

## Veerdiensten Koudekerke-Middelburg-Vlissingen

De eerste tochten vanuit Koudekerke hadden een verkennend karakter. Naar Middelburg volgde men eerst de Middelburgseweg. Maar al gauw bleek dat deze bij slot Ter Hooge (hoe toepasselijk) nogal eens droogviel. Dan droeg men de kano over de zogenaamde Eikenlaan. Het was beter om het slot om de noord te ronden en dan weer richting Poelendaelemolen aan te houden. Er ontwikkelde zich een centrum bij de Seisbrug waar boten van alle dorpen afmeerden, zowel voor passagiers als voor vracht.

### De schietploeg

Walcheren stond in die tijd vol met 'Rommelasperges', palen onderling verbonden met ijzerdraad om een geallieerde landing met parachutisten en zweefvliegtuigen te verijdelen. De eerste weken zette men een vaarwegmarkering naar Middelburg uit, met die palen als merktekens: op de ene paal een fietsband, op de andere een oude wasteil, enzovoort. Dat werkte goed, behalve bij zware mist want kompassen hadden we niet. Dan werd de klok geluid. Omdat de originele klokken door de Duitsers waren geroofd, werd hiervoor een zuurstoffles gebruikt. Een bezwaar was dat bovenop sommige Rommelasperges mijnen waren bevestigd. Daarom werd een schietploeg van mannen uit de schietvereniging geformeerd. Aan munitie en geweren was geen gebrek. Liggend in een boot schoot men net zo lang tot de vaargeul mijnevrij was. Het moest gebeuren, maar het was toch leuk.

### De springploeg

De vloot werd groter en kreeg ook zwaarder materieel. Er werd op kosten van Landbouwherstel een vloot gebouwd die een laadvermogen had van 2.500 kilo. Hiermee vervoerde men vee, hooi en stro. De Duitsers hadden, toen het water kwam, in arren moede nog een dijkje aangelegd aan de binnenzijde van de tankval. Bij laag water stootten de wat dieper stekende bodems hierop. Daarom werd voor het opruimen van obstakels in de vaarweg een 'springploeg' samengesteld. Er was immers een overvloed aan springstof, slagkoord, vuurkoord en munitie. Toevallig lag er ook veel van dat materiaal op een bunker dicht bij de drempel naast de tankval. We lieten over een lengte van twintig meter een flinke hoeveelheid trotyl op het dijkje zakken. "We zullen er zo veel opleggen dat bij de ontploffing de haan van de toren driemaal in de rondte draait," zei de commandant. Toen alle springstof en koord aan elkaar waren verbonden, ontstaken we het vuurkoord en roeiden we naar de molen om dekking te zoeken. De ontploffing was indrukwekkend. De molen, toch op een flinke afstand van de ontploffing, stond te trillen. We probeerden met stokken het gat te peilen, maar het was dieper dan de tankval. Ook de tramlijn van Koudekerke naar Middelburg vormde een obstakel in de vaarweg naar Vlissingen, en werd dus opgeblazen. Zo werden de vaarwegen verkend, van merken voorzien en van obstakels vrijgemaakt. Er ontwikkelde zich een regelmatige vaart met passagiers en vracht van Koudekerke op Middelburg en Vlissingen.

### De vloot

De paar kano's en de enkele roeiboot waarmee we het de eerste dagen moesten doen, groeiden snel uit tot een flinke vloot met een grote verscheidenheid aan vaartuigen. Voor er een maand om was, bestond er al een dagelijkse verbinding met Middelburg voor het vervoer van passagiers. Ook was er spoedig een vrachtboot. De twee vrachtrijders, die vóór het water met paard-en-wagen het vrachtvervoer deden, zaten nu in hetzelfde schuitje. Van de Engelsen kregen we twee prachtige sloepen, compleet met de nodige roeiriemen. De politie had een eigen bootje, dat in voorkomende gevallen ook beschikbaar was voor de burgemeester. Ook herinner ik me 'de grote iesderen' en 'de kleine iesderen', twee stalen boten. Van wie ze waren weet ik niet meer. In elk geval waren ze voor algemeen gebruik. Ook de Kon. Mij. De Schelde stelde twee roeisloepen aan de gemeente beschikbaar tegen een huur van f 1,- per week.

Hr. Ms. Prinses Margriet

Begin december spoelden er, tot onze vreugde, twee aluminium reddings sloepen aan tussen Westduin en Dishoek. Het was niet eenvoudig om ze over de duinen te krijgen. Lieren en hijskranen waren er natuurlijk niet. Maar er was wel een [weston-takel](#). Ook waren er kipkarren, een smalspoor en een paar [kelderwinden](#). Men verlegde telkens een eind smalspoor tegen de duinen op en takelde de sloep met de weston-takel steeds anderhalve meter verder en hoger. Dan werd alles geblokkeerd, opnieuw aangelegd en getakeld. We hadden tijd en mensen genoeg. De ene reddings-sloep werd afgestaan aan Serooskerke. De andere, een motorboot, werd naar de remise van de stoomtram gebracht en gereviseerd. Alles zat onder de smurrie, maar de monteurs hadden eer van hun werk. De motor draaide "als een naaimachientje" en heeft er zelden uitgelegd. De boot werd Prinses Margriet gedoopt, naar het petekind van de koopvaardij. Zij voer in 25 minuten van Koudekerke naar Middelburg, bood plaats aan 31 personen en trok als regel een sloep die nog eens twintig man kon vervoeren. De dienstregeling was aanvankelijk tweemaal, later driemaal per dag, maar op zondag werd er niet gevaren. De Prinses Margriet had als nadeel dat door haar stompe boeg bij ruw weer veel buiswater opspatte. Tegenwoordig is het vreemd om te horen dat alle luchtkasten uit de boot werden gesloopt. Dat scheelt een hoop ruimte, vond men toen en dat was ook zo. Toen de dijkwerken op gang kwamen, voer er dagelijks een boot met sleep naar Vlissingen. Deze was van de Provinciale Waterstaat.

Op iedere boot was een kapitein die over enige nautische kennis beschikte. Om een indruk te geven: de kapitein van een passagiersschip verdiende f 35,-, die van een vrachtboot f 30,- en de matrozen/roeiers f 25,- per week. Een retourtje Koudekerke-Middelburg kostte 40 cent. De tijden van afvaart stonden aangegeven in de krant.

Bron: J. Roose in De Wete nr. 4, 2001