

## VAN TEMSE NAAR ANTWERPEN PER STOOMBOOT

"Aan de bevolkte oever van een stroom ontstaat al spoedig de noodzaak om een veerdienst in te richten en waar het mensen van eenzelfde volk zijn zal die noodzaak zich nog meer doen gevoelen". Zo begint Siegfried de Cock zijn boekje "Het Backersveer te Kruibeke". Beter dan hij kunnen we het probleem van een oeververbinding niet weergeven. Eeuwenlang bleven de Waaslanders aangewezen op de boot om "'t stad" te bereiken.

Langzamerhand werd het probleem kleiner. Daarvoor zorgden achtereenvolgens de Scheldebrug te Temse, gebouwd in 1870, de aanleg in 1933 van de Imalso-tunnels (één voor voetgangers en één voor voertuigen) en vooral de moderne, in 1969 voltooide Kennedytunnel. Nog steeds kan men vanuit Groot-Kruibeke met twee staatsveerdiensten de rechterscheldeoever bereiken. "Den overzet" of "'t veer" tussen Kruibeke en Hoboken is iedereen wel bekend. Het Kallebeek-veer springt minder in het oog maar doet vooral op zomerse zondagen dienst voor vele Sinjoren die in de polder een luchtje komen scheppen.

Over de vroegere, plaatselijke veerdiensten zoals het reeds genoemde Backersveer en het Kallebeekveer zullen we het in dit artikel niet hebben. Onze aandacht gaat uit naar een pittoresk stukje verleden : de Wilfordboten.

Een boeiende brok geschiedenis die uitgroeide tot een begrip voor Temse en heel de Wase Scheldekant. Transportgeschiedenis uit de goede oude tijd die voor vele lezers waarschijnlijk nog mooie herinneringen oproept.

x

X X

Een degelijk openbaar vervoer tussen de Wase Scheldegemeenten en Antwerpen kwam pas begin deze eeuw tot stand. De belangrijke verbinding Hamme-Antwerpen werd in drie delen afgewerkt. Het stuk tussen Hamme en Temse werd door de tram ingereden op 17 november 1904 ; het tweede deel, tussen Temse en Bazel, was klaar op 1 maart 1906. Het traject Bazel-Antwerpen kon op 15 mei 1908 in gebruik genomen worden.

Wat echter "het Staatsbestuur niet kon volhouden, namelijk een duurzame stoom-vaart op onze Schelde daarstellen, werd verwezenlijkt door vier kloekmoedige burgers van Temse".(Annalen van Waas, deel 66, blz. 136). Over deze pioniers straks meer.

Al lang bestond er tussen Antwerpen en Temse een door de staat georganiseerde veerdienst. Erg comfortabel en snel was deze lijn echter niet. Rond 1830 duurde het traject zo'n vier uur. In de volksmond werden deze boten dan ook spottend "kruipers" genoemd. In de loop van de jaren hadden de passagiers heel wat klachten over de regelmaat van de verbinding. Zo werd er in 1853 meer niet dan wel gevaren. In 1857 kwam er een eind aan de activiteit van de staatsveerdienst, in de plaats kwam een gloednieuwe maatschappij.

Inderdaad een halve eeuw nadat de Amerikaan Fulton het eerste stoomschip had gebouwd en veertig jaar na de ingebruikname van de "Prins van Oranje", de eerste stoomboot in de haven van Antwerpen, werd in 1857 te Temse een nieuwe vereniging gesticht die de veerdienst tussen Temse en Antwerpen zou verzekeren. De stichters en

tevens bestuursleden, de "kloekmoedigen" volgens Buvé, waren alle vier Temsenars : William Wilford, de eigenlijke initiatiefnemer naar wie de maatschappij zou genoemd worden, Karel de Landtsheer, de geldschieder die het beroep van goudsmid uitoefende, Eduard Muys, een rasechte schipper werd bevelhebber van de vloot, zijn vriend Augustien de Landtsheer, een handelaar in wijnen en likeuren, vervulde de ploeg.



De eerste boot van de Wilfordvloot werd genoemd naar de initiatiefnemers William Wilford. Deze steamer met schoepen werd echter bekend als het Zwaantje. Het sprak tot de verbeelding van de Waaslanders die het bezongen in het "lied der Wilfordboten" dat speciaal naar aanleiding van de vijftigste verjaardag (1907) van de maatschappij werd gecomponeerd.

't Zwaantje was hun eerste boot, die zoo licht op 't  
water vloodt, 't Had dan ook reeds vijftien jaren,  
Zeer voordeelig steeds gevaren. Toen het eens, te  
Sint-Amand, Op den veerdam was gestrand.

De passagiers teleurgesteld. Wel driehonderd, goed  
geteld. Kwamen te voet naar huis terug. Na twee  
uur gaans over de brug. Bedekt met slijk en schier  
dood moe. Tot 's anderdaags 's middags toe.

Want 't lieve Zwaantje lag, o wee. Op Sint-Amandsche  
kaai in twee. Tal van jaren ras verlopen Zagen men'ge  
stoomboot sloopen, Maar tot nu, in 't jaar zeven,

Wilfords roem is hoog gestegen.

Zie het Zwaantje van dezen tijd, Zoo goed gekend  
van wijd en zijd, 't Is Wilford zes die wel gewis.  
Des scheepvaarts schoonste parel is. Het mag  
gezegd met recht en reden 't Strekt tot eer der  
Bestuursleden.

Het Zwaantje maakte zijn eerste reis tussen Temse en Antwerpen op 1 augustus 1857. De veerdienst vertrok aan de kaai te Temse en deed dan acht haltes aan vooraleer het Steen te bereiken. Een signaal met de stoomfluit gaf het naderen van een op- en afstapplaats aan. In de beginperiode was er elke dag slechts één reis heen en terug van Temse naar Antwerpen.

's Morgens vertrok de Wilford 1 vanuit Temse en hij keerde pas in de late namiddag vanuit de Sinjorenstad terug. Een enkele reis duurde ongeveer één uur en een kwart. Waar legde het Zwaantje dan aan ?

Na de afvaart aan de kaai te Temse hield hij eerst halt aan het "Bornhemsche gat". Vandaar ging het verder tot aan "de Notelaar" te Hingene (nabij het zomerhuis van de hertog van Ursel). Vervolgens werd er halt gehouden aan de "ambarcadère" (aanlegsteiger) te Steendorp. De volgende etappe ging tot de "Veerdam" te Rupelmonde. De vijfde stopplaats lag aan de rechteroever; een roeiboet bracht de reizigers van de herberg "Tolhuis" op de Rupeldijk naar de veerboot. Dan hield de boot even halt aan de aanlegsteiger ter hoogte van Hemiksem. Te Kruibeke legde de veerboot niet aan; de scherp vooruitspringende kaai of wat daarvoor moest doorgaan was daartoe niet geschikt. Toch konden passagiers vanuit Kruibeke met de "Wilford" mee.

De boot stopte ter hoogte van het Watermolenveer, nabij het kasteel van Kruibeke. De Watermolenstraat houdt de herinnering aan dit oude veer levendig.

De familie De Bie nam lange tijd de roeidienst tussen de Wilford en de Kruibeekse oever voor haar rekening. Roeier Jozef De Bie, een plaatselijk bekende figuur, kreeg in 1902 zelfs een medaille 2de klas voor moed en zelfopoffering (Zie : S. De Cock : Dorpsboek Kruibeke 1900-1945, blz. 9). De laatste halte voor het eindpunt gebeurde aan de "voet van den Burghschen dijk", dichtbij de plaats waar ook de overzet Burcht-Antwerpen Zuid aanlegde.

x

x x

In februari 1872 liet John Wilford, zoon van de stichter, de maatschappij omdopen tot "Société de navigation a vapeur : Escout et Rupel" of "Stoomvaart-maatschappij Schelde en Rupel".

In datzelfde jaar, op 9 juni, gebeurde ook de ramp met de Wilford I. Het loflied maakte de aandachtige lezer er reeds attent op. Het Zwaantje brak doormidden op een bank nabij Sint-Amands. De Wilford II die net klaar was, nam onmiddellijk de vaart over.

In 1874 verschenen er kapers op de Schelde kust. De firma Gerlinck & Co zette drie boten in om de veerdienst tussen Boom en Antwerpen te verzekeren. Daarmee kreeg de Wilfordlijn concurrentie. Lang zou het echter niet duren, een jaar later reeds kocht Wilford de drie boten van zijn concurrent op.

Het uurschema van de Wilfordlijn rond 1900 is de moeite waard om eens nader te bekijken. Merk op dat er van de stopplaatsen aan het "Bornhemsche gat", te Steendorp en ter hoogte van het Tolhuis geen sprake meer is.

Temse kaai	7.00 u.	18.15 u.
Notelaar	7.15	18.00
Rupelmonde	7.25	17.50
Hemixem	7.35	17.40
Cruybeke	7.45	17.30
Burght	7.50	17.25
Steen	8.15	17.00

In hoeverre de reizigers dikwijls op de Wilford "in retard" dienden te wachten weten we niet. Toch is het erg aannemelijk dat bar winterweer en vooral de hinderlijke mist soms voor behoorlijke vertraging zorgden.

De vijftigste verjaardag van de N.V. Stoomvaartmaatschappij Schelde en Rupel groeide uit tot een echt volksfeest. Eind mei, begin juni 1907 was Temse er het decor van. Op verschillende plaatsen in het stadje stonden er kiosken opgesteld en muziekverenigingen uit bijna heel de Wase Scheldekant kwamen er spelen. Op zondag 26 mei speelde de fanfare Sint-Cecilia uit Kruibeke op de kiosk aan de Kasteelstraat; Sint-Jozef van Rupelmonde bezette een plaats aan de Markt; "Al Vloeiende Groeiende" (Bazel) zette daar eveneens haar beste beentje voor. "De ware vrienden" uit Bazel, een zangvereniging trad op aan de Pastoor Boelstraat. Op 9 juni speelde Sint-Cecilia (Rupelmonde) op de kiosk op de Markt. Dit alles weten wij dankzij het programma van deze feesten dat we terugvonden in het 'Gedenk en feestboek N.V. Stoomvaartmaatschappij Schelde en Rupel' van L. Scheltjens uit 1907. Van dezelfde auteur kwam het werkje 'Reisje van Temsche naar Antwerpen per stoomboot Wilford' (1895) waaraan we ook heel wat gegevens voor dit artikel, inclusief de titel ontleenden.

x

X X

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog bestond de Wilfordvloot uit 5 schepen. Ernest Wilford, die de Engelse nationaliteit bezat, stelde drie boten ter beschikking van het Belgische leger, voor de bevoorrading van de forten van de Beneden Schelde. Na de val van Antwerpen, verlieten deze schepen met gekwetste soldaten en personeel van het Rode Kruis aan boord, de Belgische wateren en werden in Vlissingen aan de ketting gelegd. Ernest Wilford, was intussen met zijn familie naar Engeland uitgeweken. De Britse Admiraliteit spoorde hem aan zijn vloot uit Nederlandse handen te ontfruitselen. De Engelsen konden immers deze schepen ook best gebruiken. Met veel geduld en sluwheid wist Wilford zijn boten naar Engeland over te brengen. Daar werden ze omgebouwd tot oorlogsschepen. De stoomketels werden voor mazoutgebruik aangepast en er werden platte daken op gemaakt om de kanonnen te installeren.

Een van de Wilfordboten werd nabij Algiers gekelderd. De twee andere namen deel aan het krijgsgesbeuren tussen Tigris en Eufraat. Een ervan brandde, op het einde van de gevechten, af tot op de waterlijn. Deze Wilfordboten zouden niet meer naar Europa terugkeren. Hiermee was de Odyssee van de kleine Wilfordoorlogsvloot ten einde.

Na de Eerste Wereldoorlog verloor de Wilfordlijn langzamerhand zijn aantrekkingskracht. De tram nam vlug het grootste deel van het reizigersverkeer voor zijn rekening. In 1932 werd nog wel met veel luister de vijfenzeventigste verjaardag van de stichting van de maatschappij herdacht, doch zes jaar later zou ze ontbonden worden. Gedurende tachtig jaar had de Wilfordlijn standgehouden, in die periode wist ze een reputatie op te bouwen die nog lang in het geheugen van vele Waaslanders zou blijven hangen.

Gerrit van Landeghem