het verzorgen van drankjes en hapjes.
- Het ondersteunend werken op de jaar-

lijkse monumentendag in gebouwen die voor het publiek opgesteld worden.

- Hetzelfde geldt voor de jaarlijkse *Zeeday* en andere evenementen waarbij we op diverse plaatsen behulpzaam kunnen zijn.
- Kleine en grote klussen die voor het muZEEum of het Gemeentearchief Vlissingen nodig zijn. Doe-het-zelvers kunnen hier hun hart ophalen. We zijn bijvoorbeeld bezig aan een grote opknapbeurt van de Biber, een Duitse eenmansonderzeeër uit de Tweede Wereldoorlog. Maar ook klein timmer-, verf- of opknapwerk kan voorkomen.

U hoeft geen duizendpoot te zijn en u weet zelf het best wat voor soort werk u zou kunnen doen als vrijwilliger in onze groep van Vrienden van muZEEum en het Gemeentearchief Vlissingen. We zien uw aanmelding graag tegemoet bij Ad Salomé, Verdilaan 81, 4384 LD Vlissingen, tel.: 469334 e-mail: riaadsal@zeelandnet.nl



h e r
The Barn
McGregor
Lacoste

h i m
McGregor
Gaastra
Van Gils

h i m
&
h e r


KNUIJT
M O D E

Oude Markt 45
4381 ER Vlissingen
T: 0118 - 419 337
I: www.knuijtmode.nl
E: info@knuijtmode.nl



Van de Velde Publicatiefonds

Het Van de Velde Publicatiefonds bevordert het cultuurhistorische besef op Walcheren en van de stad Vlissingen in het bijzonder, in de vorm van publicaties, in de breedste zin van de betekenis. Het fonds is ontstaan uit de uitoefening van het uitgeversvak door vier generaties François van de Velde in Vlissingen.

Voor nadere informatie, voorwaarden en aanvragen:

Van de Velde Publicatiefonds

Postbus 358

4380 AJ VLISSINGEN

vvpf@zeelandnet.nl

BOEKBINDERIJ PHOENIX

PHILIPP JANSSEN

MOLSTRAAT 23

4331 SM MIDDELBURG

THE NETHERLANDS

Tel: +31(0)118 – 623944

E-mail: info@boekbinderij-phoenix.com

www.boekbinderij-phoenix.com

BINDWERK

BIBLIOFIELE OPLAGEN

HERBINDEN

RESTAURATIES

(LUXE) KARTONNAGE

ENKELE STUKS

GASTENBOEKEN

(KUNSTENAARS)MAPPEN



Uitgave: verzameld werk van L.P. Boon

Uitgever: de arbeiderspers

Oplage: 96 luxe exemplaren i.o.v. L.P. Boon stichting

Linnen band met vergulde rug en plattitel

Omslag van melinex

Van Fraassen



Touringcarbedrijf

Proo. Reusevoldlaan 768

4382 N.B. Wieringen

Tel. 0518.419220

Grote ritten, kleine ritten . . .

Het maakt niet uit,

Wie ons kent weet dat 'ie goed zit



Galerie - Restauratieatelier

Casa Portiera

Mónica Martens

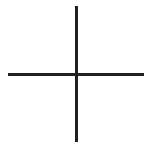
*voor restauratie
van schilderijen
op doek en paneel*

*identificatie
verloeking en bedoeking
restauratie en conservatie
adviezen*

Weststraat 3
4527 BR Aardenburg
Tel. 0031 (0)117 - 491934

boekhandel 't SPUI

Oude Markt 5 | Vlissingen | 0118 - 422170



de DRVKKERY

Markt 51 | Middelburg | 0118 - 886 886 | www.drukkerijmiddelburg.nl

BOEKEN · DVD'S · CADEAUX · TIJDSCHRIFTEN · TENTOONSTELLINGEN · STRIPBOEKEN ·
KRANTEN · MULTIMEDIA · CD'S · ZEELANDICA · BRASSERIE · WENSKAARTEN · SPELLEN ·

Galerie 'De Vier Gemeten'

uitsluitend Zeeuwse Schilders: 1900 - 1960

Etnografica

Joost J. Bakker

Lange Noordstraat 50
4331 CE Middelburg
Tel./Fax 0118-623085

Geopend don. t/m zat.
12.00 - 18.00 uur
en op afspraak

www.viergemeten.nl

Jacco's Hairstyling

Dames en Heren
Kapsalon

Boulevard Banckert 284 - 286 Vlissingen 0118 411 472

E-mail jaashairst@zeelandnet.nl



ZWAAN MAKELAARS

BEMIDDELING BIJ AAN- EN VERKOOP O.G.
TAXATIES
HYPOTHEKEN
VERZEKERINGEN

Dorpsplein 25, 4371 AB Koudekerke
Tel. (0118) 55 32 88, Fax (0118) 55 32 89
Mobiel: 06 - 51 232 698,
Internet: www.zwaanmakelaars.nl
Email: nzwaan@zeelandnet.nl



Loodswezen

**Loodswezen
Regio Scheldemonden**

Boulevard de Ruyter 8
4381 KA Vlissingen
tel.: +31 (0)118 48 95 00
fax: +31 (0)118 41 28 31
e-mail: scheldemonden@loodswezen.nl
website: <http://www.loodswezen.nl>



SIGMA CORVETTE 9113



ENFORCER® 13000



ROYAL NETHERLANDS NAVY PATROL VESSEL

DAMEN SCHELDE NAVAL SHIPBUILDING

WWW.DAMENNAVAL.COM

DAMEN

DAMEN SCHELDE NAVAL SHIPBUILDING

Member of the DAMEN SHIPYARDS GROUP



Glacisstraat 165
4381 SE Vlissingen

P.O. Box 555
4380 AN Vlissingen

phone +31 (0)118 48 50 00
fax +31 (0)118 46 50 10

info@damennaval.com
www.damennaval.com

MR. GUIDO HERWIG
notaris en scheidingsbemiddelaar



Coosje Buskenstraat 202, 4381 LW Vlissingen
(0118) 41 09 30
www.notarisherwig.nl

voor alle notariële diensten en voor scheidingsbemiddeling

ook donderdagavonden geopend