



DE BOOT TOET!

Geschiedenis van de Urker bootverbindingen
door W.J.J. Boot

Deel VI van „Urker Uitgaven”

De Boot Toet

De Geschiedenis van de Urkerboot

W.J.J. Boot

Uitgave Stichting 'Urker Uitgaven' – Urk

© Copyright tekst en tekeningen 1984 W.J.J. Boot, Opperdoes
foto's: zie begeleidende teksten

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt op welke wijze dan ook, hetzij in druk, fotocopie, microfilm of op welke wijze dan ook worden opgenomen in (een) computerbestand(en) zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van auteur.

Basis ontwerp Lay-out: auteur

Inhoud

Inleiding	6
1. De eerste poststoomboten op Urk	7
2. De stichting van EUSM; concurrentie met de KSM	17
3. De twintiger jaren	41
4. Storm, mist en ijs	55
5. Urkers en ijsgang	61
6. 1930-1940 de EUSM in een veranderende wereld	77
7. '40-'45	95
8. Wederopbouw: niet voor de EUSM	103
9. De liquidatie	113
10. De nasleep	125
Overzicht	
Stoombootdiensten Gebrs. de Groot, KSM, EUSM, EUPVD en FRO/EUPD	
Vlootoverzicht	136
<i>Minister Havelaar</i>	138
<i>Baron Rengers/ /Sirena</i>	140
<i>Eiland Urk</i>	142
<i>Dir: Gen: Jhr: Von Geusu</i>	144
<i>Insula/Burg: Keyzer/Insula</i>	146
<i>Idonea</i>	150
<i>Toerist</i>	152
<i>Ostera</i>	154
<i>Bonne/Prins-Claus</i>	156
Bronnen en literatuuroverzicht	159

Inleiding

'De Boot Toet' – een Urker zegswijze uit een tijd voordat de *Prins-Claus* 's zomers tussen Urk en Enkhuizen op en neer voer. De 'Urkerboot' was het contact met de vaste wal sedert 1890. Zij was exponent van de techniek die haar bestaan uiteindelijk overbodig zou maken.

Het contact met de vaste wal was voor het eiland Urk levensvoorwaarde. Zo iets belangrijks was natuurlijk voer voor uitgebreide gesprekken, vooral de dagen na de aandeelhoudersvergadering van de EUSM, de Urker maatschappij die jarenlang tussen Urk en de vaste wal haar diensten verleende. Werd er op straat op zo'n dag druk gesmoesd en vroeg men naar het waarom, dan kon het antwoord luiden:

'De boot 'et wier 'etoet.'

Graag heb ik gehoor gegeven aan het verzoek de geschiedenis van de stoombootverbindingen van Urk op schrift te stellen. Het is een geschiedenis geworden van een facet van het laatste deel der eilandperiode van Urk. Het is ook een typisch Urker geschiedenis geworden, geconcentreerd – en uitgegeven – op Urk. Waar de auteur er niet in is geslaagd het eilandelijk karakter van Urk juist te duiden, verontschuldigt hij zich. Als niet-Urker – maar wel eilander-afstammeling zij het uit een andere Provincie – is het soms moeilijk bepaalde gebeurtenissen goed te interpreteren en weer te geven.

Dit werkje zal dé Urkerboot behandelen. Haar voorgeschiedenis, van Kampen afhankelijk, zal worden belicht in het kader van het ontstaan der Eigen Urker Stoombootmaatschappij, de N.V. Eerste Urker Stoomboot-Maatschappij 'Urks Belang', kortweg EUSM genoemd. Het werkje is derhalve ook beperkt door het begrip Stoomvaart. De Urker beurtverbindingen, sedert overoude tijden in functie, vindt men hier niet beschreven; zij zijn een afzonderlijke studie meer dan waard. Wel is de Amsterdamse beurtdienst van de EUSM opgenomen, wat voortvloeit uit het streven de geschiedenis van de EUSM volledig weer te geven.

De techniek van de Urker Stoomvaart is apart, na de beschrijving van haar historie, opgenomen in een vlootlijst, die van tekeningen wordt vergezeld. Deze scheiding blijkt in de praktijk het beste te voldoen.

Een werkje als dit komt niet tot stand bij de gratie van de auteur alleen. Vanaf hier een woord van dank aan al die instanties, bedrijven en personen die medewerking verleenden. Men vindt ze in het bronnenoverzicht vermeld.

Tot slot speciaal dank aan Mej. Milius en Anneke, die het manuscript tikten, aan Albert en Annie van Urk, aan de bemanningen van de Urker boot en alle anderen die de auteur gastvrij ontvingen.

Opferdoes, januari 1984

W.J.J. Boot

1.

De eerste poststoomboten op Urk

Urk was een tot de Provincie Noord-Holland gerekend eiland, midden in een onberekenbare Zuiderzee. De bevolking was er straatarm, het zielental bleef er voornamelijk op peil door 'export' van jonge Urkers die op het eiland geen toekomst hadden en grote kindersterfte. De visserij was vrijwel de enige bestaansbron op Urk. Het was ook een onzekere bron. Men viste voornamelijk op ansjovis en haring en die kwamen niet elk jaar in voldoende mate voor. De verbindingen van Urk met de vaste wal werden onder zeil bediend. De postdienst, die eenmaal 's weeks voer, had weinig te doen. Er werd weinig geschreven en slechts een enkele brief zal zich tussen de officiële post hebben bevonden. In de loop der negentiende eeuw voerde men de frequentie van de postverbinding op tot driemaal 's weeks, ijs en weder dienende. In 1889 besloten de Gebroeders E. en G.L. de Groot uit Kampen een stoombootdienst in het leven te roepen naar Enkhuizen. Urk zou worden aangedaan, waar post en vracht konden worden afgeleverd. Men vroeg subsidie aan, onder meer bij de Provincie Noord-Holland. Er zijn betrekkelijk weinig gegevens bewaard gebleven over de exploitatie van de dienst der Gebroeders de Groot. Toen de maatschappij de concurrentie van de Urkers te verduren kreeg, in 1915, heeft de President-Commissaris van de toenmalige Kamper Stoomvaart-Maatschappij, notaris Carsten, de gebeurtenissen in een schrijven voor de Commissaris der Koningin in Noord-Holland samengevat. Zijn brief was sterk gekleurd door de strijd tussen de KSM en de EUSM, zodat zijn uiteenzetting de positie der Kamper onderneming wel wat rooskleuriger heeft voorgesteld dan die in de periode om 1890 zal zijn geweest. Hij schrijft:

'Het getuigt van durf, de exploitatie te beginnen zonder steun van de Postadministratie, zonder subsidie van de Provincie, zonder medewerking van de Urker bevolking'

En verduidelijkt:

'Men vroeg subsidie van de Provincie Noord-Holland, doch vooral op advies van den toenmaligen wethouder van Urk, den Heer J. Romkes, werd de onmisbare subsidie geweigerd.

Een dergelijke nieuwigheid, een stoombootverbinding, achtte men niet in het belang van het eiland. Het was al zooveel jaren met de zeilschuit uitnemend gegaan.

Doch de strenge winter van 1890/91 viel in, op een oogenblik, dat nagenoeg de geheele Urker vloot te IJmuiden lag. De zee begon dicht te vriezen, en de bemanning zou al spoedig van iedere gemeenschap met het eiland verstoken zijn geweest (ook een telefoon-verbinding bestond toen niet) wanneer de onderneming van Gebrs. de Groot niet had bestaan. Zij onderhielden de gemeenschap door het ijs, met de "Minister Havelaar" zoo lang mogelijk, en daarna elf weken achtereen met een vlet. En toen, eindelijk, na bijna drie maanden vorst de ijskorst begon te breken, stoomde de "Minister Havelaar"

TEXEL

Haven met Boot v. d. „Eigen Stoombootdienst“

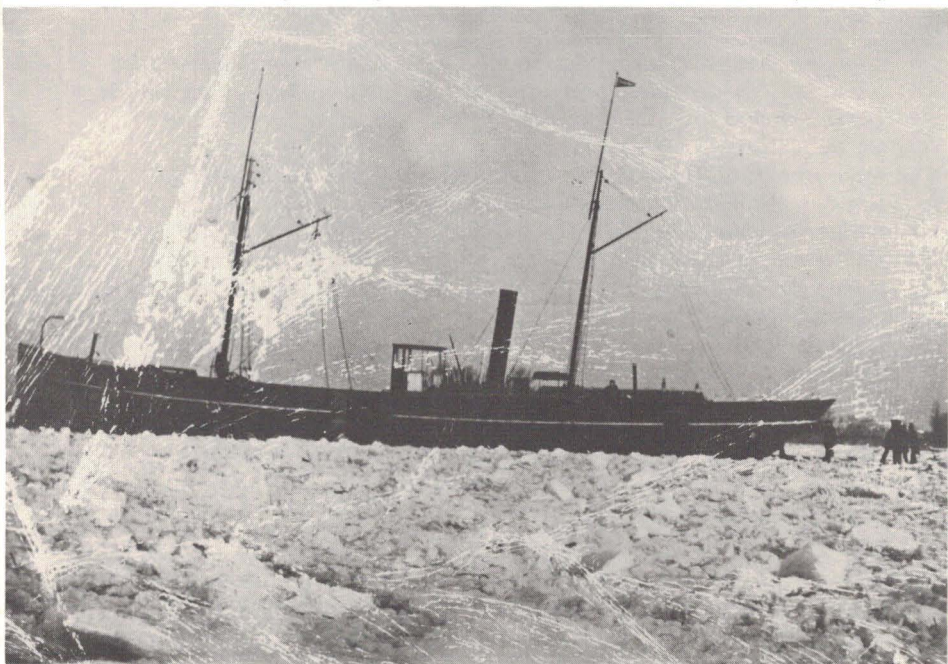


*De groen-zwarte vlag in top, werd de **BARON RENGERS** in de haven van Oudeschild vereeuwigd. De Texelse uitgever van deze ansicht vermeldde trots dat de boot voer voor de 'Eigen Stoombootdienst', Texel plm. 1908.*

(WJJB)

*Voor Urk zit de **MINISTER HAVELAAR** stevig in het ijs. Een van achteren open stuurhut was niet bepaald comfortabel.*

(Scholten)



met ongeveer 200 man aan boord naar Enkhuizen, om de Urker vloot uit Enkhuizen terug te halen. Daarna kwam de waardering der nieuwe onderneming.

Op verzoek van de Urkers zelf is nog in dien zelfden winter wederom een rekest om subsidie aan de Staten verzonden. De geheele Urker bevolking, Wet-houder Romkes voorop, zond een adres van adhaesiebetuiging, en de Staten van Noord-Holland onthielden hun onmisbaren steun niet langer, zonder welke de onderneming onmogelijk kon blijven bestaan. Ook het Rijk droeg in 1892 het vervoer van de Post aan de nieuwe onderneming op.'

Andere bronnen bevestigen de geschiedenis, zoals die door Carsten werd geschilderd.

De *Minister Havelaar* was dus op eigen initiatief van Gebrs. de Groot gebouwd. Het was een sterk, maar heel eenvoudig stoombootje, genoemd naar de toenmalige Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid. Mogelijk heeft de bewindsman uit andere middelen de bootdienst van de Gebrs. de Groot weten te steunen.

Op 1 april 1890 voer de *Minister Havelaar* voor het eerst de dienst Kampen-Enkhuizen, waarmee aan het sinds mensenheugenis bestaande isolement van Urk althans gedeeltelijk een einde kwam. De stoomboot voer immers onder vrijwel alle omstandigheden!

De nieuwe dienst was op de Zuiderzee een vreemde eend in de bijt. Vrijwel alle andere diensten verzorgden een of andere relatie met Amsterdam. Andere relaties waren niet belangrijk genoeg om rechtstreeks met elkaar verbonden te worden omdat de meeste steden langs de Zuiderzee een te gering bevolkingsaantal bezaten om voldoende vervoer te waarborgen voor een stoombootondernemer. Urk was het enige Nederlandse eiland dat in het jaar 1890 nog geen stoombootverbinding met de vaste wal kende, afgezien van Schokland, dat in 1859 geabandonneerd was. Vanaf 1892 ontvingen de Gebroeders de Groot van Noordhollandse zijde subsidie om de stoombootdienst te waarborgen. De subsidie was nodig, want Kampen en Enkhuizen hadden met elkaar slechts gemeen dat beide plaatsen aan de Zuiderzee gelegen waren. Stoombootverkeer tussen beide steden was eigenlijk een luxe, te meer waar beide al enkele goede verbindingen met Amsterdam hadden. De geringe grootte van de *Minister Havelaar* gevoegd bij diverse subsidies en de toewijzing van het postcontract, wijzen erop dat de dienst geen vetpot was. De economische toestand in de jaren negentig van de vorige eeuw was niet rooskleurig, wat nog poverder resultaten op de dienst van de Gebroeders de Groot veronderstelt. De tussenhalte Urk met zijn geringe inwonertal en ongelooflijke armoede zal op de bedrijfsresultaten nauwelijks invloed hebben gehad; als men de belangrijke inkomsten uit het postvervoer buiten beschouwing laat.

De *Minister Havelaar* kwam juist op tijd in de vaart om een der strengste win-



Urk, vanuit het Zuidwesten gezien rond de eeuwwisseling. Het 'tussenstation' van de KSM, bij zeer laag water voor de MINISTER HAVELAAR nauwelijks bereikbaar.
(Mevr. Spaans-Scholten)

ters uit de Nederlandse historie mee te maken, die van 1890/91. Het schip zou nog meer voor zijn kiezen krijgen. Wanneer in de winter de Zuiderzee dichtvroor, bracht men de post en de allernoodzakelijkste levensbehoeften van en naar Urk met een ijsvlet. Dit type vaartuig wordt nader behandeld in het hoofdstuk 'Urkers en ijs'. Over de exploitatie van de dienst Kampen-Enkhuizen is vrij weinig bekend, behalve dat hij een kwart eeuw tot ieders tevredenheid heeft gefunctioneerd. De gebroeders De Groot hebben alles gedaan wat in hun macht lag om de bootdienst, ook onder de meest extreme omstandigheden, naar behoren te doen functioneren. In 1899 ging de Kamper onderneming een overeenkomst aan met de vereniging 'Hulp en Steun' van Urk, die daar een ijsvlet in beheer had. Ook de Gebroeders de Groot hadden een dergelijk vaartuig, dat in Kampen was gestationeerd, maar ook wel aan boord van de boot werd meegevoerd als men de kans liep in een ijsveld vast te raken.

De Kamper onderneming trachtte de dienst uit te breiden toen de zaak er tegen het eind van de negentiende eeuw financieel wat beter voorstond. Bij jaarlijks onderhoud van de *Minister Havelaar* deed men een beroep op een ander vaartuig dat moest worden gehuurd. In juni 1899 hielden de Gebroeders de Groot een proefvaart met de niet meer zo jonge stoomboot *Amstel*, een schip van de nachtdienst van Zwolle op Amsterdam voor welke de Gebroeders de Groot agent (en mogelijk mededirecteur) waren. De proefvaart had ten doel te onderzoeken of de *Amstel* geschikt was voor de dienst op Enkhuizen, en of de boot de ondiepe Urker haven zou kunnen aanlopen. De boot stak te diep en de *Amstel* zou niet op de Urker dienst verschijnen. Niet alleen de *Amstel* kampte met dit probleem. Ook de *Minister Havelaar* kon bij laag water de Urker haven niet binnenlopen, zodat passagiers en goed over de toenmalige dam aan wal moesten worden gebracht. Eerst in 1903 kwam de nieuwe buitenhaven op Urk gereed, waarmee de problemen de wereld uit waren.

In 1902 lieten de Gebroeders de Groot een nieuwe boot bouwen. Het was de in Bolnes gebouwde *Baron Rengers* die als sleepboot op de Zuiderzee en de IJssel werd gebruikt. Zij kon ook voor de berging worden benut omdat er een centrifugaalpomp aan boord was. De '*Baron*' zou ook als reserveboot in de Urker dienst kunnen varen, of als tweede boot in een dubbele dienst. Aangezien de boot zowel hoge vaart moest kunnen lopen voor de passagiersdienst als veel vermogen aan het water moest kunnen mededelen voor het sleepwerk, werd zij een typisch compromisschip en dus feitelijk voor beide doeleinden ongeschikt. De *Baron Rengers* was een fraai schip, een typische Zuiderzeeboot met haar verhoogde campagnedek. De kleine boot met zo'n wijdsse naam konden de Gebrs. de Groot niet zelf bekostigen. De bouwsom werd vrijwel volledig voldaan door Mr. Wilco Julius van Welderen Baron Rengers, lid van de Eerste Kamer der Staten Generaal en wonende te Leeuwarden. Hij leende de Gebrs. de Groot renteloos het benodigde geld, onder voorbehoud van het eigendom der boot, dat na volledige afbetaling van de geleende som



De Kamper bemanning van de BARON RENGERS op en om de stuurhut gefotografeerd. De namen zijn niet meer bekend. 1904. (Mevr. Spaans-Scholten)

De BARON RENGERS aan de Urker aanlegplaats. De boot draagt bij de naam het woord 'Kampen', wat er op wijst dat we hier te doen hebben met een zomerse extra dienst naar die plaats. Voor de stuurhut een aantal kisten vis.

*(Mevr. Spaans-Scholten)
Foto Wakker, Urk*

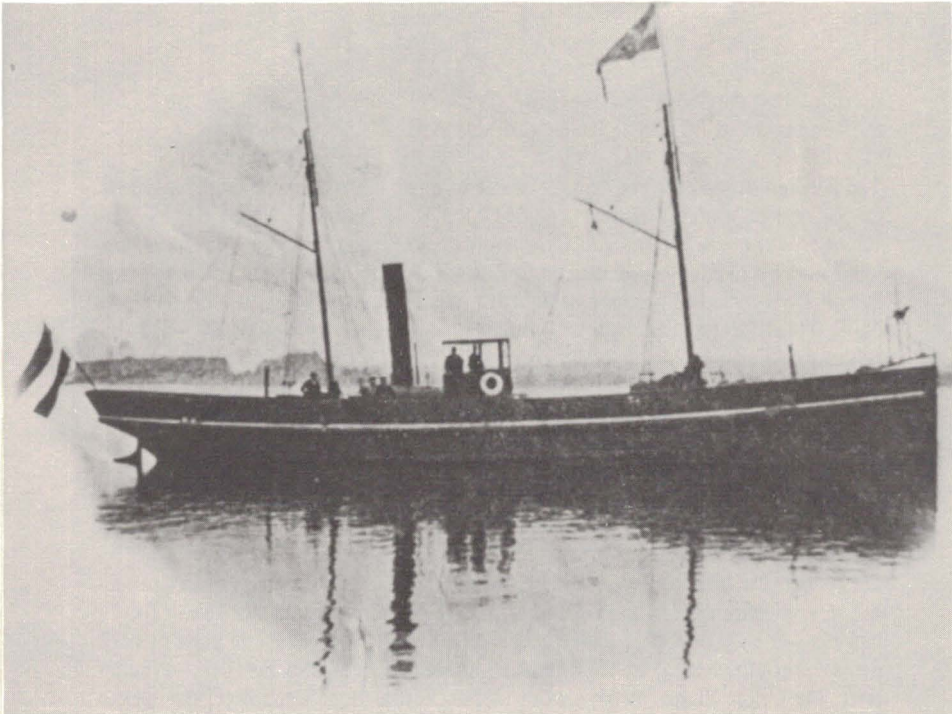


op de Gebrs. de Groot zou overgaan. Welke relatie er tussen Gebrs. de Groot en Rengers bestond, blijft in het duister.

Twee boten bleken te veel van het goede voor de dienst van de Gebroeders de Groot, zeker waar de *Baron Rengers* al snel de reputatie kreeg dat zij een slecht trekker was en daarom na korte tijd nog maar weinig voor sleepwerk werd gebruikt. De Gebroeders de Groot zonden de nauwelijks vijf jaar oude *Baron Rengers* op 13 augustus 1907 naar Texel waar het schip in dienst van de N.V. Texels Eigen Stoomboot Onderneming de eerste met de N.V. Maatschappij Alkmaar-Packet concurrerende vaarten moest doen. Na een proeftocht op de 14e voer de *Baron Rengers* de volgende dag haar eerste reis voor TESO. Tot en met 4 augustus 1908 zou de charter duren. Gedurende het tussenliggende jaar deed ook de *Minister Havelaar* dienst voor de Texelaars. Na teruggave aan Gebroeders de Groot voer de *Baron Rengers* die op Texel goed bevallen was, nog eenmaal, op 24 en 25 juni 1909 voor TESO omdat haar eigen stoomboot *De Dageraad* plotseling defect was geraakt. Dat de boot zo snel naar Texel kon worden gestuurd wijst op het geringe emplooi in de Urker dienst. De *Baron Rengers* bleef, zo goed en kwaad het ging op de Zuiderzee sleepdiensten verrichten. Dat verklaart waarom er maar zo weinig foto's van het schip op de Urker dienst bewaard zijn gebleven. Toen de boot in 1912 werd verkocht, lag zij in Den Helder, mogelijk reeds aan het Rijk vercharterd. De Urker dienst werd zonder uitzondering uitgevoerd met 'de' Urker boot, de *Minister Havelaar*. De *Baron Rengers* viel in als de *Havelaar* naar de werf was of voor extra, dubbele diensten, voornamelijk naar Kampen.

Volgens de eerder geciteerde brief van Carsten ontstonden omstreeks 1910 moeilijkheden tussen Gerben Lolkes en Enne de Groot, van wie de laatste van oorsprong schipper op de *Postboot* was. Carsten wijt de onenigheid mede aan de zoon van Enne, Lolke de Groot, toen 23 jaar oud. De Kamper fabrikant J.D. van Hasselt, de Zwolse stoombootondernemer J.A. Visscher en Carsten zelf, verklaarden zich bereid tussen de broers te bemiddelen. Uit het overleg kwam het idee voort, de vennootschap onder firma Gebrs. de Groot om te zetten in een Naamloze Vennootschap, van welke de broers directeur, de bemiddelaars commissaris zouden worden.

Op 4 februari 1911 werd de N.V. Kamper Stoomvaart Maatschappij voorheen Gebroeders de Groot opgericht. Beide schepen werden in de N.V. ondergebracht. Kort hierna, op 2 november 1912, verkocht de KSM de *Baron Rengers* aan het Rijk, waar het schip als visserijinspectievaartuig vele jaren goede diensten zou bewijzen. De KSM was met deze actie terug op het punt waar de Gebroeders de Groot waren begonnen: een dienst Kampen-Urk-Enkhuizen met de *Minister Havelaar*. De dienst werd pas in 1913 redelijk rendend, zodat de Provincie Noord-Holland haar subsidie staakte. De KSM zou wel weer subsidie kunnen krijgen, maar dan op voorwaarde dat zij de afgebeulde *Minister Havelaar* zou vervangen door een nieuw, moderner schip en de *Havelaar* in reserve zou houden. De KSM accepteerde deze voorwaarde in 1914.



Deze povere foto is mogelijk de eerste die van de MINISTER HAVELAAR werd gemaakt, vlag in top, twee forse masten op een overigens klein schip. (WJJB)

De Dijk in Enkhuizen was jarenlang de aanlegplaats van de Urkerboot. Dus binnen de sluizen, wat voor de uitvoering van de dienst niet bevorderlijk was, maar wel een plaats waar men heel dicht bij Enkhuizens centrum lag. Het schip is de MINISTER HAVELAAR. (K. Appel)



Dijk.

Enkhuizen

Augustus 1914 begonnen de oorlogshandelingen in het buitenland, die in Nederland tot een zware energiecrisis zouden leiden. Op Urk ontwaakten enkelen.

2.

De stichting van de EUSM; concurrentie met de KSM

De stoomboot was op Urk een deel van de samenleving geworden dat er niet meer uit viel weg te denken. Urk was in de kwart eeuw exploitatie door de KSM gewend geraakt aan de gemakken die het vervoermiddel de eilandgemeenschap bood. In 1914 bezat de KSM voor de Urkerdienst echter zegge en schrijve één schip, de *Minister Havelaar*, een schip, uitstekend berekend op zijn taak, maar ook een schip dat niet meer beantwoordde aan de eisen van comfort die rondom dat jaar golden. De KSM moet haar kwetsbare positie wel hebben gezien; in 1915 zou zij een nieuw, veel moderner schip in dienst stellen en dat vergde de nodige voorbereidingstijd. De aanwezigheid van slechts één schip benadrukte de positie van de Urker bootdienst als verbinding tussen Enkhuizen en Kampen met Urk als tussenstation. De *Minister Havelaar* overnachtte te Kampen, voer 's morgens van daar naar Urk, door naar Enkhuizen, terug naar Urk en van daar weer naar Kampen. 's Zomers werd een enkele maal een extra reis Kampen-Urk-Kampen gemaakt, zodat dan Kampen én Enkhuizen vanuit Urk op één dag bereikbaar waren. In de winter kon men slechts naar Enkhuizen op en neer; moest men in Kampen zijn, dan was men gedwongen een nacht over te blijven. Natuurlijk was dat een verre van ideale situatie. Ongemak was niet het enige. De binding van Urk met Enkhuizen, vooral in economisch opzicht, werd er evenzeer door versterkt. In de vijfentwintig jaar exploitatie van de stoomboot kweekten de Kampers op deze wijze een vervoersstroom vanuit Urk naar Enkhuizen. Geen wonder dat op den duur de meeste leveranciers van Urk in de Westfriese plaats te vinden waren en niet in het Kampense. Op zich versterkte deze ontwikkeling de binding van Urk met de Provincie Noord-Holland, onder welke het eiland officieel ressorteerde. Die binding bestond in de periode vóór 1890 slechts administratief in juridische zin, kortom zij bestond wel, maar slechts op officieel niveau. De mogelijkheid om op één dag Enkhuizen te bereiken stimuleerde het verlangen, daar langer te verblijven dan met de dienst van de KSM mogelijk was. Om bedrijfseconomische redenen bleef de boot niet langer dan strikt noodzakelijk in Enkhuizen, zodat allerlei goederen in Enkhuizen slechts besteld konden worden om later met de boot naar Urk te worden gebracht. Het is logisch dat men wel eens langer in Enkhuizen wilde blijven, maar dat kon alleen als de boot langer bleef liggen, of per dag twee reizen zou maken, zoals 's zomers naar Kampen werd gedaan. Voor Urk zou de ideale situatie zijn, dat liefst twee boten op Urk zouden liggen en ieder per dag twee maal naar Kampen en Enkhuizen zouden varen. Voor de KSM was dat niet aantrekkelijk. Ten eerste zou de maatschappij dan twee schepen continu in dienst moeten hebben en dit was al niet renderend gebleken in de tien jaar dat de *Baron Rengers* had gevaren; ten tweede betekende het naast een verdubbeling van het aantal boten, overladen van doorgaande vracht op Urk. Ten der-

Urk. Aankomst der stoombooten



De concurrenten op één prent vereeuwigd. Links de MINISTER HAVELAAR, erachter de DIR: GEN: JHR: VON GEUSAU en rechts de EILAND URK, wit geschilderd en met twee hoge masten. De merkwaardige knik in de achterstevan getuigt ervan dat die niet origineel was. Op de kont in enig krulwerk staat de naam van de eigen onderneming, augustus 1915. (WJJB)

De MINISTER HAVELAAR verlaat de Urker haven naar Kampen; nietig lijkt het schip op de grote Zuiderzee. Op deze foto van omstreeks de eeuwwisseling heeft de boot nog twee masten met steng en gaffel. Dat had geen praktisch nut, maar mooi stond het wel! (T. de Vries)



de had de maatschappij geen vertrouwen in de vervoersvraag op Urk, dat als middelpunt van de KSM diensten zou moeten gaan fungeren. Ten vierde zal een rol gespeeld hebben dat de KSM een uitgesproken Kamper onderneming was die haar contrôle over haar eigen dienst, als die buiten de stad werd geëxploiteerd, op den duur wel zou kunnen vergeten. Immers, de KSM was een onderneming die uiteindelijk winst maken op de eerste plaats moest stellen. Volkomen logisch dat zij derhalve geen enkel risico wilde nemen. Aan de behoefte aan goed vervoer op Urk wilde de KSM niet verder tegemoet komen dan haar kapitaal toeliet. Het risico voor de KSM was groot: men wist nooit of de Zuiderzee de komende winter weer zou dicht vriezen en voor hoelang. De reizen door het ijs kostten kapitalen, de schepen voor de dienst benodigd moesten daarom sterker gebouwd worden dan voor een normale bootdienst noodzakelijk en waren dus relatief duur. Het vervoer van en naar Urk was niet voldoende om een dubbele dienst te rechtvaardigen en de kosten om experimenteel vast te stellen of een dubbele dienst haalbaar was, waren te hoog. De inkomsten van de KSM bestonden sedert 1913 slechts uit het vervoer van en naar Urk, het doorgaande vervoer Kampen-Enkhuizen v.v. en het postvervoer. Het wegvallen van een dezer componenten zou de maatschappij, zo dacht men, in moeilijkheden hebben gebracht. Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog veroorzaakte daarnaast grote onzekerheid voor de toekomst, omdat Nederland voor de energievoorziening in die jaren vrijwel volledig was aangewezen op de kolenimport uit Engeland en vooral Duitsland. Het is gezien het voorafgaande wel begrijpelijk dat de KSM in 1915 niet aan een dubbele dienst wilde beginnen. Men wilde eenvoudig de risico's, aan zo'n dienst verbonden, niet nemen.

Lijnrecht daartegenover stond de zeker gerechtvaardigde wens van Urk, de nadelen van het eilandelijk isolement zoveel mogelijk op te heffen. Een bootdienst, vanaf de vaste wal geëxploiteerd, was voor Urk nadelig. Zo'n situatie bestond in 1915 in Nederland nergens meer. Zelfs moeilijk te bereiken eilanden als Terschelling en Vlieland hadden een bootdienst die vanaf het eiland werd geëxploiteerd en zo in de eerste plaats voldeed aan de behoeften van de bevolking van die eilanden. Urk was van Kampen afhankelijk voor zijn vervoer en die toestand gaf aanleiding tot onvrede.

Nu is moeilijk meer te achterhalen wat de Heren Keuter, Brouwer en vooral Gerrit Snoek ertoe bewogen heeft de strijd met de KSM aan te gaan. Er zijn geen getuigen meer in leven die de concurrentie tussen de Urkerboot en de KSM hebben meegemaakt en berichten in de vorm van bijvoorbeeld ingezonden stukken in de krant, ontbreken omdat op en buiten Urk geen volledige jaargangen van de toen verschijnende Urker Courant bewaard zijn. Vooral het vrijwel volledig ontbreken van de Urker Courant jaargang 1915 is betreurenswaardig. Het was in deze tijd gebruikelijk de standpunten ten aanzien van zoiets belangrijks als een eilander boot, luidkeels te ventileren in de lokale krant. Deze ingezonden stukken zijn doorgaans zeer uitvoerig en bieden bij zorgvuldig lezen zeer veel informatie die nergens anders te vinden is. Soms zijn zij op rijm gesteld, wat op zich bijzonder aardig materiaal verschaft om be-



*Tocht naar
de Geusau 1917*

Een opname van de tocht naar de GEUSAU, 25 januari 1917.

(Mevr. Spaans-Scholten)

*Van de DIR: GEN: JHR: VON GEUSAU is nauwelijks enige goede foto bekend uit haar KSM-periode. Hier verlaat de boot de Enkhuizer sluis op weg naar Urk, ± 1920.
(WJJB)*



Haven met Urkerboot

ENKHUIZEN

paalde situaties te illustreren. Van de jaargang 1915 der Urker Courant (de 'Oprechte' bestond toen nog niet) is slechts fragmentarisch iets opgedoken tijdens het onderzoek voor dit boek. De te Enkhuizen en Kampen verschenen kranten bieden slechts zijdelings zeer oppervlakkige informatie. Beide daar verschenen periodieken stellen zich neutraal op. Ook periodieken buiten de invloedssfeer van de KSM en Urk geven geen nadere informatie. Het is daarom helaas niet mogelijk een uitgebreide beschrijving te geven van het ontstaan der N.V. Eerste Urker Stoomboot Maatschappij 'Urks Belang' en haar concurrentiestrijd met de N.V. Kamper Stoomvaart Maatschappij v/h Gebrs. de Groot. Het navolgende is voornamelijk gebaseerd op de stukken, bewaard in het archief der gemeente Urk (ingekomen stukken en notulen der Raadsvergadering) en dat van de Provincie Noord-Holland. Het archief van de Posterijen geeft met betrekking tot de Urker troebelen evenmin informatie omdat de ingekomen stukken daar grotendeels zijn vernietigd.

Zoals betoogd, op Urk bestond onvrede met de stoombootdienst zoals die vanuit Kampen werd onderhouden. Over het vervoer tijdens ijsgang had men geen klagen. De KSM deed alles wat in haar vermogen lag om Urk hoe dan ook bereikbaar te houden, daarbij voortreffelijk bijgestaan door 'Hulp en Steun' met haar ijsvlet. De Urker Courant van 18 april 1914 schrijft echter:

'Woensdag heeft de "Havelaar" 600 tal gerookte haring, harde en zachte bokking geladen voor de rookerij Lichtendahl, waar nu alles in volle actie is. Nog geen enkele keer heeft de "Havelaar" een extra avonddienst verricht naar Kampen.'

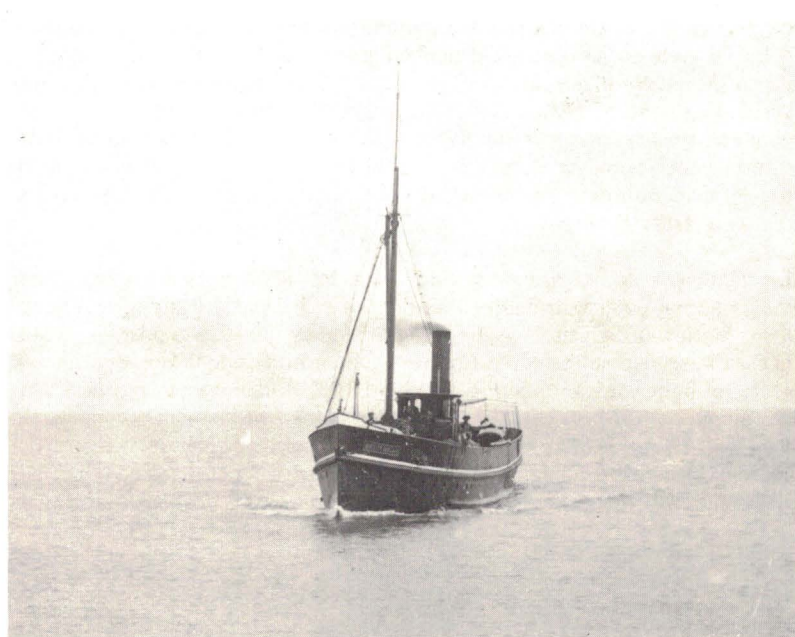
Een wrevelige opmerking, die wijst op ontevredenheid met de bootverbinding. In de hieropvolgende maanden moet op Urk informeel overlegd zijn om te zien wat er aan gedaan zou kunnen worden om verbetering in de toestand te brengen. Ongetwijfeld hebben zich in die maanden enkele figuren geprofileerd, die allengs de voormannen van de beweging om de Urker bootverbinding te verbeteren zouden blijken. In het hierna volgende zal een poging worden gedaan de omstandigheden waarin de eigen Urker bootdienst tot stand kwam, te analyseren aan de hand van de weinige overgebleven stukken die getuigen van de stichting van de N.V. Eerste Urker Stoomboot Maatschappij 'Urks Belang'.

De naam van de onderneming duidt erop dat de EUSM een zuiver Urker maatschappij was, waartoe het initiatief door Urkers zelfstandig werd genomen. Merkwaardig genoeg is die veronderstelling niet geheel juist. De KSM, in casu haar beide directeuren Enne en Gerben Lolkes de Groot, speelde een grote rol in de tot standkoming van de EUSM. Zijdelings zij opgemerkt dat de rol van de KSM op Urk pas in 1942 ten einde zou komen. Verondersteld mag worden dat de kennelijk op Urk bestaande onvrede met de dienstuitvoering van de KSM (op haar schepen richtte de kritiek zich nadrukkelijk niet) geleid heeft tot de vorming van een soort comité van voorlieden uit de Ur-



De EILAND URK is maar kort wit geweest. De achtermast hield het evenmin lang vol. De boot hier aan de kade in Urk. De romp is zwart, aan het voorschip onder het tweede berghout grijs, het kleurenschema van de KSM dat de EUSM lang zou handhaven.
(Mevr. Keuter-Snoek)

De MINISTER HAVELAAR bij aankomst op Urk omstreeks 1910. Het schip heeft hier nog maar één mast, de stuurhut is al helemaal dicht.
(T. de Vries)

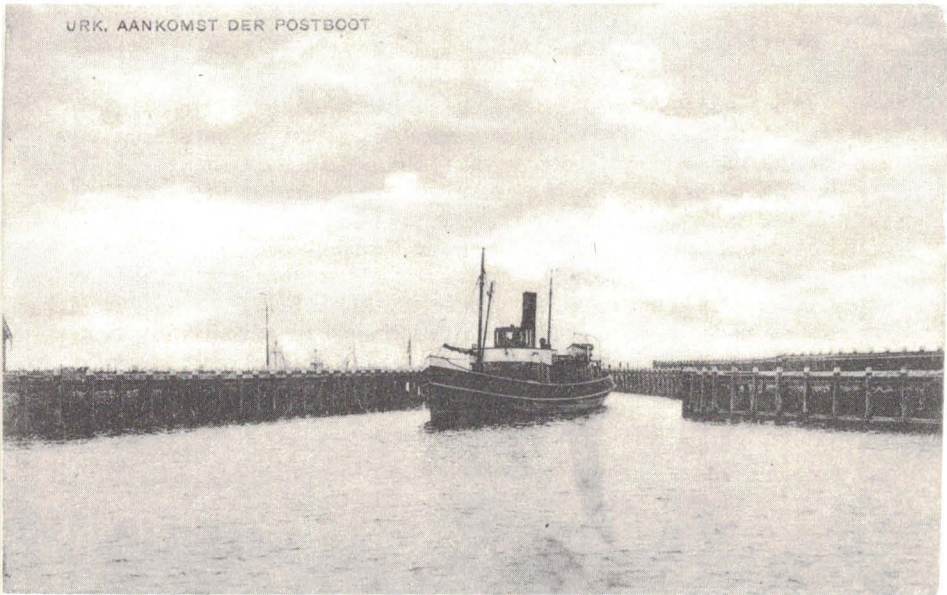


kers, welke met de KSM contact hebben gehad over hun gedachten ten aanzien van verbetering der dienst. Hun doel was, dat staat vast, een dienst Kampen-Urk-Enkhuizen, in twee gedeelten vanuit Urk bediend met twee schepen. Het traject Urk-Enkhuizen zou in elk geval twee maal daags bevaren moeten worden, het traject op Kampen evenzo, tenminste in de zomer. De KSM moet daarop niet zijn ingegaan. Wel had de maatschappij inmiddels een nieuwe postboot besteld, waardoor de vloot zou worden verdubbeld en de Urker voorstellen hadden kunnen worden gehonoreerd. De KSM zag echter niets in een dubbele winterdienst op Enkhuizen en daarin had zij volkomen gelijk; toen de KSM zich eenmaal uit de exploitatie had teruggetrokken heeft de EUSM zelf de dubbele dienst op Enkhuizen 's winters evenmin gehandhaafd.

Uit de Urker gemeenschap zijn het Gerrit Snoek en P. Brouwer geweest, die zich ontpopten als de voormannen van de eigen Urker bootdienst. Daarbij voegde zich P. Keuter. Snoek zou de personificatie van de EUSM worden. Waren Snoek, Brouwer en Keuter de mannen om wie de verwickelingen aangaande de EUSM zich spinnen op Urk, een zeer belangrijke rol vervulde Enne de Groot, die zich in enkele stukken Directeur der EUSM noemt. Die functie kostte hem zijn invloed en positie in de KSM, want de statuten der maatschappij verboden nadrukkelijk gelijkwaardige functies bij ondernemingen in dezelfde branche. Het is volstrekt onduidelijk wat Enne de Groot ertoe heeft bewogen de KSM te verloochenen, zijn broer in de steek te laten (concurrentie was er waarschijnlijk van Urker zijde toch wel gekomen, zij het later) en zich te voegen bij de voorlieden die stichting van een eigen Urker stoombootmaatschappij beoogden. Het zou op grond van de stukken wel mogelijk zijn enkele theorieën betreffende de achtergronden van E. de Groot's stappen te construeren. Aangezien elke denkbare theorie in elk geval één der partijen een mogelijk onverdiende zwarte-piet zou toespelen, lijkt het nuttiger zijn rol toe te lichten uit het oogpunt van de KSM, omdat uitsluitend uit die hoek schriftelijke aanwijzingen zijn bewaard omtrent de figuur Enne de Groot. Van Urker zijde is over hem niets bekend, behoudens enkele door hem als directeur ondertekende stukken van de EUSM. Deze stukken geven echter buiten kijf de mening van de Urker commissarissen der EUSM weer.

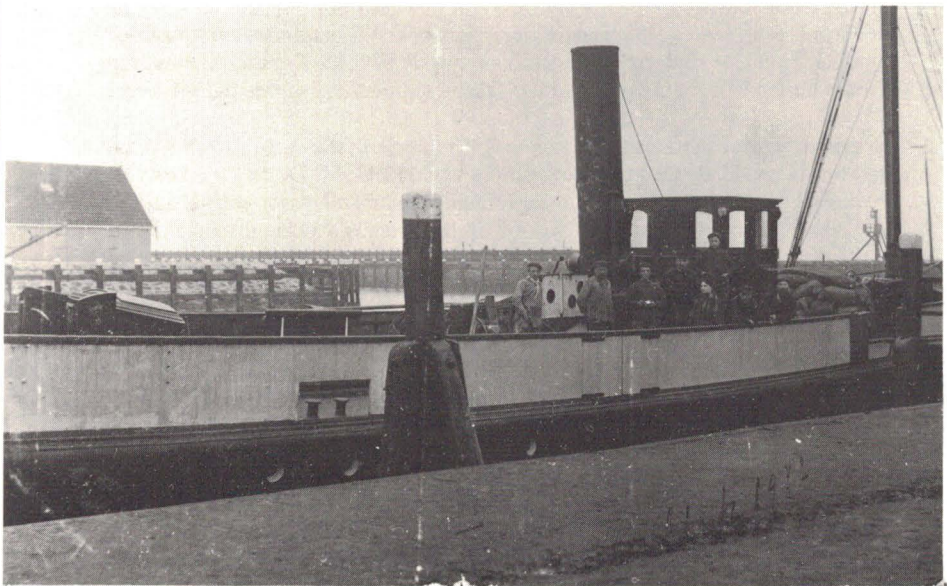
Er zijn drie brieven in afschrift van de KSM bewaard, die enige zinnen wijden aan de rol van E. de Groot in de stichting van de EUSM. De eerste is een verzoek van de KSM aan G.S. Noord-Holland om subsidie voor een verdubbeling van haar bootdienst in antwoord op de opening van de dubbele dienst Enkhuizen-Urk der EUSM. Deze brief, gedateerd 14 juni 1915, is ondertekend door Ennes broer, Gerben Lolkes de Groot en geeft de volgende zinsneden:

'dat de Heer E. de Groot, Broeder van den Ondergeteekende G.L. de Groot, als mede-directeur en Aandeelhouder uit de 'KAMPER STOOMVAART-Maatschappij voorheen Gebrs de Groot' is getreden, zooals nu blijkt, om een concurrerende Maatschappij op te richten, tusschen Urk en Enkhuizen,



Aankomst van de GEUSAU op Urk. Deze foto toont goed hoe diep de zeeg en hoe hoog de kop van de boot was.
(WJJB)

In het najaar van 1912 werd de MINISTER HAVELAAR op Urk gefotografeerd. De KSM had door de verschansing grijs te schilderen, getracht een eigen kleurenschema te ontwikkelen. De kleuren grijs, zwart en bruin zouden nog jaren de Urkerboot sieren
(Mevr. Spaans-Scholten)



dat de Heer E. de Groot dat plan sedert lang in het geheim schijnt te hebben voorbereid, en, gewapend met de gegevens, die hem als Directeur onzer Maatschappij ten dienste stonden, zoo onverwacht mogelijk heeft ten uitvoer gebracht, op een tijdstip, dat de oude Maatschappij door den bouw van een nieuw en modern stoomschip voor zooveel grootere jaarlijksche lasten komt te staan, wat rente, aflossing en afschrijving aangaat, dat de nieuwe onderneming (URK-ENKHUIZEN) nagenoeg uitsluitend den Heer E. de Groot aangaat, en een deel der Urker bevolking, uit ingenomenheid met een dubbelen dienst, daarin slechts voor een klein bedrag aan aandelen van FL 50, – en FL 100, – heeft deelgenomen,'

De tweede brief is door de commissaris H.J. Carsten van de KSM geschreven op 18 juni 1915 aan de EUSM-commissarissen Brouwer en Snoek. Carsten, tevens notaris te Kampen, schrijft onder meer:

'Zooals wij U reeds mededeelden, met den Heer E. de Groot kunnen wij, na zijn optreden tegenover onze Maatschappij niet samenwerken (...) Ik kan U de verzekering geven, dat de Heer E. de Groot in onze Maatschappij nimmer het voorstel heeft gedaan, om een dubbelen dienst te exploiteeren, integendeel, hij betwijfelde het evenzeer als wij, of een dergelijke dienst bestaanbaar was'.

Beide citaten tonen duidelijk dat Enne de Groot voor de KSM had afgedaan. Het laatste citaat toont evenzeer aan dat de dubbele dienst wel degelijk bij de KSM ter tafel was geweest, immers, Carsten kon onmogelijk beweren dat E. de Groot het voorstel nooit had gedaan, terwijl die tegelijkertijd met het KSM bestuur aan de bestaansmogelijkheid twijfelde. De veronderstelling lijkt gewettigd dat een verzoek om een dubbele dienst door commissarissen en directie van de KSM was afgewezen, dat E. de Groot zich bij afwezigheid neergelegd, maar op een of andere wijze toch met de Urkers tot een vergelijk is gekomen om een eigen Urker dienst te stichten. Het argument van de KSM, dat E. de Groot gebruik maakte van zijn kennis omtrent haar moeilijke financiële situatie in verband met de bouw van de nieuwe boot, is niet onte-recht.

De derde brief is eveneens geschreven door Notaris Carsten, al is hij ondertekend namens het College van Commissarissen der KSM. Deze laatste brief is gericht aan de commissaris der Koningin N.H., gedateerd 8 november 1917 en licht de rol van Enne de Groot op minder formele – en minder correcte! – wijze toe. Het is dezelfde brief, uit welke in het eerste hoofdstuk al werd geciteerd. De volgende passages werpen een sterk licht op de gedachten die het KSM bestuur jegens Enne de Groot koesterde:

'Doch in 1910 ontstond oneenigheid tusschen de beide Firmanten, speciaal door opstoken van den destijds 23 jarigen, thans eenigszins beruchten Lolke de Groot, zoon van den Heer E. de Groot. Een breuk werd voorkomen, door

Eerste Urker Stoombootmaatschappij „URKS BELANG”

GEVESTIGD TE URK.

Maatschappelijk Kapitaal f20.000.

Opgericht bij akte verleden voor NOTARIS BOLL te Enkhuizen
16 Juli 1915. Goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 1 Juli
1915. nummer 41.

BEWIJS VAN ONDERAANDEEL

Serie B^c N^o 135

GROOT

TIEN GULDEN

aan Toonder.

Commissaris.

P. Bouwman

Directeur.

E. de Graaf

Hierbij afgegeven zo Dividendbewijzen en Talon.

Het kapitaal van de EUSM werd in aandelen van f 25, – en f 100, – bijeen
geschraapt. Om ook minder welgestelden in staat te stellen in de maatschappij deel
te nemen werden onderaandelen van f 10, – uitgegeven die volledig stemrecht
verschafte. Hier zo'n onderaandeeltje uit 1915. (Gem. Arch. Urk, arch. EUSM)

de oprichting in 1911, eener Naamlooze Vennootschap. (...) ... doch van den Heer E. de Groot hebben Commissarissen later steeds tegenwerking en onwil ondervonden. Hij kwam bijna nimmer op het kantoor en bleef voortdurend in gebreke aan de werkzaamheden deel te nemen. Overmatig gebruik van sterken drank was daaraan, volgens informatie, niet vreemd. Commissarissen zagen echter op tegen een voorstel tot schorsing en ontslag.

Plotseling en onverwacht biedt de Heer E. de Groot in 1915 zijn aandelen conform de statuten aan zijn medeaandeelhouders te koop aan. Ondergeteekende waarschuwde hem ernstig tegen dien stap, omdat hij vreesde, dat het zijn ondergang tengevolge zou hebben. Niets mocht baten, en kort daarna bleek, wat hij, door bovengenoemden niets ontzienden Lolke de Groot opgezet, in zijn schild voerde.

Op verraderlijke, roekelooze, avontuurlijke wijze wenschte hij met zijn zoon Lolke, zonder voldoende middelen in crisistijd naast de sedert 25 jaren bestaande onderneming, een nieuwe onderneming op touw te zetten, tusschen Urk-Enkhuizen v.v. (...). De opzet van den Heer E. de Groot volgens zijn eigen verklaring was, en dat is een voornaam punt in deze onverkwikkelijke geschiedenis, om met behulp van de Urkers, zijn broeder van het traject URK-ENKHUIZEN te verdringen, nadat hij reeds zijn volle aandeel uit de bestaande zaak volkomen naar zijn genoegen had ontvangen.'

Zo hard stond men dus in 1917 tegenover elkaar. Dat E. de Groot weinig op het Kamper hoofdkantoor der KSM kwam, zal misschien niet zozeer aan de onwil van E. de Groot hebben gelegen, als wel aan het feit dat hij jarenlang tevens schipper op de *Minister Havelaar* en de *Baron Rengers* was. Carsten had zijn energie beter kunnen gebruiken. De Provincie trok zich van dergelijk schrijfwerk doorgaans niets aan en beoordeelde de situatie op de feiten, na beide partijen gehoord te hebben. Bovendien had de KSM moeten begrijpen dat zij als Overijsselse onderneming niet al te hoog van de toren mocht blazen tegen het Noordhollandse bestuur als er een Noordhollandse onderneming tegenspel bood. De argumenten van Carsten misten een element: berekeneerde zakelijkheid.

Er mag worden aangenomen, dat de KSM de rol van Enne de Groot extra zwart heeft afgeschilderd en haar eigen onwil om de plannen van de Urkers te honoreren, heeft verdoezeld. Desalniettemin blijft de rol van E. de Groot in het geheel minder gelukkig. Hij is maar heel kort directeur van de EUSM geweest. Die rol is in 1921 overgenomen door Gerrit Snoek. E. de Groot verdwijnt vervolgens uit de historie van de Urkerboot om daarin niet meer terug te keren, zulks in tegenstelling tot de KSM.

Wat gebeurde er nu tussen februari en november 1915?

Vooraf nog een enkele opmerking. In de strijd tussen de EUSM en de KSM werd door beide partijen diverse malen een beroep gedaan op de Provincie Noord-Holland. De Staten hadden de KSM eerder gesubsidieerd, het Rijk fi-

nancierde het door de KSM verzorgde postvervoer. Zowel Rijk als Provincie waren doordrongen van het belang van een goede stoombootverbinding op Urk. De KSM had van de Provincie al steun toegezegd gekregen voor een dubbele dienst en hernieuwing van de subsidie voor de enkele dienst op voorwaarde dat er een nieuw schip zou komen. Waar twee ondernemingen concurreren, kost dat beide geld. Aangezien de lijnen op Urk financieel al zwak waren stonden Provincie en Rijk niet al te positief tegenover de concurrentie. Diverse stukken staven die veronderstelling. Daarnaast mag niet worden vergeten dat de Provincie Noord-Holland tussen 1907 en 1910, dus nauwelijks een half decennium tevoren, met een dergelijke concurrentie was geconfronteerd op de dienst Texel-Den Helder. Die affaire was niet bijzonder fraai geweest en had tot veel ongemak voor reizend publiek, postvervoer en niet te vergeten, de Provincie geleid. Overigens hebben de Gebroeders de Groot de Texelaars door verhuur van de *Baron Rengers* en de *Minister Havelaar* in staat gesteld, de gevestigde maatschappij te beconcurreren. Ze kregen op Urk dus nu een koekje van eigen deeg. De Provincie wenste haar vingers geen tweede maal te branden en nam in de op handen zijnde ongeregelde positie in, dat zij niet meer zou subsidiëren dan zij deed nl. de dubbele dienst op Kampen tenzij de concurrenten zouden samenwerken. Noord-Holland heeft in de jaren 1915-1920 het been stijf gehouden en kon zo buiten de perikelen tussen de EUSM en de KSM blijven.

Laat ons nu eens zien wat er gebeurde.

Op 17 maart 1915 richt Enne de Groot, directeur van de EUSM, een missive aan 'Edelachtbaren Heeren Gedeputeerde Staten van Noord-Holland' te Haarlem in welke hij verzoekt zijn maatschappij een subsidie toe te kennen van f 3.000, — 's jaars. Hij vraagt tevens deze subsidie aan het begin van ieder jaar uit te keren, en wel voor de jaren 1916 tot en met 1920. De N.V. Eerste Urker Stoomboot Maatschappij 'Urks Belang' (onder aan het verzoekschrift schrijft E. de Groot gewoontegetrouw *Stoomvaart*maatschappij) is dan 'heden' opgericht, heeft een maatschappelijk kapitaal van f 20.000, — waarvan f 15.000, — geplaatst en f 10.000, — gestort, en zal een dubbele dienst tussen Urk en Enkhuizen aanvangen per 15 mei 1915. Argumenten voor de forse som die gevraagd wordt: door de invoering van de dienst zal *'de Gemeente Urk grootendeels uit haar isolement worden verlost', de belangen der Gemeente Urk en de Provincie Noord-Holland zijn hiermede direct gemoeid* maar *'de financiële resultaten werpen geen voldoende zekerheid af tot instandhouding der te openen dienst'*. Het zijn voorwaar geen argumenten die kunnen overtuigen. Boven een op dat moment aanwezig kapitaal van f 10.000, — vraagt de ondernemer om een totale subsidie van 15 mei 1915 tot en met 31 december 1920 van maar liefst f 16.875, —. De Provincie zou net zo goed zelf een dienst hebben kunnen openen! Gemakshalve doet Enne de Groot ook een begroting bij zijn verzoek. Het is een aardig stuk dat de lezer niet mag worden onthouden.

Begroting van Uitgaven en Ontvangsten per jaar
voor, en op de rechter stroomaarddienst Wsk - Inkhinen
twee maal per dag, berekend op den aankoop van een ander
boot, ter waarde van f 15000.-

Uitgaven.

Directeur	f 1000.-
Brandstoffen	4000.-
Machinesamerbeelden	400.-
Onderhand	600.-
Overkosten	500.-
Huur van een boot ter	
jaarlijksche verwaring.	500.-
Personel	2340.-
Assurantie	250.-
Overkosten provisio te Wsk	300.-
" " slavengele,	
Provisio te Inkhinen	800.-
jaarlijksche afschrijving	
op de boot	1500.-
	<u>f 12090.-</u>

Ontvangsten.

Passagiers	f 3500.-
Goederen	" 2800.-
Hangmonen toenam	
deres ontvangsten als	
gevolg van tenuisken per	
dag van.	" 1000.-
	<u>7300.-</u>
Uitgaven	12190.-
Ontvangsten	7300.-
Te kort	<u>f 4890.-</u>

De begroting van Enne de Groot voor de nieuwe Urkerboot, 17 maart 1915.

(Gem. Arch. Urk, ingekomen stukken)

Aardig is de kostenfactor 'Directeur' ad f 1000,-. Nog aardiger is de toelichting die De Groot op zijn begroting geeft:

'Brandstoffen. Wanneer de kolen weder tegen lagen prijs in de toekomst beschikbaar zijn, zal deze post lager worden.

Personeel. Voor een bedrag van f 2340,- kan men geen personeel aanstellen, dat aan alle eischen voldoet. Dit is vooral van betekenis voor den Machinist.

Ontvangsten. Deze zijn hoog geraamd en genomen naar een best jaar, zonder eenige stoornis in de vaart door ijsbelemmering. De risico die geloopt wordt, wanneer een langdurige winter alle inkomsten doet ophouden en dikwijls nog extra onkosten met zich brengt, is bij bovenstaande begroting geheel buiten beschouwing gelaten'.

Het is nauwelijks voor te stellen dat De Groot ooit heeft gedacht met een dergelijk verzoek, dusdanig met argumenten en met zo'n begroting onderbouwd, gehoor te zullen vinden bij Noord-Holland.

En passant wordt ook de Gemeente Urk officieel van de oprichting van de EUSM in kennis gesteld. In die mededeling wordt 16 maart als oprichtingsdatum genoemd. Aangezien E. de Groot in zijn brief van 17 maart meldt dat de maatschappij 'heden' is opgericht, is eigenlijk niet bekend op welke dag nu precies de Urkerboot gestalte kreeg. Overigens, notariële stukken waren er nog niet. De akte daarvoor werd pas op 6 juli 1915 verleden na verkregen Koninklijke bewilliging op 1 juli.

Gelijk met de mededeling dat de EUSM is opgericht ontvangen B & W van Urk de mededeling dat de Urker middenstand de Minister van Waterstaat heeft verzocht de post per (notabene) de Gebroeders de Groot van Urk naar Kampen te willen leiden, en wel tweemaal daags. Zij verzoeken om steun op niet-financieel vlak. Hieruit blijkt zonneklaar dat van een onverdeelde steun uit de Urker bevolking aan het initiatief om tot een eigen Urker bootdienst te komen geen sprake was. De bootstrijd zou de Urker bevolking dwars door- midden splijten.

Kort hierna, op 30 maart behandelt de Urker gemeenteraad een verzoek van de EUSM om subsidie. Men is het er over eens dat een goed geregelde dubbele stoombootdienst op Enkhuizen in het belang der gemeente is, maar:

'dat evenwel op deze aanvraag niet gunstig kan worden geadviseerd, omdat deze onderneming tengevolge van een onzuivere vijandige houding der hoofdpersonen niet zal zijn wat ze kan wezen.

dat met een goede samenwerking tusschen den nieuw op te richten en den bestaanden dienst een nog betere dan de tegenwoordige regeling zou kunnen worden getroffen omdat dan ook het traject Kampen-Urk v.v. tweemaal per dag kan worden afgelegd.

dat het daarom wenschelijk is dat de n.v. Urker Stoombootmaatschappij 'Urks Belang' zoekt samen te werken met de bestaande vennootschap'

Dat nu waren wijze woorden en zij brengen ook precies de strekking van de ontwikkelingen in de komende jaren tot uiting.

De EUSM neemt met die afwijzing geen genoegen. Op 29 april wendt zij zich wederom tot de Gemeente en maakt duidelijk dat zij inmiddels Provinciale subsidie heeft aangevraagd. De Gemeente Urk wordt nu verzocht om door het toekennen van een subsidie harerzijds op grond van *'vele en gewichtige plaatselijke belangen aan den nieuwen stoombootdienst verbonden'* de Provincie te bewegen ook van die kant subsidie toe te kennen. De Gemeente Urk blijft bij haar eerder ingenomen standpunt.

Dan is het even stil. De EUSM is bezig met de aankoop van haar schip. Aangezien de subsidie-aanvraag van E. de Groot aan G.S. Noord-Holland reeds een vaste openingsdatum van de dienst meldt, kan worden aangenomen, dat de jonge onderneming al in onderhandeling was over de aankoop van een schip. Begroot was een bedrag ad f 15.000, —, waarvoor men echter niets bijzonders kon kopen. Aanbod was er in deze tijd genoeg omdat veel boott dien- sten in de concurrentie tegen trein en vooral stoomtram hun vloot moesten inkrimpen of het loodje hadden gelegd.

De EUSM slaagt er in de *Telegraaf II* van de 'Stoombootdienst Zwarte Water en Telegraaf' aan te kopen, een echt rivierbootje dat zij, om het enigszins geschikt te maken voor het open water, van een gesloten verschansing laat voorzien. Het wordt wit geschilderd en krijgt een tweede mast, waarvan het nut niet zo duidelijk is, maar wat erg mooi staat. Het heet dat zeil bijgezet kan worden om het schip ook bij slecht weer op koers te kunnen houden. Qua uiterlijk en inrichting wijkt het scheepje niet veel af van de *Minister Havelaar*. En het is dus een mooi bootje om de concurrentie mee te beginnen. Bij de nieuw in de vaart te brengen postboot van de KSM die inmiddels op de helling van de Arnhemse Stoomsleephelling Maatschappij staat, maakt de *Eiland Urk*, zoals de aanwinst wordt gedoopt, maar een povere indruk. Een proefvaart wordt aangekondigd voor 11 mei, maar blijkens een berichtje in de Enkhuizer Courant gaat die niet door en wordt het 14 mei, één dag voor de officiële opening van de concurrerende dienst. De Enkhuizer Courant schrijft:

'Vrijdagmorgen kwam hier de stoomboot "Eiland Urk" binnen, die een proefvaart deed. Jammer voor genoodigden en belangstellenden dat het weer niet gunstig was, menigeen van hier had dan het reisje meegemaakt. Toch hebben wij even gelegenheid gevonden het schip te bezien.

De voor- en achterkajuit bieden voor een aantal reizigers alle gerief en gemak, terwijl de Dames in 't voorschip in een nette Salon zich wel thuis zullen gevoelen, zoodat bij mooi weer een reisje met deze boot een genot wezen zal. De boot is ook voorzien van een watertank, om bij weinig lading, het vaartuig te belasten en voert twee masten om "zeil" te kunnen maken, zoodat bij ruw weer de noodige voorzorg genomen kan worden om het slingeren te beperken.

Dat de dienst in eene behoefte zal voorzien, laat zich bij 't verkeer van en naar Urk verwachten. De eilandbewoners, de visschers, loggerlui en neringdoenden, kunnen met dit nieuwe vervoermiddel — immers een paar keer per dag — zich gemakkelijk verplaatsen.

Ook zal het vreemdelingenverkeer er door worden bevorderd, temeer nu Urk als Interneerings-depôt nog meer bekendheid gekregen heeft, in en buiten ons Land.'

Twee feiten vallen op: de aandacht die de verslaggever schenkt aan de voorzieningen, getroffen om de boot 'zeevast' te maken, en de opmerking betref-

fende het vreemdelingenverkeer. De *Eiland Urk* was een rivierboot, licht gebouwd met weinig diepgang, een kleine zeeg en lage kop. De wijze waarop de EUSM van dit scheepje een zeewaardig vaartuig had gemaakt illustreert prachtig hoe arm de nieuwe onderneming was: een trimtank en de mogelijkheid om door zeil meer koersvastheid te verkrijgen. Het scheepje was licht gebouwd. Al spoedig kreeg het op Urk de bijnaam 'De Blikken Bus'. Wat een verschil met de boten van de KSM en, om een parallel te trekken, met de nieuw gebouwde stoomboot *De Dageraad* van Texels Eigen Stoomboot Onderneming. TESO was gestart met een grotendeels onder de Texelse bevolking geplaatst kapitaal van f 70.000, —, waarvoor een uitstekend nieuw schip was gebouwd. De concurrerende Urkers begonnen met een in feite voor de dienst ongeschikt stoombootje en een in eerste instantie gestort kapitaal van f 10.000, —. Bovendien werd de EUSM niet door allen op Urk gesteund, de TESO had de sympathie van het overgrote deel der Texelaars. Het stukje illustreert tevens de opkomst van het vreemdelingenverkeer naar Urk, waar het interneringskamp voor buitenlandse officieren kennelijk fungeerde als toeristische trekpleister, om niet te zeggen als apenkooi. Ongetwijfeld pikte de Urkerboot een graantje mee van het vervoer van leeftocht van de geïnterneerden.

Hoe dan ook, het begin was er. Trots meldde de EUSM aan de Gemeente Urk:

'Ed. ab. Heren,

Directie en Commissarissen der Eerste Urker Stoomboot Maatschappij: Urks Belang hebben de eer U Ed Achtb: College mede te delen dat de dienst met het ss Eiland Urk

is geopend

en waarvan u in liggend de voorloopige dienstregeling wordt toegezonden.

Urk, 15 mei 1915

*Namens Directie
en Commissarissen v.n.
G. Snoek'*

Wat aan deze mededeling opvalt is de ondertekening. Het bericht werd niet door de Directeur, Enne de Groot, maar door Commissaris Gerrit Snoek ondertekend. Speelde deze zo kort na het besluit, een eigen boot in de vaart te brengen, al zo'n belangrijke rol in de EUSM? Waarschijnlijk wel.

Dan komt op 14 juni 1915 het antwoord van de Gedeputeerden van Noord-Holland op de subsidie-aanvraag van de EUSM. Dat is negatief. Er wordt niet gesubsidieerd als de beide ondernemingen niet samenwerken. Een heel diplomatiek antwoord, waarin de oplossing van het conflict wordt gelegd waar zij hoort: bij partijen. Dat betekent, indien het vervoer van de EUSM niet reusachtig toeneemt, de doodsteek voor de onderneming, want zonder

vorm van subsidie heeft zelfs Enne de Groot al becijferd dat de exploitatie niet rond te krijgen is. Voor de KSM is het antwoord evenmin bevredigend: is zij het niet die sedert een kwart eeuw de bootdienst exploiteert? Is zij het niet die jaren subsidie heeft ontvangen en daarmee een goede dienst heeft opgebouwd? Is zij het niet die op het punt verkeert een splinternieuw schip in de vaart te brengen? Is zij het niet die subsidie van Noord-Holland heeft toegezegd gekregen voor de normale dienst op voorwaarde dat er een nieuwe boot zou komen? Is aan alle voorwaarden niet voldaan? Begrijpelijk zal men in Kampen razend zijn geweest om dit antwoord. Want dat betekent: volle concurrentie met die nieuwkomers van Urkers met hun ideeën van Urk als midelpunt der bootdienst. De KSM gaat direkt in de slag. Kan de EUSM vragen om subsidie voor een dubbele dienst, de KSM kan dat ook en doet dat. Nog op 14 juni, de dag waarop de afwijzing op Urk is gearriveerd schrijven directeur en commissarissen der KSM een request aan G.S. Noord-Holland. Een gedeelte van dit request is reeds weergegeven waar het duidt op de rol van E. de Groot, zodat dit deel niet nog eens behoeft te worden geciteerd. Enkele passages:

'Geven met verschuldigde eerbied te kennen:

1ste, G.L. de Groot, Stoombootondernemer, wonende te Kampen

2de, H.J. Carsten, Notaris, wonende te Kampen

3de, J.A. Visscher, Expediteur en Commissaris van Verschure & Co's Algemeene Binnenlandsche Stoomvaart-Maatschappij, wonende te Zwolle,

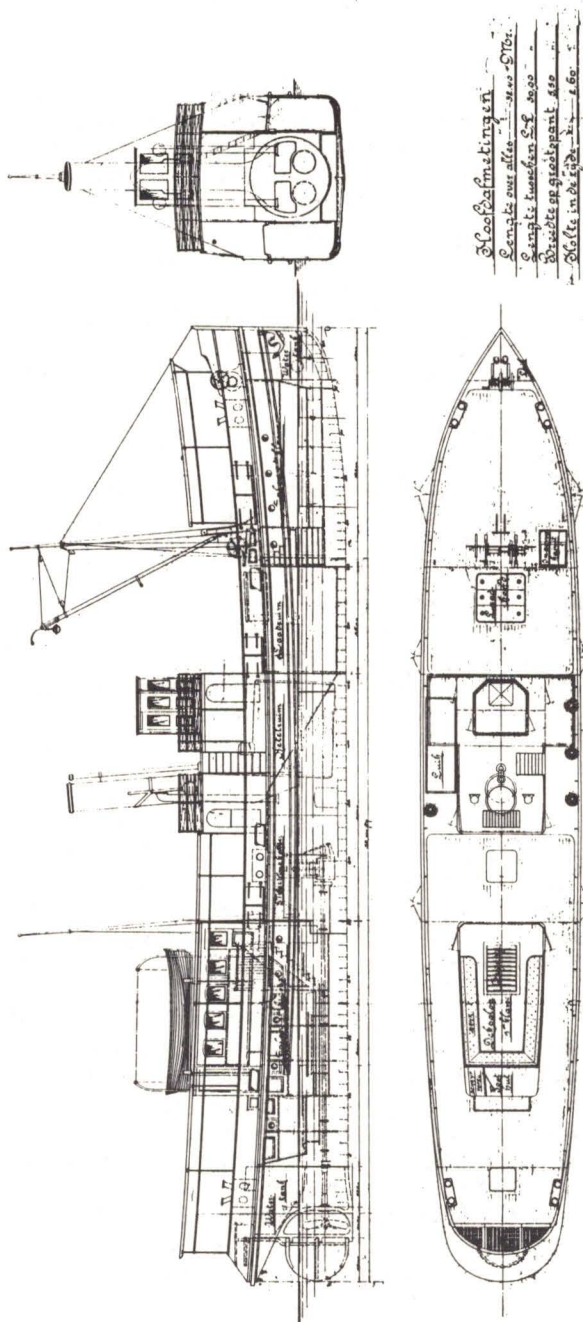
4de, J.D. van Hasselt, Fabrikant, wonende te Kampen,

eerstgenoemde Directeur, de drie laatst genoemden Commissarissen der N.V. KAMPER STOOMVAART-MAATSCHAPPIJ voorheen Gebroeders de Groot' gevestigd te Kampen; (.) dat het aan ondergetekenden bekend is, dat door den nieuwen ondernemer, van de Provincie Noord-Holland eene jaarlijksche subsidie groot Fl 3.000, — is aangevraagd, om daardoor zijn broeder en de oude onderneming die door de Provincie Noord-Holland van 1892 tot en met 1913 steeds gesubsidieerd werd, des te beter te kunnen bestrijden, doch dat hierop, naar ondergeteekenden vernamen, door Uw college is geantwoord, dat een dergelijke aanvraag niet in overweging genomen kan worden, zoolang beide Maatschappijen niet samenwerken, dat onlangs door het Bestuur der nieuwe onderneming het voorstel is gedaan, dat de oude onderneming voortaan uitsluitend den dienst tusschen Urk en Kampen zal exploiteeren, en aan de nieuwe onderneming zal overlaten, het meer voordeelige traject tusschen Urk en Enkhuizen, dat ondergeteekenden er niet over denken, op een dergelijk voorstel in te gaan op de navolgende gronden,

1ste, omdat samenwerking met den Heer E. de Groot na zijn bovenvermeld optreden onmogelijk is,

2de, omdat dan overlading van doorgaande goederen (n.l. Enkhuizen-Kampen en omgekeerd) zou moeten plaats hebben, hetgeen zeer kostbaar en niet in het belang der goederen is,

Algemeen Plan van de DIR: GEN: JHR: VON GEUSAU



3de, omdat het laten doorvaren van de boot der ééne onderneming in den dienst der tweede (zijnde de eenige wijze om overlading te ondervangen) in de praktijk zoo goed als onuitvoerbaar zal blijken,

4de omdat de oude onderneming nimmer voor een deel afstand zal kunnen doen van de voordeelen en de aansprakelijkheid, uit het met haar gesloten Post-Contract voortvloeiende,

5de, omdat de oude onderneming op een dergelijke wijze nimmer kan samenwerken met eene Maatschappij, die naar het oordeel van ondergeteekenden een boot in de vaart heeft gebracht, die bij stormweer niet zeewaardig is, met eene Maatschappij, die zij voor het beoogde doel niet voldoende kapitaalkrachtig beschouwt.'

Tot zover het citaat. De argumenten van de KSM waren niet onterecht. Erg aardig is het, in dit stuk te vernemen dat de EUSM voorstellen tot samenwerking aan de KSM had gedaan, die zouden moeten leiden tot een op Urk geconcentreerde dubbele stoombootdienst op Enkhuizen en Kampen. De EUSM zou dan het traject op Enkhuizen exploiteren, de KSM dat op Kampen. De Urker 'top' van de EUSM heeft kennelijk heel goed gezien, dat de maatschappij niet in staat was de KSM met haar nieuwe schip eruit te concurreren, te meer waar men niet aan het postcontract kon komen. De zaak zat op die manier vast: als EUSM en KSM niet samenwerkten, kreeg men geen subsidie, en van de KSM kon, na de affaire De Groot versus De Groot, moeilijk worden verwacht dat zij met de EUSM zou willen samenwerken. Dus: geen subsidie. Niettemin vroeg de KSM bij hetzelfde request een Provinciale subsidie aan voor de door haar vanaf juli 1915 te exploiteren dubbele dienst Kampen-Urk-Enkhuizen v.v. In het request geeft de KSM onomwonden toe dat zij wel aan een dubbele dienst heeft gedacht, maar dat zij, ondanks een toegezegde subsidie voor zo'n dienst, die niet heeft aangedurfd uit vrees voor onvoldoende vervoer. De KSM moest er nu wel aan, kon er niet meer omheen. En de KSM aanvaardde dat. De tijd van overleg blijkt voorbij. Ongeacht of er een subsidie komt (en die komt er niet) gaat de KSM de concurrentie in volle omvang aan. Op 18 juni 1915 schrijft commissaris Carsten aan de commissarissen Brouwer en Snoek:

'Bij nader inzien verwachten wij van een nadere bespreking op Urk geen heil (...). Bij nadere overweging zou o.i. eene samenkomst op Urk geen ander doel hebben, dan U nogmaals te wijzen op het hooge spel, dat gespeeld wordt in den broederstrijd, door den Heer E. de Groot aangebonden (...). Ik meen te moeten eindigen, met een waarschuwing aan die Urkers, die zich door den Heer E. de Groot resultaten laten voorspiegelen, die nimmer kunnen bereikt worden. Wenscht de Urker bevolking de levensvatbaarheid van een dubbelen dienst, dan doet men verstandig, om de plannen in dien geest, van de oude zooveel kapitaalkrachtiger onderneming met alle macht eendrachtig te steunen.'

Dit hautaine schrijven slaat de deur dicht en zal op Urk menig hoofd rood

hebben doen aanlopen. Kort gezegd komt het er toch op neer dat de Urkers zich in een familieruzie door een van de partijen hebben laten gebruiken door hun verlangen naar een dubbele dienst. Ze zijn er in gelopen. De arme sloebers denken toch zeker niet dat ze tegen de rijke Kampers opkunnen? Neen, Urkers, weest braaf en geeft Uw centjes maar aan ons, dan komt het dik in orde.

Een betere methode om koppige koppen nog harder te maken, is er niet. Dan maar concurrentie, erop of eronder. En zo schrijft de strikt neutrale Enkhuiser Courant op 19 juni:

'Ons wordt medegedeeld dat de N.V. Kamper Stoombootmaatschappij v/h Gebr. de Groot te Kampen, die reeds 25 jaar de lijn Kampen-Urk-Enkhuizen exploiteert, omstreeks 15 Juli a.s. een dubbele dienst op deze lijn zal openen met 2 boten'

In de tussentijd wordt de gemeente Urk nog wat stroop om de mond gesmeerd als op 18 juni (er wordt die dag wat afgeschreven!) De KSM aan de Raad schrijft dat *naast de Minister Havelaar* in juli een nieuwe boot in de vaart zal worden gebracht. Er zal een dubbele dienst worden gevaren en één der beide boten op Urk gestationeerd. De Heren zinspelen op een gescheiden dienst Urk-Enkhuizen en Urk-Kampen en doen het zo voorkomen of Urk het middelpunt van de dienst zal worden, wat zij overigens, zoals gebleken is, pertinent niet wilden. Zij noemen zelfs deze dienst *'voor Urk van het grootste belang'*. Tussen neus en lippen door vragen zij ook om gemeentelijke subsidie.

De concurrentie zal dus worden aangevangen. De *Eiland Urk* vaart inmiddels heen en weer, een dubbele dienst, maar kampt regelmatig met storingen in de machine. Niettemin tonen veel Urkers hun sympathie voor het eigen vaartuig en maken een tochtje mee, wat de kas lekker spekt. De KSM kan daar op dat moment nog niet tegenop. Zij heeft slechts één schip, de *Minister Havelaar* en daarmee moet de KSM de gehele lijn Kampen-Urk-Enkhuizen bevaaren. De streefdatum van juli halen de Kampers niet omdat de nieuwe postboot nog niet gereed is. De boot gaat half juni '15 te water en doet eind juli haar proefvaart. Op 2 augustus 1915 gaat de nieuwe KSM-dienstregeling in. De nieuwe boot *Dir: Gen: Jhr: von Geusau* wordt dan in gebruik genomen. Zij is een onnoemelijke verbetering voor de Urker dienst. Het is een fors schip, met diepe zeeg, hoge kop en extra zwaar gebouwd met het oog op het varen bij ijsgang. Zelfs een deksalon is niet vergeten. Zowel op Kampen als op Enkhuizen vaart de KSM dan tweemaal daags. De nieuwe boot vaart op Enkhuizen, waarheen ook de *Eiland Urk* vaart. Feitelijk zijn er dan twee dubbele verbindingen op één dag met Westfriesland.

Nu staat er een naam op de nieuwe KSM-stomer. En die naam behoort aan de Directeur-Generaal van de Posterijen die niet heeft kunnen voorzien dat het naar hem genoemde schip midden in de grootste vijandschap terecht zou komen. Hij zal dat wel niet zo aardig hebben gevonden en vereert Urk op 10

augustus met een bezoek. Een verslag van zijn aanwezigheid is niet bewaard, maar het zou merkwaardig zijn, als hij geen opmerking over de concurrentiestrijd tussen de bootdiensten heeft laten vallen. In ieder geval helpt dat niets, men concurreert er lustig op los. In volle hevigheid en dat leidt vanzelf tot soms keiharde conflicten tussen beide ondernemingen. Het 'kantoor' van de EUSM is gevestigd in een verplaatsbare houten loods van zestien vierkante meter, die bij de stoombootsteiger staat. De *Eiland Urk* licht achter de KSM boot. Die plaats is door de Havenmeester aangewezen en is nogal donker. E. de Groot vraagt daarom of hij de gemeentelijke booglamp op die plaats mag gebruiken. Nu zijn B & W strikt onpartijdig en voorzien dat, als zij dat toestaan, de KSM wel weer ergens een bezwaar vandaan zal toveren. B & W vragen dus keurig of de KSM er wat op tegen heeft als de EUSM de lamp gebruikt. De KSM heeft er dan ook voordeel van, want beide schepen liggen vlak naast elkaar. Nu, de KSM wenst zelf de lamp niet te gebruiken, '*Aangezien het vervoer met de stoomboot onze maatijs zoo miniem is dat ik geen verlichting noodig acht*' schrijft G.L. de Groot. En: '*Zelf acht ik het in ons voordeel, dat het deel wat onze maatijs inneemt zoo donker mogelijk is*'. Ja, ja, er gaat toch maar niets boven het comfort van de reiziger!

Is het niet aardig om te vernemen dat het vervoer met de KSM boot door haar directeur op dat moment, drie maanden na het in de vaart brengen van de *Eiland Urk* 'miniem' genoemd wordt? De EUSM is kennelijk aangeslagen, waaraan een stevige lobby op Urk niet vreemd zal zijn geweest. Of de KSM nu al een nieuwe stoomboot in dienst heeft gesteld, of niet, het maakt niet uit, de doorsnee Urker reist met 'zijn' *Eiland Urk*. De KSM is vrijwel aangewezen op het postvervoer, het vervoer Kampen-Urk en het doorgaande vervoer van Kampen naar Enkhuizen v.v. Dat postcontract houdt de KSM op de been, want het is voor de exploitatierekening onontbeerlijk. Maar de EUSM kan er niet aankomen en die heeft het even hard nodig. In september 1915 besluit de EUSM toch nog eens te proberen om tot overeenstemming met de KSM te geraken. De KSM en EUSM top (alleen de commissarissen, de Gebroeders de Groot bleven – uiteraard – thuis) hadden op 31 mei 1915 in de Gehoorzaal te Kampen vergaderd over de situatie. De voorstellen van Brouwer en Snoek, waren toen door de KSM onaanvaardbaar genoemd. Weer wijst de KSM Nu deze voorstellen, door de EUSM herhaald, af. Men wil echter wel graag nog eens praten en doet zelfs wat – tactische – zetten; het Ziekenfonds van 'Draagt Elkanders Lasten' heeft een aanzienlijk belang in de EUSM. Als de EUSM nu vrijwillig liquideert, zal Draagt Elkanders Lasten haar aandelenpakket EUSM van de KSM tot maximaal f 500, – vergoed krijgen. De overige aandeelhouders zullen gedeeltelijk schadeloos worden gesteld, het pensioenfonds van DEL krijgt een jaarlijks 'tantième' van de KSM. Over een of twee Urker commissarissen in de KSM valt te praten, maar, Heren Urkers,

'Directeur en Commissarissen Uwer Maatschappij en de bestuursleden van 'Hulp en Steun' en van de Vereeniging 'Draagt elkanders lasten', zoomede

hun bloed- en aanverwanten tot den 1en graad ingesloten, moeten zich verbinden, om nimmer weer een concurrerende onderneming tusschen Kampen-Urk-Enkhuizen v.v. op touw te zetten of te steunen, noch persoonlijk, noch door tusschenpersonen, op straffe eener nader vast te stellen boete'.

Carsten, die deze voorwaarden stelt, nodigt het EUSM bestuur uit voor een bijeenkomst op Urk met B & W van het eiland. De bijeenkomst gaat door. De Urkers, die zeker genegen zijn om de KSM te accepteren, als die maatschappij zich maar bereid verklaart de dienst op Urk te concentreren, lopen echter weer tegen de oude standpunten aan: Urk *geen* middelpunt, *geen* dubbele dienst op Enkhuizen, *geen* overladen van goederen. Onwrikbaar als de standpunten zijn, doet één der EUSM-commissarissen het voorstel, beide ondernemingen te liquideren, één gemeenschappelijke onderneming op te richten onder bestuur van Kampers en Urkers samen. De Urker Burgervader steunt dit voorstel van harte. Immers, hoewel de schaarste van de oorlog steeds sterker gevoeld wordt, ziet de Burgemeester de redelijkheid van de wensen van het arme eiland heel wel in.

De KSM niet. Zij is de ondernemer, zij heeft haar standpunt bepaald en doet geen concessie. De starre houding van G.L. de Groot en notaris Carsten die de onderhandelingen namens de KSM schijnt te voeren, is in deze onderhandelingsfase opmerkelijk. De KSM krijgt immers geen subsidie, zolang niet met de Urkers wordt samengewerkt? Schriftelijk reageert Carsten op 14 oktober 1915. KSM is bereid een gemeenschappelijke onderneming aan te gaan. Maar op welke voorwaarden? Beide ondernemingen liquideren en er komt één nieuwe met een statutair kapitaal van f 80.000, —. *De Eiland Urk* moeten de Urkers maar zien kwijt te raken. De reserves van de EUSM, geschat op f 10.000, — worden in de nieuwe onderneming ingebracht. Daarvoor krijgen ze dan f 20.000, — in het kapitaal van de onderneming. Een kwart dus. Slim. Want als de nieuwe onderneming met een dubbele dienst op Enkhuizen niet uit zal komen, kunnen de Kampers die, door hun drie-vierde meerderheid, van het water vegen. Bovendien geeft hun meerderheid hen elke kans, het bestuur binnen de kortste keren weer naar de Kamper lijn terug te brengen. De voorwaarde, dat geen Urker uit het EUSM bestuur ooit nog wat met de bootdienst zou kunnen doen, zal Carsten in het achterhoofd heus niet hebben losgelaten. Het voorstel eindigt met de laetdunkende zinsneden:

'Wij stellen U voor, indien het Dagelijksch Bestuur Uwer Gemeente zulks convenieert, thans een vergadering te beleggen te Kampen, aangezien het meerendeel onzer doorgaans, zéér bezet is.'

Kortom, 'het moet maar eens afgelopen zijn.'

De EUSM wijst het voorstel zonder meer van de hand en doet een tegenvoorstel: de KSM verkoopt haar gehele onderneming tegen nominale waarde (f 40.000, —) der KSM aandelen + f 18.000, —, voor het postcontract. De geboden som staat in geen verhouding tot de werkelijke waarde van het geheel. De KSM had in haar voorstel wat dat betreft wel water in de wijn ge-

daan, maar de geste stelde niets voor omdat de beschikkingsmacht over de onderneming toch in Kamper handen zou blijven.

De eerste schermutselingen om het beheer van de Urkerdienst worden gevolgd door een spel om de knikkers dat nog jaren zal duren. De *Eiland Urk* nam veel vervoer weg van de KSM omdat de Urkers de Kamperboot grotendeels lieten voor wat zij was. Bij slecht weer was dat anders. De *Eiland Urk* was en bleef een rivierboot, ongeschikt voor het open water van de Zuiderzee en slingerde geducht. Bovendien was het schip te licht gebouwd om de verbinding met de vaste wal bij ijsgang te kunnen onderhouden. De nieuwe *Geusau* was een echte Zuiderzeeboot, bovendien zeer zwaar gebouwd om tegen het ijs op te kunnen, maar het machinevermogen van het schip was wat aan de lage kant om de rol van de ijsbreker te kunnen vervullen. De Urker samenwerking heeft, waar zij maar kon, de EUSM gesteund. Zij is daarmee doorgeslagen ondanks de bijzonder moeilijke periode die de maatschappijen maakten. De kolen werden in de loop van 1916 steeds duurder, vooral toen Duitsland in november van dat jaar de export van steenkool stopzette. vervolgens trad de Rijkskolendistributie op, die steenkool slechts aan die ondernemingen toewees die een onvervangbare dienst uitvoerden. De kwaliteit van de steenkool was bovendien slecht. Zowel KSM als EUSM zullen die stijging van de steenkoolprijs aan den lijve hebben ondervonden. De laatste zeker het sterkst, omdat zij een concurrent was van de onderneming die het postcontract had. De KSM behoefde daarom voor kolenvoorziening niet te vrezen. Zij had zich slechts zorgen te maken over de prijs die zij moest betalen. De EUSM moest op den duur zelfstandig aan kolen zien te komen. Die waren er wel, want er was een vrije markt naast de Rijkskolendistributie, maar op die vrije markt waren de kolen begrijpelijk nog duurder. Op Urk gaat het verhaal dat de *Eiland Urk* in deze periode met hout werd gestookt. Hoewel dat bij een scheepsketel, gezien de geringe stookwaarde van hout, in het algemeen vrij onwaarschijnlijk is, moet de Urker bewering gezien de positie van de EUSM als vreemde eend in de bijt, bevaren door de KSM, toch waar zijn. Men moet zich er echter voor hoeden, voor het geestesoog de *Eiland Urk* te zien uitvaren met een gigantische stapel hout aan dek en een zuil van vonken op de schoorsteen. Gedurende enige tijd zal de boot wel gedeeltelijk met hout zijn gestookt, maar dan vermengd met kolen. Het illustreert genoegzaam hoe moeilijk de EUSM het in de jaren op het eind van de mobilisatie had. Had de maatschappij de steun van een groot deel der Urker bevolking niet genoten, dan was zij ongetwijfeld failliet gegaan. De Urker gemeenschap heeft dat ingezien. Vanaf 1917 heeft de Gemeente de EUSM enige subsidie verstrekt. De KSM kon op enige klandizie rekenen van Urkerzijde, aangezien de voormannen van de EUSM, met name Snoek, niet bij iedereen geliefd waren. Immers, er waren Urkers die in de loop der jaren goede relaties met de KSM hadden opgebouwd, zoals bijvoorbeeld de agent van die maatschappij en een aantal handelaars. Ook kreeg de KSM meer vervoer bij slecht weer omdat de *Haveelaar* en de *Geusau* veel betere zeeschepen waren dan de *Eiland Urk*. Dat kwam tot uiting in de beide strenge winters van '16-'17 en '18-'19 toen de

Zuiderzee snel dichtvroom. De *Eiland Urk* moest de dienst spoedig staken, de KSM voer door. Beroemd is geworden de tocht met de ijsvlet naar de *Geusau* op 25 januari 1917. De *Geusau* had op 22 januari nog geprobeerd naar Enkhuizen te varen, maar raakte ver zuidwestelijk van Urk in het ijs bekneld. De ijsvlet maakte toen een bijzonder gevaarlijke tocht naar het schip om de passagiers van het schip te halen en proviand voor de bemanning te brengen. Een verslag van deze reis is opgenomen in het hoofdstuk 'Urkers en IJs'.

Ook in de winter van '18-'19 toen de Eerste Wereldoorlog net was afgelopen, heeft de *Geusau* enkele bijzonder moeilijke reizen gemaakt. KSM noch EUSM konden de concurrentie in deze omstandigheden volhouden. De SM verkocht in 1917 haar *Minister Havelaar*, de eerste Urker poststoomboot. Daarmee gaf zij de dubbele dienst Kampen-Urk-Enkhuizen op. De EUSM heeft de dubbele dienst Enkhuizen in de winter '17-'18 gehalveerd. De zonderdienst 1917 vermeldt nog wel een dubbele dienst Urk-Enkhuizen per *Eiland Urk*. Toen na afloop van de Eerste Wereldoorlog de steenkoolprijs hoog bleef, waren de maatschappijen op het eind van hun Latijn. Er waren twee rederijen die beide geen cent meer in de reservekas hadden.

Wie zich een aardig beeld wil vormen van wat de bootstrijd in de Urker gemeenschap teweeg bracht, doet er goed aan het jongensboek 'Toen Urk nog een eiland was' te lezen. Het is geschreven door N.M. Schouten en uitgegeven bij Callenbach te Nijkerk. Schoutens roman die ook voor niet-jongens best te pruimen is, schetst een prachtig beeld van enkele Urker gezinnen die op het privé-vlak met de concurrentie van de EUSM en de KSM te maken krijgen. Historische data zijn in het boek niet te vinden en Schouten maakte zelfs enkele historische fouten: hij laat, onder andere, de *Geusau* al varen voordat de *Eiland Urk* er was en rekent de *Insula* tot de vloot van de KSM. De *Havelaar* kent hij niet. Evenmin gebruikt hij authentieke namen. Desalniettemin geeft hij een beschrijving van de jaren '15-'20 die niemand hem op het gebied der sfeer verbeteren kan.

Tot slot van dit hoofdstuk nog een enkele opmerking. Op enkele plaatsen is een parallel getrokken tussen het ontstaan van de N.V. Texels Eigen Stoomboot Onderneming en de EUSM. Goed bedacht moet worden dat er tussen beide eilander ondernemingen een kardinaal verschil bestond: TESO wilde koste wat kost de bestaande onderneming van Texel weg hebben en gebruikte daartoe elk middel. De EUSM was opgericht om Urk een betere verbinding met Enkhuizen te geven, met in het achterhoofd de bereidheid tot samenwerking met de bestaande onderneming. Dat beide ondernemingen hun doel hebben bereikt illustreert tevens het verschil tussen Texel en Urk. Beide eilanden waren in doorsnee arm, maar Texel was veel groter en er zat meer kapitaal. De Urkers waren met weinigen, kapitaal was er niet. Het is opvallend dat de EUSM in haar opzet uiteindelijk geslaagd is, waarbij de strijdbijlen werden begraven. Op Texel zijn ze nooit begraven, ze zijn er slechts in de loop der tijd verroest.

3.

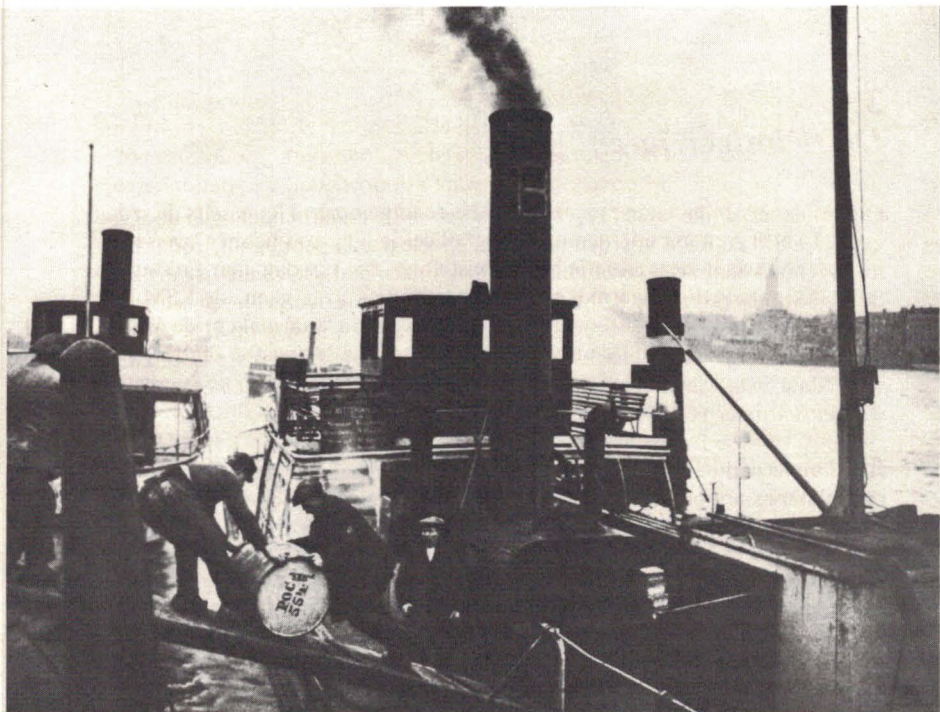
De twintiger jaren

Ook in de moeilijke jaren '17, '18 en '19 waren de onderhandelingen doorgegaan. EUSM en KSM voerden beide een enkele dienst per dag uit, zodat Urk nu tweemaal daags een verbinding met Enkhuizen had. Bij zware ijsgang kon de EUSM niet varen. De KSM deed dat met haar enig overgebleven schip, de *Geusau*, wel en met veel succes. De *Geusau* werd een begrip op Urk. Overigens blijft staan dat de machine van de *Geusau* voor zware ijsgang te zwak was. Maar men wist niet beter. In vergelijking met TESO's *De Dageraad* was de *Geusau* maar een klein, zwak schip.

In de onderhandelingen geraakten de ondernemingen geen stap verder. Het onwrikbare standpunt van de Provincie dwong hen echter tot een vergelijk te komen, want beide stond het water aan de lippen. Had de Provincie het been niet stijf gehouden, dan waren de Urkers er bekaaid vanaf gekomen. Het bestuur van de KSM en vooral de president-commissaris Carsten, was veel beter in staat te onderhandelen dan dat van de EUSM. Het EUSM bestuur bestond uit handelaren van eilander origine die naast hun beroep tal van onbetaalde nevenfuncties in allerlei organisaties vervulden, en overigens theoretisch ongeschoold waren. De 'intellectuele' top van Urk bestond uit de Burgemeester, de arts en de dominees. Juridische kennis was er niet. Er mag worden aangenomen dat een gemeente als Urk voor een burgemeester geen aantrekkelijke standplaats was. In die situatie kon de EUSM niet op tegen de door een jurist en regionale industriële geleide KSM. Om in dat bezwaar te voorzien trok de EUSM een raadsman aan die namens haar de onderhandelingen met de EUSM voerde. Het overleg werd nu een zaak tussen raadsman en notaris. Eind 1918 waren de onderhandelingen vrijwel afgerond. De KSM trachtte echter toch nog meer uit de pot te slepen, wat tot een woedende briefwisseling leidde. Wegens het zwaar juridisch karakter hiervan zal deze niet verder worden behandeld.

Toen uiteindelijk in het voorjaar van 1919 de KSM kennelijk in liquiditeitsproblemen dreigde te geraken, deed de Kamper maatschappij water bij de wijn. Nog steeds stond: geen samenwerking, geen subsidie en zonder die subsidie was de toekomst zeer onzeker. De steenkoolprijzen bleven na afloop van de mobilisatie duizelingwekkend hoog, omdat de import uit Duitsland heel traag weer op gang kwam. Duitsland moest bovendien zijn kolen duur verkopen gezien de enorme herstelbetalingsverplichtingen. Engelse kool was heel schaars en onregelmatig leverbaar wegens de vele stakingen in de Engelse mijngebieden.

Het complex dat was ontstaan uit de combinatie van lage tarieven en hoge frequentie door de concurrentie enerzijds, de algemene duurte, het geringe besteedbare inkomen en de hoge kolenprijzen anderzijds, veroorzaakte een



Zwoegen en ploeteren aan de Maaskade te Rotterdam; dit is de INSULA als DEN BOMMEL in 1922 of 1923. Op de schoorsteen een witte B die aangaf dat dit de 'Bommelsche Boot' was. Ook hier een open verschansing en heel veel roest!

(Gem. Archief Rotterdam)

De 'zeeboot' MEPPEL III verlaat de sluis bij Zwartsluis op weg naar Amsterdam. De boot heeft hier al de gele 'Verschure' schoorsteen met zwarte top. De Drentsche Stoomboot Mij. voerde een zwarte schoorsteen met drie witte banden.

(WJJB)



Zeeboot in de haven — Zwartsluis.

absoluut gebrek aan vervoer. Welke wapens de beide ondernemingen ook tegen elkaar gebruikten, ze sorteerden geen effect omdat er onder de bevolking niet zoveel geld zat dat men om andere redenen dan pure noodzaak reisde. Indien KSM en EUSM op gelijke voet waren doorgegaan, was dat onherroepelijk op een faillissement van een van beide uitgelopen. Het is zelfs de vraag of de overblijvende onderneming de gefailleerde lang zou hebben overleefd. De EUSM kon in deze situatie haar doelstelling: $2 \times$ per dag naar Enkhuizen en terug onmogelijk waarmaken zonder over de kop te gaan, de KSM kon een dubbele dienst naast die van de EUSM evenmin waarmaken, de EUSM kon, indien zij zich van de uitputtende concurrentieslag wist te ontdoen, rekenen op steun van de Urker bevolking. De KSM hoefde op de sympathie van de Urkers niet te rekenen indien zij de EUSM dood zou concurreren. En van die Urkers moest de KSM het hebben, want haar dienst Kampen-Urk-Enkhuizen stelde als doorgaande Zuiderzeelijn niets voor: vrijwel alle vervoer van de KSM kwam van Urk naar Kampen of Enkhuizen of had het eiland als bestemming. Deze situatie maakte de verhoudingen duidelijk: de mannen van de EUSM moesten onder eigen vlag varen, wilden ze niet het middelpunt van spot en hoon worden; de KSM hoefde op enige verdiensten niet te rekenen bij gebrek aan sympathie onder de bevolking die zij bediende. De KSM had echter zeer grote investeringen gedaan (de '*Geusau*'), die zij niet zonder grote verliezen zou kunnen opgeven. De oplossing was duidelijk: de Urkerboot moest onder Urker vlag komen en de financiële middelen van de KSM moesten hun rente opbrengen, ongeacht hoe.

Op 30 december 1920 werd in een akte de overeenkomst tussen de KSM en de EUSM vastgelegd, een dag nadat de EUSM haar statuten had gewijzigd: de maatschappij verhoogde haar statutaire kapitaal van f 20.000, — naar f 70.000, —. De KSM deed de *Geusau* en het kantoor te Urk over aan de EUSM. De prijs die de EUSM in 1915 voor de KSM had geboden, werd nu wat hoger vastgesteld. De EUSM betaalde f 10.000, — contant, f 22.500, — in aandelen EUSM en f 112.500, — af te lossen in jaarlijkse termijnen van f 6.500, —. Boot en kantoor werden per 1 januari 1921 aan de EUSM geleverd, waarmee de concurrentie eindelijk de wereld uit was. De rol van de KSM op Urk zou echter niet zijn afgelopen. De KSM was overstag gegaan nadat was toegezegd dat de subsidie die aan de EUSM zou worden verstrekt, direct aan de KSM zou worden uitgekeerd bij wijze van aflossing op de schuld der EUSM.

Feitelijk kwam de KSM op een fraaie manier van haar Urkerprobleem af: het volledige bedrijfsrisico lag nu bij de EUSM en de KSM was verzekerd van inkomsten. Hoewel nu subsidie was verkregen had de EUSM daaraan niets. De Urkers moesten de dienst geheel met eigen middelen onderhouden. De Urker zelfstandigheid werd duur betaald! Bovendien was die zelfstandigheid betrekkelijk: de toewijzing van de subsidie stelde de voorwaarden dat de EUSM haar jaarrekeningen door Noord-Holland moest laten goedkeuren alvorens zij een nieuwe termijn zou zien uitgekeerd, de maatschappij een commissaris door de Provincie moest laten benoemen en haar boten niet mocht



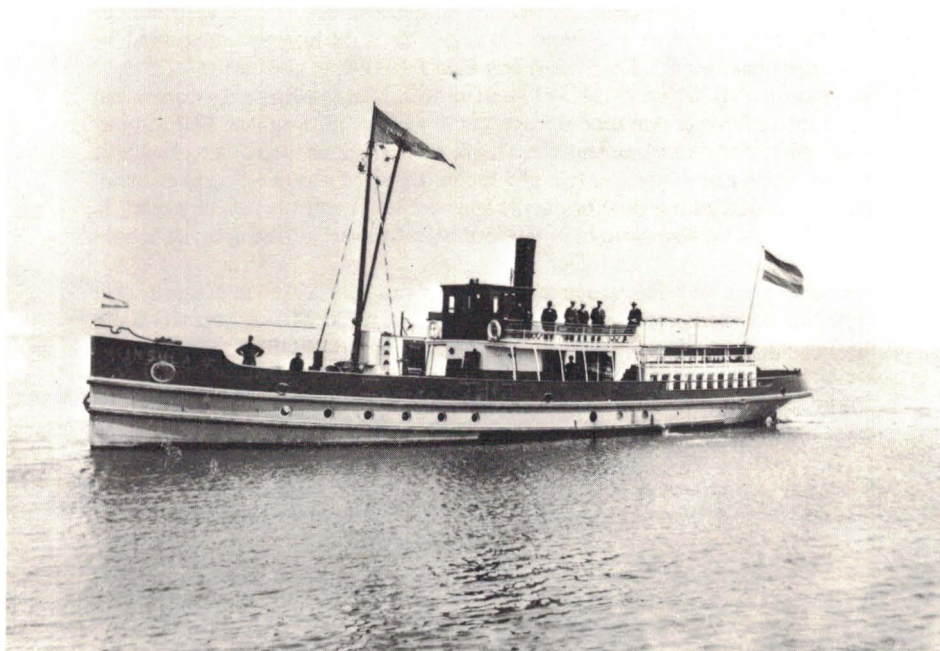
Indienststelling van de INSULA, 5 juni 1924.

(Mevr. Keuter-Snoek)

De indienststelling van de INSULA, nadat zij een 'nieuwe' machine had gekregen, 14 mei 1928. De onhandige stuurhut achter de schoorsteen was verplaatst naar het nieuwe dekhuisgedeelte dat daarvoor was gebouwd. De stuurhut was overigens nieuw.

(Mevr. Keuter-Snoek)

Foto Wakker



vervreemden zonder toestemming van de Provincie. In feite stond de EUSM bijna onder curatele van de Provincie Noord-Holland.

Per 1 januari 1921 was de Urkerboot dus echt Urkerboot geworden. De EUSM bezat de *Geusau*, de *Eiland Urk*, het kantoor, maar ook een stevige schuldenlast, met een toekomst vol onzekerheid.

Onzeker wás die toekomst: de eerste plannen om de Zuiderzee af te sluiten dateerden al uit de zeventiende eeuw (Hendric Stevin, 1667). De technische ontwikkelingen in de negentiende eeuw boden de mogelijkheid, daadwerkelijk tot afsluiting over te gaan. In 1891 lanceerde Ir. Cornelis Lely een plan tot afsluiting van het zuidelijke gedeelte der Zuiderzee en droogmaking van een gedeelte daarvan. Menigeen kwam tegen dit plan in verzet: Visserij en Handel voorzagen sombere tijden omdat afsluiting het eind van de zoutwatervisserij zou betekenen en de verschillende droogmakerijen diverse Zuiderzeehavens onbereikbaar dreigden te maken. Geen wonder dat lange jaren overleg – en ruzie – volgden in Staten Generaal en op lager niveau. De stormramp van 1916 versnelde de besluitvorming. Diverse Zuiderzeedijken, vooral in het Zuidwesten, bleken tegen de vloed niet bestand. Het onbeschrijflijke leed dat deze stormramp veroorzaakte maakte de noodzaak tot afsluiting duidelijk. In 1918 werd de Wet op afsluiting en droogmaking volgens het plan van Ir. Lely aangenomen.

Alle Zuiderzee-eilanden, Wieringen, Marken, Schokland en Urk (met uitzondering van Pampus) zouden door inpoldering van het omliggende gebied met de vaste wal worden verbonden. Het plan betekende op langere termijn een bedreiging voor de Zuiderzeestoombootdiensten. Vermoedelijk hebben maar weinig ondernemers die dreiging gezien. De Stoomboot was een normaal transportmiddel naast spoorweg en tram. Het wegvervoer betekende niets en slechts weinigen voorzagen de toename van juist het wegvervoer. Ook Lely heeft de mogelijkheden, die de polderdijken voor de wegeaanleg boden, getuige zijn oorspronkelijke plan, niet gezien.

De EUSM deed het niet beter, en dat was ook wel verklaarbaar: sinds mensenheugenis was de Zuiderzee de Zuiderzee. Niemand kon zich de toestand voorstellen, zoals die na afsluiting zou optreden. En die afsluiting was nog zoveel jaren weg! Zo ging de EUSM na beëindiging van de concurrentie met de KSM rustig haar gang, alsof er van veranderingen geen sprake zou zijn.

Het vervoer van Urk naar de vaste wal, ongeacht of die Enkhuizen of Kampen heette, was niet voldoende om een onderneming in leven te houden. Wel bleek de doelstelling van de EUSM niet zo onverstandig als de KSM die destijds had afgeschilderd: de dubbele dienst op Enkhuizen in de zomer was een zegen voor eiland en maatschappij. Het overladen van doorgaande vracht Kampen-Enkhuizen op Urk was bij lange na niet zo'n probleem als de KSM had gesteld. Het was een goede zaak dat de Urker boot vanaf Urk door Urkers werd geëxploiteerd: de bootdienst was afgestemd op de Urker belangen en dat gaf een zuiver argument wanneer men om subsidie moest vragen. Immers de KSM had altijd tegengeworpen kunnen worden dat zij uitsluitend

Urk. Haring lossen voor de vischafslag



'Haring lossen voor de vischafslag'. Rechts op de achtergrond de opgelegde EILAND URK. (WJJB)

Een toevalstreffer: de DEUTSCHER KAISER WILHELM II voor Deutsches Eck, Koblenz. Ansichten van de Rijn tonen maar zelden een locaalstoomboot. De latere INSULA heeft hier nog een open verschansing, een echt Rijnstomertje. (WJJB)



op winst uit was en in een doorgaande, niet zo succesvolle bootverbinding Kampen-Enkhuizen Urk er even bij pikte. Dit argument ging nu ten aanzien van de EUSM niet meer op.

Subsidie had de EUSM zeker nodig, zelfs nu er niet meer geconcurrereerd werd op de dienst Urk-Enkhuizen. Verlies stapelde zich op verlies, zelfs zo erg dat men er in 1923 over dacht de zaak maar te liquideren. Wie er dán zou gaan varen was een open vraag. Zeker zou het 'Urks Belang' dan op de achtergrond geraken.

De keuze 'liquideren of doorgaan' was snel gemaakt in het licht van de opleving der economie in het begin van de jaren twintig. De kolenprijzen vertoonden neiging tot dalen, en er kwam meer vervoer van onverwachte zijde. Van bezuinigingen op de exploitatie kon nauwelijks sprake zijn: de schepen hadden vrij kleine, zuinige machines; de dienst werd zo rationeel mogelijk gevaren, de personeelskosten waren laag en op meer subsidie dan zij kreeg mocht de EUSM ook niet rekenen. Het grote probleem was: waar haal je vervoer vandaan? Gelukkig was het vrachtvervoer stabiel door het verwerven van vaste klanten als de Fa. Sluis & Groot (zaad, Enkhuizen), De Enkhuizer koekfabriek en het vervoer van papier vanuit Kampen naar Enkhuizen. Maar daarvan alleen kon de Maatschappij niet bestaan. In de jaarvergadering van december 1923 werd besloten de salarissen van de directeur en de agenten te verlagen, in afwachting of de zich 's zomers herstellende vervoersvraag blijvend zou zijn.

De tijden veranderen, zo ook op Urk. Het besluit tot afsluiting van de Zuiderzee had enkelen wakker gemaakt: hoe groot was niet de verandering die op til was. Een van de uitvloeiselen van de Wet op de afsluiting van de Zuiderzee, was het streven een 'Zuiderzeemuseum' te stichten. De belangstelling voor dit museum-in-spe groeide naarmate de uitvoering van de Zuiderzeewerken vorderde. Velen namen de gelegenheid te baat datgene wat verdwijnen zou nog eens met eigen ogen te aanschouwen. En zo kwam in het sedert 1921 verbeterde economische klimaat de toeristenstroom op de Zuiderzee – en vooral naar Urk – op gang. In 1920 was men begonnen aan de proefdijk naar Wieringen, die in 1924 gereed kwam. De N.V. Texels Eigen Stoomboot Onderneming had dik geprofiteerd van toeristisch verkeer naar deze werken, nu profiteerde de EUSM op haar beurt van de opkomende belangstelling voor de 'tot verdwijnen gedoemde' eilander samenleving op Urk.

De opkomst van het toeristisch vervoer naar Urk was voor de EUSM een volslagen verrassing. Geen van beide schepen was erop berekend: de *Eiland Urk* had slechts voor- en achterkajuit, de *Geusau* was daarnaast voorzien van een deksalon, maar die was klein en donker. Van een promenadedek was op geen van beide schepen sprake. Wilde de EUSM van het toeristisch vervoer ten volle profiteren, dan zou de vloot moeten kunnen concurreren met wat er zoal aan passagiersschepen op de Zuiderzee rondvoer, en dat was nogal wat. Maar wat er was, kon de EUSM niet betalen en bovendien waren de schepen

voor de Urker haven aan de forse kant. Een nieuw schip moest veel capaciteit in de open lucht hebben in de vorm van promenadedekken, voorzien zijn van een ruime deksalon maar ook zodanig van grootte dat het zonder al te groot risico in de normale dienst geëxploiteerd kon worden. Per slot viel de toeristische piek van ongeveer half juli tot en met half augustus. De overige elf maanden moest men ook nog werk voor het schip hebben. In het voorjaar van 1924 vond men een dergelijk schip. Voor het eerst gaf de EUSM toe dat de *Eiland Urk* voor de dienst niet geschikt was. Snoek schreef op 11 april 1924 aan G.S.:

‘dat het Uwe Excellentie bekend is, dat onze boot “Eiland Urk” niet zoo zwaar en zoo groot is als onze andere boot “Dir: Gen: Jhr: von Geusau” en dat wij daarom steeds hebben uitgezien naar een beter boot. Naar wij vermenen is dit ons thans gelukt, doordat wij door aankoop eigenaar zijn geworden van de boot “den Bommel”, welke gevaren heeft tusschen Rotterdam en den Bommel’

Snoek vraagt toestemming om de *Eiland Urk* te mogen verkopen.

In de marge van die brief merkt een ambtenaar of gedeputeerde op:

‘M.i. kan men de gevraagde toestemming moeilijk weigeren. Het is een gewaagde daad van de maatschappij bij hare precaire toestand nog een nieuwe boot te koopen en daardoor hare lasten te verzwaren. Intusschen is de kans niet uitgesloten, dat zij goed ziet en de exploitatie er voordeel van heeft. De maatschappij doet het in elk geval (.....) geheel voor eigen risico’

Die *Den Bommel* was een echt zwervertje. Het bootje was een ‘Lokaldampfer’ van de Duitse Rijn. Volgens het Duitse Rijnschepenregister was de boot als *Deutscher Kaiser Wilhelm II* gebouwd voor Hamann te Vallendar op de Koblenzer werf van Schaubach & Graemer. De *Wilhelm II* voer vanuit Koblenz langs diverse plaatsen aan de Rijn met passagiers. Ze was een echt mooiweerbootje met ruime zonnedekken. In die tijd werd *Wilhelm II* bij Deutsches Eck gefotografeerd en op een ansicht vereeuwigd. In 1914 stond *Wilhelm II* als sleepboot te boek. Nadien kwam het schip op naam van de Coblenzer Dampfschiffahrtsgesellschaft mbH, die in 1921 in liquidatie trad. *Wilhelm II* heette toen *Elwira*. In januari 1922 verkocht de liquidateur van de Coblenzer Dampfschiffahrtsgesellschaft *Elwira* aan de Dordrechtse handelslieden Jelis van Dolderen en Bastiaan Arie Dolk voor de spotprijs van f 5.675,-. Van Dolderen en Dolk verkochten op hun beurt de *Elwira* aan de op 2 augustus 1922 opgerichte N.V. Stoombootdienst ‘Den Dommel’ te Den Bommel (Overflakkee) die een krap jaar met de *Den Bommel*, zoals *Elwira* nu heette, tussen Rotterdam en Den Bommel voer. De Stoombootdienst ‘Den Bommel’ kon het tegen de stoomtrams van de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij en de boot van Middelharnis op Rotterdam niet bolwerken. In augustus 1923 trad de N.V. Stoombootdienst ‘Den Bommel’ in liquidatie en

de Flakkeese koopman Jacobus Pieter Mast moest maar zien de *Den Bommel* te slijten. In april 1924 bereikten Mast enerzijds en directeur Gerrit Snoek en Commissaris Bruggink van de EUSM anderzijds overeenstemming over de aankoop van de *Den Bommel* door de EUSM. Zo kwam een Duitse Rijnboot op de Zuiderzee. De EUSM doopte de 'nieuwe' boot *Insula*. *Insula* was een eigenaardig on-nederlands schip met haar verzonken deksalon achterop en haar brug achter de schoorsteen. Op 26 mei 1924 werd de EUSM officieel eigenaar van de *Insula* die de *Eiland Urk* zou gaan vervangen. Voordat de boot op Urk kwam, werd zij op de Werf van A. de Jong te Vlaardingingen nagezien en waar nodig hersteld. In de late avond van 5 juni 1924 arriveerde de *Insula* op Urk. De Urker Courant schreef:

'De Insula is bepaald een groote aanwinst voor de N.V. "Eerste Urker Stoomboot Mij". Het is een comfortabel stoomschip van 33M. lengte, dat aan alle eischen voor het passagiersvervoer voldoet, voorzien van een ruime salon en promenadedek. Voor het vervoer van zieken is bijzonder zorg gedragen. Zij kunnen als in een hangmat in de voorkajuit de reis over zee maken'.

De 'columnist' van de Urker, schrijvend onder het pseudoniem Ed Seirv (Meester C. de Vries) becommentarieerde het schip als volgt:

Met genoegen zag ik onze nieuwe boot "Insula" in de vaart. Insula wil zeggen eiland. De naam is zeker ontleend aan het stuk van keizer Otto den Grootten (over Duitschland en de Nederlanden regeerende van 936 tot 972), waarin hij Urk in regeeringsleen geeft aan een zijner graven. In dat stuk, in het Latijn gesteld, heet ons eiland "insula Urck, in pago Salon" wat zeggen wil "eiland Urk in de gouw Salland"

Wat een flink en mooi schip is die "Insula". Wat een ontzaglijk verschil met het ranke scheepje, waarmee Bonifacius omstreeks 754 zijn laatsten tocht naar Friesland deed.

Maar het meeste genoegen deed het mij toch, dat er op de "Insula" zoo goed om het ziekenvervoer is gedacht. Mijn eenige wensch is nu maar, dat het weinig of nooit behoeft plaats te hebben."

Het ziekenvervoer geschiedde dus 'als in een hangmat'. Wat een toestanden hebben er geheerst voor 1924 dat men enthousiast werd voor deze wijze van transport!

De *Eiland Urk* werd nog vóór pinksteren opgelegd.

Zo spoedig na de benarde tijden waarin zelfs aan liquidatie was gedacht een nieuw schip en dat niet alleen, al in 1924 trachtte men een oplossing te vinden voor het grote probleem van de verbindingen bij ijsgang. In april 1924 bekeek de chef-vlieger van de KLM of er geschikte terreinen waren waarvan de KLM-machines gebruik zouden kunnen maken. Tot resultaat leidden de besprekingen echter (nog) niet.

Niet alle gebeurtenissen in deze jaren hielden verband met de zwakke financiële situatie van de EUSM. Waar de gemeenschap afhankelijk is van de boot, is het wel en wee van die boot voer voor allerlei emoties, uiteraard ook voor scherts. Een prachtig voorbeeld geeft de Urker Courant van vrijdag 29 mei 1925:

'Tegen wil en dank op de wiplank.

Terwijl het ss Insula te Kampen gereed lag, wilde de kapitein W. Kroon voor verfwerk aan den "kop" van de boot de plank van den wal uitbrengen, z.g. tusschenbeentje door. De laatste worp schoot echter te kort; de plank viel snel naar beneden, K. kreeg met het achtereind een gevoeligen stoot tegen zijn zitvlak – en beiden doken in het IJselwater. Door rappe handen werd fluks hulp geboden'

De *Insula* en de *Geusau* vormden toen de gehele vloot van de EUSM. De opgelegde *Eiland Urk* was te koop aangeboden. Eind februari 1925 bezocht een tweetal Duitsers Urk. Men maakte met de boot een proeftocht naar Enkhui-zen, waarna voor f 14.000, – de boot werd verkocht. Op 15 maart 1925 ver-trok de *Eiland Urk*. Het schip heeft nog tot 1945 in Berlijn gevaren.

Mocht er ooit eens iets mislopen, dan zat de EUSM niet bepaald rijkelijk in de schepen. Het overladen van doorgaande vracht naar Urk of Enkhui-zen veronderstelde gelijktijdige exploitatie van *Geusau* en *Insula*, waarvan de een de dienst Urk-Enkhui-zen en de ander de dienst Urk-Kampen voer.

Medio 1926 kocht de EUSM bij wijze van reserveboot de 'zeeboot' *Meppel III*, in 1890 gebouwd voor de dienst Meppel-Amsterdam-Alkmaar van de Drentsche Stoomboot Maatschappij. De Drentsche Stoomboot Maatschap-pij was oorspronkelijk een zelfstandige onderneming in 1902 door Verschure overgenomen. Slechts f 7.500, – betaalden de Urkers voor het oude schip, dat even antiek oogde als zijn leeftijd deed vermoeden. Op 7 augustus 1926 werd de *Idonea* aan de vloot toegevoegd. De *Idonea* was een reserveboot en zou dat ook blijven. De machine was zwak (ongeveer 150 IPK) voor een der-gelijk schip en de boot was oud. De *Idonea* is de eerste negen jaar van haar loopbaan bij de EUSM maar weinig gebruikt. Foto's van het schip uit die tijd zijn maar moeilijk te vinden.

De *Insula* was een prima schip, maar ook haar machine was voor de ruwe Zuiderzee te zwak. Er zijn aanwijzingen dat de *Insula* in haar Duitse tijd of-wel een sterkere machine had gekregen, ofwel haar installatie zodanig was ge-wijzigd dat die meer vermogen opleverde. De Zuiderzee stelde zware eisen aan een schip, zwaarder dan die welke voor de *Insula* op de Rijn of tussen Rotterdam en Den Bommel hadden gegolden. Snoek meldde op 11 oktober 1926 aan G.S. van Noord-Holland:

'Naar aanleiding van den invloed, dien de laatste storm op Zaterdag 9 Octo-ber op de uitvoering van onzen stoombootdienst heeft uitgeoefend, meen ik verplicht te zijn, Uwe Excellentie in kennis te moeten stellen met het feit, dat

ons bootmateriaal niet de vereischte geschiktheid en zeewaardigheid blijkt te bezitten, om een voor het algemeen belang zoo noodige verbinding met den vasten wal ook bij stormweer te kunnen onderhouden.

Onze maatschappij is, zooals Uwe Excellentie bekend zal zijn, niet bij machte om in dit euvel de noodige voorziening te treffen. (...)

Een aanvraag om subsidie, ingediend bij de Staten der Provincie Overijssel kon vooralsnog bij Gedeputeerde Staten geen steun vinden, om dat dit College van meening was, dat de dienst, gezien de verbeterde uitkomsten van de verlies- en winstrekeningen der laatste jaren, op eigen kracht de moeielijkheden zal kunnen te boven komen.

Zoo was onze niet benijdenswaardige bestaanspositie, toen Zaterdag jl. bij den hevigen Octoberstorm duidelijk werd gedemonstreerd, dat ook de *paraatheid* van onzen stoombootdienst zeer veel te wenschen overlaat. Wat gebeurde?

Ons stoomschip "Jonkheer von Geusau", de eenige van de drie, welke in staat is, om ook bij den zwaarsten storm de verbinding met den wal (ook de postverbinding) veilig te onderhouden, lag machteloos in de haven van Urk, omdat eenige dagen geleden de ketelkeuring had plaats gehad en er hoog noodig reparaties aan de machine moesten worden verricht, ook om gereed te zijn tegen den winter voor mogelijken ijsdienst. De "Insula", een goed gebouwd, sterk vaarttuig, maar zwak van kracht, omdat machine en ketel niet voldoende capaciteiten bezitten, was aangewezen, om in plaats van de "von Geusau" den dienst op Kampen waar te nemen. De kapitein zag er echter bezwaar in, om met dit noodweer de reis te aanvaarden. De boot vertrok niet op den daarvoor bepaalden tijd. Eerst twee uur later, toen de storm wat geluwd was, waagde de *stuurman* zich met de boot op zee. Intusschen kwam er een telefonische noodkreet om hulp vanuit Schokland binnen ten behoeve van een Urker tjalkschipper, die tusschen Kuinre en Schokland met zijn zoon en een bejaarden knecht op zijn vaarttuig, dat de noodvlag voerde, in levensgevaar verkeerde. Uwe Excellentie kan zich voorstellen, hoezeer het ons ter harte ging, dat wij machteloos waren, om in te grijpen en inwelk een spanning de bevolking verkeerde. De *Insula* worstelde op de fel bewogen zee om eigen behoud, de bemanning kon er niet aan denken, anderen te helpen.

Onze reserveboot, de "Idonea", zou den dienst op Enkhuizen waarnemen, maar moest ervan af zien, omdat de kracht van haar machine ook niet voor een dergelijken storm berekend is. Ze bleef liggen met het gevolg, dat de reizigers niet konden vertrekken, de avondpost niet uit Enkhuizen kon worden afgehaald en dat 14 loggervisschers, die thuis komende van de haringvisserij op de Noordzee, niet door ons van Enkhuizen naar Urk konden worden vervoerd.

Uwe Excellentie zal ongetwijfeld toestemmen, dat een dergelijke toestand niet mag worden bestendigd, en dat het algemeen belang, (ook in verband met een betrouwbare postverbinding) en de veiligheid van menschen en goederen dringend afdoende voorzieningen eischen.

Zooals reeds boven werd opgemerkt, is onze Maatschappij financieel onmachtig om in te grijpen. Aan de Provincie Noord-Holland kan geen hulp

NAAMLooZE VENNOOTSCHAP
EERSTE URKER STOOMBOOT-
MAATSCHAPPIJ
„URKS BELANG”

GEVESTIGD TE URK



MAATSCHAPPELIJK KAPITAAL F 70.000.—

OPGERICHT BIJ ACTE, VERLEDEN VOOR DEN NOTARIS M. BOLL TE ENKHUIZEN,
16 JULI 1915, OP HET ONTWERP WAARVAN DE KON. BEW. IS VERLEEND BIJ
KON. BESLUIT VAN 1 JULI 1915, NO. 41; TERWIJL DE STATUTEN ZIJN GEWIJZIGD
BLIJKENS ACTE, VERLEDEN VOOR DEN NOTARIS G. H. BEKER TE ENKHUIZEN,
29 DEC. 1920, OP WELKE ACTE DE KON. BEW. IS VERLEEND BIJ KON. BESL.
VAN 10 FEBR. 1921, NO. 54

BEWIJS VAN AANDEEL

N^o 685

GROOT

EEN HONDERD GULDEN

AAN TOONDER

COMMISSARIS:

DIRECTEUR:

HIERBIJ AFGEGEVEN 20 DIVIDENDBEWIJZEN EN TALON

N. V. DRUKKER: J. V. H. J. W. DE GRAAF, ENKHUIZEN

*Bij de 'fusie' tussen KSM en EUSM werd het statutaire kapitaal verhoogd tot
f 70.000, —. Er werden nieuwe aandelen uitgegeven van f 100, — nominaal. Dit
aandeel werd niet volgestort en niet uitgegeven.* (Gem. Urk, Arch. EUSM)

worden verzocht, omdat dezer dagen is gevraagd, bij het eindigen van den termijn eener zesjarige subsidie ad f 12.500, — per jaar, dit subsidie opnieuw voor zes jaar te verlengen. Ook van de Provincie Overijssel is geen hulp te verwachten, gezien de bezwaren, die werden ingebracht tegen onze aanvraag, om ons tegemoet te komen in den gewonen exploitatiedienst.

En daarom ben ik zoo vrij een beroep te doen op de welwillende medewerking van Uwe Excellentie, door te verzoeken, aan onze Maatschappij een extra subsidie te willen verlenen van f 10.000, —, door welk bedrag wij in staat worden gesteld, om in de “Insula” een krachtige tweedehandsche machine met bijbehorenden ketel te plaatsen, waardoor deze boot even zeewaardig zal worden als de “von Geusau”.’

De Provincie bewilligde niet in dit verzoek, vooral op grond van de afwijzing der Provincie Overijssel. Inderdaad, de zaken gingen bij de EUSM beter. Iets beter, meer ook niet. De maatschappij zou met haar lichte boten nog even voort moeten.

Half 1927 werd de *Insula* door het Stoomwezen gekeurd. Die dienst legde de Urker onderneming grote reparaties op. Snoek schreef op 9 juli 1927 aan G.S.:

‘De wrangen waarop de ketel rust, moeten vernieuwd worden. Wij hebben daar al cement blokken onder aangebracht, maar dit is niet afdoende. De ketel is 28 jaar oud, en bij een vroegere ketel keuring is mij al gezegd, dat het niet lang meer zou duren, of de ketel zou er eens uit moeten voor grondig onderzoek.

Nu is de machine voor de grootte boot ook te ligt. Hij is 125 I.P.K. en niet van de nieuwste constructie.

De ketel is te klein. Wij kunnen niet eens onze Stoomstuur inrichting op de ketel zetten, daar wij niet voldoende stoom kunnen houden. Ook onze licht-machine, moesten wij om voren genoemde oorzaak veranderen.

Nu toch die onderbouw der ketel vernieuwd moet worden, en de ketel er daarom uit moet, hebben wij (.) besloten, een grootere ketel en zwaardere machine in die boot te plaatsen, Temeer omdat gebleken is, dat bij slechtweer deze boot telkens te laat aankomt. Bij Noord-Westen storm is het toch wel gebeurd, dat hij een uur te laat aankwam. De Kaptein heeft meermalen gerapporteerd dat het zoo moeilijk is met slecht weer de kop van die boot bij de wind te houden, omdat de machine te krachteloos voor het schip was (.)’

Met bewilliging van de Provincie slaagde de EUSM erin de middelen voor deze wijziging rond te krijgen: men regelde de financiering met de KSM. In het voorjaar van 1928 kocht de EUSM een sterkere, Duitse triple-expansie machine van 240 IPK die te IJmuiden in het schip werd gezet. De *Geusau* haalde de *Insula* half maart 1928 uit IJmuiden naar Urk (de *Idonea* zal toen dus regelmatig hebben gevaren) waar de installatie werd afgemonteerd. Bij die gele-

genheid kreeg de *Insula* een nieuwe stuurhut voor de schoorsteen. Op 14 mei 1928 deed de *Insula* een proefvaart. De volgende dag maakte de *Insula*, zo meldde de Urker Courant

'haar eerste reis met genoodigden naar de Zuiderzeewerken langs Medemblik, Wieringen – waar een autotocht werd ondernomen – en Zurich. Op de terugreis werd, onder het genot van een radio-uitzending voor een kort bezoek naar Lemmer gestoomd en tegen middernacht de Urker haven bereikt. Het comfortabele stoomschip, nu een snelvarende salonboot, voldoet aan alle eischen en is sedert Zaterdag 19 Mei, met de middag naar Kampen, weder in geregelden dienst'

De EUSM beschikte nu over een alleszins acceptabele vloot in welke de *Geusau* en de *Insula* de hoofdrol speelden. De *Geusau* bleef het onbetwiste vlaggeschip omdat juist zij bij ijsgang dienst deed. Voor het zware werk in ijs en storm was de *Insula* minder geschikt omdat zij, als voormalige Rijnstomer, vrij licht was gebouwd. Hoezeer een ijsbreker als de *Geusau* nodig was, zou blijken in de winter van 1929.

4.

Storm, mist en ijs

Het eiland Urk was voor het lijfelijk contact met de buitenwereld afhankelijk van de bootverbindingen met de vaste wal. Urk was met de vervoermiddelen die het eiland voor 1890 met de vaste wal verbonden, bij mist, storm of ijs nauwelijks of helemaal niet bereikbaar en was dan volledig geïsoleerd. Een isolement van enkele weken al deed de nood hoog stijgen: het eiland leverde zelf niet voldoende produkten op om de eigen bevolking te kunnen voeden. Vooral aan bederf onderhevige waar moest van de wal gehaald worden.

Stormweer had weinig invloed op de Urker stoombootverbindingen. Storm raakte de Urker gemeenschap eerder in de visserij: bekend zijn de rampen die de Urker vissersgezinnen in rouw dompelden als grote gedeelten van de vloot op zee bleven. Storm in combinatie met springtij, vormde een gevaar voor het Urker weideland, slechts door lage kaden tegen het water beschermd. De dienst van Urk op Kampen had van storm weinig te duchten omdat het traject deels door ligging pal onder Urk en Schokland tegen noordelijke wind-richtingen beschut lag en de boot bij zuid-westelijke of westelijke winden de zeeën recht op de kop of recht achterop had. Bovendien voerde een niet on-aanzienlijk gedeelte van de reis over de IJssel.

De dienst van Urk naar Enkhuizen had juist wel van storm te lijden. Zuid-westenwind betekende zee en wind dwarsscheeps, bepaald niet aangenaam voor de reiziger omdat de boot geweldig slingerde. Het zwaarst hadden de boten het te verduren, wanneer tegen noordwesterstorm in naar Enkhuizen moest worden gevaren. De route die de boot dan moest afleggen was een der zwaarste op de Zuiderzee. Na de Urkerhaven te hebben verlaten in zuidwestelijke richting, moest de boot in de wind op draaien naar vrijwel noordwestelijke koers. De ligging van ondiepten bewesten Urk verhinderde opstomen om de West om vervolgens op noordoostelijke koers recht op Enkhuizen aan te stomen. Voor Enkhuizen lag het Enkhuizerzand, dat zich tot ongeveer een mijl beoosten Enkhuizen uitstrekte. Daar lag een ton, die de boot moest ronden om de haven van Enkhuizen te kunnen aanlopen. De ligging van de zandruggen onder Enkhuizen betekende dat de Urkerboot in de richting Enkhuizen slechts Noordwest of Noord-uit kon stomen, recht tegen de zeeën in die vanaf de Wadden ongeremd de Zuiderzee in stormden. Een botter kan die zeeën op de kop wel aan, omdat zij over alles heen hobbelt wat er maar aan zeeën is; de stoomboten waren alle gebouwd op snelheid, en dus in die jaren met een zo scherp mogelijke steven. De stoomboot sneed dan ook letterlijk in de golven, daarbij fors buizend, maar natuurlijk ook minder stampend dan een botter dat deed.

Zo'n reisje naar Enkhuizen was geen pretje. Een voorbeeld geeft de Urker Courant van 16 januari 1930:

'Donderdag 2 Jan. heeft de "Insula" een moeilijke reis gemaakt. Bij hevigen

storm en recht tegen den wind in bereikte men eerst na bijkans 4 uur stoomen Enkhuizen. Er waren oogenblikken dat de boot verdween in de zeeën, die overkwamen, en zoo goed als niet vorderde. De passagiers, waaronder verscheidene terugkeerende dienstmeisjes, hadden het hard te verantwoorden. Ze werden, zooals trouwens alles aan boord, door elkaar gesmeten en doornat. Het had weinig gescheeld of men was teruggekeerd.'

De zeegang op de Zuiderzee was — en is — iets aparts.

Alle water van de eb- en vloedstromen liep via de geulen tussen Enkhuizen en Stavoren. Het grote bekken achter deze engte zorgde voor een merkwaardige rondgaande stroombeweging in het zuidelijk deel, op sommige plaatsen vrij constant van karakter, op andere grillig door de grote diepteverschillen. Hoe langzaam de bodem van de Zuiderzee afliep illustreren de huidige IJsselmeerpolders het best: Zuidelijk Flevoland loopt langzaam af vanaf het Oosten naar het Westen, waar de tegenwoordige Oostvaarderplassen nog getuigen van het daar eens aanwezige 'gat' in de Zuiderzeebodem. Ook het Val van Urk is een dergelijk gat, echter veel dieper. De IJssel spuide het grootste deel van zijn water door dat gat. Bekend zijn de rug voor het IJ bij Pampus, het Staverse Zand, het Enkhuizer Zand met zijn Krabbersgat en ondiepten als het Hoornse Hop, allen gevaarlijke hindernissen voor de zeevaart. De combinatie van grillige stroom, ondiepten en geulen, en het grote oppervlak van de Zuiderzee vormde de bron van de merkwaardig korte en onregelmatige zeegang op de Zuiderzee. Deze zeegang kwam in Nederland in deze vorm nergens anders voor en was bij de passagiers van de Zuiderzeestoomboten berucht. Doorgewinterde zeelieden van de grote vaart werden vrolijk zeeziek... op de Zuiderzee! Vooral de zeegang bij noordwestelijke winden was berucht. De afsluiting van het zuidelijk deel der Zuiderzee in 1932 vormde geen verbetering wat zeegang en stroming betreft. Het IJsselmeer toont nog alle kenmerken van de oude Zuiderzee. De zeegang is bij gebrek aan een constante eb- en vloedstroom nog onregelmatiger geworden en zo mogelijk nog steiler. Stroom staat er nog steeds onder invloed van de wind, de verschillen in watertemperatuur en de toevoer van IJsselwater, terwijl het spuien bij Den Oever, Kornwerderzand en het IJ er het zijne toe doet. Hoe gevaarlijk de voormalige Zuiderzee nog steeds is, bewees de Hemelvaartsdagstorm van 1983. Hoezeer ook grote schepen dan moeite ondervinden, beleefden de passagiers van de *Prins-Claus* die, op weg naar Hoorn, tegen de wind in bij vol vermogen vrijwel stil kwam te liggen.

'Zwaar dreunt de toeter van het s.s. Insula over het water dat gevangen is in den stillen greep van den mist. Het geluid sterft weg... en scherp luistert de kapitein, die zich rustig buigt uit het stuurhuis, naar een wederoep. Urk antwoordt niet. Ligt ergens verloren in zee te midden van een grijs-witte nevel, die rustig drukt op het water, dat slechts flauwtjes kan rimpelen.'

Zo begint een beschrijving van een reis naar Urk bij mist in de dertiger jaren.

Een tijd in welke de bemanning van de boot het zonder radar en andere moderne navigatiemiddelen moest stellen. Het varen op de drukke Zuiderzee was niet ongevaarlijk en vereiste behoorlijke kennis van vaarwater en stroming. Zonder zicht kon men zich immers niet oriënteren en was correctie van de stroominvloed op het oog niet mogelijk.

Enkele passages van het hiervoor geciteerde artikel illustreren de vaart van de Urkerboot bij mist het best.

Ons citaat begint tijdens de vaart op de IJssel:

'... Het is als vaart men immer langs één krib. De weilanden versmallen zich, het landschap verwaast meer en meer in een nevel die neerzinkt en wil gaan rusten op het veilige vlak der aarde. Voort gaat het schip en ons vergezellen alleen nog de lange strekdammen die het schip scheiden van het wijde water, welks aanwezigheid die slechts vermoeden laat.

Twee kalme vuurtorentjes die sprakeloos afscheid nemen. De pieren die schuchter uitlopen in zee, trekken zich terug en de mist maakt er zich meester van.

En verder vaart het schip in een steeds begeleidenden waterkring die nimmer groter wordt.

"Peilen Dirk" waarschuwt de kapitein, terwijl zijn hand zich uitstrekt naar een beugel.

Even later loeit een schorre kreet.

Een lange stok verdwijnt telkenmale in het grauwe water en monotoon somt de peiler getallen op totdat de kapitein kort knikt en het stuurrad een paar streken draait. Tastend zoekt de boeg zich een nieuwe koers in den nevel en weer brult de toeter. Géén antwoord.

Peilen... getallen... een knik... een knarsende stuurketting... een dreun door den mist... stilte.

Dan opeens een flauw geluid van een hoorn, dat zich door de grijze massa voortgeplant heeft. Machine gestopt en terwijl het schip zijn vaart uitglijdt, luistert de schipper heel aandachtig naar nieuwe geluiden en dan steekt hij resoluut zijn rechterarm uit die tot dusverre rustte op het raamkozijn.

In die koers zal gevaren worden en dankbaar dreunt de toeter. Machine weer aangezet maar op halve kracht.

"Peilen Dirk".

En het is alsof Dirk het schip verder boomt naar het eiland, dat zich nog laat raden achter het witte scherm.

Een dunne grijze lijn, oplopend uit zee, komt dichterbij. Drie figuurtjes onbeweeglijk op die lijn. Handen in den zak. Handen op den rug.

Het schip sluipt binnen tusschen twee lage havenhoofden.'

Mist trekt op. Meestal snel en op een onverwacht moment. De frisse bries verjaagt het grauwe scherm en zet het eiland te pronk in al zijn kleur. De witte vuurtoren spiegelt zich in het water aan de voet. Maar als de bries uit het oosten komt, kan het gebeuren dat de voet van de vuurtoren wordt belaagd door massa's even wit als de toren zelf: kruiend ijs. IJsgang was de grootste vijand van de verbindingen met Urk.

Waarom ontstond juist op de Zuiderzee zoveel ijs en welke factoren maakten de verschillende vormen van ijsgang zo merkwaardig?

Zoals de zeegang onregelmatig was wegens de uitgestrekte en onregelmatig voorkomende ondiepten, zo was ook ijsgang een onregelmatig voorkomend verschijnsel. Het grootste deel van de Zuiderzee was ondiep, zodat het water daar snel afkoelde. De Ketelmond was relatief zoet wegens de afvoer van IJsselwater, van lager soortelijk gewicht dan het zoute Zuiderzeewater. Het zou te water zonk bij vriezend weer in de diepere gaten als het Val van Urk. Bovendien was het IJsselwater snel bevroren of voerde ijsschotsen mee van de grote rivieren. Logisch dat in de omgeving van de Ketel en bij de andere spuiplaatsen het water het eerst dichtsloeg. Het afgekoelde water werd met de opeenvolgende ebstromen om de West noordelijk afgevoerd, het daarvoor in de plaats aangevoerde water koelde op de zuidelijke ondiepten op zijn beurt snel af, zodat zich uit Zuiden en Oosten koele waterstromen vormden, die ervoor zorgden dat het gehele Zuiderzeebekken vanuit zuidelijke richting snel dichtvroor, het eerst op de ondiepten zoals het buiten-IJ en de Gouwzee. De onderstroomsgewijze aanvoer van relatief warm zeewater gevoegd bij de bovenstroomse afvoer van koud zeewater vermengd met zoet water uit de IJssel drong zich noord-westelijk, voor de oostelijke winden uit naar het nauw gevormd door de lijn Enkhuizen-Stavoren. Zo vormden zich in die engte en in de vernauwingen ontstaan door de ligging van de eilanden Urk en Schokland pakijsvelden van het Noorden uit door een hoofdzakelijk zuidelijke stroming. Juist door deze gebieden voerden de diensten van de Urkerboot; hieruit valt het licht te begrijpen waarom de Urkerboot in haar bestaan zo ontzettend snel en vaak te kampen had met ijsgang. Was een egaal ijsveld met voldoende sterke schepen nog wel te breken, tegen pakij was zelf de sterkste ijsbreker niet opgewassen. De dienst naar Enkhuizen lag door de vorming van pakijsvelden dan ook snel stil. De vaart om de West richting Waterland en dan Noord-om naar Enkhuizen had slechts dan zin, wanneer men het Enkhuizer Zand kon ronden. Maar die vaart was door het zich daar vormende pakij spoedig onmogelijk. In oostelijke richting werd het aanlopen van de Ketelmond problematisch door de afvoer van zwaar drijfij uit de IJssel. Naderen uit een andere richting was niet mogelijk omdat zowel tussen Urk, Schokland en Overijssel als bewesten Elburg de zee ondiep was en dus snel dichtvroor. Men voer als het ware naar Enkhuizen tegen steeds zwaarder wordend pakij in en naar Kampen tegen steeds zwaarder wordend drijfij.

Een curieus en uiterst gevaarlijk verschijnsel op de Zuiderzee vormde de derde soort ijsvorming: het zogenaamde grondijs. De term 'grondijs' zou doen

vermoeden dat het hier ijs betreft, op de bodem van het water gevormd. Dat is natuurlijk onmogelijk, omdat ijs, lichter dan water, doorgaans aan het wateroppervlak wordt gevormd. Op de grote rivieren kwam ijsvorming op de bodem wel voor, dit verschijnsel blijft hier buiten beschouwing. Bovendien liep in de Zuiderzee een warme onderstroom. De aanduiding 'grondijs' is dus misleidend. Grondijs ontstaat waar water op het punt van bevriezen, door forse kolking sterk in aanraking komt met zeer koude lucht. Door de kolking ontstaat een mengsel van kleine waterdeeltjes die bevroren zijn en nog-net-niet-bevriezend water. Er ontstaat 'ijspap', die zich snel tot massief ijs verdikt. Het is licht te begrijpen dat vooral stoomschepen met hun schroefvoortstuwing in zo'n 'vriezen-dooien' omgeving, snel het slachtoffer werden van dit grondijs. Voor de Urkerboot was het dus juist daar gevaarlijk, waar zij in dergelijk 'open' water voeren. Het was minder riskant, een ijsveld te breken (immers het water daaronder is op groter diepte al snel warmer) dan de reis te wagen over een open wateroppervlak tussen de ijsvelden in. De Urkerboot is van dit verschijnsel diverse malen het slachtoffer geworden. Was de boot eenmaal in het grondijs beland, dan zat men onherroepelijk vast, tenzij men onverwachts een warmere stroming tegenkwam waardoor het grondijs geen tijd kreeg te verdichten tot een ijsklomp. Het grondijs is typerend voor de Zuiderzee; in de zuidwestelijke zeearmen kende men het verschijnsel niet of nauwelijks. Op Urk heeft men een specifieke term voor grondijs: kis.

Hoe de Urkers vooral de ijsgang wisten te overwinnen wordt in het navolgende hoofdstuk behandeld.

5.

Urkers en ijsgang

De KSM en de EUSM kenden het gevaar van ijsgang op de Zuiderzee. De Kamper schepen en enkele van de EUSM waren erop berekend. Het gebrek aan geld bij beide ondernemingen was er de oorzaak van dat hun schepen niet zodanig waren gebouwd dat onder alle omstandigheden kon worden gevaren. De *Minister Havelaar* moet een tamelijk goede Zuiderzeeboot zijn geweest. Op zich was zij geen bijzonder schip, want er zat nauwelijks enige luxe aan: de *Havelaar* was een gladdeks schip met koelkast en stuurhut, twee kleine kajuitsingangen aan dek die toegang gaven tot de kleine kajuiten voor en achter de machinekamer. Erg licht zal het in die kajuiten niet zijn geweest omdat zij aan weerszijden slechts enkele, kleine patrijspooten hadden en niet waren voorzien van 'lantaarns', lichtkappen in het dek. De twaalf jaar jongere *Baron Rengers* was, dat is uit Texelse bron bekend, speciaal voor het varen bij ijsgang uitgerust met een groot volume trimtanks om de diepgang voor en achter naar believen te kunnen wijzigen. De EUSM kocht de boot als *Sirena* aan nadat zij een aantal jaren voor de visserij-inspectie op de Zuiderzee had gevaren. Bij de koop was inbegrepen de bij de *Sirena* behorende ijsploeg, die er naar verluidt altijd bij had gehoord. De stichtingsakte van de KSM uit 1911 noemt deze ijsploeg echter niet. Merkwaardig genoeg was het altijd de *Minister Havelaar* die bij ijsgang werd gefotografeerd. Van de *Baron Rengers* zijn geen foto's bij ijsgang bekend. Nu heeft de *Rengers* tijdens haar Kamper loopbaan van slechts tien jaar, nauwelijks ijsgang beleefd, en weinig op de Urker dienst gevaren, zodat daarin de reden is te zoeken waarom van het schip geen foto's bij ijsgang bekend zijn. De EUSM kocht de boot juist met het oog op de mogelijkheid haar als ijsbreker te gebruiken. Maar ook de EUSM heeft haar niet als zodanig ingezet, ijsploeg of niet.

Als in het voorafgaande aangegeven is de *Baron Rengers* geen gelukkig schip geweest. Bij het ontwerp had men te veel van het schip geëist en dat stempelde het tot een vaartuig dat net niet geschikt was voor welke functie die het moest vervullen dan ook: als passagiersboot te zwaar en niet snel genoeg, als sleepboot niet krachtig genoeg en als ijsbreker te licht. Op Texel stond de *Rengers*, nauwelijks vijf jaar oud, al bekend als een slecht trekker. De schroef van het vaartuig zal een compromis zijn geweest. Een passagiersschip moest het hebben van snelheid, wat een schroef met kleine spoed vereist. Een sleepboot heeft een schroef met kleine spoed en groot ontwikkeld oppervlak. De schroef van de *Baron Rengers* zal daartussenin gerangschikt moeten worden. Het schip liep niet al te hard: 9 knoop bij 200 IPK. Grote vermogens waren voor de KSM uit den boze omdat haar dienst niet genoeg opleverde.

De *Geusau* was een zwaar gebouwd, oersterk schip, dat volgens sommige bronnen was ontworpen als trawler, en op de helling werd overgenomen om vervolgens als postboot te worden afgebouwd. Wat daarvan waar is, kon niet worden achterhaald. Feit is dat de *Geusau* een zwaar schip was met een voor



De Kamper ijsvlet op de IJssel. Winter 1929.

De Urker ijsvlet op een 'bloedreis' met twee passagiers. De tocht duurde van 's morgens half vijf tot 's avonds laat. . . (Archief V.N.U./De Spaarnestad)



de Zuiderzee bijzonder hoge kop en diepe zeeg. Feit is dat de boot na verkoop in België moeiteloos onder zeekeur werd gebracht. Feit is ook dat de *Geusau* niet past in de bij de Zuiderzeeboten gebruikelijke bouwwijze. De machine van de *Geusau* was slechts 175 IPK sterk en dat vermogen was te gering om tegen zwaar ijs op te kunnen. In normaal water was het voor deze vrij kleine postboot voldoende. In haar bestaan is de *Geusau* uitstekend bestand gebleken tegen drijf- en pakij, terwijl ze diverse malen vastvriezen in grondijs zonder noemenswaardige schade heeft doorstaan. De goede afloop van vele tochten die met de *Geusau* door het ijs zijn gemaakt was, gezien het geringe machinevermogen, eerder te danken aan het ongelooflijke vakmanschap van het bootpersoneel dan aan het schip als zodanig. Als de *Geusau* werkelijk zo'n goede ijsbreker was geweest als de overlevering beweert, dan had de EUSM zeker de *Sirena* niet gekocht, een schip waarvoor in de normale dienst geen empool was en dat in de EUSM-vloot van die tijd niet meer paste. Wat betreft de overige schepen die de EUSM heeft geëxploiteerd rest te vermelden dat geen ervan op het varen bij ijsgang was gebouwd. De *Insula* is als ijsbreker gebruikt om het kanaal naar Emmeloord open te houden. Zij was als licht gebouwde Rijnstoomboot daarvoor wel het minst geschikt. Merkwaardig genoeg is de lichte en vrij zwakke *Insula* de enige EUSM-boot die overgebleven is.

Bij de dreiging van isolement door ijsgang onderhield de EUSM de dienst zo lang mogelijk, voornamelijk met de *Geusau*. Meestal moest de vaart op Kampen het eerst worden gestaakt.

Het isolement van het eiland bij ijsgang is een feit zolang Urk als bewoond eiland bekend is. Zoals betoogd kwam het maar zelden voor dat de Zuiderzee tot een egale ijsvlakte dichtvroor. De winters van 1890/91 en 1928/9 zijn twee van de weinige in welke Urk vanaf de vaste wal met voertuigen – of op de schaats – bereikbaar was. Normaal kruide en pakte het ijs, nu eens gigantische heuvels van ijsschotsen vormend, dan weer grote open stukken vertonend waarin zich grondijs vormde. Juist die onregelmatigheid in de ijsvorming was de oorzaak van Urks isolement. In de zeiltijd kwam daar nog het optreden van straffe wind, langdurig uit één richting, bij. In dat geval hoefde het nog niet eens te vriezen om Urk voor weken onbereikbaar te houden. Dan werd het dichtvriezen van de Zuiderzee zelfs een uitkomst omdat men over het ijs de vaste wal kon bereiken, zij het met grote moeite. Hoe men het contact in oude tijden onderhield, verliest zich in het grijs der geschiedenis. 'Urkerland' van 15 maart 1974 citeert uit het notulenboek de Hervormde Kerk van Urk:

'Het Heilig Avondmaal konde geen voortgang hebben, om de afwezigheid van een gedeelte der lidmaten, ende vreeze die men hadde dat een geheele ijslooper met al 't volk zoude zijn vergaan.' (26 december 1784).

In 1784 was dus al sprake van een 'ijslooper' of, zoals het vaartuig later genoemd werd, een 'ijsvlet'. Het is tot op heden niet bekend wanneer de tocht-

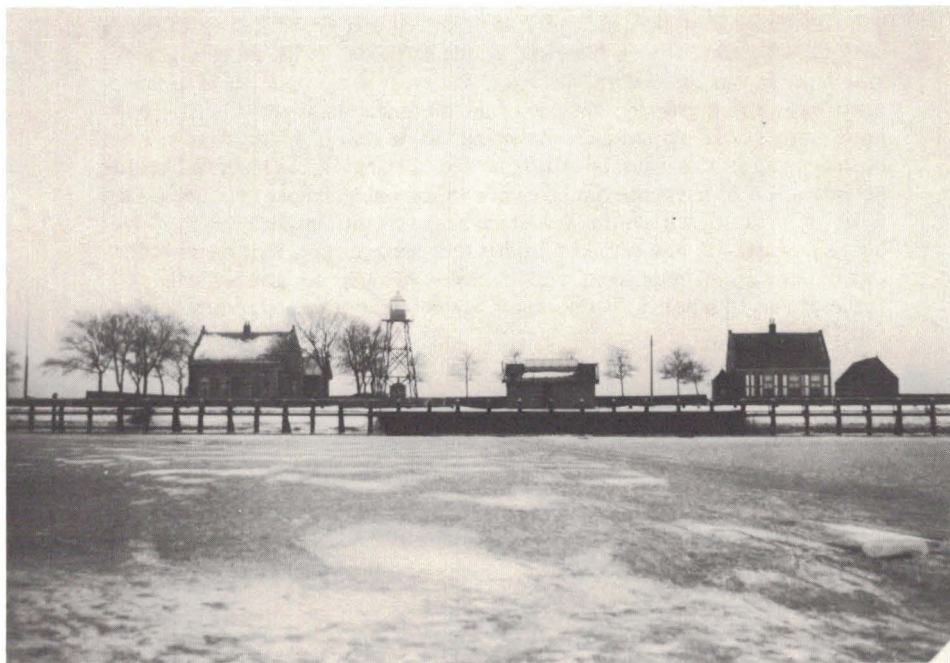


De GEUSAU in het ijs bij het Ketelvuur.

(Archief V.N.U./De Spaarnestad)

Schokland in de winter.

(Archief V.N.U./De Spaarnestad)



ten met de ijsvlet zijn begonnen. Het hiervoor vermelde citaat spreekt met gemak van 'een' ijslooper zodat de veronderstelling dat er meer dan één ijsvlet was, gewettigd lijkt. De specifieke term 'ijslooper' doet evenzeer een eigensoortig vaartig veronderstellen. Zelfs al neemt men een lange ontwikkelingstijd voor een specifieke ijsvlet aan, dan blijkt uit het citaat dat de oorsprong van de ijsvlet fors wat jaren voor 1784 moet liggen.

Het is niet juist van de veronderstelling uit te gaan, dat er één Urker ijsvlet was. Niet alleen het citaat uit 1784 spreekt die stelling tegen, ook de gegevens uit recenter tijd bewijzen het bestaan van meer van dergelijke vaartuigen. Zo werden in de KSM twee 'nieuwe ijsschuiten' ingebracht, eigendom van de Gebrs. de Groot. Op Urk waren minstens drie ijsvletten, één in 1880 gebouwd door A. Roos, en één uit ± 1850 die thans in het Zuiderzeemuseum te vinden is. In 1897 maakte Jan Bos te Echten een ijzeren ijsloper voor de Urkers. De andere waren van hout. De KSM bezat in ieder geval twee nieuwe en mogelijk nog een derde in 1892 gebouwd door R. Metz op Urk.

Naast de pure 'ijslopers' of 'ijsvletten' waren er ook twee postvletten, beide eigendom van de Gebrs. de Groot, die zich van de Urker ijsvletten onderscheidden door de afwezigheid van het zeil. Met deze vletten werd de post bij ijsgang van Urk naar Schokland gebracht en vandaar naar Kampen. Als de term 'nieuwe ijsschuiten' in de oprichtingsakte van de KSM letterlijk genomen moet worden, dan heeft de KSM er dus waarschijnlijk in totaal vier bezeten, alle van hout en van gelijke type als de Urker vletten. In elk geval was de postvlet van de Gebrs. de Groot, in tegenstelling tot de Urker exemplaren, met ijzer beslagen.

Het aantal Urker ijsvletten is, zo moge uit het voorafgaande blijken, niet duidelijk. Eigenaar van de Urker ijsvletten was de Vereniging 'Hulp en Steun', die ook wel 'Ijsloopersvereniging' werd genoemd. Wanneer deze vereniging tot stand is gekomen is niet bekend. Waarschijnlijk bestond zij al in een of andere vorm in de tijd voor de Franse Revolutie. De ijsvlet in het Zuiderzeemuseum moet van omstreeks 1850 dateren, zodat mag worden verondersteld dat ook toen de vereniging al bestond. Meer houvast is te vinden in de boeken van de vereniging, die helaas pas sedert 1900 zijn bijgehouden. Daarin vindt men dat voorzitter Johannes Romkes aftrad in 1902 na vierendertig jaar in functie te zijn geweest. De Kamper Stoomvaart Maatschappij had een vertegenwoordigend lid in de vereniging, G.L. de Groot. Dit feit gecombineerd met het bouwjaar 1892 van een der ijsvletten, doet veronderstellen dat althans een der 'oude' ijsvletten van de KSM het bij Metz gebouwde exemplaar was.

Slechts de ijsvlet in het Zuiderzeemuseum is overgebleven van het vrij grote aantal dat er op Urk is geweest. Die ijsvlet is een goede respresentant van het verschijnsel ijsvlet als zodanig. Deze vlet werd in 1950 door het Museum van 'Hulp en Steun' aangekocht. 'Uit het Peperhuis, mededelingen over het Zuiderzeemuseum' van oktober 1958 geeft de volgende summiere beschrijving van deze ijsvlet:

'Het overnaads gebouwde schip heeft een lengte van 846 cm en een breedte van 202 cm. Het is geheel uit eikehout en heeft een sprietzeil en een zijzwaard. Scheepsbouwtechnisch kan men eigenlijk helemaal niet van een vlet spreken, want deze boot heeft rechte stevens, terwijl een vlet van voren rond gebouwd is en achter een plat spiegeltje heeft. Het varen in wateren met veel ijsgang maakte een hechte constructie noodzakelijk, zodat de boot tamelijk zwaar is uitgevallen, hetgeen voor de heren, die de vlet over het ijs moesten voorttrekken, niet bepaald een pretje zal zijn geweest'

De constructie van de ijsvlet was inderdaad bijzonder. Zij is eigenlijk niet te vangen onder één bepaalde categorie. De opmerking getuigt hiervan. Verder zal de aanduiding 'vlet' moeten worden verbonden met het begrip 'vlot' dat nog wordt gebruikt om aan te geven dat een vaartuig weinig diepgang heeft. Van oorsprong zal men in het begrip 'vlet' dan ook niet een bepaald, vaststaand, scheepstype moeten zien, maar een aanduiding voor een platbodemd, breed en klein vaartuig met zeer geringe diepgang. In die zin is het begrip 'vlet' zeker op de Urker ijslopers van toepassing. De ijsvlet was zwaar van constructie; op een vlakke, soms dubbele bodem, werden de zijden opgeboeid, de stevens waren bij enkele exemplaren op de bodemplaat opgeboeid, uitlopend in een punt, zo een drie hoek vormend. De constructie was vergelijkbaar met die van de Noordduitse 'Ewer', een type dat scheepsbouwtechnisch teruggaat op modellen uit de Romeinse tijd en daarvoor. Andere types hadden scherpe stevens als de Giethoornse 'punters' en de Westfriese marktschuit, soorten die evenzeer voorgangers kenden uit oude tijden.

De ijsvlet was geen typisch Urks verschijnsel. Ook op Texel en in het Zuidwesten kende men de term. Of die daar ook betrekking had op een zo eigensoortig vaartuig is bij gebrek aan gegevens niet bekend. Techniek en geschiedenis van het verschijnsel 'ijsvlet' is iets dat zeker nader onderzoek behoeft.

Ook de EUSM heeft later een eigen ijsvlet gehad, overgenomen met de andere activa van de KSM. Men zag de ijsvlet als iets, dat onlosmakelijk bij de bootdienst hoorde. Zo schreef de eerste directeur van de EUSM in zijn voorstel om met de KSM tot een vergelijk te komen, dat hij wilde overnemen:

'Zaak en Materieel (Geusau, M. Havelaar, Kantoor te Urk, IJsvlet met toebehooren)'

De EUSM had de vletten dan ook bitter hard nodig.

Het verschijnsel 'ijsvlet' is iets dat in de geschiedenis van de verbindingen tussen Urk en de vaste wal een zeer aparte rol heeft gespeeld. De tochten met de vlet waren levensgevaarlijk en bijzonder afmattend. Wij hedendaagse stervelingen kunnen ons niet voorstellen wat het is om een zwaar houten vaartuig over bonkig, onregelmatig ijs voort te duwen en te slepen, wat het is om je voortdurend daaraan te moeten vastklampen uit vrees dat het door het ijs

heen gaat of dat je zelf in een zwakke plek stapt. Het is niet voor te stellen wat het is om in een soort maanlandschap meer te glijden dan te lopen, slippend, met een gure, snijdend koude wind om je heen. Omringd door ijswallen van spitse, staalharde ijspunten, met daartussen diepzwarte, klokkende gaten, waarin het water kolkt en zuigt, vergeven van scherpe ijsklompen. Het is niet meer voor te stellen wat het is om in die eindeloze woestenij te verkeren, zonder te kunnen zien waar je bent omdat geen oriëntatiepunt valt waar te nemen. Om niet te weten waar je uitkomt al denk je dat je de goede richting hebt: het kruinende ijs kan je in een mum van tijd kilometers uit de koers brengen met vlet en al zonder dat je het in de gaten hebt. Ontmoedigend is het om steeds weer terug te moeten omdat ijswallen de doortocht belemmeren, waar je met de beste wil van de wereld de vlet niet overheen krijgt. Om kilometers om te moeten in de hoop een stuk vlak ijs of open water te vinden om de tocht voort te kunnen zetten. In een wereld waar je alleen bent met een handvol medemensen en je Schepper, misschien maar op een paar luttele kilometers van de vaste wal. Je gaat, de ene keer naar de wal, de andere keer naar de plaats, waar de postboot het laatst is gesignaleerd, vastgevroren in het grondijs, hopen dat het ijs de boot niet te ver weg heeft gezet. Er zijn er geweest die de vlet niet op tijd vast hadden en in het snijdend koude water terecht kwamen. Zij overleefden het misschien wel dankzij de zware, dikke Urker dracht die het water niet meteen op het naakte lijf toeliet.

De reizen met de ijsvlet gemaakt kregen in de loop van de tijd een eigen, sinistere naam op Urk. Het is een woord dat tot de raakste typering in de Nederlandse taal behoort:

Bloedreizen.

Beter dan zelf een poging te wagen is het, de tijdgenote pen te laten spreken. Er is een verslag bewaard gebleven van een reis met de ijsvlet naar de pas twee jaar oude *Dir: Gen: Jhr: von Geusau* in de winter van 1917. Het volgt hier verkort:

EEN BEZOEK AAN DEN

'DIRECTEUR-GENERAAL JHR. VON GEUSAU'

De strenge vorst, die vaarten en kanalen stremde, machtige rivieren in boeien sloeg, heeft in ijzigen greep ook de Zuiderzee bedwongen. De eilanden Urk en Schokland werden van elk verkeer met het vasteland afgesneden. De postboot van de N.V. Kamper Stoomvaart-Maatschappij, directeur G. de Groot, deed op 22 januari den laatsten tocht naar Urk. Het stoomschip, in 1915 van stapel geloopt, maakte voor het eerst kennis met het ijs en deed het prachtig! IJs van een handbreed dik, werd gemakkelijk gebroken, en de overtocht naar Urk was zeer voorspoedig.

Wellicht een weinig overmoedig geworden, besloot de kapitein naar Enkhuizen te koersen, doch hij moest al vrij spoedig keeren, daar buitengewoon zwaar ijs kwam opzetten, dat dreigde den terugtocht af te snijden. Toen werd het een worsteling tegen de opstuwende ijssdammen, en in deze worsteling



De ijzers worden ondergebonden. Winter 1924. (Archief V.N.U./De Spaarnestad)

Over het Ganzendiep met de slee. Winter 1924. (Archief V.N.U./De Spaarnestad)



moest het schip het opgeven en thans ligt het reeds drie weken in het ijs bekneld, met den steven naar den Ketelmond.

Het bleek onmogelijk het schip uit dien toestand te verlossen! Op Woensdag 7 Febr. werd een expeditie uitgezonden door den directeur der Kamper Stoomvaart-Mij., om de post op Urk te brengen, doch bovendien voldoende voedingsmiddelen op de *Geusau* te brengen, die de bemanning in staat zou stellen nog minstens een winter van zes weken lang in het ijs door te brengen. Wel was reeds door een Urker vlet een hoeveelheid rijst gebracht, doch deze voorraad raakte op, en ook om andere reden was het noodzakelijk gebleken, met eigen volk te zien hoe de toestand aan boord was.

De uitgezonden expeditie bestond uit kapitein Klaas Hof, een man, die het ijs kent, en zijn sporen op het gebied van het ijsloopen heeft verdiend. Hij zal zijn mannen niet roekeloos wagen, maar ook niet opzien tegen moeite en gevaren. Als het even kan, moet het lukken! Verder als stuurman Jan Gillot, en de matrozen Marten Bastiaan (bijgenaamd de mosterd), Kobus van Marle (de Duvel) en Jan Pleket. Samen een stelletje waarop gerekend mag worden. Ten slotte Pe de Rode, als nieuwelings mee, die niet is tegengevallen.

Met den wagen worden de goederen over het Kampereiland vervoerd naar het punt van vertrek (de Ramspol), waar alles in de vletten wordt geladen. Het gezelschap was in goede stemming. Het weer was mooi, en daar het ijs naar Schokland vrij goed is, worden de schaatsen ondergebonden. Om negen uur werd het commando tot den aftocht gegeven en voort ging het.

Wanneer het ijs stevig en effen is, gaat het betrekkelijk gemakkelijk. De booten, die op ijsloopers staan, zijn onderling met elkaar verbonden. Aan weerskanten stellen zich drie mannen op, die met een borstzeel en touw aan de boot bevestigd zijn, terwijl zij bovendien duwen met den pikhaak. Langzamerhand verdwijnen de hoeven van het Kampereiland in den winternevel, links ziet men de pieren van den Ketel, en vooruit Schokland. Het uitzicht is echter zeer beperkt.

Het doel is Schokland rechts te laten liggen, en nauwelijks is men zoover gevorderd, dat men dit eiland dwars van zich ziet, of daar begint de pret! Plof! de vlet er door, en met een korten ruk staan de rijders naast de boot en wippen er in. Deze moet weer op het ijs gewerkt worden! De voormannen breken het ijs, terwijl van achter uit de boot met pieken wordt afgeduwd. Eerst na 1½ uur werken wordt steviger ijs bereikt, zoodat een paar man op het ijs gebracht kunnen worden, die de vlet weer geheel op de vlakke kunnen trekken. Dat voortgaan is gevaarlijk. Zakt men naast de vlet door het ijs, dan kan men vrij gemakkelijk in de boot komen, al scheppen de laarzen water, doch die als trekker er door gaat krijgt een nat pak, en verwisseling van kleeding is bij felle vorst niet mogelijk. De piek wordt door hen dan ook dwars gedragen, om tenminste er weer vlug uit te wippen. Het sterke ijsveld, dat nu beklommen is, blijkt mooi glad, zoodat de schaats weer ondergebonden wordt en de vletten vliegen er over!

Vlak bij Schokland ontrolt zich een natuurtafreel, zoo vreemd en zoo indrukwekkend, dat men zoo iets niet gemakkelijk weer vergeet. Hier heeft het ijs gekruidd en machtige schotsen verheffen zich meters hoog, als waren het reu-



Ijsvlet van de KSM 1924.

(Archief V.N.U./De Spaarnestad)

De GEUSAU in het ijs.



zengrafzerken. Naast en achter elkaar maken deze rijen een somberen indruk. Het lijkt wel een kerkhof! Hier is de ongetoomde oerkracht der natuur zichtbaar ook in de uitwerking. Zij spot met alles wat menschenhanden maken. De zware eikenhouten ducdalven, om Schokland, zijn afgeknapt, alsof het lucifershoutjes waren! Het geheel maakt een somberen indruk.

Als men de zee heeft gezien, op een mooiën zomerdag, als het gouden zonlicht neerzweeft op het bewegelijk watervlak en de speling der lichteffecten, afwisselend van geel, lichtgroen tot het diepe oceaán-blauw ons doet genieten, als de krachtige bries de elegante botters door het water drijft, dat het witte schuim hoog opspat tegen den steven, als wij den meeuw volgen in zijn sierlijke zwenkingen, dan is dat alles leven en beweging, en nu... 't is alles dood! Geen geluid klinkt... geen vogel roept... 't is als gaan we onder een reuzenstolp van matglas geluidloos verder. Alleen klinkt soms dan verre, dan nabij het dreigend kraken van de ijsvelden.

't Is 'dienzig', d.i. nevelig, het ijs ziet loodblauw tot grijs en bijna overal is de horizon begrensd met hooge ijsduinen, behalve vooruit. Vooruit een open wak, van circa 70 M. breed, een gezicht ver lang en daarom wordt de boot te water gelaten, het zeil geheschen en dan is het vaartuig toch eens weer even in eigen element.

Als de overzijde bereikt is, worden de booten opgetrokken, de schaatsen ondergebonden, en... oorlam aan de klok! Nu dat is werkelijk verdiend en het smaakt uitstekend! Dan gaat het met frisschen moed verder, totdat de eerste vlet er weer doorzakt. De schaatsen worden afgebonden, de ijs-sporen aangespt en dan begint weer het moeilijke werk, de boot er uit halen. Het wordt een opheffen, weer doorzakken, weer breken en opheffen zonder einde, wat verklaarbaar is, wanneer we de hoeveelheid postzakken en proviand zien, die zijn ingeladen. Ten slotte lukt het weer, en na een tijdje verder trekken is om 2 uur het eiland Urk goed in zicht. Kwart voor drie zijn we dwars van Urk, en dan komt een dertigtal stoere Urkers de expeditie tegemoet. Touwen worden aangelegd, de Urkers werpen de klompen uit, zoodat zij zich vlug en stevig over het ijs kunnen bewegen, de deelnemers nemen in de vletten plaats en onder groot gejuich wordt het gezelschap de Urker hayen binnenge trokken!

De post wordt op Urk gelost, en na eenige verkwikking wordt besloten om drie uur den tocht naar de *Geusau* aan te vangen. Men verwacht over een deel der af te leggen weg open water, dat in een uur en drie kwartier overgeroeid kan worden, daarna vast ijs, en daar de maan zal schijnen, zou men steeds doorwerkende tegen acht uur op de *Geusau* kunnen zijn. Het schip is van Urk niet te zien. Er bestaat eenig verschil, over de juiste richting, die men te volgen heeft. Wel heeft de kaptein deze op 't kompas aangegeven, doch men is op Urk van andere meening. Het gevaar zou daarom kunnen bestaan, dat men het schip voorbij zou loopen. Dan komt, om alle bezwaren op te heffen, de Urker Kramer, en heel eenvoudig besluit hij op z'n klompjes de expeditie als loods den weg te wijzen. Zoo'n daad teekent den man, en men kan hem niet genoeg daarvoor danken. De Urkers brengen de booten tot aan de grens van het vaste ijs, dat Urk omgeeft, dan gaan ze terug en de vletten werken zich verder! Men dacht water te vinden, maar jawel... niets als ijs, en dun

ijs. Wat gister wellicht nog water was, is thans een ijsvlakte, waarop men niet kan staan en de vlet geen steunpunt vindt. Dat is een bittere teleurstelling. Het zal moeite en tijd kosten. Het zal nacht worden als men het schip bereikt, als dit lukt en de moed zou heusch gaan zinken. Er wordt gesproken over teruggaan, maar dan klinkt het: 'Nooit! Over het ijs, of er onder, het zal lukken!'

Dan begint het zware werk. Voorop twee mannen, die met de laarzen het ijs breken, terwijl de overigen achterin (waardoor de kop hoog ligt) afstooten met de pieken. Als het commando klinkt: 'één ho!' werpen de mannen zich op den boom, en vordert de boom één handbreedte, of hoogstens een voet! Dat werk duurt zoo vijf uren lang! De mannen zijn moe, maar dan is ook het vaste ijs weer bereikt.

Het was donker geworden. Reeds om vier uur had men niets van het schip kunnen zien, en nu zal het onmogelijk zijn dit te bemerken, vóór de maan goed licht geeft. Dat kan negen uur worden! Vooruit! niet getalmd, na 1½ uur loopen schenkt de kapitein eens in! Er wordt niet veel gesproken. Weer gaat de tocht verder en ploeteren de mannen door los ijs. De laarzen zijn reeds lang vol water, alles is bedekt met dikke ijsklonters. Het is een luguber gezicht in de nevelige maanlicht-schemer.

Toen plotseling, meenen de mannen bij het licht van de maan, de boot te zien... Hoera! er op af, maar na meer dan een uur werk, komt de ontgoocheling! Het is een stapel ijsschotsen, die grillig van vorm, door de slagschaduwen van het maanlicht den vorm van het schip gaan aannemen! Wat nu? Men is uit de kompasrichting geraakt, en de kapitein durft niet verder, zonder daglicht. Kort en goed wordt besloten den nacht op het ijs door te brengen.

'Nou, mannen...' zegt Marten, 'dat wordt wat. Het vriest dat 't knapt, maar het moet!' En gewoon als Marten is, dadelijk aan te pakken, als de toestand dit noodig maakt, pakt hij aan.

Gelukkig is een kachel meegegeven, met de noodige brandstof. Deze wordt in de groote vlet geplaatst... aangemaakt... het zeil met behulp der pieken aan de windzijde gespannen... en... 'zie zoo, doe nouw maar net of jelui thuis bint! Trek je huisjasje en je pantoffels maar an, en maak het je makkelijk!' Marten verzamelt uitgevroren stukken ijs, en sneeuw, en zal een hartig bakje zetten! Maar jawel! Er is geen koffie! Begrijpt ge, voelt ge, lezer, wat dat zeggen wil? Een tegenslag als straks bij het verwachte open water is niet zoo hard als deze!

'Wacht,' roept Kobus, 'we hebben in den koffieketel nog een lekker zaakje koffiedik. Jongens, koffie zullen we tullen, hoor! Er zal geen bakje troost ontbreken.' Gezellig begint de kachel te branden, en als straks de koffie geschonken wordt, zegt de kapitein: 't lijkt wel wonderolie'. Maar toch, het doet goed! Het verwarmt. Allen hebben de zware laarzen reeds uitgedaan, en droge kousen aangetrokken. Daarop in de klompen, en nu zal men om beurten probeeren te slapen. Dicht tegen elkaar gekropen zitten vier man in de boot, letterlijk boven op de kachel!

Plots bemerkt De Rode, hoe vreemd Jan Pleket doet. Hij staat buiten de vlet,

met gebogen knieën te staroogen tegen de rood gloeiende kachel, alsof hij met magnetische kracht wordt aangetrokken. Hij knikkebolt en op het aanroepen mompelt hij slechts wat onverstaanbaars.

Kerels, hij is bezig te bevriezen, en als de wind er uit! Twee man nemen den man onder de armen en dan gaat het, loopen zoo heb je niet. Eerst zoetjes aan, dan wat vlugger; en als hij zoo twee uur is afgestapt, is het gevaar voorbij! Goddank! In de vlet maffen ze, dat het een lust is, maar steeds moeten ze worden afgelost. Telkens twee man moeten zich warm loopen. Als de beurt aan de 'Mosterd' is, zit onze goeie Marten aan den rand van de boot vastgebakken. Dat wordt een operatie, maar gelukkig slaagt ook deze prachtig, onder de noodige grappen.

Zoo wordt de nacht doorgebracht, en eindelijk het dagen met vreugde begroet. 't Was half zes! De maan stond nog bleek aan den hemel en goot een zwak licht in de reuzenstolp, in welks middenpunt de expeditie nu geheel ontwaakt om het bivaque stond, zich te rekken en te verwarmen. Als het lichter wordt, wordt scherp uitgezien naar de *Geusau*, lang, zonder resultaat, tot eindelijk Marten de hand uitstrekt en beslist zegt: 'nou, als de *Geusau* hier in de buurt zit, dan zit ie ginder!' De anderen, die toch ook sterke oogen hebben, gewend aan het zien in de verte, bespeuren niets, tot eindelijk, ja, daar zit ie! Wat een blijdschap!

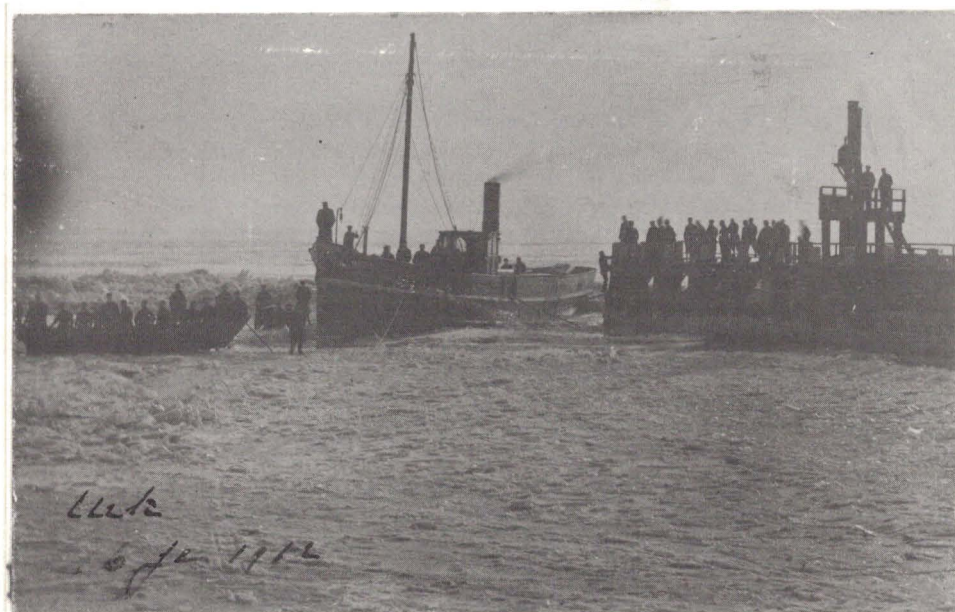
Vlug en vaardig worden de laarzen weer aangetrokken, alles opgeruimd, onze kachel op het ijs gelegeerd, en vooruit jongens, er op af! Toeteren op de misthoren, dat het zoo'n aard heeft, doch het wordt van boord niet gemerkt!

Al grooter en grooter wordt het schip, de bemanning hoort het signaal, klautert met een hoera er bij neer, de mannen tegemoet. Nu is alle leed vergeten! De hofmeester heeft reeds een dampende kan met koffie gereed, en de menschen zijn gelukkig!

Dan wordt alles uitgepakt, erwten, boonen, spek, versch vleesch, tabak, sigaren, lectuur, de kranten van veertien dagen — allerlei pakjes van familie en kennissen, voor de bemanningen, gereedschap om spiering te visschen, postduiven.

'Het lijkt wel' zegt de machinist (Dubois), 'of Sinterklaas gereden heeft!' De vreugde straalt van zijn gezicht, als hij alles in ogenschouw neemt. Als het middagmaal op tafel staat (bruine boonen met spek) heerscht er een echt feestelijke stemming.

Maar de terugtocht moet aanvaard! Laarzen weer aan, en wat een genot, de vracht is geheel afgeleverd, en bovendien blijft de eene vlet aan boord, voor het geval, dat de bemanning in nood het schip over het ijs zou moeten verlaten. Wel heeft men reeds getracht de houten sloep van loopers te voorzien, doch nu is men aan boord uit den brand! Vertrekken! Ieder maakt zijn brieven voor den vasten wal in orde, geeft groeten mee. Er wordt afscheid genomen, en na een postduif uitgelaten te hebben, met goede berichten ('t is 12 uur) voor de lui te Kampen, verlaten de mannen het schip. De tocht gaat nu vrij wat gemakkelijker. Licht is de last, het is volle dag, en na een half uur is Urk reeds in zicht. Wanneer men aan de vlakke komt, die gisteren zoveel werk heeft gekost, blijkt alles water. Zoo veranderlijk is het ijs op zee. Tot twee



MINISTER HAVELAAR in het ijs bij Urk 16.1.1912.

IJsvlet van de Vereniging 'Hulp en Steun'.



uur gaat alles goed, doch dan staat men voor een scheur van eenige meters breed. Deze zal met een vluggen loop genomen worden, doch als de boot te water gaat, en de mannen het boord grijpen, gaat de tweede man te water. Dat is een liefhebberij!

Als Urk op 3 kwartier genaderd is, blijkt het, dat deze korte afstand 2½ uur werken kost. Maar dan is ook alle leed geleden. De Urkers naderen, een touw wordt aan de boot vastgemaakt en nadat de Urker vrienden de klompen weer uitgetrokken hebben, vliegt de vlet met de poolvaarders erin, onder gejuich de haven weer binnen. Hier wacht de warme middagpot en maken de menschen het zich gemakkelijk, daar den volgenden dag de tocht naar Kampen wordt voortgezet!

Het is thans 4 uur en als de mannen naar het hotel van Westering zijn gebracht, en allen zich verkwikt hebben, wordt op verzoek verslag gedaan aan den burgemeester, den heer Gravestein, die de mannen gelukwenscht met het behaalde succes. Om 10 uur lagen allen lekker onder de wol!

Om 6 uur zou de tocht worden voortgezet, en als alles in orde is en de Urker post voor den vasten wal aan boord is genomen, steken de mannen van wal! Het gaat alles vrij goed, voor een deel met zeil, op de schaats, voor een deel met moeite over het losse ijs, nog eens een keer er door, waarbij nog een nat pak wordt opgelopen, en dan gaat het zingende op het punt van uitgang (de Ramspol) af. Daar staat de wagen, door den directeur, den heer G. de Groot, gezonden, alles wordt opgeladen en dan gaat het gezelschap op vlugge schaats over het Noorddiep naar huis!

Het doel is bereikt, en volop smaken de stoere werkers de voldoening van het zoo moeitevolle zwoegen! Dit verslag is uiteraard een klein reisverhaal, maar waar er zoo dikwijls gesproken wordt over het verkeer op zee met de ijsvlet, geeft het een klein idee van de moeiten en ontberingen en gevaren, die moeten worden gedragen en overwonnen.

Zoo volkomen zijn de woorden van den burgemeester van Urk, den heer Gravestein, op haar plaats, wanneer deze zegt: 'Omdat ik van nabij bekend ben met het moeilijke en gevaarlijke werk van het ijsloopen, kan mijn oordeel eenige waarde hebben, wanneer ik u verzeker, dat ik voor deze praestatie grooten eerbied koester en dat ik hooge achting en bewondering gevoel voor den moed en het volhardingsvermogen, door uw Kamper burgers op zoo schitterende wijze betoond. Zulk een grootsche daad van trouwe plichtsbetrachting en naastenliefde mag niet onbekend blijven'.

Dit stuk dateert uit een tijd waarin de rol van de ijsvlet in feite op zijn einde liep. Op zich had de stoombootverbinding al het einde van Urks isolement ingeleid. De noodzaak van de ijsvletten verminderde naarmate de kwaliteit van de nieuwe verkeersmiddelen verbeterde. In de dertiger jaren sloot de EUSM een vervoersovereenkomst met de KLM, die in de praktijk ook heeft gewerkt. Deze luchtverbinding maakte de ijsvlet eigenlijk overbodig. De beschrijving ervan valt buiten de doelstelling van dit werk.

Toen Urk door de 'Urkerland'-dijken met de vaste wal verbonden was, had

de ijsvlet voor de verbinding in 't geheel geen zin meer. De ijsvlet bleef gehandhaafd bij wijze van reddingsvaartuig voor tijdens ijsgang in nood verkerende schepen. In 1921 was Urk bij het bezoek van Koningin Wilhelmina tot reddingsstation gepromoveerd. In 1924 opperde men nog plannen voor een motorijsvlet, maar dat ging niet door. Op 17 januari 1940 ondernam de ijsvlet nog eenmaal een tocht naar de ingevroren Verschureboten *Friesland, Holland en IJssel*. Deze tocht was de laatste die met de ijsvlet in actieve dienst is gemaakt. In de winter 1946/7 werd de ijsvlet voor het laatst officieel 'op station gehouden'. Het is uitgerekend het uit $\pm$ 1850 daterende exemplaar dat als laatste stand heeft gehouden. De andere ijsvletten moeten voor die tijd al zijn verkocht of gesloopt, het ijzeren exemplaar hield het langer uit en werd in 1957 voor sloop verkocht. De oude houten ijsvlet getuigt nu nog in het Zuiderzeemuseum van het zweet en het bloed dat enkele moedige mannen vergoten om de verbinding met Urk in stand te houden of schepen en mensen te hulp te komen.

6.

1930-1940, de EUSM in een veranderende wereld

Per 1 januari 1930 ging de eerste kapitein van de EUSM, Jac. Brands, met pensioen. Stuurman L. van Dokkum werd in zijn plaats kapitein, een van de dekknechts stuurman. Op zich geeft deze opsomming een aardig beeld van de loopbaanmogelijkheden die een personeelslid bij de EUSM had. Veel toekomst zat er bij de maatschappij niet in, tenzij er ofwel kapiteins verdwenen ofwel nieuwe boten bij kwamen. De EUSM was immers een kleine onderneming met slechts drie schepen, waarvan er altijd wel een op reserve lag. De EUSM zonk in het niet vergeleken bij de stoombootondernemingen die in die jaren nog in Nederland opereerden. Verschure's stoomboten bezaten op de Zuiderzee het monopolie, als men voorbijgaat aan 'eenlijnsdiensten' als die van de N.S. (Enkhuizen-Stavoren), de Holland-Veluwelijn van Harderwijk op Amsterdam en de dienst van de *Jan Nieveen* tussen Lemmer en Amsterdam. Verschure exploiteerde tientallen schepen tot ver buiten het Zuiderzeegebied. Het bedrijf van Verschure was groot geworden door overname van een fors aantal van oorsprong zelfstandige stoombootmaatschappijen. De meeste van die onderneminkjes waren ontstaan in de plaatsen die zij met voornamelijk Amsterdam verbonden. Ze waren te klein om het in de periode na 1915 te kunnen bolwerken, maar leverden, in groter verband ondergebracht, genoeg op om de vaart aantrekkelijk te maken.

De EUSM was wat dat betreft een vreemde eend in de bijt. Zelfs in een groter geheel opgenomen zag het er niet naar uit dat het bedrijf ooit winst zou kunnen maken. Een vervoersrelatie Kampen-Enkhuizen was niet levensvatbaar gebleken en Urk was te klein om een winstgevende vervoersstroom op gang te houden. Dat is waarschijnlijk de reden dat de EUSM aan de in de jaren twintig voltooide machtsgreep van Verschure heeft kunnen ontkomen. Zo kon de Urkerboot als eigenzinnig verschijnsel in een zich moderniserende samenleving blijven bestaan. Voor de bezoekers van de vaste wal begon Urk eigenlijk al zodra zij de Urkerboot betraden: liep alle personeel van een stoomboot in die jaren in uniform, de Urkerboot werd bemand door Urkers op z'n Urkers gekleed met als enig onderscheidingsteken een hoge zwarte 'spoorpet'. Rederijen als de EUSM werden in die jaren zeldzaam, zij werden doorgaans beschouwd als een overblijfsel van een voorbije eeuw. Dat was niet zo verwonderlijk, gezien de voor die tijd gigantische afsluitingswerken aan de Zuiderzee, die de aandacht van vrijwel heel Nederland op zich richtten. Toen de economie in het begin van de dertiger jaren weer wat aan leek te trekken ontloek een geest van vertrouwen in een toekomst die alles mogelijk zou maken. De techniek zou alles, maar dan ook alles verwerkelijken. Wie had er in zo'n sfeer nog oog voor zoets 'achterhaalds' als een interlokale stoomboot? Zo kon de EUSM rustig Urks Belang dienen. En deed dat ook op alle manieren. Zo bijvoorbeeld op woensdag 23 juli 1930, toen de motorbotter UK 144 van Hessel Wakker door een losgewerkte schroefaskoker in moeilijkheden kwam. De Urker Courant:



Een oudere opname van Verschure's KAMPEN.

(Mevr. Spaans-Scholten)

V.l.n.r. Lub Ras, Jan Hakvoort, Hessel Visser, zittend kelner Jacob Korff aan boord van de IDONEA, kort voor de oorlog.

(H. Visser)



'Men geraakte hierdoor nabij het Krabbersgat (dus bij Enkhuizen-aut.) in zinkenden toestand. Een gelukkige omstandigheid was, dat de Urker boot (de Geusau-aut.) juist in de nabijheid was. Deze heeft het zinkend schip op sleeptouw genomen, waarna men het, zoo goed en zoo kwaad het ging, in de Urker haven bracht'

Zo bergt de Urkerboot dus, een Urkerbotter bij de haven van Enkhuizen, en sleept het zinkende schip van Enkhuizen naar Urk voor reparatie met de Enkhuizer werven vlakbij! Dergelijke buitenkansjes, er zat immers altijd wel wat aan vast, kwamen niet zo vaak voor. De EUSM moest het hebben van het passagiersvervoer, dat buiten het seizoen niet bijster omvangrijk was. Merkwaardig genoeg was het vervoer, hoewel elk jaar verlies werd geleden, groot genoeg om investeringen te kunnen doen. Zo betrof de EUSM in februari 1931 een nieuw kantoorgebouw naast de scheepswerf van de Gebrs. Roos. Onder de kantoorruimte was het pakhuis voor de goederenbehandeling. Het ketelwater van de boten kon nu ook vanaf de aansluiting in het kantoor betrokken worden. Het kantoor van de EUSM staat er nog steeds, de werf van Roos is al lang afgebroken. Het pakhuisgedeelte herbergt nu een snackbar.

Met de voortgang van de afsluitingswerken nam het toeristisch verkeer daaraan toe. Ook de EUSM trachtte een deel van dat toerisme tot zich te trekken. De Urkerbevolking zag kennelijk tochtjes naar de werken niet zo zitten. De Urker Courant schreef bijvoorbeeld op 2 juni 1932:

'Een aangekondigde boottocht met het s.s. 'Insula' jongstleden Donderdag bij voldoende deelneming, ter bezichtiging van den afsluitdijk en den Wieringermeerpolder, is niet doorgegaan. Voor het vereiste aantal van 50 passagiers hadden zich er slechts 30 aangemeld.

Voor een reis daarheen op den volgenden dag met den motorbotter U.K. 172 waarvoor deelnemers opgebeld werden — wel te verstaan door den omroeper — was zeer geringe belangstelling. Ook van deze voorgenomen tocht is niets gekomen.'

Het gebrek aan belangstelling was verklaarbaar; de visserij van Urk had van de afsluiting zeer te lijden. Veel schepen waren al verkocht en hun brodeloos geworden bemanningen werkten voor een deel op de vloot die voor de afsluiting nodig was. Wie bij de Maatschappij tot Uitvoering van de Zuiderzeewerken zijn brood verdiende, had het in verhouding niet slecht. In ieder geval had men vast werk, iets dat in de Zuiderzeevervisserij niet kon worden gegarandeerd. De daardoor relatief hoge besteedbare inkomens deden het vervoer bij de EUSM van en naar Urk toenemen. In 1934 behaalde de maatschappij, die tot dan toe f 30.000, — cumulatief verlies had geleden, voor het eerst winst. Directeur Snoek was een verstandig man. Het verlies nam men voor lief, nu betere tijden leken aan te breken investeerde men de beschikbaar gekomen gelden. Dit moest wel, want anders had men naar de subsidies (Noord-Holland f 11.250, —, Gemeente Urk f 500, — en Kampen en Enkhuizen ieder



Aan de Harlinger steiger te Enkhuizen ligt de gemoderniseerde INSULA. (H. Visser)

De VROUW GRIETJE in Amsterdam.

(K. Weerstand)



f 40, -) kunnen fluiten. September 1934 besloot men de oude *Idonea* om te bouwen naar de eisen des tijds. De boot zou een 200 PK motor krijgen en een nieuw promenadedek. De EUSM schatte dat de boot met deze sterke installatie in vijf kwartier van Urk naar Enkhuizen of Kampen zou kunnen varen. De *Geusau* en *Insula* hadden voor de reis naar Enkhuizen tot dan toe anderhalf tot twee uur nodig.

Ook besloot de EUSM tot de aankoop van de *Burg: Kempers*, eigendom van de Harderwijkerstoomboot Maatschappij, die er een dienst op Amsterdam mee voer. Deze stoomboot kon met een ijsploeg uitgerust worden, zodat zij, indien er bij zware ijsgang gevaren moest worden, de andere boten naar Enkhuizen of Kampen zouden kunnen begeleiden. Het schip kostte de EUSM slechts f 2.700, -. De *Burg: Kempers* was op Urk geen onbekende verschijning. Voordat Schipper haar kocht voer zij bij de visserij-inspectie op de Zuiderzee als *V.I.2*, en voordien was zij bekend onder de naam *Baron Rengers*, derhalve de oude Urker postboot van de KSM. Donderdag 22 november 1934 arriveerde de oude Urkerboot onder de nieuwe naam *Sirena* op Urk. De Urker Courant schreef:

Naar wij vernemen zal het gedoopt worden met de naam 'Sirene'. Is dit zoo, dan zal deze naam, ontleend aan de Grieksche mythologie, gekozen zijn in verband met het toeristenbezoek aan ons eiland. De sirenen toch waren het, die volgens de Grieksche mythe met hun schoone zang dermate wisten te betooveren, dat men op het eiland, waar zij zich ophielden, aan land moest gaan.

Of de Urkers, evenals de Sirenen dat deden, hun eiland, als Homerus zingt, bezaaiden met de beenderen hunner slachtoffers, vermeldde de krant niet.

De zaken gingen goed bij de EUSM. De 's zomers onderhouden dubbele dienst op Enkhuizen werd in 1934 tot het eind van het jaar uitgevoerd. Pas op 1 januari 1935 voer de boot slechts eenmaal daags, in afwachting van de zomerdienst. Op 11 januari 1935 ging de *Idonea* naar Appelo's Scheepwerf te Zwartsluis om te worden verbouwd. De *Geusau* sleepte de boot nadat machine en ketel waren uitgesloopt (die brachten f 210, - op!) op 8 mei naar Amsterdam voor plaatsing van de Kromhouthoofdmotor, en op de 10e mei werd de *Idonea* weer in Zwartsluis afgeleverd voor verdere afwerking. In de tweede week van juni 1935 kon de vernieuwde *Idonea* in bedrijf worden genomen:

'De verbouwde 'Idonea' van de Urker Stoomboot Maatschappij is deze week in dienst gesteld. Vorige week hebben commissarissen en enkele genoodigden een pleiziertocht met deze motorboot gemaakt de IJssel op. Vrijdag jl. werd een tocht gemaakt met een kleine honderd genoodigden naar Amsterdam. Het fanfarecorps ging ter opluistering mede. Des morgens vertrok men tegen half acht en hoewel het weer bijna stormachtig was, heeft de boot zich goed gehouden en werd deze tocht getoond, dat de 'Idonea' een

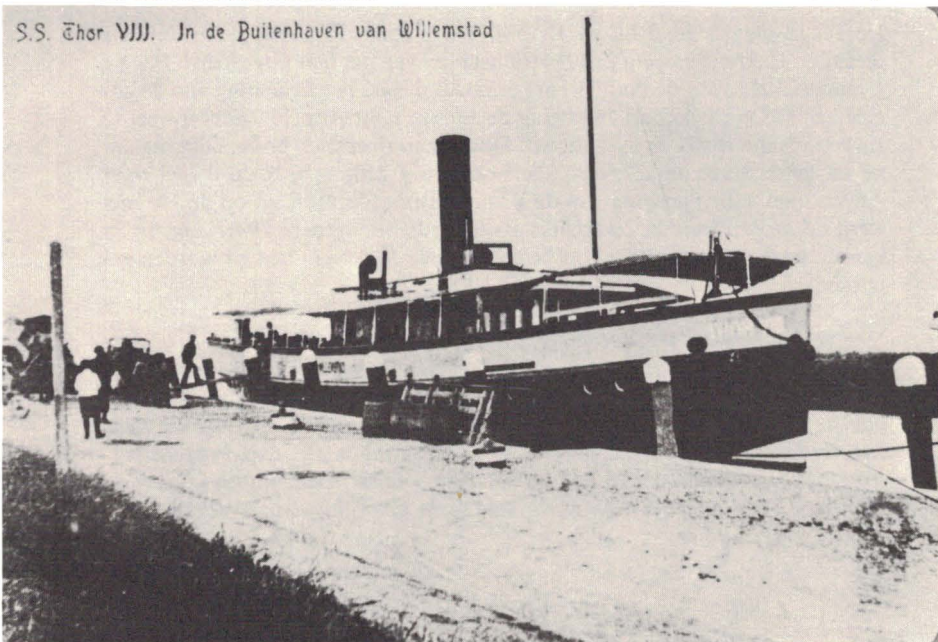


Pinksterdrukte 1929. Tal van Urker meisjes werkten in een 'dienst' aan de wal. Met Pinksteren kwamen ze collectief naar Urk, wat aanleiding gaf tot taserelen als deze. De INSULA ligt hier nog voor het oude kantoor (uiterst rechts). (WJJB)

De THOR VIII in Willemstad.

(WJJB)

S.S. Thor VIII. In de Buitenhaven van Willemstad



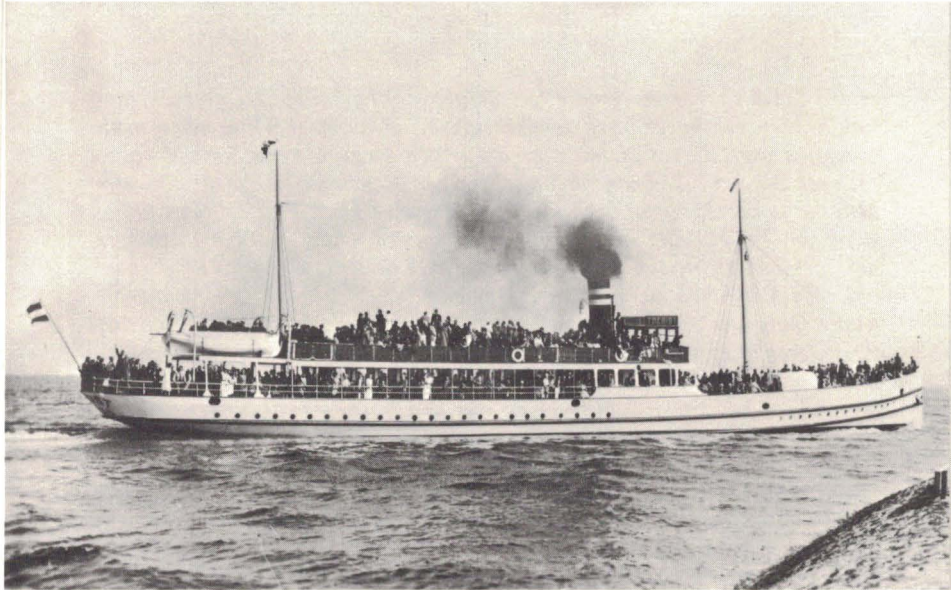
moote aanwinst is en een groote verbetering voor het passagiersvervoer. Nauwelijks buiten de haven bleek de vastheid van het varen. Wel kwamen wolken buiswater over, die tot het middenschip gingen, en groote vroolijkheid was er toen een bekend zakenman van ons eiland een douche kreeg, die het zeewater hem uit de broekspijpen deed loopen. Maar men merkte dat er vaart in het schip zat. Betrekkelijk spoedig was men dan ook onder Marken en vlugger dan men het dacht, aan de Oranjesluizen. Op de terugweg werd Marken en ook nog Volendam aangedaan. De zakenman, die des morgens er nat afkwam, uitte hier zijn blijdschap door onder de Volendammer jeugd, die met de ouderen in grooten getale aan de havenkant het schip bewonderde, een sinaasappellen wedstrijd te organiseren, die heel wat hilariteit gaf. Zij, die meegingen, hadden ondanks het nu niet zoo bijzonder gunstige weer, een prettige tocht gehad. Allen waren opgetogen over het schip en z'n uitrusting. Zoowel voor de passagiers der eerste, als der tweede klasse zijn de kanjuiten uitmuntend. Voorin heeft men de idee haast niet in een boot te zitten, maar veeleer in een tram. De banken staan in de breedte en er is flinke ruimte elkaar te passeeren. Alles heeft een rustig, doch voornaam aanzien. Op de dekken kan men genieten van de zee. Men zit er beschermd door een zonnedek. Alles bij elkaar, zal, nu de overtocht ook nog aardig in tijd is ingekort, er toe bijdragen dat en het vreemdelingenverkeer en het verkeer van ons eiland, met de verbouwde 'Idonea' er wel bij zal varen.' (Urker Courant, 11 juni 1935).

De verbouw was niet goedkoop geweest: de *Idonea* had de EUSM destijds iets meer dan f 10.000, — gekost. De verbouw bovendecks (salon enz.) kostte f 8.923,97, de Kromhoutmotor f 6.944,20. Het jaar 1935 werd door alle kosten afgesloten met een verlies van f 825,45. Maar er was dan ook wel geïnvesteerd. Naast de verbouw van de *Idonea* was de *Sirena*, als laatste Urkerboot, van radiotelefonie voorzien. Snoek was in deze moderne apparatuur sterk geïnteresseerd; die apparatuur werd overigens geleverd door zijn zoon I. Snoek. Bovendien sloot de EUSM in 1935 een contract af met de KLM, waarbij de luchtvaartmaatschappij zich verbond om, wanneer de boten bij ijsgang niet zouden kunnen varen, tweemaal 's weeks voorraden en post naar Urk te vliegen. De KLM had dat al eerder gedaan, maar nu lag de zaak vast. Het kostte de EUSM jaarlijks f 1.000, —, welk bedrag echter door de Postreijen werd gerestitueerd. Urk zou dus nooit meer volledig geïsoleerd zijn en de barre tochten met de ijsvlet zouden tot het verleden behoren.

Het toerisme nam hand over hand toe. Al in 1935 maakte de Urker Courant daarvan melding:

'Uit Elburg en Enkhuizen komen bijna dagelijks booten hun passagiers hier aan wal zetten.'

Het is te begrijpen dat de EUSM hierop wilde inspelen, per slot van rekening lag Elburg op vrijwel gelijke afstand van Urk als Kampen en men moest vermijden dat er vervoersstromen op gang zouden komen waar de maatschappij

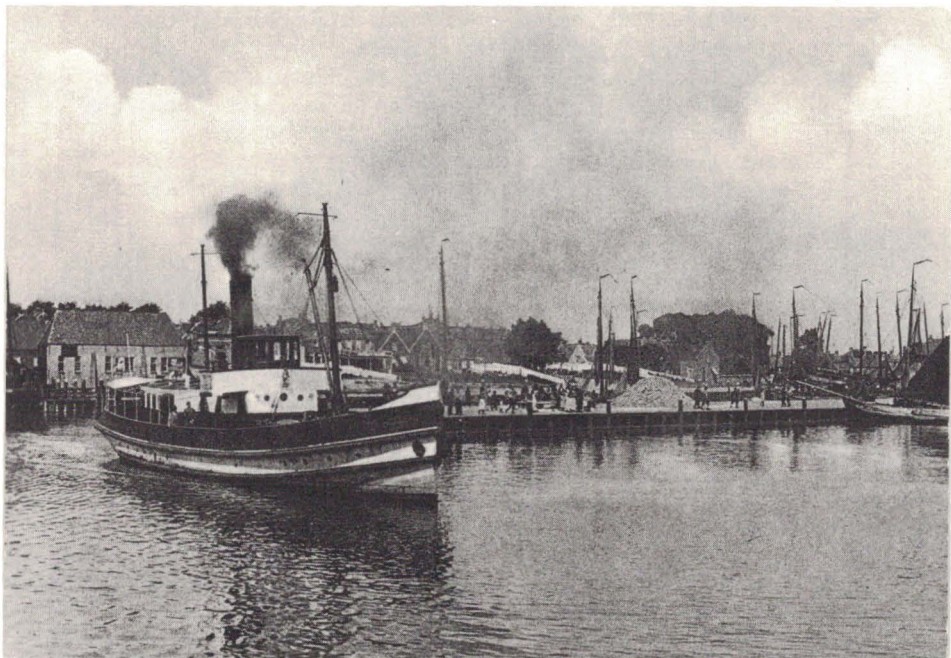


*De TOERIST was maar kort bij de EUSM in dienst en werd weinig op de foto gezet.
(Visserij Museum, Urk)*

De GEUSAU, met maar weinig volk aan boord, verlaat Urk, ± 1933. Tussen de masten de antenne van de boordradio. Achter de schoorsteen de gevel van het in 1931 gebouwde kantoor der EUSM.

(WJJB)

(Foto Wakker, Urk)



de hand niet in had. De EUSM moest, wilde zij de toename van haar inkomsten bestendig zien, zo veel mogelijk het vervoer van en naar Urk onder beheer zien te krijgen. Zo sprak men in januari 1936 van overname van de Kamper beurtschipper Romkes, met zijn botter *Eben-Haezer*. Die overname lukt niet. Wel besloot de EUSM in mei 1936, om greep te krijgen op het vervoer naar Elburg, zelf een dienst op die plaats te gaan varen tegen uiterst concurrerende tarieven. De relatie van Urk met Amsterdam (diverse Zuiderzeebootdiensten deden Urk desgewenst aan) trachtte de EUSM in juni 1936 voor zich te winnen door met een autobusexploitant een overeenkomst aan te gaan betreffende aansluitend busvervoer van Enkhuizen naar Amsterdam. Helaas was deze dienst voor Urk van weinig betekenis omdat men met de bus uit Amsterdam de avondboot uit Enkhuizen niet kon halen.

De tweede helft van juli 1936 voer de EUSM voor het eerst naar Elburg met de *Insula*. Deze zomerdienst ontwikkelde zich positief, zodat die ook in de jaren '37, '38 en '39 werd onderhouden.

In 1937 slaagde de EUSM erin, de beurtdienst op Amsterdam in handen te krijgen. Op die dienst voer sedert 1923 de *Vrouw Grietje*, eigendom van beurtschipper Lub. Frederik Bakker, welke in 1937 overleed. Snoek zag de kans voor de EUSM schoon toen de beurtdienst te koop werd aangeboden. Ook Luuth Kamper had wel oren naar de dienst en trad met de Wed. Bakker in overleg die op haar beurt wel oren had naar zijn voorstellen. De transacties van de Erven Bakker zouden lopen over E. van Meekeren, agent voor de beurtdienst van Urk naar Amsterdam en exploitant van een koffiehuis aan de De Ruyterkade. Van Meekeren had echter ook reeds contact met Snoek. Zo verkochten de Erven Bakker op 2 september 1937 dienst en schip aan Van Meekeren, die ze op zijn beurt aan de EUSM doorverkoocht. Kamper pikte dat niet en claimde de eerste rechten omdat hij naar zijn zeggen eveneens op 2 september mondeling met de Weduwe Bakker de koop was overeengekomen waarbij een handgeld zou zijn betaald dat de koop definitief maakte. De overdracht aan Van Meekeren was evenwel op papier gezet. Mogelijk had Kamper de zaak, die bij de rechter belandde, gewonnen, ware het niet dat hij Van Meekeren enkele dagen later een brief schreef, waarin hij opmerkte:

'U weet ik was in ver gevorderde staat met koopen'.

Toen ter processe eveneens uit deze brief Kampers minder goede relatie met Snoek bleek, was het pleit beslecht en kon de rechter niet anders dan Kamper zijn vordering op de Wed. Bakker ontzeggen. Hiermede was de Amsterdamse beurtdienst in handen van de EUSM die tevens een schip rijker was.

Nu er vanaf 1934 winst werd gemaakt, richtte de EUSM haar beleid op verbetering van haar vloot. Het zag er naar uit dat de EUSM spoedig op eigen benen zou kunnen staan. De Gemeente Kampen staakte bijvoorbeeld haar subsidie met ingang van 1 januari 1937. Maar de belangrijke bijdrage van de Provincie Noord-Holland bleef nodig om niet in de rode cijfers te belanden en toch de nodige investeringen te kunnen doen.

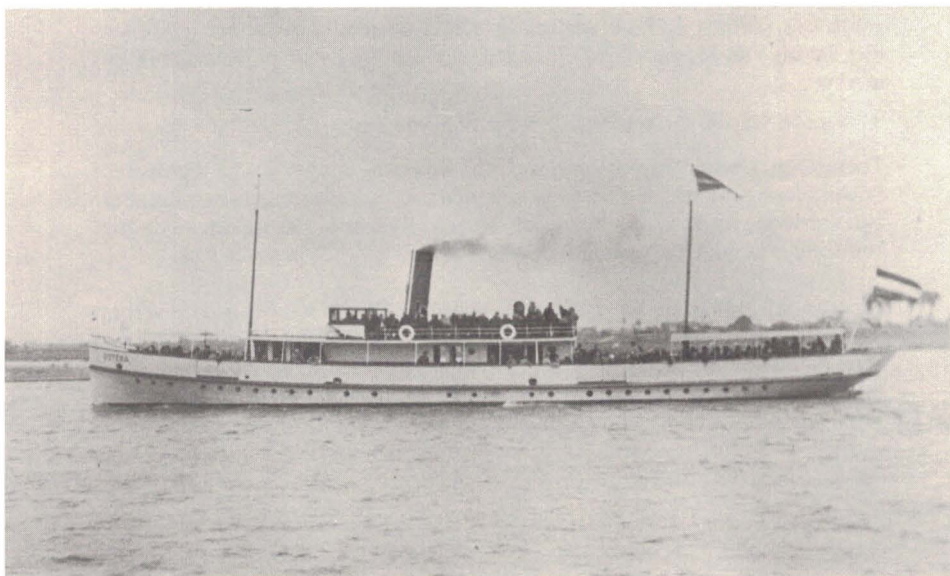


Eén van de zeldzame foto's van de SIRENA.

(Ansicht G. Wakker)

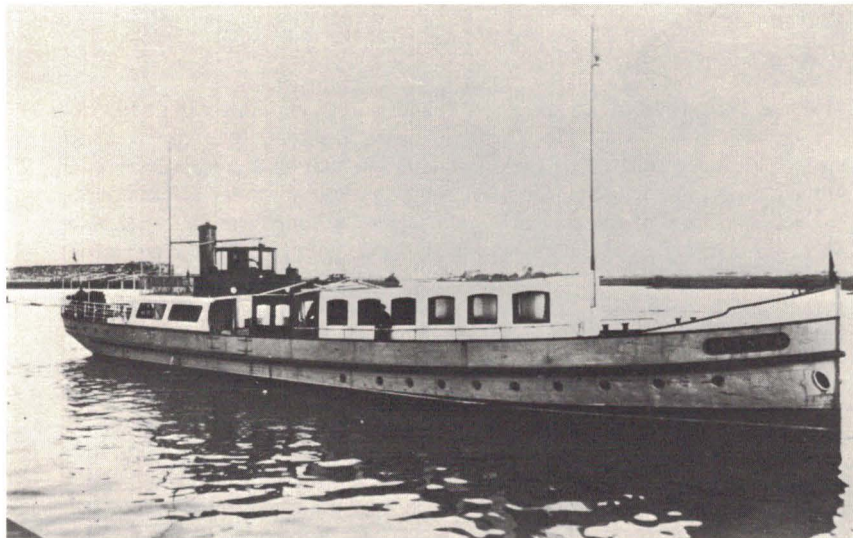
De OSTERA na indienststelling bij de EUSM.

(Visserij Museum Urk)



Het jaar 1938 stond in het teken van de toeristische expansie van de EUSM. De vloot werd met een schip uitgebreid en de *Insula* liet men voor het toeristisch vervoer moderniseren, voornamelijk om haar op de zomerdienst naar Elburg te kunnen inzetten. De merkwaardige, half verzonken deksalon op het achterschip, typische getuige van de 'Rijnse' afkomst van de *Insula*, nam veel ruimte in beslag omdat eronder in het casco geen ruimte voor een kajuit overbleef. Het dekhuis werd achter de machinekamer vrijwel vernieuwd. Het achterste deel werd salon, daaronder timmerde men een kajuit. De zitplaats-capaciteit nam door deze verbouwing fors toe. De *Insula* was na deze verbouwing een van de modernste stomers van de EUSM.

Een belangrijk gegeven was de toename van het toerisme, voornamelijk uit oostelijke streken, naar de Zuiderzeewerken, waarvan vele stoombootmaatschappijen, klein en groot, profiteerden. De levensduur van een groot aantal deels uit de vorige eeuw daterende schepen werd door het toerisme verlengd: de gemiddelde stoombootonderneming zag haar normale vervoer overgaan naar spoor, autobus en vrachtwagen. De toeristische piek viel in juli en augustus, zodat dan veel schepen waarvoor buiten het seizoen nauwelijks em-plooi was, sterk winstgevend konden worden ingezet. Aangezien er nogal wat schepen overcompleet waren, waren de toeristische bootdiensten in de jaren kort voor de oorlog dikgezaaid, hetgeen tot concurrentie leidde en uiteindelijk zijn weerslag had op de prijzen. Geld om de schepen te moderniseren hadden de meeste pure stoombootmaatschappijen niet meer, omdat zij op de winsten uit het zomervervoer in de winter weer moesten interen. Logisch dat elke onderneming die schepen over had, zoveel mogelijk van de zomermaanden trachtte te profiteren. Het normale vervoer in de wintermaanden nam voortdurend af omdat het publiek langzamerhand gewend raakte aan het moderne comfort dat vooral de spoorwegen in de loop van de jaren dertig in-voerden. Tegen de modern ingerichte treinstellen stak de voorname, rijk ge-ornamenteerde betimmering van de lijnstoomboot nogal ouderwets af, modern gesteld: pluche was 'uit'. Ruimte voor investeringen hadden de meeste stoombootondernemingen niet meer, met uitzondering van die welke onver-vangbare veerdiensten exploiteerden. Bootdiensten als die welke over de Zui-derzee voeren, behoorden niet tot die categorie. Die maatschappijen die na afloop van de mobilisatie '14-'18 geen belangen in het wegvervoer hadden weten te verwerven, bezaten in de jaren dertig noch de mogelijkheid, noch de financiën voor die omschakeling benodigd. Een van die maatschappijen was Verschure & Co's Algemeene Binnenlandsche Stoomboot Maatschappijen, een grote onderneming die haar grootste omvang bereikte toen na de eeu-wisseling de basis voor kleine maatschappijen met slechts enkele schepen en bediende trajacten, te smal was gebleken. Verschure had veel van die maat-schappijen overgenomen met schepen en al, zodat een weinig uniforme bin-nenvaartgigant was ontstaan. Juist Verschure had hierdoor de beschikking over nogal wat schepen waarvoor geen em-plooi buiten het toeristisch vervoer gevonden kon worden. Juist Verschure had geen belang bij het wegvervoer weten te verwerven, zoals de Groninger-Rotterdammer Stoomboot Maat-



De verbouwde IDONEA, een uiterst merkwaardige verschijning: een mengelmoesje van bouwstijlen jaren 1890 en 1930.
(Visserij Museum, Urk)

De BURG: KEMPERS loopt Harderwijk binnen, ± 1930.

(M. Velgersdijk)



schappij of de Reederij op de Lek, Van der Schuyt en Van den Boom. Verschure had zich stevig in het toeristische Zuiderzeeverkeer genesteld, en de opkomst van de EUSM bedreigde de grote Amsterdamse Maatschappij juist in het toeristische vervoer. De EUSM had met Verschure vriendschappelijke relaties onderhouden, maar het vriendschappelijk karakter ervan lijkt gebaseerd op de ongunstige financiële positie die de EUSM al jaren had geplaagd. De EUSM was voor de grote Verschure gewoon onbelangrijk. Na 1934 kon bij de EUSM ineens alles, de schepen werden stuk voor stuk gemoderniseerd, er werd winst gemaakt en de EUSM vervoerde massaal toeristen van en naar Urk, het paradijs voor nostalgisch gestemden die de oude Zuiderzee nog wilden zien zoals hij nooit meer zou zijn. In mei 1938 kocht de EUSM de meer dan vijf en vijftig meter lange stoomboot *Toerist* van de n.v. Maatschappij tot Exploitatie van Noordzeebaden en Wagenborg's Passagiersdiensten, die voor de veren van die onderneming naar Ameland, Schiermonnikoog en Borkum te groot was. Het schip was heel bekend op de Zuiderzee: het was in 1913 gebouwd voor de trambootdienst 'Holland-Frieslandlijn', een joint-venture van Verschure, de Nederlandsche Tramweg Maatschappij en andere in de Zuiderzeevaart geïnteresseerde ondernemingen. De dienst was opgezet in concurrentie met de reeds bestaande dienst Amsterdam-Lemmer van de Groninger-Lemmer Stoomboot Maatschappij en werd geopend met twee forse boten, de *Heerenveen* en de *Bolsward*. De opzet bleek snel te groots voor een succesvolle concurrentieopgave, zodat reeds in 1913 beide boten na een carrière van slechts twaalf jaar door één vrijwel identiek schip, de *Heerenveen*, werden vervangen. In 1921 had Verschure, die de directie over de Holland-Frieslandlijn voerde, de *Heerenveen* verkocht naar Cherbourg, waar Wagenborg de boot slechts zes jaar later aankocht, voornamelijk voor de diensten naar Borkum. Wagenborg herdoopte de schitterende boot *Toerist*. De EUSM liet de naam ongewijzigd, aanduiding dat die de stomer speciaal voor het toeristisch vervoer had aangeschaft. Voor de dienst Kampen-Urk-Enkhuizen was de boot zonder meer te groot. Was in mei 1938 reeds overeenstemming over de koop bereikt, pas op 18 juli van dat jaar tekenden Wagenborg en de EUSM de definitieve koopakte. Waarschijnlijk wilde de EUSM – terecht – eerst de kat eens uit de boom kijken. De *Toerist* was voor haar doel uitermate geschikt en trok vrachten toeristen, waarmee de forse aanschafprijs van f 25.000, – ruimschoots werd goedge maakt. In juli 1938, dus direkt nadat duidelijk was gebleken dat de EUSM een groot deel van het toeristisch vervoer vanuit Kampen voor zich opeiste, opende de V.V.V. van die stad een concurrerende dienst met de van Verschure gecharterde *Kampen*. Het feit dat Verschure in staat was een boot in het hoogseizoen te vercharteren, wijst erop dat óf de onderneming veel te veel schepen bezat, óf de hand had in de concurrentiestrijd met de EUSM. Waarschijnlijk was het van beide een beetje en was Verschure bang voor de toeristische ontwikkeling die de EUSM vertoonde. De Kamper V.V.V. exploiteerde de Verschureboot (met gele schoorsteen evenals de EUSM die voerde sedert in 1935 de *Geusau* als laatste een gele schoorsteen had gekregen) onder de vlag van grote kleurenaffiches, waarop de *Kampen* voor het gestileerde silhouet van Kampen en de route langs Schokland en Urk.

Vereeniging Voor Vreemdelingenverkeer te Kampen

Naar de Zuiderzeewerken (N.O. polder)

**Gedurende de maanden JULI en
AUGUSTUS dagelijks, behalve Zaterdags en
Zondags, per Salon-Stoomjacht „Kampen“.**

Comfortabel ingericht met geriefelijke deksalon en kajuiten en schitterend promenadedek, uitstekend buffet aan boord. — Deze boot kan pl.m. 400 personen vervoeren.

Vertrekt van **Kampen** 's morgens **11 ¼ uur** vanaf IJsselkade, 5 min. gaans van het spoorwegstation. Vaart door **IJssel** en **Keteldiep**, langs het eiland **Schokland** en naar de **Zuiderzeewerken (Noordoostpolder)**.

Vandaar wordt een bezoek gebracht aan het nu nog schilderachtige eiland **Urk**. Terug te **Kampen** pl.m. 5 uur.

Zoowel vóór het vertrek als na aankomst van de boot bestaat gelegenheid deze oude Hanzestad met haar beroemde Schepenzaal, oude gebouwen en poorten te bezichtigen.

Aan de stations **Almelo, Amersfoort, Apeldoorn, Arnhem, Assen, Coevorden, Deventer, Emmen, Enschede, Groningen, Hengelo, Hoogeveen, Mariënborg, Meppel, Nunspeet, Ommen, Utrecht** en **Zutphen** der **Ned. Spoorwegen** worden voor deze reizen gecombineerde plaatsbewijzen verkocht tegen verlaagde prijzen.

Het tarief voor de boottocht luidt:

1 t.m.	9 personen	fl 1.00 per persoon
10	29	- 0.90 " "
30	49	- 0.85 " "
50	79	- 0.80 " "
80 en meer	"	- 0.75 " "
Kinderen beneden 14 jaar		- 0.50 " "

Vereenigingen, Hoofden van scholen, enz. neemt deze tochten in uw uitgaansplan op. Zoo'n leerzaam en afwisselend uitstapje zal den deelnemers langen tijd in aangename herinnering blijven.

Nadere informaties worden gaarne verstrekt door den secretaris **V.V.V. G. Zeger de Haan** - kantoor IJsselkade, alwaar ook de passagebiljetten verkrijgbaar zijn.



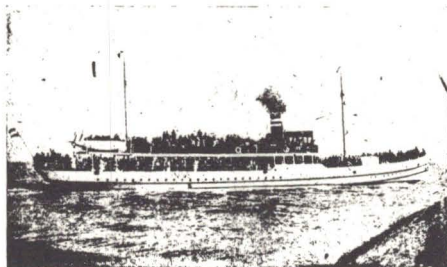
Vanwege onze Vereeniging zal voor gratis rondleiding door de stad en voor het verstrekken van de noodige toelichtingen aan boord worden zorggedragen.



Dienstregeling van de KAMPEN, zomer 1938.

(VVV Kampen)

Vereeniging Voor Vreemdelingenverkeer te Kampen



Naar de Zuiderzeewerken (N.O.-polder)

Vanaf 19 Juni tot en met 31 Augustus dagelijks, behalve Zondags, per Salon-Stoomjacht «Kampen»

Comfortabel ingericht met geriefelijke deksalon en kajuiten en schitterend promenadedek. Uitstekend buffet, met zeer billijke prijzen, aan boord. — Deze boot kan plm. 700 personen vervoeren.

Vertrekt van **Kampen** 's morgens **11¹/₄** uur vanaf IJsselkade, 5 min. gaans van het spoorwegstation. Vaart door IJssel en KETELDIEP, langs het eiland **Schokland** en naar de **ZUIDERZEEWERKEN (Noordoostpolder)**. Vandaar wordt een bezoek gebracht aan het nu nog schilderachtige eiland **Urk**. Terug te **Kampen** ± 5 uur.

Zoowel vóór het vertrek als na aankomst van de boot bestaat gelegenheid deze oude *Hanzestad* met haar beroemde Schepenzaal, oude gebouwen en poorten te bezichtigen.

Aan de stations **ALMELO, AMERSFOORT, APeldoorn, ARNHEM, ASSEN, COEVORDEN, DEVENTER, DIENEN-DOESBURG, EDE-WAGENINGEN, EMMEN, ENSCHEDE, GRONINGEN, HEERENVEEN, HENGELO, HOOGEVEEN, LEEUWARDEN, LOCHEM, MARIËNBERG, MEPPEL, NUNSPEET, NIJMEGEN, OLDENZAAL, OMMEN, RIJULO, STEENWIJK, UTRECHT, WINTERSWIJK** en **ZUTPHEN** der Ned. Spoorwegen worden voor deze reizen gecombineerde plaatsbewijzen verkocht tegen verlaagde prijzen.

Het tarief voor de boottocht luidt:

1 t.m. 9 personen	fl 1.00 per persoon	50 t.m. 79 personen	fl 0.80 per persoon
10 „ 29 „	„ 0.90 „ „	80 en meer „	„ 0.75 „ „
30 „ 49 „	„ 0.85 „ „	Kinderen beneden 14 jaar	fl 0.50 p. pers.

Vereenigingen, Hoofden van scholen, enz. neemt deze tochten in uw uitgaansplan op. Zoo'n leerzaam en afwisselend uitstapje zal den deelnemers langen tijd in aangename herinnering blijven.

Informaties worden verstrekt door den secretaris **V.V.V. G. Zeger de Haan** - kantoor IJsselkade, alwaar ook de passagebiljetten verkrijgbaar zijn.



Vanwege onze Vereeniging zal voor gratis rondleiding door de stad en het verstrekken van de noodige foelichtingen aan boord worden gezorgd.

Dienstregeling VVV-Kampen in samenwerking met de EUSM, die de KAMPEN nog vermeldt, maar de TOERIST toont, de Wagenborg-kleuren in de schoorsteen.

(VVV Kampen)

2200 Mr.
 600 .
 270 .
 206 r.n.



(G.J. de Boer)

De concurrentiepoging hield niet lang stand. De zaken gingen bij de EUSM dermate goed dat het investeringsbeleid kon worden voortgezet. In 1939 werd de *Geusau* verbouwd naar het voorbeeld van de *Insula*, terwijl op 31 maart van dat jaar de vloot met nog een stoomboot werd uitgebreid. Het was de *Thor VIII* van de N.V. Reederij Thor te Slikkerveer, die het schip sedert 1899 exploiteerde op de dienst Rotterdam-Willemstad. In de loop der jaren hadden de toch al niet zo rendabele lijnen van 'Thor' veel aan belang ingeboet, hetgeen de rederij had getracht op te lossen door motorisering van schepen. Voor de 'Thor' diensten was de *Thor VIII* te groot en bovendien te klein voor andere rederijen. Voor slechts f 2.400 kwam de EUSM in het bezit van een prima vaartuig, dat het snelste schip van de vloot zou blijken. De boot werd herdoopt in *Ostera* en in de zomer van '39 op een dienst vanuit Amsterdam naar Urk ingelegd, naast die van de *Vrouw Grietje*.

Aangezien de Kamper V.V.V. uiteindelijk toch niet met de EUSM kon blijven concurreren, de vereniging was daarvoor niet kapitaalkrachtig genoeg, traden de beide concurrenten met elkaar in overleg. De V.V.V. zag voor f 3.000, – af van haar dienst, die door de EUSM werd overgenomen met de *Toerist*. Daar de V.V.V. kennelijk een termijncontract had afgesloten, voer de *Kampen* in de zomer van 1939 enige tijd onder kapitein Kroon van de EUSM, die uiteraard na vertrek van de *Kampen* overstapte op de veel grote *Toerist*. Aardig is het strooibiljet dat in het archief van de Kamper V.V.V. bewaard is gebleven: Het toont de *Toerist* nog met de kleuren van Wagenborg om de schoorsteen, terwijl de dienstregeling nog de *Kampen* noemt. De *Kampen* was toen echter al weg en de *Toerist* voerde reeds de gele EUSM-kleur in de schoorsteen.

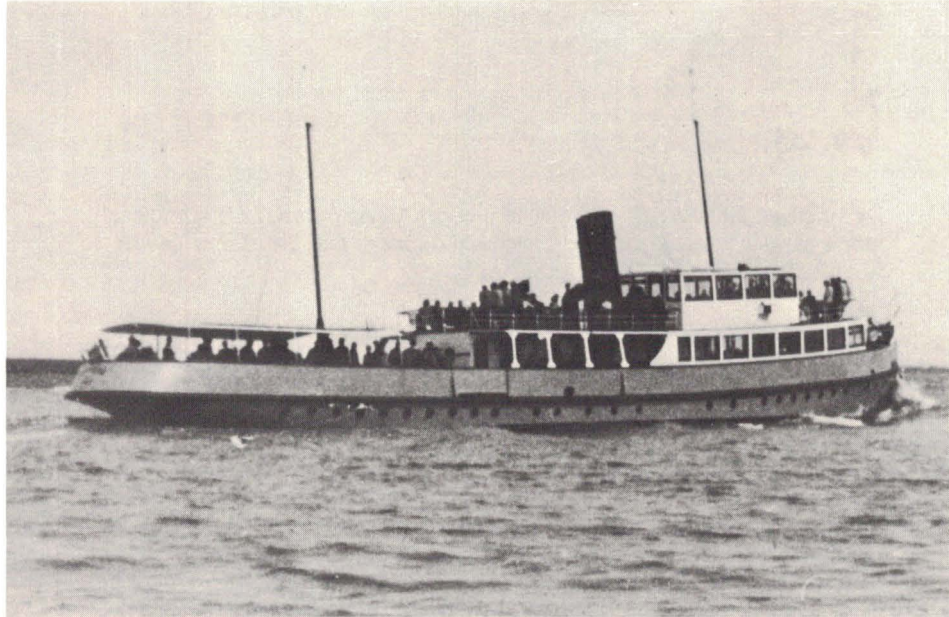
Vol vertrouwen kon de EUSM de toekomst tegemoet zien. De onderneming had in 1939 haar grootste omvang bereikt toen in augustus van dat jaar de voormobilisatie, gevolgd door algemene mobilisatie de gespannen situatie in de wereld op pijnlijke wijze duidelijk maakte. Plotseling was de toekomst voor de EUSM niet meer zo zeker.

7. '40-'45

De veertiger jaren zetten al direct in met een stevige winter. De bootdienst moest worden gestaakt en werd vervangen door een autodienst over de nieuwe dijk naar Lemmer.

Juist voor het begin van het voor de EUSM zo belangrijke zomerseizoen vielen Duitse troepen Nederland binnen. Het Nederlandse leger, al sedert september 1939 gemobiliseerd, streed verbeterd in zijn stellingen. Onder andere op de Afsluitdijk, noordelijke toegang tot de 'vesting Holland' werd zeer zwaar gevochten.

Bij de Nederlandse bootdiensten was slechts dat personeel niet onder de wapenen geroepen dat voor het in stand houden van de verbindingen met anders geïsoleerde gebieden noodzakelijk was. Alle stoombootmaatschappijen hadden geheime orders gekregen waar hun schepen heen te sturen ingeval van oorlog. De 'Rijksvaartuigendienst' bezat een, naar mag worden aangenomen, volledige inventaris van alle Nederlandse binnenschepen. De havens van de plaatsen die voor de oprukkende vijand moesten worden opgegeven zouden met afgezonken schepen worden geblokkeerd, voorraden onklaar gemaakt of vernietigd. De EUSM moest de *Sirena* en de *Idonea* naar Amsterdam zenden, de *Geusau* en *Insula* zouden op Urk blijven voor de diensten naar Enkhuizen, respectievelijk Kampen. Of ook de *Vrouw Grietje* onder de vordering viel, is niet bekend. Urk zelf had onder de oorlogshandelingen niet te lijden en de 'Pinksteroorlog' ging zonder noemenswaardige incidenten voorbij. De haveningang werd met een sleepkaan geblokkeerd, zoals andere havens. Deze primitieve blokkeringen konden reeds kort na de mobilisatie worden opgeruimd. Zin hadden ze niet of nauwelijks. Aangezien Urk geen garnizoen had was het als oorlogsdoel niet belangrijk. Ook tijdens de bezetting was weinig van de oorlog te merken. Er was een klein detachement van de Wasserschützpolizei dat in hotel 'Het Wapen van Urk' was ingekwartierd. De EUSM kreeg op tweede Pinksterdag '40 order de *Sirena* en de *Idonea* naar Amsterdam te brengen. De *Idonea* voer 's zomers de dienst op Elburg en was buiten het seizoen doorgaans opgelegd. In '40 hield men het schip beschikbaar voor het vervoer van polderwerkers in de NOP. De *Sirena* onder kapitein Lub Ras en de *Idonea* onder Willem Kroon vertrokken naar Amsterdam. Bij de Oranjesluizen kregen de boten order, ligplaats te kiezen in de houthavens, waar men ze afmeerde naast een onbemande trawler. De Urker bemanning organiseerde aan boord van het schip een vat scheepsbeschuut omdat aan boord van de eigen schepen niet gerekend was op langdurig verblijf buiten Urk. De Urkers brachten enkele dagen werkeloos in Amsterdam door. Willem Kroon was inmiddels afgelost door Louwe van Dokkum. Nietsdoen verveelt op den duur en daar er geen berichten van Urk kwamen besloten de Urkers, op instigatie van de machinisten Hessel Visser en Gerrit Ekkelenkamp naar Urk terug te keren. De situatie was verward. Hoe verward, toont het verhaal van Hessel Visser:

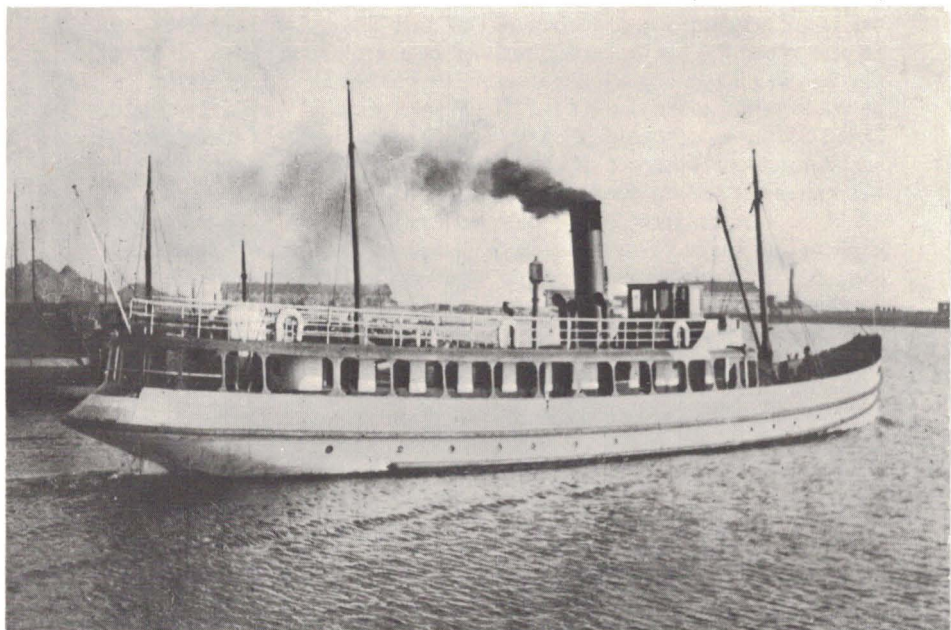


De verbouwde OSTERA.

(Visserij Museum Urk)

De GEUSAU gedurende de mobilisatie van 1940-1945. Op de achtersteven is een rood-wit-blauwe vlag geschilderd om aan te geven dat men hier met een Nederlands schip te doen had. Desalniettemin beschoten geallieerde jagers het schip in 1944.

(Ansicht G. Wakker)



'Na lang overlegd te hebben besloten we terug te gaan naar Urk. Dus stoom gemaakt en op de Oranjesluizen aan. Voor de sluis moesten we een uur wachten voor we erdoor konden. Gerrit (Ekkelenkamp, machinist van de *Idonea*-aut.) en ik de wal op naar een grote loods waar militairen bezig waren van alles onbruikbaar te maken. Varkensvlees, roomboter, balen bruine bonen en nog meer. Ze gooiden er petroleum overheen, anders gingen de Duitsers ermee op de loop. 'Kunnen we daar niet wat van krijgen?' vroeg Gerrit. Dat kon. Met een baal erwten kwamen we buiten adem op de sluis. Eindelijk mochten we de sluis door.

Toen we voor Urk kwamen was het fout: de haven was geblokkeerd met een rijnkast, zodat we vast moesten maken bij de ingang van het kanaal. Toen we naar huis wilden kwamen er twee Duitsers die over de dijk van de Lemmer gekomen waren. Die zeiden dat we moesten afvaren naar de Lemmer, maar we wilden naar huis en tenslotte mocht dat voor een half uurtje. Toen hebben we onze buit uit Amsterdam verdeeld en thuis gebracht.

Bij de Lemmer begon het drama. Er stonden 350 Duitsers op de wal met geweren en de hele troep erbij. Louwe van Dokkum zou er 200 op de *Idonea* krijgen en wij op de *Sirena* 150. Ze moesten naar Amsterdam. Sofort! Op punt van vertrek kwam er een Duitse wagen aangereden met een Duitse commandant. 'Alles aussteigen!' werd er gebruld. Ze moesten over de afsluitdijk. De soldaten waren daar niet gelukkig mee omdat ze dachten dat daar nog Hollandse soldaten zaten die alles van de dijk afmaaiden.

Louwe van Dokkum was het inmiddels wat te veel geworden en we wilden zelf zo langzaamaan ook wel weer eens op Urk aan. Ik kende wel een beetje Duits, dus ik naar het hotel waar de commandant z'n tenten had opgeslagen. 'De Kapitein van de Dieseldampfer is krank!'

'Dann soll er hier ins Spital'

Terug op de *Idonea* bleek Louwe daar niet veel voor te voelen:

'Laat mij hier maar sterven', steunde hij vanuit zijn hangmat. Dus ik weer terug naar de Duitse commandant. Ik zei:

'De Kapitein van de Dieseldampfer wil niet in 't Krankenhuus'

en na lang wikken en wegen kregen we voor elkaar dat de *Idonea* naar Urk terug mocht, maar onze *Sirena* moest in de Lemmer blijven.

De uittocht van de *Idonea* vlotte niet zo erg. Ook de Lemster haven was met een rijnkast geblokkeerd. Er was nog een opening waar de boot net doorheen kon, maar dat liep fout, want de *Idonea* kwam vast te zitten op een bolder van dat gezonken schip. Hij kon voor- noch achteruit. De *Idonea* toeterde dat we met de *Sirena* moesten komen trekken. We maakten druk, stoomden langs de *Idonea* en zetten een draad vast. Met een ruk kwam de motorboot vrij. Lub Ras, die op de *Sirena* kapitein was vroeg:

'Wat moeten wij Hessel?'

'Wat hebben wij met die Duitsers te maken Lub, we moeten ook naar Urk.' Dat deden we en zo kwamen we weer op Urk. De boot gemeerd en naar huis.

Zaterdags bij Directeur Snoek om onze loonzakjes. We kregen met ons loonzakje ontslag want, zei Snoek: 'Jullie hebben f 1500, — uit mijn zak gejaagd omdat jullie uit Amsterdam zijn gegaan. De boten lagen daar voor de Defensie.' Ik kreeg toch een goed getuigenschrift mee, nog 1939 gedateerd, want ik kon er gens anders veel meer verdienen.'

We zullen het bij dit citaat laten zonder nader commentaar.

Na de capitulatie hernam het leven op Urk en bij de EUSM al spoedig zijn loop. Het zomerse toerisme naar Urk had in 1940 vrijwel niet te lijden van de bezetting.

In dat zelfde jaar trachtte de EUSM de oude beurtdienst van G. Hoff en A. v.d. Veen over te nemen, zoals zij dat succesvol met de Amsterdamse dienst had geprobeerd. Motorbrandstof voor automobielen was al snel na de capitulatie schaars en de beurtdienst van Hoff en v.d. Veen was daar wel bij gevarren: veel wegvervoer keerde naar de beurtvaart terug. De ondernemers vervoerden slachtvee en Friese aardappels naar Urk. Ze voelden er echter niet veel voor om de dienst te vergroten omdat het niet gemakkelijk was een groter schip te vinden. In de winter van '40-'41 voer de EUSM een wekelijkse dienst Urk-Lemmer v.v. om de Friese produkten op Urk te krijgen, naast de beurtschipper. De onderhandelingen werden afgebroken, de EUSM zette haar dienst voort, maar hield daar in het voorjaar van '41 mee op, toen de oude rivaal Luuth Kamper de dienst van Hoff en v.d. Veen op 1 mei 1941 overnam. Had Kamper bij de Amsterdamse beurtdienst achter het net gevestigd, nu deed de EUSM dat op haar beurt bij de Lemster dienst. De zomerse dienst van Amsterdam op Urk en terug met de *Ostera* werd nog in '40 gehandhaafd, daarnaast kwam er een wekelijkse stoombootdienst op Amsterdam vanuit Urk, die ook in '41 onregelmatig heeft gefunctioneerd.

Van de bezetter had de EUSM in deze jaren nog niet te lijden. Pas in '44 kwam de oorlog in volle hevigheid op Urk met de toen gehouden razzia's.

In 1942 was de EUSM voor het eerst in haar bestaan geheel zonder schulden, vier jaar nadat het eerste dividend was uitgekeerd. Alle schulden die door hypotheek op de schepen en het kantoorgebouw op Urk waren gedekt, konden worden afgelost door gunstige verkoop van de *Toerist*. Geen enkel stuk vermeldt de bestemming van het forse schip. Het werd zelfs voor verkoop uit de scheepsboekhouding afgevoerd, zodat een eventuele koopakte ook daar niet te vinden is. De *Toerist* werd naar Duitsland verkocht, een gebaar dat door de overheid in 1945 niet werd gewaardeerd. Uit de balans blijkt dat de EUSM het schip voor maar liefst f 42.000, — naar Duitsland verkocht! Na aflossing van de schulden was het overschot genoeg om de *Ostera* te laten verbouwen bij de Amsterdamsche Droogdok Maatschappij. De verbouwing van dit schip moest het toeristisch vervoer naar de inpolderingswerken stimuleren. Veel plezier zou de EUSM van de verbouwing niet hebben. De bezetter vorderde in december '42 de *Ostera* en legde haar als Lazarettsschip in Enkhuizen neer.

Zij schijnt in de loop van '43 weer aan de EUSM te zijn teruggegeven. Het bedrijfsresultaat was goed. Men zag af van diverse subsidies, o.a. die van de Provincie Noord-Holland. De grootste financiers van de EUSM waren de N.V. Kamper Stoomvaart Maatschappij v/h Gebrs. de Groot en haar directeur G. Bruggink. Het te niet gaan van de financiële relaties tussen EUSM en KSM voerde tot het besluit, de Kamper Maatschappij te liquideren. Bruggink bleef commissaris van de EUSM.

Als vele winters was die van '42 zwaar. Op 13 januari werd de dienst wegens zware ijsgang gestaakt. Pas op 1 april kon weer geregeld gevaren worden. Contact bleef er met de vaste wal: met auto's reed men over de dijk naar Lemmer.

Op 23 september 1942 presteerde de *Sirena* het voor Urk op een van de havendammen te lopen. Verwonderlijk was dat niet want het stormde uit alle streken tegelijk. Het is een wonder dat iets dergelijks niet eerder was gebeurd, want stormen deed het vaak genoeg. Op de *Insula* na konden alle schepen, de tijd ten spijt, tijdig worden gehellingd en onderhouden.

De bezetter zou zijn milde houding, ook tegenover de EUSM snel laten varen. De president-commissaris, Burgemeester Keyzer, werd in hechtenis genomen. De *Idonea* werd op 1 maart 1943 door de Kriegsmarine gevorderd. Op 6 maart bracht de EUSM het schip naar Amsterdam. Per maand ontving de EUSM f 100, — aan 'huur'. Commissarisvergaderingen konden in '43 en '44 niet worden gehouden, want de Kamper commissarissen, en trouwens het grootste gedeelte bezoekers van de overkant, mochten niet meer op Urk komen. In het begin van 1944 vorderde de bezetter alle schepen op de oude *Sirena* na. De *Geusau* viel slechts kort onder deze vordering.

De *Geusau* onderging op 29 februari een beschieting door geallieerde jachtvliegtuigen, op weg naar Enkhuizen naar Urk. De schaderapporten laten zien dat het schip door één of meer (getuigen spreken van drie toestellen) van bakboord vooruit, laag inkomende vliegtuigen werd gemitraillerd. Gelukkig vielen er geen doden te betreuren, de schade bleek gering. Van een normale dienst was na de vordering van de schepen, natuurlijk geen sprake. Die op Enkhuizen moest zelfs een tijd worden gestaakt. De *Idonea* was kennelijk tijdelijk teruggegeven, maar moest op 6 maart '44 weer naar Amsterdam; de *Ostera* was inmiddels op 4 maart ter beschikking gekomen, nadat het schip had geassisteerd bij de evacuatie van Zeeland in februari '44. Ook de *Geusau* was toen weer bedrijfsklaar. Half augustus '44 werd de *Geusau* weer in beslag genomen. Het naderend einde van het Derde Rijk maakte het gedrag van de bezetter onvoorspelbaar. Begin september '44 trokken de Duitsers weg; vervoer was er niet meer zodat de ene dag op Kampen, de andere dag op Enkhuizen werd gevaren. De beurdienst op Amsterdam was stil gelegd. De *Ostera*, *Geusau*, *Idonea* (de schepen werden kennelijk telkens voor korte periodes terug gezonden naar Urk) en *Vrouw Grietje* werden wederom ingepikt zodat opnieuw slechts de *Sirena* overbleef. De *Sirena* was kennelijk niet zo geliefd!

In de week van 25 tot 30 september verklaarde men Urk tot 'Sperrgebiet'. De EUSM mocht nog wel varen, maar zonder passagiers. Dit verbod werd in de derde week van oktober wat verzacht: men kon vergunning krijgen om Urk te bezoeken. Het spreekt voor zich dat het vervoer matig was. Aangezien te Kampen olie noch benzine voor auto's verkrijgbaar waren werd de EUSM gedwongen één maal per week van Lemmer op Kampen te varen om voor Kampen melk te halen. In december wist de 'tijdelijk waarnemende' burgemeester een boot van de bezetter los te krijgen, met het oog op de voedselvoorziening. Zo keerde de *Insula* terug op Urk. Last van kolentekort had de EUSM niet. Wegens de vorderingen had de maatschappij nog wat kolen kunnen uitsparen en dat kwam in de laatste maanden voor de bevrijding goed van pas. Begin 1945 was er geen stofje kool meer te krijgen. Hoe chaotisch de toestand toen werd illustreert het verslag van directeur G. Snoek het best:

'11 Januari werd de Sirena gevordert om schepen van de (onleesbaar) te trekken. 18 Jan: ging de Insula naar Enkhuizen, en de volgende dag naar Kampen. 24 Januari gaat de Insula naar Lemmer, binnen door om 100 kinderen weg te brengen, die hier de vorige dag met een tjalk waren binnengebragt. 9 Februari raakt de Insula vast in 't ijs en werd door een sleepboot binnengebragt. 12 febr. ging de Insula voor het Roode Kruis naar Amsterdam, en werd 14 febr. opgelegd, en moesten we de dienst alleen met de Sirena doen (.....) 10 Maart kregen we de Geusau weer terug uit de handen der Duitschers. De kolenvoorraad raakte uitgeput. 17 Maart kregen we 7½ ton voor 14 dagen. 20 Maart begon de dienst met zeilschepen op Enkhuizen. 31 Maart-3 April moest de Geusau varen om personen naar de IJssellinie te vervoeren. Toen kregen we de UK 191 en de UK 136 in dienst. 11 April kregen we weer 4 ton kolen van de (Sluisput) en zo bleef het sukkelen. 16 April vertrokken de Duitschers van Urk naar Lemmer. 4 Mei capituleren de Duitschers. 14 Mei Burgemeester Keijzer weer terug op Urk. 19 Mei kregen we de Idonea en Oстера weer terug in desolaten toestand. 14 Mei kregen we weer een dagelijkse dienst op Kampen, en zooveel doenlijk op Enkhuizen, (.....). Op 11 mei ging de Idonea naar Amsterdam om zich te laten ontdoen van draaitorens enz. enz. (het schip was dus kennelijk als platform -, waarschijnlijk voor licht luchtafweergeschut gebruikt - WB)'.

Een pure chaos. De situatie herstelde zich al snel: reeds op 17 augustus 1945 voer de EUSM weer een dubbele dienst op Kampen en Enkhuizen.

8.

Wederopbouw: niet voor de EUSM

De EUSM was de oorlog vrijwel ongeschonden doorgekomen. De boten waren aan onderhoud toe, maar behoefden geen grote reparaties. Alleen de *Toerist* was uit de vloot verdwenen. Het Rijk was het met de verkoop niet eens en vorderde het schip terug. Aan het oorspronkelijke doel kon de oude Lemsterboot niet meer beantwoorden. Zij werd als woonboot verkocht. Overal heerste in de eerste maanden na de bevrijding een nijpend tekort aan varend materieel. De meeste rederijen vonden hun schepen nadat het oorlogsgeweld er over heen was gewalst, niet of in barrels terug. Veel boten waren over de oostgrens verdwenen. De EUSM zat ruim in haar schepen en was in staat de *Insula* naar Rotterdam te verhuren met ingang van 2 oktober 1945. Financieel waren de oorlogsjaren zeer goed geweest. De jaren erna kwamen te staan in het teken van de loonmaatregelen, voor het personeel in positieve zin.

Het jaar 1946 sloot een belangrijke periode van de geschiedenis der EUSM af. Sedert de overeenkomst met de Kamper Stoomvaart Mij. was de maatschappij geleid door Gerrit Snoek. In de jaarvergadering over 1945, op 23 oktober 1946 kondigde Snoek zijn aftreden in de volgende bewoordingen aan:

'Geachte Vergadering,

Het was voor de 25ste maal dat ik voor U verslag heb mogen doen over de toestand der Maatschappij.

Nu is er een spreekwoord, dat zegt er is een tijd van komen en er is een tijd van gaan. Met het oog op mijn gevorderde leeftijd, heb ik besloten mijn ontslag op 31 Dec: 1946 aan te vragen als Directeur van de N.V. Eerste Urker Stoombootmaatschappij Urk's Belang te Urk. Met dank naar God, mag ik terug zien op datgene wat tijdens mijn beheer met de Maatschappij is geschied. Met het oog op de tijd zullen we hier niet verder over uitwijden. Dat het de Maatschappij ook verder goed moge gaan is de wensch van de

Aftredende Directeur

Dank U.'

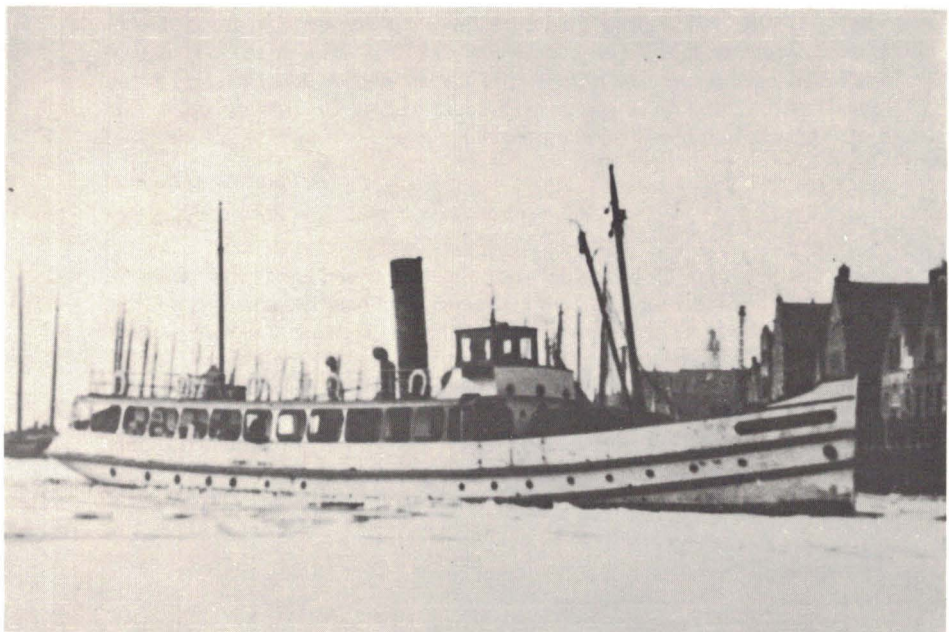
Snoek liet het roer aan een ander over en dat was een goede zaak want de maatschappij stond voor de moeilijkste periode uit haar bestaan. Het bestuur van de EUSM was uit de generatie voortgekomen die de strijd met de Kamper Maatschappij had gevoerd; dit bestuur had de onderneming in moeilijke tijden tot bloei gebracht. Financieel was de zaak gezond, maar het was beslist noodzakelijk de leiding over te geven aan lieden die met nuchtere blik de komende problemen het hoofd zouden kunnen bieden. Daarbij mochten zij niet uitgaan van nostalgische invloeden die op den duur de maatschappij in haar bestaan konden bedreigen. De dijk die de Noord-Oostpolder omringde was



Gerrit Snoek.

De GEUSAU, in haar laatste zware winter bij de EUSM, in het ijs.

(A. van Urk)



gereedgekomen. Die lag er al sedert 1939 naar Lemmer en sedert 1940 naar het Oosten. Het Lemster gedeelte was, zodra gereed, voor het wintervervoer van en naar Urk gebruikt. Dat dijkvak speelde verder geen rol in de verbindingen die de boot onderhield. Ook het oostelijk dijkvak tastte de EUSM niet aan. De autoweg naar Kampen over Emmeloord naar Urk zou de maatschappij direct in haar bestaan bedreigen. Snoek zag dat hij de gevolgen van de dan opgetreden situatie niet zou aankunnen en gaf voor het zover was het roer over. Snoek bleef Commissaris (na stemming, maar die had natuurlijk niets om het lijf). Willem Kroon, jarenlang kapitein bij de EUSM volgde hem op.

De Sirena die vrijwel de gehele oorlog in dienst was gebleven en gedurende enige tijd zelfs alle diensten had moeten varen, werd in het voorjaar van 1946 opgelegd. Het schip was nooit zo geliefd geweest bij de eigenaars, kennelijk bij EUSM evenmin. Nog op 23 maart 1948 werd de boot door het Stoomwezen gekeurd. De *Sirena* was toen al ten verkoop aangeboden.

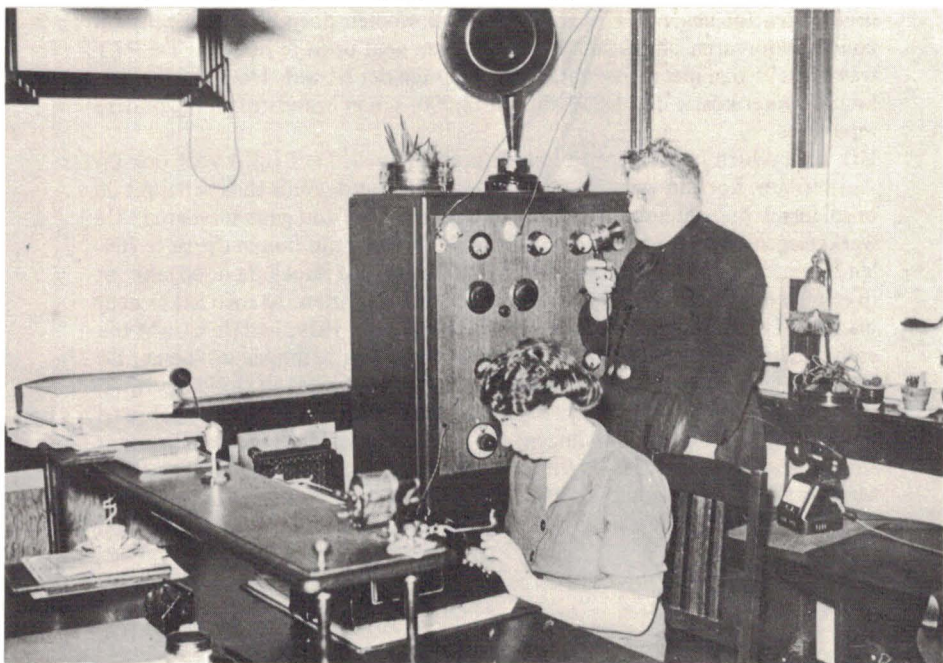
In de jaren '46 en '47 kregen Snoek en later Kroon, te doen met de vraag wie de verbinding over de weg door de nieuwe polder op Kampen zou onderhouden. De EUSM was – niet onterecht – van mening dat zij, die jarenlang kosten noch moeite had gespaard om de verbinding tussen Urk en de vaste wal te onderhouden, de eerste rechten op een verbinding over de weg kon doen gelden. Inderdaad hadden de Urkers alles, tot hun leven toe, gewaagd, om de verbinding in stand te houden. De reizen met de ijsvlet waren geen pretje en het varen met de boten door het kruierende en pakkende ijs of door grondijs was niet van gevaar ontbloot. Nog in de strenge winter van '46-'47 deed de EUSM alle moeite om de verbinding met Emmeloord – de weg van die plaats op Kampen was toen al klaar – in stand te houden. De *Insula* heeft toen reizen tot negen uur naar Emmeloord moeten doen en moest zelfs op zondag doorvaren om de in het ijs gebroken geul open te houden. De PTT was dik tevreden met de prestaties van de boten der EUSM. Het varen in deze koude winter kostte de EUSM bijna f 28.000, – aan brandstof en bijzondere reparaties.

Urk lag midden in het geprojecteerde poldergebied. De EUSM voer ook op Amsterdam; kortom wat was meer logisch dan dat de oude maatschappij de busdiensten in de nieuwe polders op den duur geheel zou gaan uitvoeren? De werkgelegenheid voor het personeel van de te zijner tijd buiten dienst te stellen boten, zou dan veilig gesteld zijn. Natuurlijk had Snoek de noodzaak tot overschakeling op een autobedrijf ver van tevoren gezien. Al toen het er naar uitzag dat de wegverbinding snel gereed zou zijn, in 1939, had de EUSM een aanvraag ingediend om een busdienst door de polder te mogen uitvoeren. De Tweede Wereldoorlog stak een spaak in het wiel, de werken stonden vrijwel stil. Op de aanvraag om concessie voor een busdienst werd op 27 februari 1948 afwijzend bericht ontvangen. De eerste klap die de nieuwe directeur Kroon te verwerken kreeg. Wie zou dan wel de dienst mogen uitvoeren? Merkwaardig is dat, met de afwijzing van de concessie-aanvraag van de EUSM niet tegelijk de concessie aan een ander is verleend. Men zou als dat



Gerrit Snoek (op z'n Urkers), Willem Kroon (op z'n Urkers, maar met kapiteinspet) en de Burgemeester van Kampen aan boord van een EUSM boot in onderhandeling over de busdienst door de Polder. (Mevr. Keuter-Snoek)

Het kantoor van Gerrit Snoek, dochter Aole zit achter de schrijfmachine. De ruimte is volgestouwd met, voor die tijd, geavanceerde apparatuur.



wel was gebeurd, nog concurrentie kunnen veronderstellen van een partij die dezelfde achtergrond had als de EUSM. Nu de concessie-aanvraag was afgewezen zonder gelijktijdige toekenning aan een ander, kon men niet anders concluderen dan dat het Rijk de EUSM geen rol als vervoerder zag spelen. Het Rijk had in deze jaren met 'ouderwetse' stoombootmaatschappijen niets op. Ruimte voor redelijke motieven was er kennelijk niet. Dat bleek wel toen het bestuur van de EUSM (de burgemeester van Urk was president-commisaris!) op 25 maart 1948 op 'audiëntie' ging bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Men had net zo goed niet kunnen gaan, want de Minister adviseerde de schepen 'ergens anders' te laten varen of te verhuren en het personeel elders te werk te stellen. Dat 'ergens anders' was uitgesloten, want nergens was behoefte aan deze schepen. Kortom: 'Heren Urkers, gaat U maar ergens anders bootje varen, theetjedinke en dan doen wij het echte vervoer wel'. Het Rijk is nooit van zins geweest de Urker boot in die tijd op welke manier dan ook van dienst te zijn. Daarvan getuigde de opening van de busdienst der N.V. Salland te Deventer toen de weg Kampen-Emmeloord-Urk werd opengesteld voor het verkeer. Concessie had die volle dochter van de Nederlandsche Spoorwegen nog wel niet (wel 'voorlopig' overigens) maar rijden deed men. De Noord-Oostpolder lag tegen de kop van Overijssel aan en dus, zo vonden Spoorwegen en Ministerie, vormde de NOP het 'natuurlijke vervoersgebied' van de Salland. Dat was dan dat. Wat kon de EUSM nog tegen deze willekeur doen? De maatschappij voer door, tegen beter weten in. De inkomsten op het traject Urk-Kampen liepen terug tot vrijwel nul. Op woensdag 26 mei 1948 voer de Kamper dienst voor het laatst. De boten, behalve de *Insula*, werden opgelegd. In feite was het traject Urk-Enkhuizen zelfstandig niet rendabel te bevaren. Wat dat betreft was er sedert 1915 weinig veranderd. De dienst op Amsterdam, die in '46 's zomers weer met een stoomboot naast de gewone beurtdienst van de klipper was gevaren, was slechts aantrekkelijk in relatie met de Kamper dienst. De Amsterdamse zomerdienst werd in 1947 voor het laatst gevaren. Ook de beurtdienst kon het tegen de auto niet bolwerken. Het traject op Kampen trachtte de EUSM nu voor het vrachtvervoer te behouden door een vrachtautodienst in te stellen met een uit oorlogssurplus opgekochte GMC en een Dodge. De laatste bleek te zijn gestolen en leverde een jarenlange strijd voor de rechter op. De post vervoerde de EUSM met een gewone personenwagen die ook wel passagiers meenam. Dat mocht niet en het leidde tot processen-verbaal. De posterijen deden nog een duit in het zakje: op 29 juni 1948 ontving de EUSM het bericht dat haar contract met PTT per 1 juli 1947 (!) was opgezegd en zou worden overgedaan aan de N.V. Salland.

De vrachtdienst met de beide vrachtwagens kon het evenmin bolwerken: de benzineprijzen stegen, op steun van het Rijk hoefde men niet te rekenen zodat deze dienst per 2 september 1949 moest worden opgeheven. Aan de relatie met Kampen kwam echter nog geen einde.

De beurtdienst op Amsterdam ondervond, zoals gezegd, sterke concurrentie

van de auto, die evenals alle 'snelle' vervoermiddelen in die jaren sterk de voorkeur van het publiek genoot. De dienst bleek niet te handhaven en werd met de *Vrouw Grietje* per 15 juli 1949 aan de vroegere EUSM-matrozen A. de Vries en L. Kramer verkocht.

De EUSM, sedert 1 januari 1947 geleid door de voormalige kapitein Willem Kroon, zat met een veel te grote vloot, die al aardig oude schepen omvatte. Nu de noodzaak om met ijsgang te varen vervallen was, verkocht Kroon de oude *Geusau* als eersteling uit de vloot. De boot was nodeloos duur in exploitatie en men kon een goede prijs voor het sterke schip krijgen. Op 4 april 1949 verliet de boot voor het laatst de Urker haven, op weg naar België. Vanuit Blankenberghe voer het schip vanaf die tijd onder zeekeur als *Marie Rose*. Ook de *Sirena*, die sedert 1946 was opgelegd werd verkocht. Op 11 juni 1949 werd A. Foeth te Zaandam de nieuwe eigenaar. Foeth presteerde het, het ketelboek zoek te maken hetgeen de EUSM op uitgebreide briefwisseling met het Stoomwezen kwam te staan. Na veel aandringen kon men pas in 1959 bevestigd krijgen dat de oude *Sirena* was gesloopt. Mogelijk heeft het schip nog wel eens – illegaal – gevaren. Toen ook de *Vrouw Grietje* was verkocht restten de EUSM slechts de dienst op Enkhuizen en de schepen *Idonea*, *Ostera* en *Insula*. Uit de overigens vrij gunstige verkoop van enkele schepen werd een groot bedrag gebruikt ter aflossing op de aandelen. Ultimo 1949 hadden die nog maar 10% van de nominale waarde. Hoe keek nu de EUSM tegen de situatie aan? Kroon stelde het eenvoudig in de jaarvergadering '47 op 6 oktober 1948 gehouden: De verkeersweg was voor Urk een zegen, voor de EUSM de doodssteek. In een ingezonden stuk spuide Kroon harde kritiek op de reactie van de overheid op zijn pogingen:

'Hiermede is de EUSM volledig op straat gezet. Zij mag en moet aanzien, dat vervoer van post, en passagiers waaraan zij steeds haar beste krachten had gewijd, en dat een halve eeuw tot genoegen der autoriteiten door haar is verzorgd, nu door een ander wordt gedaan in opdracht van onze welhaast almachtige Staat. De EUSM is miskend en in een hoek getrapt, genegeerd en veracht'.

De vraag moet worden gesteld waarom de EUSM zo werd behandeld. In 'Den Haag' zaten ambtenaren van de oude stempel, voorzover niet gezuiverd na afloop van de oorlog. Reeds in de jaren dertig keek men in heel Nederland met een zekere minachting naar het verschijnsel van de interlokale stoomboot. 'Boerenboot' noemde men zoiets. Mogelijk is de minachting voor de 'Boerenboot' nog versterkt door de weinig positieve gedachten die men jegens een samenleving als die van Urk koesterde. Tegen allerlei tradities werd wat meewarig aangekeken. De statutaire bepaling van de EUSM, niet op de dag des Heren te varen, veronderstel ik, heeft de maatschappij de das omgedaan. Men kon in Den Haag moeilijk verwachten dat de EUSM haar boten niet en haar bussen wel op zondag in dienst zou hebben. Helaas heeft de EUSM voor haar beginselvastheid zwaar moeten betalen. Deze gang van za-

ken is te beschouwen als een van de wrangste vruchten die Urk van de naging aan de vaste wal heeft moeten plukken.

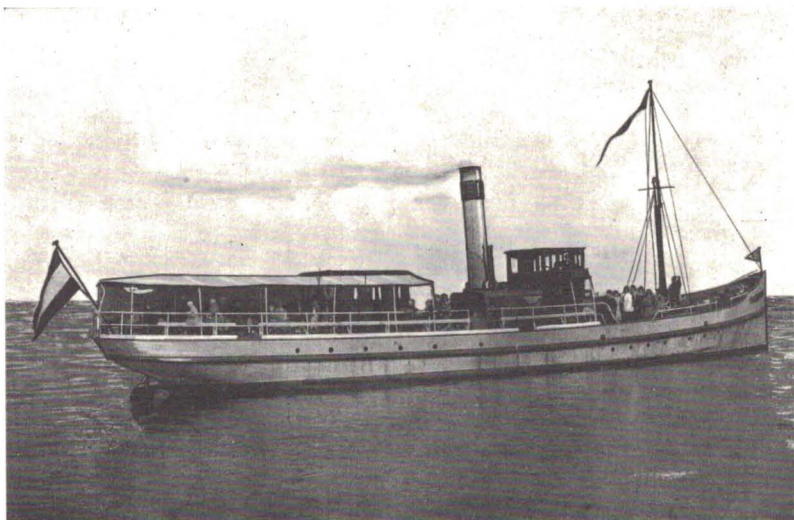
Voor de vloot trachtte de EUSM emplooi te vinden in het toerisme. Kroon was, zoals gebleken, niet bij de pakken neer gaan zitten. Zolang mogelijk trachtte hij de relatie op Kampen te behouden. Onder andere werd er gedacht aan een tariefovereenkomst met de N.V. Salland. Later ontstond toch met deze N.S.-dochter een goede relatie, hoewel de busmaatschappij wel eens een wat erg vaderlijke toon jegens de Urkers aansloeg in haar correspondentie. Een tweede mogelijkheid was verlegging van de bootdienst naar Elburg. Elburg was echter geen plaats die op een rijke bootdiensttraditie kon bogen, in tegenstelling tot Harderwijk of Lemmer, om er maar eens twee te noemen. Toch kwam er een relatie met Elburg tot stand. Voor de oorlog had de EUSM al tussen Urk en Elburg gevaren. Na openstelling van de verkeersweg door de polder naar Kampen concentreerde een groot deel van de vervoersrelatie zich oostelijk, wat ten koste van de lijn op Enkhuizen ging. Vooral voor lieden uit de Achterhoek en Twente was de Zuiderzee 'de Zee'. De EUSM raakte in contact met een zekere J. Vogel, bemiddelaar in vakantiereizen; de man bleek uitstekende contacten met o.a. Arke's reisbureau te hebben. Vogel stelde voor, een dienst van Kampen op Elburg te openen. De passagiers zouden dan met bussen terug vervoerd worden of omgekeerd. De EUSM zag wel wat in dat plan en voer in de zomer van '48 tussen Kampen en Elburg met de *Insula*. De dienst liep niet geheel naar wens, niet in het minst wegens de eigenzinnige houding die Vogel aannam. In de zomer van '49 voerde de *Insula* deze toeristische dienst ook uit, met dien verstande dat in juni en juli er van 8 tot en met 15 september 1949 Kampen-Elburg dagelijks en twee maal 's weeks Kampen-Elburg-Urk vv werd gevaren. De relatie met Vogel verslechterde snel. Toen ook nog de chauffeurs in het Oosten de klanten afrieden met de boot mee te gaan omdat zij onderhands geen provisie kregen, belandde de relatie op een dieptepunt. Hoe de zaak werd beëindigd, vertelt het volgende hoofdstuk.

De resultaten in het eigenlijke bootbedrijf werden er evenmin beter op. Spraken in 1948 al van het inzetten der liquidatie, dat woord zou in de volgende jaarverslagen een algemeenheid worden. Voortdurend heeft men zich afgevraagd of men de zaak niet zou liquideren. Men achtte het echter plicht, het vervoer voor Urk te verzorgen zolang daaraan behoefte was. Een loffelijk streven.

In deze voor de EUSM zo zware tijd overleed Gerrit Snoek, de kracht achter de maatschappij. In de jaarvergadering over 1948 sprak Willem Kroon:

'Sinds het oprichten van de EUSM is dit de eerste keer dat hij (Snoek-aut.) op de jaarvergadering ontbreekt, omdat het in Gods Raad besloten was dat op vrijdag 9 Sept. de maat zijner dagen vol was.

Ruim 2½ jaar heeft hij als oud directeur onze vergaderingen als commissaris



No. 235

PASSAGIERSSTOOMBOOT

GEBOUWD IN HET JAAR 1902 TE ROTTERDAM.

Lengte 31 M., breedte 5.92 M., vlotste diepgang 1.30 M.,

Ingericht voor het vervoer van ca. 275 personen.

===== Waterballasttanks voor en achter =====

Compound machine met oppervlak-condensatie, 200 I.P.K.

Ketel: verwarmend oppervlak 66 M²., stoomdruk 7,3 Atm.

Snelheid 17 K.M., kolenvverbruik 2 H.L. per uur.

Uitstekend geschikt voor de vaart op de Zuiderzee en Zeeuwsche stroomen. — Het schip vaart in geregelden dienst. — Bezichtiging kan dagelijks op aanvraag plaats hebben.

Alle verdere gewenschte inlichtingen, als prijsopgave enz., worden gaarne verstrekt door:

===== N.V. SCHEEPSMAKELAARSKANTOOR VAN =====

JOH. HAAGMANS JR. — ROTTERDAM

AAN- EN VERKOOP VAN SCHEPEN — NIEUWBOUWCONTRACTEN

SCHEEPHYPOTHEKEN — ASSURANTIËN OP ELK GEBIED

OUDEHAVENKADE 1 (GEBOUW PLAN C) — POSTBUS No. 468

— TELEFOON 3250, 3251, 3252, 3253 — (na 6 uur 's avonds 55155 en 36145)

— ANTWERPEN: TWAALFMAANDENSTRAAT 20, TELEFOON 270.57 EN 262.22

Verkoopadvertentie van de SIRENA. De foto stamt nog uit de tijd dat zij voor de Harderwijker Stoomboot Mij. voer. (Gem. Urk, Arch. EUSM)

bijgewoond en ik weet mij de tolk der commissarissen te zijn, als ik verklaar, dat zijn adviezen zeer op prijs werden gesteld en zijn denken altijd gericht was op het belang der Urker Stoombootmij.

Persoonlijk mocht ik als directeur van hem veel steun ondervinden, en vooral in het eerste jaar heeft hij mij met raad en daad bijgestaan, waarvoor ik hem nog meer heb leeren waardeeren dan in mijn Kapiteins loopbaan.'

Het overlijden van Snoek sloot een tijdperk af, zeker niet alleen van de EUSM. Snoek was een energieke, markante persoonlijkheid om wie men niet licht heen kon. Hij moet ook geen gemakkelijk mens zijn geweest. Zulke lieden hebben doorgaans slechts weinig echte vrienden en veel tegenstanders. Zo ook Snoek, over wiens optreden op Urk nogal verschillend wordt gesproken. Het kan niet worden ontkend dat Snoeks persoon in feite de EUSM had doen ontstaan en door moeilijke tijden had geholpen. Hoe men ook tegen Snoeks verschijning aankijkt, in het oordeel over hem past bezinning op de tijd waarin hij leefde. Veel zaken uit zijn tijd die nu negatief worden beoordeeld, waren toen heel normaal. Snoek was in de EUSM zonder twijfel de Baas met een hoofdletter. Het is een goede zaak dat hij tijdig het roer heeft overgegeven aan Kroon, een man uit de bemanningen. Het is de vraag of Snoek, indien hij niet was afgetreden, in staat zou zijn geweest de maatschappij te leiden. De vraag moet hoogstwaarschijnlijk ontkennend worden beantwoord. Allerlei instanties, vooral uit de overheid, bemoeiden zich in steeds sterker mate met de bezigheden van de EUSM. Snoek was er de man niet naar zich door anderen te laten voorschrijven wat hij moest doen. Conflicten waren niet te vermijden geweest. Uit veel feiten blijkt Snoek het belang van de EUSM en de aan hem toevertrouwde mensen zeer hoog in het vaandel te hebben gedragen. Het moet dan ook hard zijn aangekomen toen men hem het verwijt maakte, dat hij de maatschappij tot een familiezaak maakte. Overigens grote onzin, want een der grootste aandeelhouders was 'Draagt Elkan-ders Lasten'.

Snoek is gespaard gebleven voor de ontwikkelingen die na zijn dood volgden: langzaam maar zeker stevende de maatschappij op haar liquidatie af. Nog jaren leefde de geest van Snoek voort onder het bestuur. Uiteindelijk zou de tijd toch overwinnen.

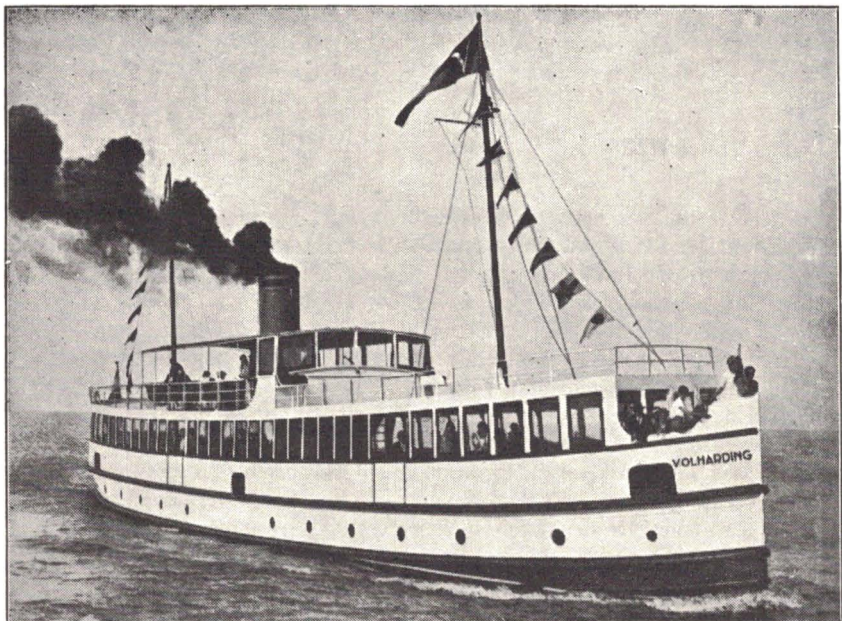
9.

De liquidatie

De ineenstorting van het vervoer na de opening van de wegverbinding Kampen-Emmeloord-Urk had de uitverkoop van de Urker vloot tengevolge gehad. In de lijn op Enkhuizen zag men nog muziek. Slechts de *Ostera* dacht men uiteindelijk over te houden. In 1950 werd ook de zomerdienst op Elburg-Kampen niet meer door de EUSM zelf onderhouden. Op basis van provisie besteedde de maatschappij deze dienst uit aan de Passagiersdienst P. Visscher & Zoon te Genemuiden. In 1951 is de dienst geheel afgestoten; de stukken maken er zelfs geen melding meer van. De sociale lasten en brandstofkosten stegen sterk. Kroon noemde de situatie voor de maatschappij in 1951 'verre van rooskleurig'. In de maanden oktober tot en met mei werd zwaar verlies geleden, zelfs zo dat men meende zonder overheidssteun niet verder te kunnen. De steenkoolprijs liep sterk op. Het enige motorschip van de EUSM, de *Idonea*, was oud en kon in de dienst eigenlijk niet meer mee, zodat het schip op 2 december 1950 werd verkocht. Voordien was het verhuurd om polderwerkers naar de zuidelijke inpolderingen te brengen. De huurder, P. Daalder uit Alkmaar werd ook de koper. Te zelfder tijd bood de EUSM de *Insula* te koop aan; de *Ostera* was immers nog in '42 verbouwd en liep sneller dan de *Insula*.

De EUSM probeerde in deze tijd haar dienstregeling in het spoorboekje te doen opnemen. De Spoorwegen stonden niet positief tegenover dit idee. Mogelijk is dit te verklaren uit de afwijzende houding die de NS tegenover door haar als 'antiek' bestempelde vervoermiddelen aannam. Een gevolg van deze houding was dat de dienst Enkhuizen-Staveren, door de NS-dochter Koppe-Verschure onderhouden, op 30 januari 1951 werd gestaakt. De EUSM zag hierin een mogelijkheid haar bestaan op wat ruimer leest te schoeien en voer met de *Insula* toen het traject Urk-Enkhuizen-Staveren-Enkhuizen-Urk. Tegen de opheffing van het Staverse veer rezen veel protesten. Reeds op 6 februari 1951 hervatte Koppe de dienst. De Urkerboot moest het traject opgeven. De *Ostera* liet men in deze maanden om onbekende redenen koud aan de kant liggen. Toen de *Insula* voor reparatie naar de werf moest, huurde men zelfs een andere boot. De *Ostera* achtte men kennelijk dus toen al niet meer geschikt voor de noodlijdende dienst.

Toch kwam er nog een mogelijkheid de *Ostera* te benutten. De Kamper V.V.V. voorzag grote belangstelling voor de inpolderingswerken. Men verwachtte grote toeloop van Amerikanen en verzocht de EUSM een rondreis vanuit Kampen te organiseren. Aanvankelijk mocht dat niets kosten, de EUSM zou alle risico's moeten dragen. De niet zo gladjes verlopen relaties met Vogel uit Enschede werden toch voor deze gelegenheid weer opgepoetst. De EUSM hoopte via deze relatie op vervoer uit de Achterhoek en Twente via Urk naar het Westen. Na diverse onderhandelingen ontving de EUSM voor de rondvaart naar de polder-in-aanleg van de Kamper V.V.V. een garantie



Dit is de oude VOLHARDING van de Pleziervaartonderneming Volharding uit Huizen. Het schip moest de INSULA vervangen tijdens de verbouwing. (WJJB)

De INSULA in zijn glorie tijd als stoomboot.



van f 10.000, — zodat de dienst met de opgeknapte en volledig wit geschilderde *Ostera* op 14 juni 1951 werd geopend. De V.V.V. van Zutphen bleek desgevraagd geen vertrouwen in de door Kampen veronderstelde massale toeloop van toeristen naar de polderwerken te hebben. Reeds begin augustus bleven de vervoerscijfers sterk achter bij de hooggespannen verwachtingen van de V.V.V. Kampen. Inmiddels was er een bod gedaan op de *Ostera*, zelfs voordat de rondvaart was geopend. De EUSM zag echter verkoop als inleiding op de liquidatie, niet geheel onterecht. De cijfers van de Kamper rondvaart wezen echter uit dat dit alternatief geen toekomst had. Dus werd besloten de *Ostera* te verkopen, hetgeen op 20 november 1951 gebeurde. Slechts de *Insula* restte.

De exploitatie van het enig overgebleven stoomschip van de EUSM werd steeds kostbaarder. In augustus 1951 steeg de steenkoolprijs weer met f 7, — per ton. Het was niet te verwachten dat de prijs zich zou stabiliseren, laat staan dalen omdat van de brandstof steeds minder gebruik werd gemaakt. Eind oktober 1951 stelde Kroon de commissarissen voor, ook de *Insula* te verkopen en een casco aan te schaffen om daarin een motor te plaatsen. Er was genoeg belangstelling om de *Insula* te kopen. Zo wilde de firma Muller en Reitsma, die de *Ostera* had verkocht, het schip wel hebben. Zij had zelfs al een uitvoervergunning voor het schip naar België. Men zocht intussen naarstig naar een motorboot. Op een advertentie in Schuttevaer bood men onder andere aan de motorboot *Koningin Wilhelmina* van de dienst Arnhem-Westerbouwing en de *Gouwzee* van Zwaag die in de dienst naar Marken voer. Beide schepen waren voor de dienst op Enkhuizen volstrekt ongeschikt. In de tweede helft van februari '52 vertrokken Kroon en commissaris Metz naar Duitsland om daar eens te neuzen. Noch in Emden, noch in Bremen noch in Hamburg was er maar iets dat leek op het door de EUSM gezochte schip. Tenslotte vertelde men dat er in Aarhus een boot te koop lag, voor welke Gorter in Hoogezand bemiddelde. Per auto vertrokken de Urkers met Gorter naar Aarhus. Wat men daar zag, viel niet tegen en paste wel in de Urker dienst, zij het dat aan de passagiersaccommodatie nog wat verbouwd moest worden. De vraagprijs was wel wat hoog en de maatschappij kon die niet opbrengen om verschillende redenen. Ten eerste toonden de jaarcijfers over 1951 aan dat als niet werd overgeschakeld op een verbrandingsmotor, de EUSM op korte termijn in liquiditeitsproblemen zou belanden. Het vrachtvervoer liep gestadig terug, steenkool werd steeds duurder. Ten tweede was de Provincie Noord-Holland van mening dat zij nog een aanzienlijke vordering op de EUSM had. Tot 1934 was er zwaar verlies gemaakt. Noord-Holland had de EUSM altijd gesubsidieerd. Na 1938 maakte de maatschappij winst, in de oorlog zelfs fors; de statuten bepaalden dat een gedeelte der behaalde winst zou worden afgedragen aan de Provincie zolang de EUSM subsidie aannam. De EUSM had die subsidie sedert 1942 niet meer aanvaard en wenste de relatie met de Provincie toen uit statuten geschrapt te zien. De notaris die de statuten had moeten aanpassen verwerkte de wijzigingen niet ten genoegen van het ministerie. Vervolgens hield hij de zaak op formele gronden



De OSTERA, hier net uit Amsterdam aangekomen, zou het enige schip van de EUSM worden; het liep echter anders. (K. Weerstand)

In de zomer van 1950 werd deze Ansicht verkocht, mogelijk nog aan boord van de IDONEA, die aan de heren Visscher uit Genemuiden werd verhuurd. De IDONEA vaart hier de haven van Elburg uit. (WJJB)



slepend. De Provincie Noord-Holland meende alsnog een groot bedrag te kunnen vorderen. Kortom, een ongelukkige samenloop van omstandigheden, die de EUSM in feite verhinderde haar bedrijf van de ondergang te redden. Gelukkig werd de zaak met de Provincie in der minne geschikt, toen boekhouder Bruggink enige stukken boven water wist te krijgen die de grond der vordering wegsloegen. Desalniettemin, op dat moment kwam de vordering van de Provincie de EUSM heel slecht uit. De *Insula* was aan groot onderhoud toe, men kon een aardige prijs voor het schip krijgen, de Denen wilden hun prijs niet laten zakken. De dienstregeling was inmiddels sterk ingekrompen; alleen van half juni tot en met half september voer de *Insula* nog een dubbele dienst op Enkhuizen. Het vervoer bleef dalen, omschakeling op diesel werd levensvoorwaarde. Om alles maar geprobeerd te hebben, gingen Kroon, Metz en boekhouder Bruggink op 19 juni 1952 in Den Haag op audiëntie om steun te verkrijgen. Minister Wemmers toonde belangstelling en verzocht zelfs om inzage in de stukken die de aanvraag om concessie voor een busdienst inhielden. Erg positief was de Minister overigens niet: *'Het Rijk vergoedt de kosten niet als de weg wordt verlegd'*. De EUSM: *'de weg is niet verlegd, die is ons weggenomen'*. Op ondersteuning op basis van de Zuiderzeesteunwet hoefde de EUSM niet te rekenen omdat zij in 1918 geen visvervoerder was. De Minister suggereerde verbouwing van de *Insula* tot motorschip. De Urkers zagen daarin niets, omdat een dergelijke ingreep naar hun mening duurder zou zijn dan de aanschaf van de Deense *Tunø*. De zaak met het Rijk bleef slepen. De President-commissaris burgemeester Keyzer en Bruggink gingen nogmaals naar Den Haag en vroegen ditmaal om een renteloos voorschot. Zij voerden tevens aan dat er in het Zuiderzeemuseum grote sommen gelds werden gestopt, maar dat het Rijk niet eens een renteloos voorschot aan enkele hardwerkende lieden wilde verstrekken; lieden die door de polderwerken van hun brood dreigden te worden beroofd!

De Herstelbank (tegenwoordig Nationale Investeringsbank) zag niets in de EUSM, alle contacten en instanties werden afgelopen, niets hielp. De Denen hadden hun prijs met f 5.000, – verlaagd, maar zonder regeringssteun was er niet aan te denken het schip te kopen. Een duidelijk beeld geeft het verslag dat Bruggink maakte van de commissarissenvergadering op 9 januari 1953. De EUSM zat toen voor het blok: kopen of liquideren! Bruggink schrijft:

De voorzitter, burgemeester Keyzer, *'vertelt dat er op 24 Dec 1952 nog een verklaring van Gedeputeerde Staten van Overijssel werd afgegeven, waaruit bleek, dat deze het voortbestaan van onze N. V. noodzakelijk achtten, en dat deze verklaring, met die van gelijke strekking van de Kamer van Koophandel bij den Minister van Waterstaat zijn bezorgd, en dat het toen weer werd "wachten! wachten!" Hij ging toen op 13 Jan. poolshoogte nemen, bij den Chef van het Cabinet. Na eene bespreking, ging deze op onderzoek, en hij vertelde daarna, dat de stukken, onze zaak betreffende boven op de andere stukken lagen, zoodat de conclusie gewettigd was, aan te nemen, dat onze zaak zeer snel tot een beslissing zou komen.'* (...er zal spoedig bericht aan de Minister worden gevraagd door de afgevaardigde Van der Zaal). *We hebben*



De IDONEA verbouwd voor rondvaarten uit Harderwijk.

(WJJB)

De IDONEA als DR. C. LELY nog in oorspronkelijke staat in Lelystad.

(WJJB)



daarop weer een week gewacht, maar omdat we niets hoorden stelde daarna de Voorz. zich opnieuw in verbinding met de Kabinet-Chef, en vernam toen, dat de zaak hokte. De Minister zat met de zaak, hij kon geen beslissing nemen. Er was geen bijzonder fonds, waaruit hij kon putten. Het moest dus, als een buitengewone post worden aangevraagd, en de Kamer zou daarop dan een besluit moeten nemen, of te wel eventueel een goedkeuring geven, of de aanvraag afwijzen! Toen kwam daarop een telegram van den Heer Gorter, te Hogezaand, dat de Denen, hem gezegd hadden, dat de boot naar Karatshi was verkocht, of te wel dat de boot verkocht kon worden, maar dat wij nu direct moesten beslissen, en omdat we niet anders konden doen, hebben we toen teruggeseind, dat we de boot accepteerden, behoudens goedkeuring door de Regering! Daarop werd den Minister van Waterstaat geseind, 'Wil Uwe Excellentie, vóór Dinsdag-middag antwoord geven?' Daarna telefoon met het Ministerie, waardoor ons nogmaals werd gezegd dat er geen fondsen waren, etc. en dat we moesten proberen, het benodigde geld te krijgen van de Provincie Overijssel (. . .) We stonden voor een ondoordringbare muur.'

De zaak was in Den Haag dus potdicht. Betekende dit het einde van de EUSM?

Inmiddels had commissaris Metz een onderhoud met Gorter om de zaak nog eens van alle zijden te bezien. Gorter stelde voor om toch de *Insula* maar te verbouwen. Al met al afgewogen zou dit de redding van de maatschappij betekenen. Bovendien, zo werd becijferd, zou de verbouwing van de *Insula* goedkoper uitvallen dan de aanschaf van de *Tunø*. Voordat de EUSM tot opdracht overging, liet zij de *Insula* door een expert op de werf van Van Goor & Spiekman te Zwartsluis inspecteren; het resultaat viel mee, zodat uiteindelijk toch tot gunning werd besloten.

De verbouwing zou gedeeltelijk moeten worden gefinancierd. De Middenstandsbank wilde wel krediet verschaffen, door hypotheek op de *Insula* en het kantoor gedekt. De rente op scheepskredieten was echter hoog; de oplossing vond Bruggink, die zelf een lening aanging met als onderpand zijn huizenbezit. De lening schoof hij door aan de EUSM met de *Insula* en het kantoor als onderpand, maar wel tegen de aantrekkelijke rente, berekend voor leningen op onroerend goed.

Op 17 februari 1953 arriveerde de *Insula* bij de Machinefabriek D.E. Gorter. Direct sloopte men machine en ketel uit, alsmede het overtollige leidingwerk. De *Insula* werd op de scheepswerf Fikkerts drooggezet. Naar Gorter later schreef was het casco één bonk schroot. Maar liefst 25 platen moesten worden vernieuwd. De meeste spanten in de machinekamer waren doorgeroest in de kimmen, zodat die versterkt moesten worden.

Tijdens de verbouwing van de *Insula* huurde de EUSM de oude schroefstoomboot *Volharding* van de Pleziervaartonderneming 'Volharding' uit Huizen. De eerste ervaringen waren slecht: de boot arriveerde te laat en de tachtigjarige kapitein van het schip manoeuvreerde slecht. Gelukkig hoefde



Na verbouwing zag de BURGEM: KEYZER er netjes uit. Deze kaart verkocht de EUSM aan boord van de boot. (WJJB)

Eind vijftiger jaren. De INSULA, zonder zonnetent op het promenadedek (die werd toch nooit gebruikt en roestte weg) en met de letters USM in de schoorsteen. Het laatste beeld van een aftakelend bedrijfje. (WJJB)



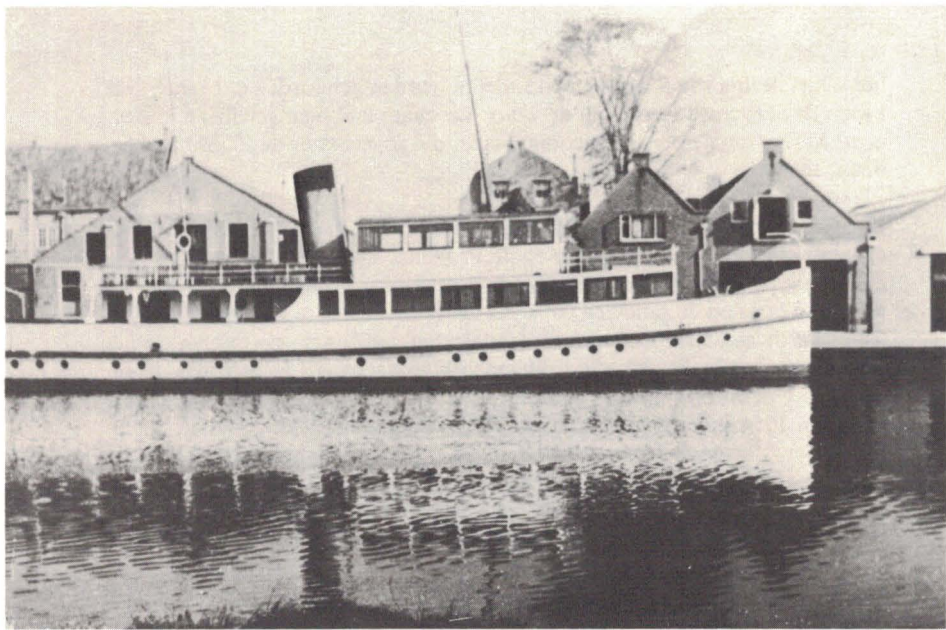
het schip slechts van 9 maart tot 15 mei te worden gehuurd. Op 15 mei 1953 kwam de verbouwde *Insula* in de vaart. De naam had men gewijzigd in *Burgem: Keyzer* om de president-commissaris, die zoveel voor de EUSM had gedaan, te eren.

Intussen bleef men om subsidies vragen. De EUSM klopte aan bij het Rijk, de gemeenten Urk en Enkhuizen en de Provincie Overijssel. Overal kreeg de maatschappij nul op het rekest. Men had het eigen vermogen immers bewust verkleind door op de aandelen 90% van de waarde terug te storten? Het argument dat de aandeelhouders destijds meenden dat doorvaren interen op het vermogen zou betekenen, werd uiteindelijk geaccepteerd want zowel de gemeenten Urk en Enkhuizen, het bestuur N.O.P. als Overijssel besloten in de loop van 1954 subsidies te verlenen. De Provinciale subsidie gold echter alleen ingeval er tekorten op zouden treden. Een verzoek om Rijkssubsidie werd afgewezen, omdat de tarieven sedert 1948 niet waren verhoogd.

De verbouwing van de oude *Insula* bleek over het geheel genomen succesvol. De maatschappij draaide voetje voor voetje weer naar een batig saldo. Zorgwekkend was de daling van het vrachtvervoer, waaruit bleek dat het wegvervoer de taak van de stukgoederenvaart langzaam maar zeker overnam. De stopzetting van de Amsterdamse beurtdienst in het voorjaar van 1954 bevestigde die tendens.

De EUSM moest in deze jaren toezien hoe grote sommen van het bij elkaar gevaren geld verdwenen in de staatskas. De Staat profiteerde niet als enige van de winst der EUSM, maar het profijt voor anderen dan de aandeelhouders werd door de Staat veroorzaakt. In deze jaren moest de maatschappij, geleid door lieden gewend aan vooroorlogse toestanden, zien hoe de ene 'loonronde' na de andere een toenemende verzwarende van de kosten betekende. De Staat nam zelf een groot deel van de winst weg door steeds hogere vennootschaps- en dividendbelastingen vast te stellen en steeds nauwere waardeeringsgrondslagen aan te leggen. Men kan stellen, dat de N.V.-structuur van de EUSM niet meer paste bij het eenscheepsbedrijfje dat zij beheerde.

Eind 1956 nam de EUSM noodgedwongen afscheid van haar President-Commissaris. Was burgemeester Keyzer aanvankelijk 'wegens ziekte' afwezig, per 16 maart 1957 bedankte hij officieel voor zijn functie. De ongelukkige wijze waarop een eind kwam aan Keyzers loopbaan, is een zaak die buiten het kader van de geschiedenis der EUSM valt. Het zou ook niet kies zijn daarop nog terug te komen. Met Keyzer verloor de EUSM een man, die zich, meer dan gevergd, heeft ingezet voor de maatschappij. Hij heeft veel goeds voor de bootverbinding gedaan en zijn afscheid van de EUSM mag dan ook tragisch worden genoemd. Het motorschip *Burgem: Keyzer* droeg de naam nog enige tijd nadat aan de relatie Urk-Keyzer een eind was gekomen. De Raad van Commissarissen meende dat men niet tot naamsverandering moest overgaan, dan nadat de naam voor het publiek en/of de aandeelhouders onacceptabel was gebleken. Dit besluit tekent de goede verstandhouding die er ondanks alles



*De OSTERA, geheel wit geschilderd, kort voordat ze naar Antwerpen werd verkocht.
(J.W. Lodder)*

Het gehele bedrijf van de EUSM half de jaren vijftig. De BURGEM: KEYZER met zeilen in het gangboord tegen het buizen voor het kantoor der EUSM.

(K. Weerstand)



tussen de EUSM en haar voormalige President-Commissaris bestond. Pas in de tweede helft van september 1958 herdoopte de EUSM de *Burgem: Keyzer* weer in *Insula*.

Een der laatste ingrijpende gebeurtenissen bij de EUSM was de brand in de *Burgem: Keyzer* op 1 februari 1957. De voorkajuit brandde vrijwel geheel uit. De jaarcijfers werden niet beter, een kleine winst resteerde, maar die stond in geen verhouding tot wat de EUSM moest afdragen. Bovendien was en bleef de *Insula* een oud schip. De reparatiekosten liepen hoog op. Andere ondernemingen zagen wel hoe het met de Urkerboot ging. Zo deed in juli 1958 de onderneming van de Heren Visscher uit Genemuiden een bod op de dienst en de *Insula*, maar men wenste hierop niet in te gaan. Willem Kroon deelde op 11 maart 1959 aan de vergadering mee dat er in de nabije toekomst grote reparaties aan de boot te verwachten waren. Lichtpunt in deze tijd was het vervallen van de 'draaideurbelasting'. De deur van het kantoor draaide namelijk naar buiten open en hing dan boven Rijksground. Hiervoor moest belasting worden betaald!

Het totaalbeeld van de maatschappij, liever gezegd, het toekomstperspectief stemde het bestuur van de EUSM niet vrolijker: steeds groter belastingaanslagen, opgelegde loonsverhogingen, een schip dat aan grote reparaties toe was. De toon van de verslagen der commissarissenvergaderingen wordt in de loop van 1959 steeds matter. De oude strijdkreet, gemengd met Godsvertrouwen, verdwijnt langzamerhand. Het verslag van 7 oktober 1959 zegt:

'de klacht wordt geuit, dat de Fiscus met het leeuwendeel der winst gaat strijken, en daarbij wordt de opmerking gemaakt, dat onder een particulier beheer, er een goed bestaan mogelijk zou zijn.'

Op 4 november 1959 heet het:

'Gezien, de doorlopende stijging van lonen en kosten, wordt de vraag steeds klemmender Is het in verband met de wurgende greep van de belasting die geheven wordt op de resultaten van een N.V. niet raadzaam om thans, waar er liefhebbers blijken te zijn, om de boot te kopen, te proberen, tegen een goede prijs de zaak over te doen, ook in verband met het feit, dat we allen een dagje ouder worden, en er binnen afzienbare tijd een nieuwe directeur zal moeten worden benoemd.'

Op 5 december 1959 (er is dan al een prijs van f 100.000, — voor schip, dienst en gebouwen gevraagd) stelt het verslag:

'De Voorz. geeft nu een uiteenzetting over de stand, en deelt mede, dat hij en de heer Kroon nog weer een onderhoud hadden gehad met de reflectanten (nl. P. Hakvoort, H. Bakker en A. Snoek — W.B.), maar dat deze Heeren, op onze verlaagde vraag van f 90.000, — beslist weigerden meer te geven dan

f 85.000, — (.), voor de boot, het kantoor met pakhuis en de Good-will der zaak. De heer Metz heeft zich hierop in verbinding gesteld met de Commissarissen. Op Urk waren alle Heren er voor, behalve de Heer A. Kramer, en nadat Bruggink ook de Heer de Groot had gevraagd naar zijne mening, kon deze aan den Heer Metz zeggen, dat zij beide er voor waren de zaak voor den geboden prijs over te doen.

Daarna hebben reflectanten geaccepteerd, en de voorlopige koopovereenkomst, welke op dubbel zegel was gesteld, getekend, en evenzoo hebben de Heren Metz en Kroon getekend.'

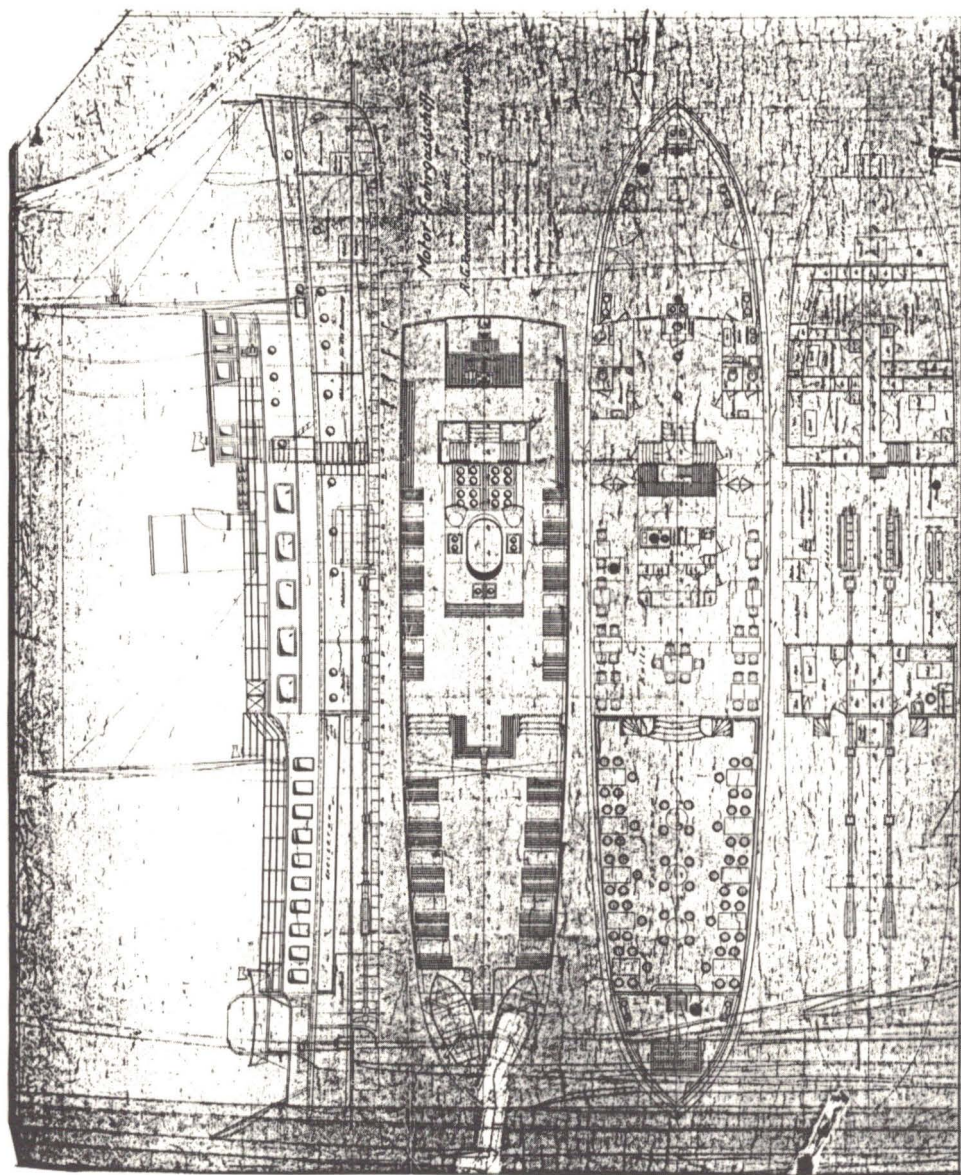
De algemene vergadering van aandeelhouders, op 16 december 1959, bekrachtigde het besluit van het bestuur, waarmee de liquidatie van de N.V. Eerste Urker Stoomboot Maatschappij 'Urks Belang' een feit was. In een zakelijke, maar wat weemoedige stemming werden de laatste vergaderingen van commissarissen en aandeelhouders betreffende de liquidatieafwikkeling gehouden. Op 26 april 1961 vergaderde men voor het laatst. 'Urks Belang' was geen Urker belang meer.

10.

De nasleep

De liquidatie van de N.V. Eerste Urker Stoomboot Maatschappij 'Urks Belang' bracht niet veel verandering in de bootdienst. De 'Urkerboot' was in de relatief weinige jaren van haar bestaan uitgegroeid tot een bestanddeel van het Urker leven dat daaruit niet weg te denken viel. Urk was gehecht aan zijn boot die de herinnering aan het eilandelijk verleden levende hield. Gaandeweg werd 'de boot' het symbool van Urk als eiland. De oude *Insula* bleef in Urker handen, maar het optimisme van de eigenaars die elkaar in de loop van de jaren opvolgden, bleek groter dan de dienst rechtvaardigde. Al op 8 januari 1960 kochten Pieter Hakvoort, Albert Snoek en Tromp Baarssen dienst en schip op, uit welk gezelschap de laatste zich per 7 augustus 1962 terugtrok. Per 8 januari 1963 gingen dienst en boot over op Luuth Kamper, die het nog jaren volhield ook in de winter te varen, op het laatst niet meer dan twee keer in de week. Niet licht te vergeten is het gezicht van de buizende *Insula*, die op een winterse morgen met wat kisten paling en een enkele passagier tegen een harde Noordwester in, de Urker haven verlaat, de vlag van een bekende bierbrouwer in top, in het gangboord een zwart figuurtje dat net uit de machinekamer komt. Als het schip in een grijze regenjacht verdwijnt is het goed toeven in de knusse kleine deksalon waar een klein glaasje het kleumende innerlijk verwarmt. Er vormen zich kringetjes in het glas op de maat van de Deutz welks blikken geluid door het hele schip weerklinkt. Desgevraagd vertelt de machinist nog over 'toen' en spelt moeizaam de namen van bijna vergeten schepen: 'de Geussau', de 'Idonesa', de 'Sirene' die hij nog uit zijn kinderjaren kent. Rare namen als je ze als niet-Urker voor het eerst van je leven hoort. Tussen een zeetje door naar voren, als je geluk hebt tenminste want het is niet te voorzien wanneer de *Insula* haar scherpe hoge kop in zo'n echt steil IJsselmeerzeetje zet dat net weer van een onverwachte kant inkomt. Gelukkig net aan de goeie kant; kom je er aan de verkeerde kant uit dan moet je het dekhuis om en heb je zeker een nat pak. En dat ruikt niet zo lekker, want vuile lozingen zijn er nog volop en die komen uit de IJssel bij de kuub tegelijk. De kalende schipper is best bereid wat te vertellen. Voor de grap draait hij aan een onbestemd wielje en de *Insula* heft als een paard de kop. Harder lopen doet ze nauwelijks in het ondiepe water. Ze trekt een hekgolf die er wezen mag en trilt en schokt dat het een lieve lust is. Niet zo comfortabel en ook niet zo goed voor het oude beestje. 'Hoe oud is de *Insula*?' Wat gerommel in een kastje, 1908, is het oordeel. Dan komen er andere papieren. 1896, 1905. We weten het niet. Jaren later zal blijken dat het nog wat verder terug is.

Een winterse tocht naar Enkhuizen half de jaren zestig. De Urkerboot op haar retour. NS-dagtochten zijn er nog niet. Aan de wal vervangt men het naoorlogse 'old finish' voor een gloednieuw staal- en nylon bankstel. Als je erop gaat zitten krijg je een schok van de statische elektriciteit. Op Urk begint de dracht te verdwijnen en 's zomers verschijnen er steeds meer vlinderbrille-



Algemeen Plan m.s. FRISIA X, 1935.

(Jos L. Meyer, Papenburg/Ems)

tjes die 'Oh honey, ain't that cute'? knauwen. Een enkele jonge snotneus krijgt steeds meer belangstelling voor schepen als de *Insula* en dat weten z'n ouders in die jaren dan ook. Op school kijken ze wat meewarig:

'Ga je naar zo'n achterlijk zootje op vakantie in plaats van Zuid-Frankrijk?'

'Ik ben op de Balearen geweest.'

'Ik in Zweden.'

'Ik met de *Insula* mee.'

'Idiot.'

Wat is er mooier, het 'I feel fine' of het blikken gedoeke in het zuigend water met de wind om je oren en de regen in je nek?

De *Insula* wordt oud en Luuth Kamper weet in Duitsland een oude Oostfriese Waddenboot te kopen die op Juist heeft gevaren. Een paar duizend gulden meer voor een veel moderner uitvoering, die bij dezelfde rederij overcompleet is. Hij doet echter de goede keus en koopt de *Frisia X* uit 1935, die hij naar zijn dochter *Bonne* doopt. Het is dan juni 1968. De *Insula* gaat aan de kant en verdwijnt vervolgens naar de Spoorhaven in Enkhuizen om daar langzaam af te takelen. Bij volle toeren steigert de motor dan bijkans van de fundatie af. Het schip zal niettemin worden bewaard. De winterdienst wordt in oktober 1970 opgegeven, omdat de gebroeders Van den Berg, die de dienst na het overlijden van Kamper hebben overgenomen, wel inzien dat met de grote *Prins-Claus* (zoals *Bonne* sedert 1969 heet) de winterse tochten niet te handhaven zijn. In deze jaren neemt het zomerse vervoer van de Urkerboot een omvang aan die nauwelijks mogelijk leek. Het dagtoerisme neemt toe, vooral na de oliecrisis als menigeen die het niet kon betalen zijn autootje aan de kant doet. De gasolie wordt ook veel duurder, maar het vervoer in de dienst Urk-Enkhuizen maakt dat ruimschoots goed. In de winter '76/'77 vernieuwt men een groot deel van de achtersalon en in die van '77 op '78 krijgt de stoere *Prins-Claus* zelfs twee splinternieuwe diesels die een matroos uitsparen: de machinist die de oude motoren nog in de machinekamer moest bedienen neemt zijn taak over. Met de nieuwe motoren is de boot zuiniger en sneller. Niets kan echter verhullen dat het met de dienst bergafwaarts gaat. Slechte zomers doen het aantal passagiers verminderen. Men raakt gewend aan de hoge benzineprijzen en reist weer massaal af naar het buitenland. Wel verschijnt de *Prins-Claus* eindelijk in de NS-dagtochten, nadat eerdere pogingen faalden omdat men weigert op zondag te varen. Uiteindelijk ziet de Fa. van den Berg er geen heil meer in en keert terug naar de visserij. In januari 1980 wordt de B.V. Friese Recreatie Onderneming eigenaar van het maatschappij-tje dat sedert 1959 onder de naam 'Eerste Urker Passagiers- en Vrachtdienst' de traditie van de Urkerboot levend heeft gehouden. 1980, '81, en '82, slechte zomers, lage inkomsten en ook de nieuwe eigenaars bieden schip en dienst te koop aan omdat de gasolieprijzen en de rente te hoog zijn en het vervoer te gering. Voorjaar 1983 lijkt het doek over de Urkerboot te zullen vallen. Dan volgt wat niemand had verwacht na een kleddernat voorjaar. Een schitterende zomer en het feit dat iedereen 'moet inleveren' stuwen het binnenlands toerisme als een oliebron de lucht in. Massa's mensen herontdekken de fiets



Urk, Vertrek „Insula“ naar Enkhuizen

De INSULA na de liquidatie van de EUSM, verlaat Urk, op weg naar Enkhuizen. Enkele passagiers, wat kisten vis op het voordek. Geen schaduw van wat de EUSM was geweest.

(WJJB)

De oude INSULA voer enige zomers op woensdag Kampen-Enkhuizen, drie uur varen. Midden op het IJsselmeer tussen Urk en Enkhuizen leverde dat vanaf de PRINS-CLAUS dit antieke tafereel op. Zomer 1978.

(WJJB)



als vakantiemiddel en zijn erachter gekomen dat fietsen over de dijk, die mogelijk eens deel zal uitmaken van de Markerwaard, het geringste genoegen is dat je op de fiets kan beleven. Met de Urkerboot ben je eerder, gezelliger en comfortabeler aan de overkant dan tegen de wind in over een eindeloze rechte weg. De *Prins-Claus* vertoont een beeld uit de jaren vijftig: gezinnen over het promenadedek en een voordek vol fietsen. Een eenzaam 2CV rijder die met zijn voertuig ook eens de boot heeft genomen omdat ook hij de dijk niet ziet zitten (en misschien ook wel een beetje dol is op bootreizen) wordt wat meewarig aangestaard; niet op de fiets? Intussen worden ook op Urk lieden zich bewust van de trekpleister die de Urkerboot is als voorpost van Urk in Enkhuizen. En dat samenspel redt uiteindelijk de Urkerboot.

De Enkhuizer Spoorhaven op een zomerse morgen. In het Krabbersgat tuffen wat polyester jachten met bontgekleurd volk aan boord, waarvan een groot deel duidelijk zelden met het water te maken heeft. Een gebruide nymf vervangt het boegbeeld van de oude zeezeilvaart. Een enkel motorkruisertje ploft, zich vastzuigend op zijn platte hek tussen het aluminium, plastic en staal door. In tegengestelde richting jaagt eensklaps een grote schare van allerhande drijvend plezier in de richting van de moderne sluizen in de dijk naar Lelystad, die zojuist een nieuwe lading watertoeristen hebben uitgespuugd waaronder een veel te hoog opgebouwde westlander die na een verblijf in een onbestemde tocht in hartje Holland zich plotseling tot Zuiderzeekruiser zag gebombardeerd. In de visserijhaven verheffen zich de masten van wat eens klippers waren waarop gezinnen tot tien en twaalf man toe het karig brood verdienden, jagend bij gebrek aan wind of motor.

Dan rondt een schip de Harlinger steiger op en loopt, zich niets aantekkend van het plastic gewoel om hem heen, de Spoorhaven binnen. '*Prins-Claus*' spelt een enkeling.

'Dat moet hem wezen'.

Het is 'hem', de aandachtige toeschouwer heeft het stoere schip al mijlen ver zien aankomen. Het karakteristieke silhouet, hoog liggend op de horizon ver raadt de '*Claus*' al van verre: de witte romp, de donkere stuurhut, de stoere, zware schoorsteen. Gracieus zwaait de boot in de Spoorhaven, maakt vast en spuit een lading fietsen, toeristen en een enkele auto die over twee laadborden van boord wordt gemanoeuvreed. Over een loopplank die duidelijk maakt dat het geen 1920 meer is, aan boord (kaartje kopen!). Kort na aankomst van een knalgele '*Plan V*' van NS worden de motoren gestart en vaart de *Prins-Claus* het Krabbersgat uit. Vanuit de gezellige teakhouten stuurhut is duidelijk hoe zorgeloos en gevaarlijk sommige jachtschippers varen. Voorzichtig manoeuvreert de *Prins-Claus* tussen vaders glimmende trots door, op de buitenton van het Krabbersgat aan. Markant verheffen de Zuidertoren en de '*Drom*' zich boven het zonnige Enkhuizen, even verder gevolgd door de gedoofde kalkovens van het Buitenmuseum. Achter de ton verspreiden de jachtjes zich, het grootste deel kruist op en neer dicht onder de kust of gaat onder het genot van een gele rakker voor anker. Alleen de donkere zeilen van enkele klippers en tjalken zijn nog op de horizon vastgeprikt. Over stuur-



*De PRINS-CLAUS loopt temidden van polyester jachten de Enkhuizer haven binnen.
In het voorjaar van 1982 toen deze foto werd genomen, was het vervoer met de
Urkerboot miniem, geen wonder met dit grauwe weer.*

(WJJB)

boord verdwijnt de dijk, een grijs lint zonder eind. De *Prins-Claus* is vrijwel alleen op haar tocht naar Urk. Als je goed kijkt zie je het schitterend wit van de Urker vuurtoren recht vooruit. De passagiers stommelen over het houten dek, voor alle zekerheid toch maar de regenjekker over de arm. Een paar kinderen bolderen van voor naar achteren en terug achter elkaar aan, totdat er een vergeet dat ie op een schip is en na met zijn voet een bolder te hebben geraakt luidkeels vertroosting bij de moederschoot zoekt. De wel voorziene scheepsbar heeft zijn dampende inhoud inmiddels over de tafeltjes in de ruime salons verspreid. Een enkel luidruchting stel hapt in de kraag van iets alcohohoudends en legt een kaartje. Enkele wat oudere lieden hebben net ontdekt dat ze allemaal van Urk komen, nou ja, van een van hen zijn vader dan, en dat ze elkaar niet meer herkennen, omdat ze als zuigeling tijdens de 'Werken' naar de wal zijn gegaan. Echt Urks spreken ze dan ook niet, maar bijna-men kennen ze wel:

'Jan Diesel', 'Jan Benzine' en zo blijken veel Urker Jannen een bijnaam gehad te hebben die een aardige vooroorlogse olieprodukten-catalogus vormen. Vervolgens worden alle bekende Jannen bij hun bijnaam gedefinieerd en gaat het gezelschap over op kleine glaasjes sterk water waarbij de vreugde aanmerkelijk in kwantiteit toeneemt.

Een gespijkerpakt persoon vindt het allemaal veel te lang duren maar heeft tot zijn vreugde in de overloop achter de stuurhut een eenarmige bandiet ontdekt. Gedurende de rest van de overtocht is elektronisch gebliep vergezeld van kreetjes die de gemoedtoestand van de gokker tot uiting brengen, het enige dat nog van 's mans aanwezigheid getuigt.

Een paar baardige parodieën op het cliché 'geiteharensokkencultuur' hangen over de railing en kijken naar een juist passerende klipper, die in haar jongere dagen nooit zoveel mast en zeil zal hebben gevoerd.

'Eigenlijk is dat toch een stuk vervreemding, zo'n motor in een schip, weet je?'

'Ik denk dat ik heel goed met je mee kan voelen wat je bedoelt, maar je moet me maar rechtzetten, als ik het niet goed interpreteer. 't Is toch wel verschrikkelijk fijn dat er zich nog mensen inzetten om zo'n vrachtbootje weer onder zeil te brengen. Ze zouden alle vrachtschepen weer met zeilen moeten voorzien, vind je ook niet?'

'Nou, dat heb je fantasies goed gezien. Al die tonnen olie die vergooid worden. Een zeil is veel mooier en veel goedkoper en ambachtelijker, dacht ik, en dan al die smerige uitlaatgassen. Als je langs een kanaal fietst krijg je het soms benauwd van de olietank. Ik denk: alles onder zeil, maar ja die arme schippers varen zich toch kapot voor de Bank'.

'Ik vind dat een ontzettend interessante invalshoek, weet je'.

'Ja en dan kunnen ze de centen die ze aan zo'n herenakkoord met die oliekapitalisten kwijt zijn, besteden aan subsidie voor de zeilschippers en dan kunnen ze weer gewoon leven zonder stress hè, en dat is toch waar we naar toe moeten'.

Het probleem zal op de Japanse race-fietsjes in de polder nog wel verder uitgeput worden.



De PRINS-CLAUS bij aankomst te Urk, zomer 1974. De stuurboordmotor slaat net aan en dat resulteert in een roetpluim op de schoorsteen. (WJJB)

De FRISIA X op de getijdendienst Juist-Nordeich.

(AG Reederei Norden-Frisia)



In de stuurhut is er koffie. Over bakboord wat geboomte en vooruit Urk, dat door zijn hoge ligging nog steeds als eiland oogt. Een streek naar stuurboord de hoge schoorsteen van de Flevocentrale die ervan getuigt dat er groeikernen aanwezig zijn. Een donkere stip maakt zich los van Urk, een forse witte boeg-golf trekkend. 'De Zeewolf' zegt de schipper. De marifoon die de hele reis zachtjes heeft staan knetteren, wordt opengedraaid en ruisend ontvouwt zich een gesprek tussen de *Zeewolf* en de paniekerige stem van een jachtschipper die niet in de gaten had dat zijn zwaard dieper stak dan hij het vaarwater inschatte. De man weet nauwelijks uit zijn woorden te komen want hij spreekt met een Zuid-Duits accent.

'Schering en inslag', zegt de schipper en draait het volume lager. 't Is een goede reis: een stuk of vijftig fietsen op het voordek, een goede tweehonderd man aan boord. Topdrukte is het niet, maar voor een doordeweekse dag kan het er best mee door. Er wordt nog wat gepraat over de geschiedenis van dit eerbiedwaardige schip dat in 1935 voor de Waddenveerdienst Norddeich-Juist werd gebouwd. Een getijdendienst, toen en nu nog. De 'Claus' steekt dan ook heel ondiep en heeft geen kiel, wat bij sterke zijwind niet zo prettig is. De boot heeft nogal wat meegemaakt: in 1939 ingelijfd in de Kriegsmarine, gebruikt als torpedo-oefenschip, van welke praktijken ze slachtoffer werd toen ze een oefentorpedo te slikken kreeg. In 1944 ingedeeld bij het geheime 'Kommando Stein' dat met operaties ter voorkoming van een geallieerde invasie in Normandië belast was. Het heeft niet veel geholpen. Na de Duitse nederlaag als pleziervaartuig door de geallieerden gevorderd, vervolgens aan de A.G. Norden-Frisia teruggegeven en weer op haar Juister dienst ingezet. In de jaren zestig vervangen door een modern schip en toevallig op Urk terechtgekomen. Een even merkwaardige geschiedenis als die van de *Insula* en, in omgekeerde richting, die van de *Toerist* en de *Eiland Urk*. Op Urk stapje voor stapje opgeknapt tot wat de boot nu is: de laatste vertegenwoordigster van de originele Zuiderzeestoombootdiensten. Het interieur is Hollands gezellig en doet in niets meer denken aan het Duitse verleden. Toch is het schip uiterlijk typisch Duits. Een muggezifter die daarop let. 't Is de Urkerboot en dat wordt duidelijk als na iets meer dan een uur het havenhoofd van Urk wordt gerond. Urk ziet er dan echt uit als een vissershaven: over stuurboord de nieuwe visafslag, her en der kotters in onderhoud, op de hellingen, lossend, een en al bedrijvigheid. Grote vrachtwagens verzorgen het vistransport. Links en rechts de scheepswerfjes. Voorzichtig manoeuvreert de 'Claus' langs een drietal jachten, twee Noordzeekotters en enkele IJsselmeerkottertjes. De aanlegplaats is leeg, gereserveerd voor 'de' Urkerboot, die nog steeds afmeert voor het '*Kantoor Stoomboot-Maatschappij*' dat tegenwoordig een snackbar huisvest. Op de kade een mengelmoesje van lieden die de aankomst van de boot gadeslaan: de een komt familie afhalen, de ander een pakje paardevlees van Kroeb, een derde kijkt zomaar, een paar toeristen die nog nooit van de veerboot gehoord hebben. De ligplaats is niet ruim bemeten, maar de 'Claus' manoeuvreert met haar beide motoren makkelijk tussen het toeristische gewriemel aan de kade.

De Urkerboot is thuis aan haar kade. Waar ze hoort.

De Urkerboot vroeger en nu. Mee-geëvolueerd met de tijd. Met een bestaansrecht. De Urkerboot van *Minister Havelaar* via *Eiland Urk* naar *Prins-Claus*. Een geschiedenis van een kleine eeuw stoomvaart. Een eigensoortige geschiedenis, passend bij een eigensoortig eiland.

Toch is er nog iets dat de herinnering aan de EUSM levend houdt. Toen de *Prins-Claus* was aangeschaft, werd de oude *Insula* opgelegd in de Enkhuizer Spoorhaven. Op 12 februari 1971 werd het schip gesteld ten name van H.J. van Dijk, die aanvankelijk in Kampen en later in Zurich (Frl) woonde. Hij knapte de totaal verwaarloosde *Insula* op en gebruikte het oude schip sedert 1971 in de julimaanden voor rondvaarten vanuit Kampen. Aardig was dat het scheepje op bepaalde dagen de oude dienst voer: Kampen-Urk en Kampen-Enkhuizen. Buiten het seizoen gebruikte Van Dijk de *Insula* voor de sportvisserij. In de winter kon men het stuk antiek in de sluis van Kornwerderzand aanschouwen. Aangezien het schip voor de passagiersvaart te oud werd, liet van Dijk een nieuwe *Insula* bouwen, die nu nog 's zomers enkele malen per week tussen Kampen en Enkhuizen vaart. De oude *Insula* kwam in Groningen terecht waar men haar weer liet aftakelen en waar zij zelfs gedeeltelijk uitbrandde. In december 1980 werd de boot op een tumultueuze veiling gekocht door de reder Koehoorn, die haar doorverkocht aan Klaas Salverda. Hij besteedt een groot deel van zijn tijd aan het schip zodat het te zijner tijd in originele Urker staat zal kunnen getuigen van de glorie tijd der EUSM. Dat de *Insula* en de *Prins-Claus* ieder op eigen wijze de 'Urkerboot' levend mogen houden is de wens die het beschrijvend gedeelte van dit werkje afsluit.

Stoombootdiensten Gebrs. de Groot, KSM, EUSM, EUPVD en FRO/EUPD

Kampen-Urk-Enkhuizen	1-4-1890/31-12-1920 Gebrs. de Groot/KSM
Urk-Enkhuizen	15-5-1915/heden (zomerdienst) KSM/EUSM/EUPVD/FRO
Urk-Kampen	1-1-1921/26-5-1948 EUSM
Urk-Elburg	zomer 1936, '37, '38, '39, ('40? '46, '47?) EUSM
Beurtdienst Urk-Amsterdam	(2)-9-1936/15-7-1949 (voortgezet na verkoop) EUSM
Rondvaart Kampen	zomer 1938, '39, '51 EUSM i.s.m. V.V.V. Kampen
Amsterdam-Urk	zomer 1939, '40, '41, '46, '47 EUSM
Stoombootdienst Urk-Amsterdam	1940 wekelijks, 1941 onregelmatig EUSM
Urk-Lemmer	winter 1940-'41 wekelijks EUSM
Urk-Emmeloord	winter 1946-'47 vervangende dienst bij ijsgang EUSM
Kampen-Elburg	zomer 1948, '49, '50 (uitbesteed)
Urk 2 x 's weeks)	EUSM
Enkhuizen-Stavoren	1-2-1951/5-2-1951 in aansluiting op Urk-Enk- huizen EUSM

Vlootoverzicht

In het navolgende vlootoverzicht zijn opgenomen de schepen van de v.o.f. Gebroeders G.L. en E. de Groot, de N.V. Kamper Stoomvaart Maatschappij voorheen Gebrs. de Groot, de N.V. Eerste Urker Stoomboot Maatschappij 'Urks Belang', de Eerste Urker Passagiers- en Vrachtdienst en de B.V. Friese Recreatie Onderneming/Eerste Urker Passagiersdienst.

Slechts die schepen zijn vermeld, welke vast in de door deze ondernemingen geëxploiteerde diensten hebben gevaren. Huurschepen vindt men er niet, evenmin de schepen van de Fr. Recr. Ond. vóór haar exploitatie van de Urkerboot.

De schepen zijn gerangschikt naar jaar van indienststelling op de Urker bootdienst. De *Sirena* vindt men derhalve als tweede genoemd, aangezien zij als *Baron Rengers* al in 1902 op Urk kwam.

Indien de KSM buiten de dienst Kampen-Urk-Enkhuizen schepen heeft geëxploiteerd, zou het vlootoverzicht van deze onderneming niet compleet zijn. De geschiedenis van de KSM is echter nog niet grondig onderzocht. Aangezien dit werk slechts de Urker bootdiensten behandelt, is in dit kader geen nadere aandacht aan de KSM geschonken.

Elk schip is in een of meer silhouetten schaal 1:400 opgenomen. Elke bekende grote verbouwing is getekend. Wijzigingen van ondergeschikt belang, zoals een veranderde schoorsteen, zijn niet aangegeven. De silhouetten zijn getekend op basis van werftekeningen, aangepast op grond van metingen aan de nog bestaande schepen en foto's. Enkele silhouetten zijn gereconstrueerd op basis van de gevonden gegevens en scheepsbouwtechniek uit de jaren hunner bouw.

Elk(e) (serie) silhouet(ten) wordt begeleid door de belangrijkste technische en historische gegevens van de desbetreffende Urkerboot.

Men vindt:

eerste regel: naam/namen type schip eigenaar(s)
tweede regel: bouwjaar (jaar indienststelling Urk) werf bouwnummer
derde regel: technische gegevens van het *casco*, in de formule:
Grootste lengte over de stevens (Lengte tussen de loodlijnen) $\times$ Grootste Breedte (Breedte op Grootspant) $\times$ Holte '); laadvermogen volgens meting; aantal passagiers volgens inspectie
vierde regel: technische gegevens van de voortstuwingsinstallatie. Hier betekent M = machine; M I = eerste machine; MII () tweede machine, (jaar) eerste getal aantal machines

-cil = aantal cilinders
 vtc = verticaal
 diag = diagonaal
 comp = compoudsysteem
 TE = triple-expansiesysteem
 ...IPK-...O/min = aantal Indicateurpaardekrachten van de machine bij aantal omwentelingen van de krukas per minuut
 ..., ..., x... mm of " cilinderdiameters $\times$ slaglengte
 fabriek der machine
 No. bouwnummer der machine
 () bouwjaar
 2t/4t werkingssysteem van de motor
 ew = enkelwerkend
 in hoofdletters het 'Merk' van de motor
 motortype
 door de fabriek opgegeven type-aanduiding
 ...APK-...O/min aantal aspaardekrachten dat bij ... omwentelingen van de krukas per minuut wordt bereikt
 type omkeerinrichting, merk en hoegrootheid van de reductie op de schroefasleiding
 K = Ketel; K I = eerste ketel; K II () tweede ketel
 (jaar) eerste getal aantal ketels
 .v = aantal vuren der ketel
 vlp = schotse vlampijpketel (andere types kwamen op Urk
 nietstoom-
 VO = verwarmd/verwarmend oppervlak der ketel(s) in m²
 ")
 P = maximaal toegelaten stoomdruk der ketel ")
 fabrikaat der ketel, bouwjaar en bouwnummer
 volgende regel: ex... vorige naam, indien het schip van derden werd overgenomen; naam van de eigenaar en dienst op welke het schip voer. Indien er meer voorafgaande eigenaars waren vindt men de 'ex' chronologisch teruglopend.
 vervolgens in zo mogelijk exacte data de belangrijkste historische gebeurtenissen van het schip sedert de bouw.
 de term 'verkocht aan' geeft de datum van het koopcontract; 'Ten name van' geeft de datum van de juridische te naamstelling volgens opgave Scheepsboekhouding.

Bij
 stoom-
 schepen

Bij
 motor-
 schepen

Bij
 stoom-
 schepen

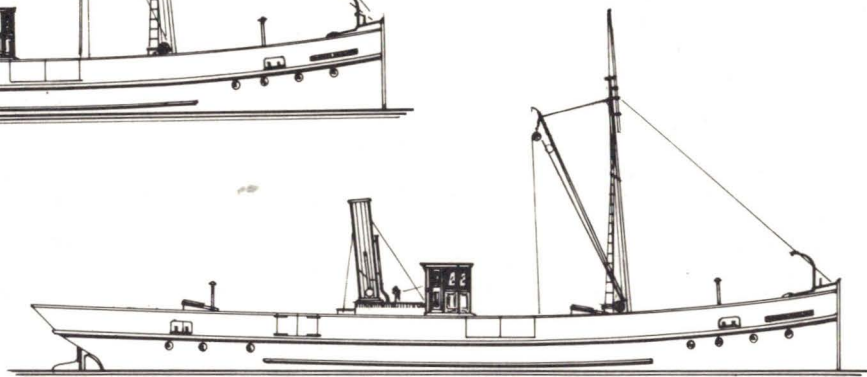
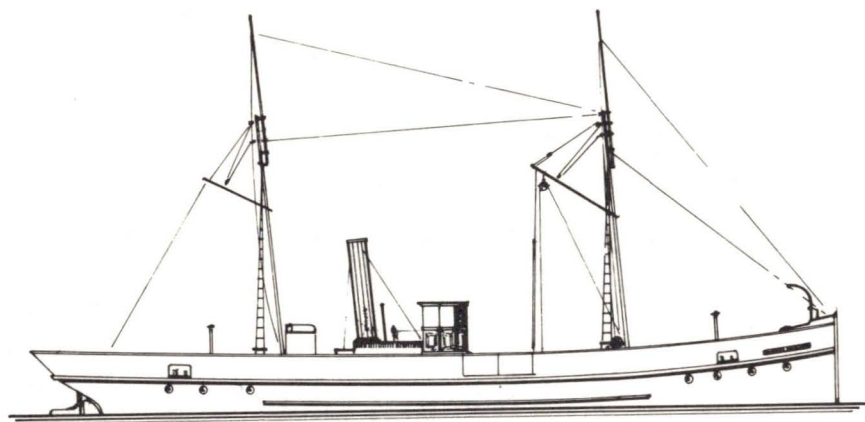
Herkomst gegevens:

Scheepsmetingsdienst, Stoomwezen, Archief EUSM en Prov. Noord-Holland, div. werven.

') de holte is een weinig betrouwbaar gegeven, omdat de meeste bronnen niet opgeven waar de maat is genomen.

") de gegevens van het Stoomwezen zijn benut; maatschappijen en werven geven doorgaans iets afwijkende gegevens op.

Gebrs. de Groot / n.v. Kamper Stoomvaart Maatschappij v/h Gebrs. de Groot
Schroefstoomboot MINISTER HAVELAAR



1890 Löhns & Co., Rotterdam No.

33,00 (30,90) $\times$ 5,05 (,) $\times$, m: 99561 kg (1899)/75833 kg (1900)/45664 kg (1911)

M 1 2-cil diag comp 27 NPK van de werf

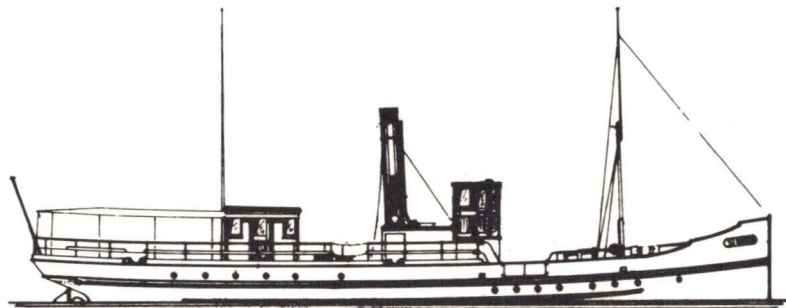
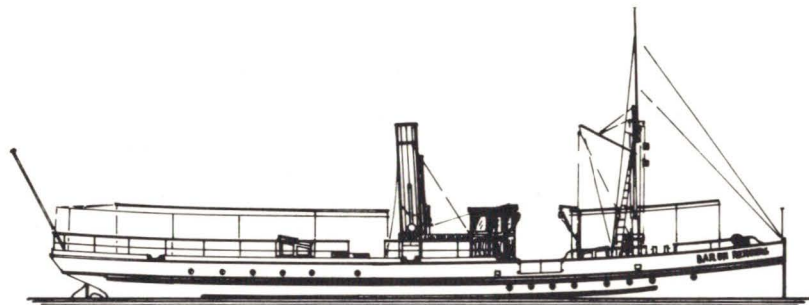
K 1 1 lv vlp VO 40m² P 6,19 kg/cm² van de werf No

K 11 (1903) 1 lv vlp VO 40 m² P 7,23 kg/cm² van de werf No 115

1-4-1890 in dienst; 1907/1908 charter TESO ter vervanging *Baron Rengers*; 4-2-1911 ten name van KSM; 9/26-7-1917 geveild en verkocht J. de Jong Azn, beurtschipper te Edam, herdoopt V.V.V. *St. Anthonius*; jaren '30 als *Jan van Gent* bij de Mij. Uitv. Zuiderzeewerken; verdere lotgevallen niet achterhaald.

Gebrs. de Groot / n.v. Kamper Stoomvaart Maatschappij v/h Gebrs. de Groot
n.v. Eerste Urker Stoomboot Maatschappij „Urks Belang”.

Schroefstoomboot BARON RENGERS / SIRENA



1902 (EUSM 1934) Gebr. Pot, Bolnes No

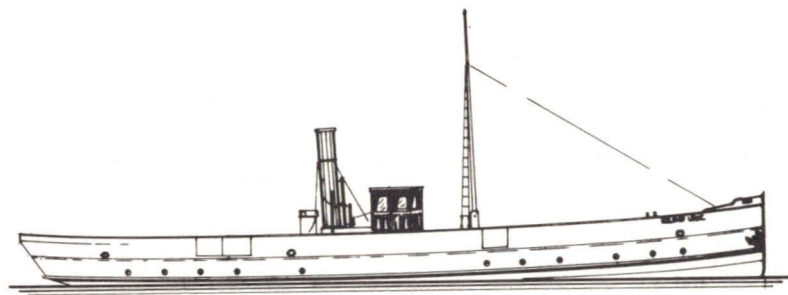
30,24 (28,60) × 5,98 (,) × , m 117176 kg (1902)/69146 kg (1911)/36848 kg (1927) 275 pass

M ') 1 2-cil diag comp met centrifugaalpomp 200 IPK van Löhns & Co., Rotterdam

K ') 1 2v vlp VO 60 m² P 7,23 kg/cm² van Löhns & Co., Rotterdam No 103

Mogelijk al in 1893 ontworpen (meetbrief afgegeven); 1902 huurkoop aan Gebrs. de Groot, fiduciair eigenaar Mr. W.J. van Welderen Baron Rengers te Leeuwarden; 13-8-1907/4-8-1908 charter NV TESO, bij onderhoud vervangen door *Minister Havelaar*; 24/25-6-1909 charter NV TESO: 20-1-1911 ten name van Gebrs. de Groot wegens aflossing der schuld; 4-2-1911 ten name van KSM; 2-11-1912 verkocht Staat der Nederlanden, Inspectie der Visscherijen herdoopt *V.I.2*; 10-10-1927 ten name van Barend Schipper, Harderwijk, herdoopt *Burg: Kempers* dienst Harderwijk-Amsterdam; 11-4-1928 ten name van Harderwijker Stoomboot Maatschappij N.V., Harderwijk, dienst ongewijzigd; 22-11-1934 aankomst op Urk; 6-12-1934 ten name van EUSM, herdoopt *Sirena*; -5-1940 naar Amsterdam, gevorderd Rijksvaartuigendienst; terug naar Urk, naar Lemmer voor Wehrmacht, onverrichter zake terug op Urk; 11-1-1945 gevorderd door Kriegsmarine (?) voor bergingswerk; terug op Urk; voorjaar 1946 opgelegd; 23-3-1948 laatste keuring Stoomwezen, te koop; 11-6-1949 verkocht aan A. Foeth, Zaandam voor sloop; ?-? tot op casco gesloopt; later bunkerschip te Hansweert.

') mogelijk is in de periode tussen verkoop door KSM en aankoop door EUSM het schip voorzien van een andere machine en ketel. Oud-machinisten van de EUSM spreken van een vtc. comp.; het schip is bij de visserij-inspectie voorzien van deksalon en de brug is omhoog gebracht.



1907 (1915) Botje, Ensing & Co., Groningen No

30,44 (,) $\times$ 5,07 (,) $\times$, m 80746 kg

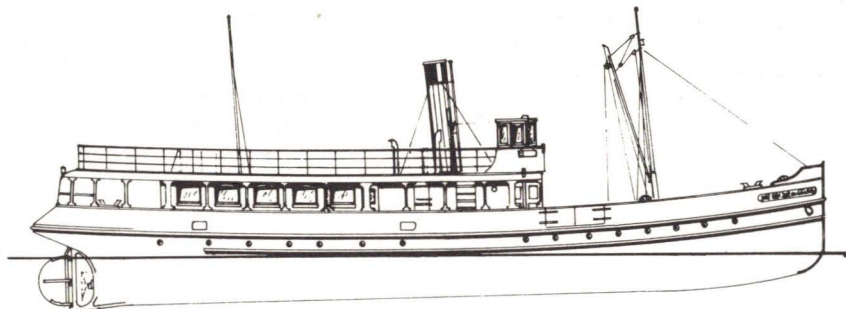
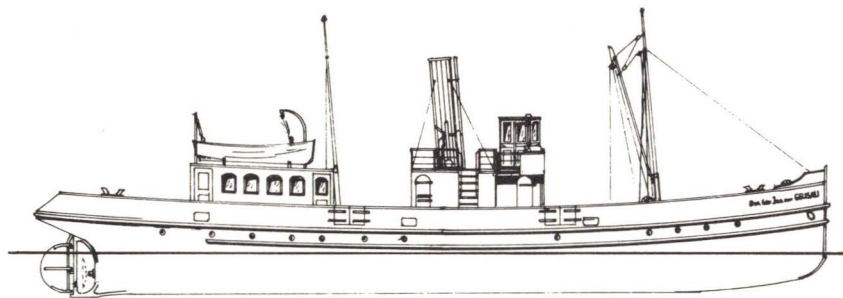
M 1 comp 24 NPK

K 1 1v vlp VO 48/43 m² P 10,3 kg/cm² van de werf, No 141

ex **TELEGRAAF II** Fa. Roeland, Rozendal, Beyer en Co., Stoombootdienst 'Zwartewater en Telegraaf' Hasselt

– voorjaar 1915 op onbekende dienst; voorjaar 1915 aangekocht EUSM; verbouwd, gesloten verschansing en tweede mast achterop (plaats niet exact bekend en niet op silhouet aangegeven) herdoopt *Eiland Urk*; 14-5-1915 proeftocht Urk-Enkhuizen; 15-5-1915 in dienst; voor Pinksteren 1924 opgelegd; eind februari 1925 proeftocht met Duitse belangstellenden 15-3-1925 naar Friedrichshagen bij Berlijn vertrokken; volgens Duitse bron: om 1935 *Gluck-Auf*, Paul Loos, Neu Hartmannsdorf bei Spreehagen über Erknen (boven Spree), dienst Jannowitzbrücke-Müggelsee-Woltersdorf. Gesloten dekopbouw, patrijspooten vervangen door rechthoekige kajuitsramen; geen mast; 's winters sleepboot op de Spree; 1944 vercharterd BVG, Berlijn ter vervanging autobuslijn Stössenseebrücke-Kladow (Berlijn); na de oorlog niet teruggevonden. (Gegevens onder voorbehoud, daar ze zeer recent boven kwamen en tot dusver bij de Duitse scheepsvaarthistorici onbekend waren.)

n.v. Kamper Stoomvaart Maatschappij v/h Gebrs. de Groot /
n.v. Eerste Urker Stoomboot Maatschappij „Urks Belang”
Schroefstoomboot DIR. GEN. JHR. VON GEUSAU



1915 (1920 EUSM) Arnhemsche Stoomsleephelling Mij., Arnhem No 155

32,78 (30,00) × 5,88 (5,50) × 2,40 m 38350 kg

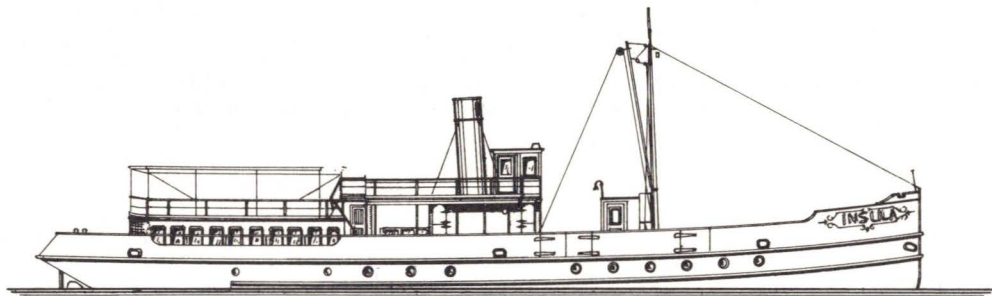
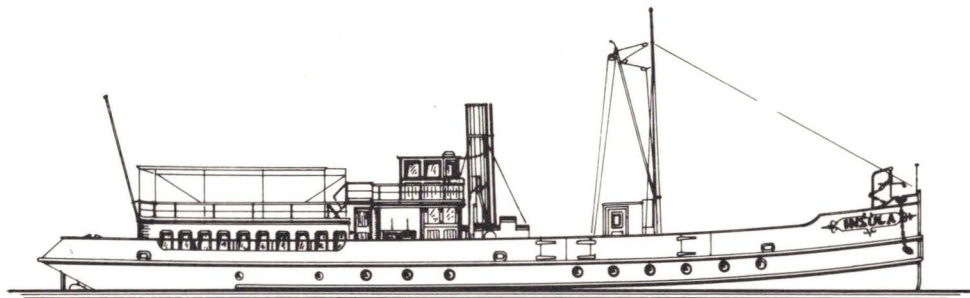
M 1 3-cil diag TE 200 IPK- 9½, 15½, 25 × 14 '' van de werf, No 316

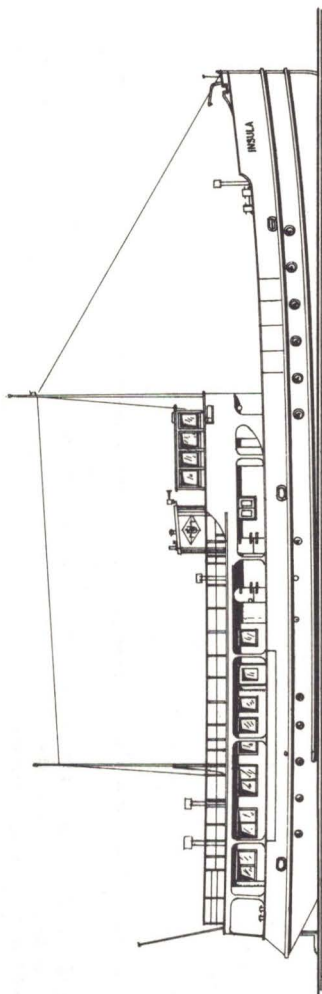
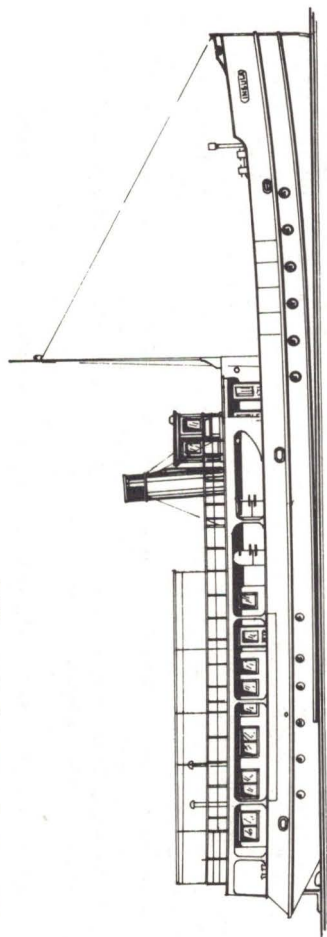
K 1 2v vlp VO 75/83,5 m² P 14,5 kg/cm² van de werf No 332

midden 6-1915 te water; eind 7-1915 proeftocht; 2-8-1915 in dienst KSM; 22-1-1917 bezuidwesten Urk vast in het ijs en tocht met ijsvlet; 30-12-1920 verkocht EuSM; 1-1-1921 geleverd; -1939 verbouwd, dekhuis achter koelkast verbouwd, deksalon toegevoegd; begin 1944 gevorderd Duitse autoriteiten voor zeer korte periode; 29-2-1944 beschoten bezuidoosten Enkhuizen door geallieerde jachtvliegtuigen; zeer kort hierna weer bedrijfsklaar; -9-1944 gevorderd; 10-3-1945 terug op Urk; 31-3/3-4-1945 vervoer van 'personen' naar de IJssellinie; 4-4-1949 verlaat Urker haven naar Blankenberghe (B); onder zeekeur gebracht door nieuwe eigenaars J. v. Hoorelbeke & M. Deceuninck, JVH Intercontinental Tours, zou dienst vanuit Blankenberghe naar Engeland hebben gevaren; herdoopt *Marie Rose*; voer in 1957 nog onder stoom; verdere lotgevallen niet achterhaald.

n.v. Eerste Urker Stoomboot Maatschappij „Urks Belang”.

Schroefstoomboot INSULA/BURGEM : KEYZER/INSULA



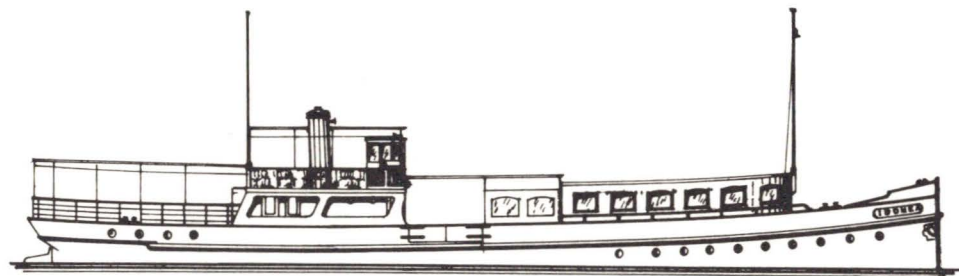
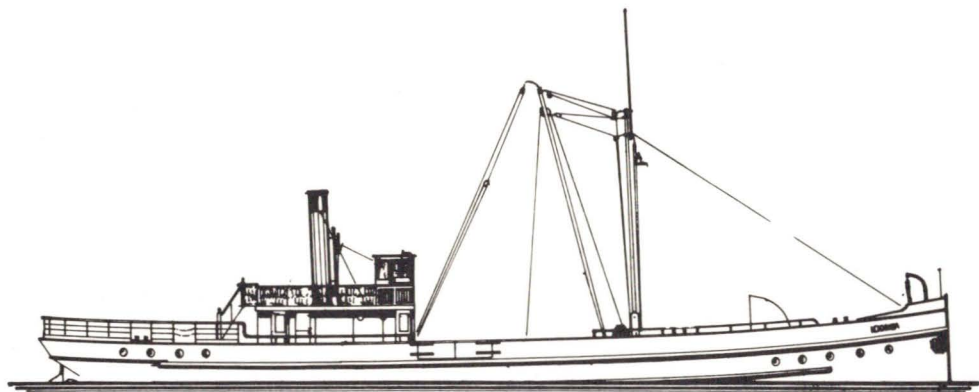


1891 Schaubach & Graemer, Lützel-Coblenz No
 36,24 (,) $\times$ 5,97 (,) $\times$ 60287 kg (1940)/46478 kg (1953)
 M I ') 1 2-cil vtc comp 120 IPK van de werf
 K I 1 vlp VO 60/66 m² P 9 kg/cm² van de werf, No 3578
 M II (1928) 1 2-cil vtc comp 240 IPK van Steen & Kaufmann, 1915
 K II (1928)
 M III (1953) 1 6-cil 4t ew *Deutz* diesel 6M428 230 APK-600 O/min keerkoppeling Reijntjes + reductie 2:1

ex **DEN BOMMEL** NV Stoombootdienst Den Bommel, Den Bommel dienst Den Bommel-Rotterdam
 ex **ELWIRA**, Coblenter Dampfschiffahrts Gesellschaft mbH
 ex **DEUTSCHER KAISER WILHELM II**, Hamann, Vallendar

lotgevallen Duitsland niet bekend. Heeft om 1914 ook als sleepboot dienst gedaan; 21-1-1922 verkocht door liquidateur der toenmalige eigenares aan J. van Dolderen en B.A. Dolk, Dordrecht, naam dan nog *Elwira*; 12-12-1922 verkocht aan NV Stoombootdienst Den Bommel, Den Bommel dienst op Rotterdam; herdoopt *Den Bommel*; 1-8-1923 verkocht aan J.P. Mast, Den Bommel; 26-5-1924 verkocht aan EUSM, herdoopt *Insula*; herstel bij A. de Jong, Vlaardingen; 5-6-1924 aankomst op Urk, -1928 tweedehands machine + ketel aangekocht en te IJmuiden in het schip geplaatst, stuurhut voor schoorsteen; medio 3-1928 naar Urk, installatie afgemonteerd; 14-5-1928 proeftocht; 19-5-1928 in dienst; -1938 dekhuis geheel verbouwd, gedeeltelijk nieuw; -1944 gevorderd Wehrmacht; -12-1944 terug op Urk voor voedselvoorziening; 14-2-1945 opgelegd; -1945 weer in dienst; 2-10-1945 vercharterd naar Rotterdam voor korte periode; winter '46-'47 dienst door Urker Kanaal op Emmeloord tijdens ijs-gang; 1-2-1951 Enkhuizen-Stavoren in aansluiting op Urk-Enkhuizen; 5-2-1951 gestaakt; 17-2-1953 aankomst bij D.E. Gorter, Hoogezand voor verbouw tot ms; 19-5-1953 proeftocht, in dienst, herdoopt *Burg: Keyzer*; 1-2-1957 brand in voorkajuit; -9-1958 herdoopt *Insula*; 28-11-1959 boot en dienst verkocht P. Hakvoort, H. Bakker en A. Snoek; 8-1-1960 ten name van P. Hakvoort, A. Snoek en T. Baarssen; 7-8-1962 T. Baarssen uit onderneming; 8-1-1963 ten name van L. Kamper; 8-11-1969 ten name van VoF J. v.d. Berg & Zn; 12-2-1979 ten name van H.J. van Dijk, Kampen, rondvaarten vanuit Kampen, o.a. diensten Kampen-Enkhuizen en Kampen-Urk, vistochten vanuit Kornwerderzand; 11-4-1979 ten name van S. Heerschop, Tjalhuizum, woonschip te Groningen, op onbekende datum uitgebrand in MK; 30-12-1980 ten name van K. Koehoorn na veiling, doorverkocht K. Salverda, Franeker, restauratie.

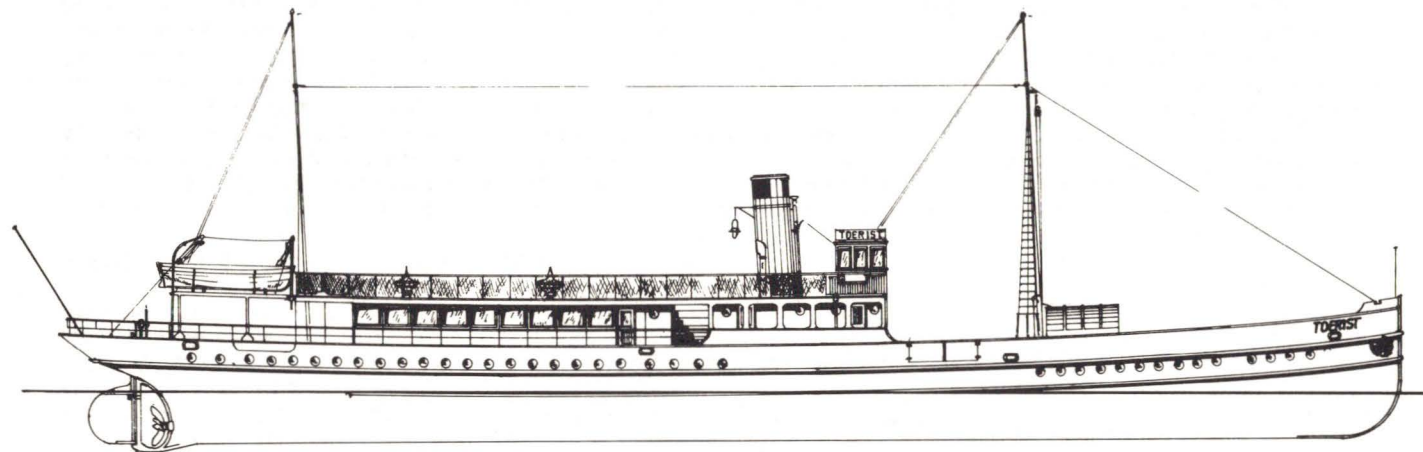
') mogelijk in Duitse periode machine vervangen of gewijzigd; volgens RSR meer vermogen.



1890 (1926) Wilton van Reede, Papendrecht No
 37,25 (36,50) × 5,11 (,) × , m 153636 kg (1900)/115777 kg (1910)/48699 kg (1926) 275 pass
 M I 1 2-cil vtc comp 150 IPK van de werf
 K (II) 1 1v vlp VO 52 m² P 8,2 kg/cm² van J. & A. van der Schuyt, Papendrecht, No 26 1909
 M II (1935) 1 4-cil 4t ew *Kromhout* gloeikopdiesel 4M4 200 IPK
 direct omkeerbaar geen reductie

ex **MEPPEL III** Drentsche Stoomboot Mij/Verschure & Co's ABSM

-1890 dienst Meppel-Amsterdam-Alkmaar; -1902 door fusie over op Verschure & Co's ABSM, dienst onbepaald; 1909 nieuwe ketel zie K (II); 7-8-1926 verkocht aan EUSM als reserveboot, herdoopt *Idonea*; 11-1-1935 naar Appelo's Scheepswerf, Zwartsluis, sloop stoominstallatie en ombouw met deksalon; 8-5-1935 naar Amsterdam, plaatsing motor; 10-5-1935 weer in Zwartsluis, afwerking; tweede week 6-1935 proeftocht en in dienst; -5-1940 naar Amsterdam, gevorderd Rijksvaartuigendienst; -5-1940 terug naar Urk, met *Sirena* naar Lemmer voor Wehrmacht, onverrichter zake terug naar Urk; -1943 andere schoorsteen; 1-3-1943 gevorderd Kriegsmarine; 6-3-1943 naar Amsterdam; – tijdelijk terug; 6-3-1944 weer naar Amsterdam; -1944 teruggegeven; -9-1944 gevorderd; – geschutplatforms; 19-5-1945 terug op Urk 'in desolaten toestand'; op 21-5-1945 terug naar Amsterdam om geschutplatforms te laten verwijderen; eind jaren '40 verhuurd voor vervoer polderwerkers aan Aann. Bedr. Daalder, Alkmaar, vaart vanuit Vollenhove; 2-12-1950 verkocht aan P. Daalder; '51 of '52 herdoopt *Dr. C. Lely*, verbouwd; 30-12-1955 ten name van VoF Verenigde Toeristen Bedrijven, Harderwijk; rondvaarten naar inpolderingswerken; 21-6-1961 ten name van Rederij Delta, Hellevoetsluis (R.E. den Harder); 15-2-1966 ten name van J. Holleman, Hellevoetsluis; 25-5-1966 ten name van M.G.F. Dekker Azn's Grint- en Zandbaggerbedrijf NV, Sliedrecht, in 'Dekker'-concern gebleven, ligschip in jachthaven; 1982 gesloopt bij Stolk's Handelonderneming, Hendrik Ido Ambacht.



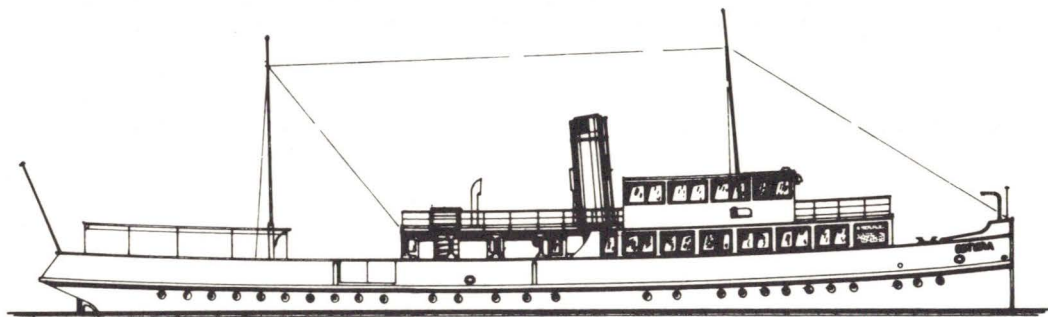
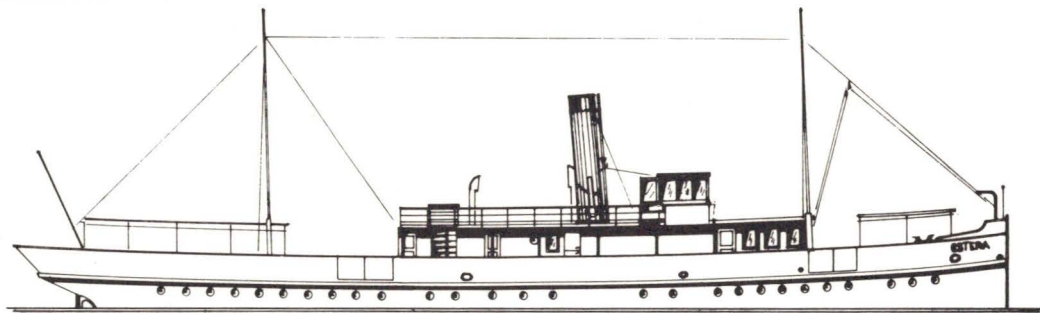
1913 (1938) Verschure & Co.'s Scheepswerf en Machinefabriek No
55,39 (170'-7'') $\times$ 7,17 (22'-4'') $\times$ 9'-10'' m/Eng ft 206103 kg (1913)/88453 kg (1927) 400 pass
M 1 3-cil vtc TE 325 IPK-185 O/min 267,419, 686 $\times$ 508 mm van de werf
K 2 2v vlp à VO 64 m² P 11,33 kg/cm² van de werf, No 4/5

ex **TOERIST** NV Mij t. Expl. v. Noordzeebaden en Wagenborgs Passagiersdiensten, Delfzijl, dienst (Groningen-) Delfzijl-Emden/Borkum
ex **SAVE** H. Tyson, Cherbourg
ex **HEERENVEEN** Verschure & Co.'s Alg. Binnenl. Stoomb. Mijen, dienst Amsterdam-Lemmer

-1921 naar Cherbourg, herdoopt *Save*; -1927 verkocht aan Wagenborg, Delfzijl, herdoopt *Toerist*; 18-7-1938 verkocht aan EUSM, geen naamswijziging, toeristische vaarten Zuiderzeewerken; mogelijk al in 1941 vercharterd aan of gevorderd door de Kriegsmarine; 25-6-1941 uit de Scheepsboekhouding afgevoerd; -1942 verkocht aan Kriegsmarine, herdoopt *Tourist*; verdere lotgevallen oncontroleerbaar; na WO II door Staat der Nederlanden teruggevorderd.

n.v. Eerste Urker Stoomboot Maatschappij „Urks Belang”

Schroefstoomboot O S T E R A



1899 (1939) J. & K. Smit's Scheepswerven, Krimpen a/d Lek No 508/309

38,00 (37,60) × 6,84 (6,40) × 2,90 m 64743 kg/46,74 t (1942) 450 pass

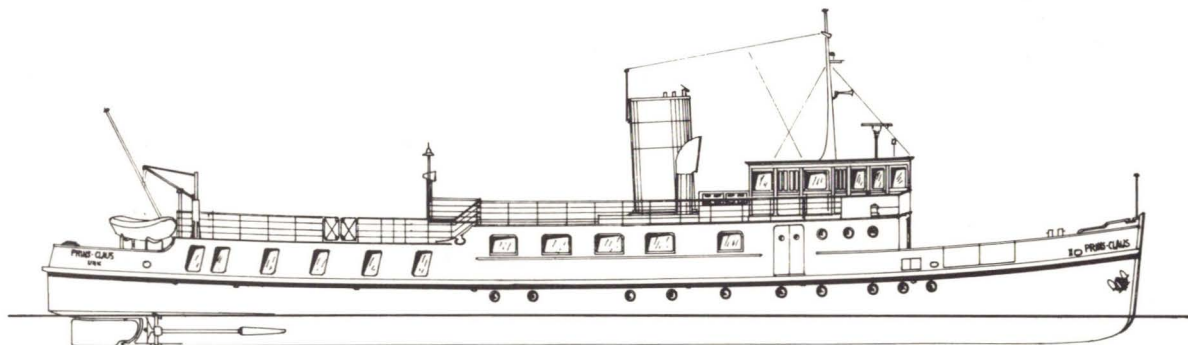
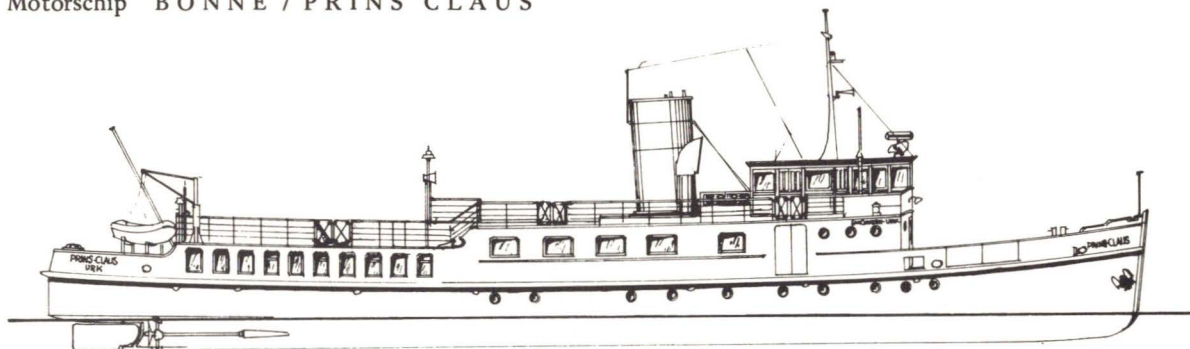
M 1 3-cil vtc TE oorspronkelijk 415 IPK-195 O/min, bij EUSM 296 IPK 10, 16½, 27 × 15 '' van de Kon. Mij. 'De Schelde', Vlissingen No 177 1900

K II (1901) 1 2v vlp VO 81 m² P 14,06 kg/cm² van de KM 'De Schelde' No 298

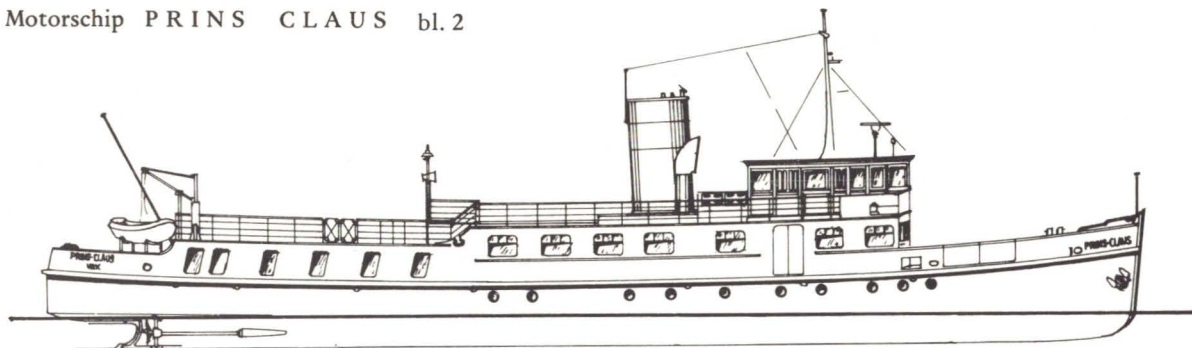
ex **THOR VIII** NV Reederij 'Thor' Slikkerveer dienst Rotterdam-Willemstad

-1899 gebouwd met Thornycroft waterpijpketel van 'De Schelde' P 21 kg/cm², 1898; -1901 nieuwe ketel, zie K II; scheepsnaam *Thor VIII*, in de zijden vermeld *Willemstad*, reder: Reederij Arie Smit, Slikkerveer, diens Rotterdam-Willemstad; 8-12-1931 ten name van NV Reederij 'Thor'; 31-3-1939 verkocht aan EUSM, herdoopt *Ostera*; zomer 1939 dienst Amsterdam-Urk; -12-1942 verbouwd bij ADM Amsterdam; prompt gevorderd als Lazaretschiff te Enkhuizen; -1943 teruggegeven, weer gevorderd; -2-1944 assistentie bij evacuatie van Zeeland; 4-3-1944 terug op Urk; -9-1944 gevorderd Wehrmacht; 19-5-1945 terug op Urk 'in desolaten toestand'; 14-6-1951/31-8-1951 toeristische rondvaarten V.V.V. Kampen, wit geschilderd; 20-11-1951 via NV Muller & Reitsma, Rotterdam verkocht voor sloop naar België.

Eerste Urker Passagiers- en Vrachtdienst / B.V. Friese Recreatie Onderneming / Eerste Urker Passagiersdienst
Motorschip BONNE / PRINS CLAUS



Motorschip PRINS CLAUS bl. 2



Bonne/Prins-Claus

dubbelschroefmotorschip

EUPVD/FRO

1935 (1968) Jos. L. Meyer Schiffswerft und Maschinenfabrik, Papenburg/Ems No 403

45,25 (41,00) × 8,26 (7,60) × 2,50 m 52887 m³ 400 pass 3 auto's

M I 2 6-cil 4t ew *Deutsche Werke* diesels MU36 à 175 APK-360 O/min direct omkeerbaar, geen reductie

M II (1977/8) 2 6-cil 4t ew *Scania Vabis* diesels DSS11 à 328 APK-1800 O/min keerkoppeling Capitol reductie 4:1

ex **FRISIA X** AG Reederei Nordern-Frisia dienst Juist-Norddeich

-1935 dienst Juist-Norddeich; -8-1939 als Zollwachtschiff in de Emsmond onder Borkum gevorderd; ? door Kriegsmarine gevorderd en tot mijnenveger omgebouwd; vervolgens naar de Torpedoversuchsanstalt, Kiel; ? ? getroffen door een blinde oefentorpedo en zwaar beschadigd; na Duitse nederlaag in handen der Amerikanen; eind 8-1945 na onderhandelingen teruggegeven, echter onder geallieerd toezicht officieel onder beslag gebleven; ? door Amerikaanse bezettingsautoriteit ter beschikking gesteld van de Weserfähre GmbH, Bremerhaven; herfst 1946 terug aan AG RN-F, beslag opgeheven; na herstel zomer 1947 terug op Juist-Norddeich; medio 1965 reserveboot; 24-6-1968 ten name van L. Kamper, herdoopt *Bonne*; 18-11-1969 ten name van VoF Fa. J. v.d. Berg & Zn., herdoopt *Prins-Claus*; winter 1976/'77 achtersalon gemoderniseerd; winter 1977/'78 twee nieuwe motoren geplaatst; 5-2-1980 ten name van Friese Recreatie Onderneming BV; winter 1982/'83 toiletten verplaatst, indeling voorsalon geheel gewijzigd met bar; nog in de vaart Urk-Enkhuizen.

Bronnen

- Scheepsboekhouding; districten Rotterdam, Amsterdam en Groningen
Scheepsmetingsdienst; binnenvaardistricten Rotterdam, Amsterdam en Groningen
Dienst voor het Stoomwezen; registers Nederlandse Stoomboten 1855-1925
Rijksarchief Noord-Holland; Prov. archief, archief 'Urks Belang'
Gemeente archief Urk; ingekomen stukken 1889-1920, archief EUSM
Gemeente archief Kampen; nieuwsbladen 1890
Gemeente archief Rotterdam
Rijksmuseum Nederlands Scheepvaartmuseum; tekeningenarchief ASM
Maritiem Museum 'Prins Hendrik'
Visserijmuseum Urk; jaargangen Urker Courant en Oprechte Urker Courant
Notariële archieven in de arrondissementen Dordrecht en Rotterdam
IHC Smit-Kinderdijk
Koninklijke Mij. 'De Schelde', Vlissingen
Houdster Mij. Dekker
AG Reederei Norden-Frisia, Norddeich
Jos L. Meyer Schiffswerft u. Maschinenfabrik, Papenburg/Ems
Rijnschepenregisters 1894, 1898 en 1914
Wagenborg Scheepvaart, Delfzijl
V.V.V. Kampen
Enkhuizer Courant
en
G.J. de Boer, Mw. Keuter-Snoek, J.W. Lodder, Hans Rindt, K. Salverda, A. Sandberg, Dr. Ernst Schmidt, Scholten, Mw. Spaans-Scholten, Heinz Trost, A. van Urk, M. Velgersdijk, H. Visser, T. de Vries, A. Weerstand, K. Weerstand en met dank aan de bemanningen van de Urkerboot in de periode 1970 tot nu
Aanbevolen literatuur voortstuwingstechniek:
Het Scheepsstoomwerktuig, A.D.F.W. Lichtenbelt, div. jaren
Motoren voor de kleine handelsvaart, A. Spruyt en J.C. Piek
Literatuur over de binnen-lijnstoomvaart:
Varen tussen Overkanten, 100 jaar Prov. Stoomb. D. Zeeland; R. Antonisse, Middelburg 1979
100 Jaar Varen, Prov. Stoomb. D. Zeeland 1866-1966; M.P. de Bruin, Middelburg 1966
De Stoombootdiensten op de Westerschelde en op de Oosterschelde 1828-1928 H.J.G. Hartmann, Middelburg 1929
Van Oever tot Oever (Gem. veren Dordrecht); P. Horsman, Dordrecht 1977
De Beurt- en Stoomvaart Nijmegen-Rotterdam, 1649-1949; Dr. C.I. Kruisheer en L.P.M. Hoogeveen, Nijmeegse Studiën VI, Nijmegen z.j.
Nederlandse Raderboten; J.W. Lodder, Alkmaar z.j.
Stoomschepen op de Zuiderzee; J.W. Lodder, Het Peperhuis 1982, Enkhuizen
Enige Aantekeningen betreffende de Geschiedenis der Brielsche Veren; H.H. Malkus, Prov. Waterstaat Zuid-Holland, z.j.
Binnenvaart onder Stoom; R. Martens en L. Westra, Assen z.j.
Veerboten in Europa; G.H. Mulder, Alkmaar, z.j.
De Boten van de Provincie (Prov. Stoomb. D. Zeeland); Prov. Bestuur, Middelburg, div. jaren
Overzetveren in Zeeland; Jhr. Mr. G.F. Sandberg, Middelburg 1970

De Lemmerboot, Levenslijn tussen Amsterdam en Lemmer; A. Wielinga, J. Salverda, Leeuwarden 1983

Maas en Merwe, Geschiedenis van de Stoomboot Reederij Fop Smit & Co.; W.J.J. Boot, Amstelveen, 1974

Nederlandse Veer- en Bootlandiensten; W.J.J. Boot, Zaltbommel, 1980

Texelstroom, Geschiedenis en Techniek van de Stoomvaart op Texel; W.J.J. Boot, Den Burg, 1981

De Vloot van de Provinciale Stoomboot Diensten in Zeeland; W.J.J. Boot, Zaltbommel, 1982

De Tramboten van de RTM en haar dochterondernemingen; W.J.J. Boot, Alkmaar 1983

TESO Vroeger en Nu; W.J.J. Boot en A.M.D. Kuiter; Den Burg, 1984

In voorbereiding: De Zierikzeese Stoomvaart, W.J.J. Boot



De Stichting Urker Uitgaven heeft tot doel de uitgave van min of meer belangrijke bijdragen in enigerlei vorm over of in verband met het volksleven, de taal, cultuur en geschiedenis van Urk mogelijk te maken.

