

Hage. Na een onderbreking van 1844 - 1946 toen de hoeve in bezit was van de bekende Zeeuwse familie de Jonge van Ellemeet werd ze eigendom van de tegenwoordige bewoner A. L. Hage, één der nazaten van de eigenaar uit 1800.

De tweede is de hoeve Stadszicht bij Tholen; de bijbehorende villa die aan de Oosterse bouwtrant in de vorm van een pagode doet denken werd in 1909 gebouwd door een zekere Le Fonteyne uit Bergen op Zoom.

De romantiek van de naamgeving schijnt voor een groot deel te zijn verdwenen. Van vele boerderijen is de naam nog wel bekend van b.v. oude topografische kaarten maar ze komt niet meer op de betreffende hoeve voor. Vele van de genoemde namen zullen ongetwijfeld een bredere achtergrond hebben dan hierboven in grote trekken is geschetst.

In groter verband zijn het de dorpen en steden die de gemeenschap van het Noord-Zeeuwse gebied beheersen. Dorpen en steden

Voordat de tegenwoordige situatie is ontstaan, was echter menig dorp ten onder gegaan, vooral aan de zuidkust van Schouwen waar namen als Clauskinderen, Westenschouwen, Koudekerke, Westkerke, Oudekerke, Brieskerke, Zuidkerke, St. Jacobskerke, Simonskerke, Rengerskerke, 's-Heer Arendshaven, Weldamme en Borrendamme herinneren aan vroegere bewoning. Enkele sporen zijn overgebleven, zoals de Plompe toren van het parochiedorp Koudekerke (zie fig. 79, p. 91), die nu voor de scheepvaart als baken dient. De toren dateert vermoedelijk uit de 14e eeuw.

Westenschouwen, dat aan de zuidwestkust van Schouwen lag en in de oude stukken werd genoemd: „Taleboitseynde ter nieuwer Sluse” werd in de 17e eeuw door zand overstoven en buitengedijkt, zodat het spoedig door de zee werd verzvolgen. Bij een verstuiwing in 1825 is de destijds gelegde dijk nog te voorschijn gekomen. De kerk werd gesloopt en de toren bleef als ruïne staan tot 1846 toen ze ten behoeve van de gemeentekas van Burgh voor afbraak werd verkocht en het puin voor de zeewering werd gebruikt.

Bij Borrendamme was de zeedijk in 1613 zo ontredderd dat een gedeelte van de kerk en de toren van Borrendamme tot op het maaiveld werd afgebroken. In 1821 werden bij vergraving van de zeedijk als gevolg van drie, op 20 maart 1821, ontstane dijkvallen, overblijfselen van de toren teruggevonden waarvan uit het waterschapsarchief de volgende aantekeningen zijn gemaakt. De bijbehorende schets werd in fig. 221 overgenomen.

De ca 2 m hoge ruïne werd betiteld als zijnde zeer waarschijnlijk een gedeelte van de toren van het voormalige dorp Borrendamme dat ca 370 m ten westen van het Westhavenhoofd van Zierikzee lag. In de schets

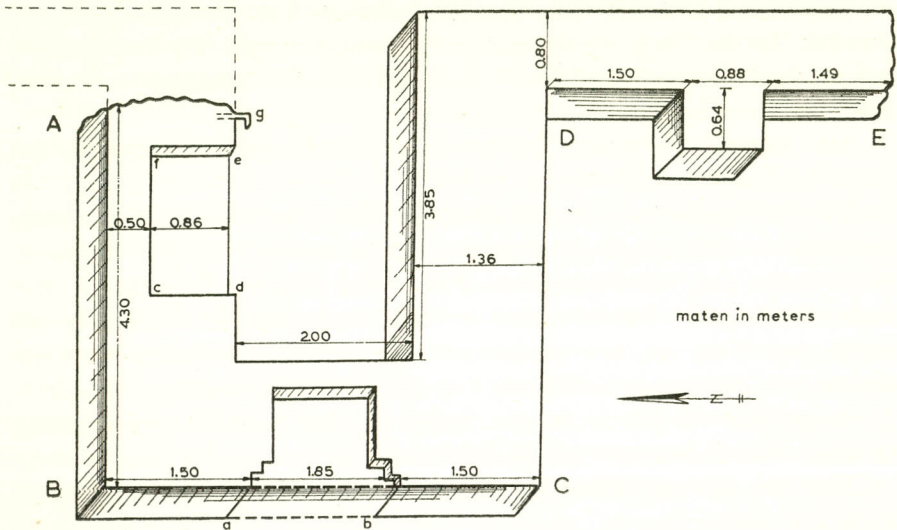


fig. 221. In 1821 gevonden fundamenteen van de toren van het voormalige Borrendamme. zijn AB, BC en CD, drie zijden van de toren, terwijl a-b de westelijke ingang vormde. De muren waren gemetseld op een half cirkelvormig gewelf; de fundering lag 0.60 m onder laag water. De gebruikte steen was het type, Zeeuwse moppen, formaat $29 \times 14\frac{1}{2} \times 7\frac{1}{4}$ cm. De aanduiding cdef is een nis in de noordelijke torenmuur en g is een ingemetselde ijzeren duim waarin vermoedelijk een deur heeft gehangen. In de omgeving van de ruïne zijn vele doodkisten en geraamten gevonden, alsmede een partij graankorrels, die zeer hard en zwart waren als gebrande koffiebonen.

De restanten van de stad Bommenede, vroeger een voorname plaats aan de noordkust van Schouwen, zijn thans op de rivierbodem van de Grevelingen terug te vinden (zie hoofdstuk IV, § 3).

„In 't jaar 1570, op Allerheiligen dag was het Land van Bommenée, met zijne aan-,horige polders ingevloed geweest, doch werd kort daarna, op bekomen octrooi van „Koning Filips, herdijkt. Het dorp heeft echter doorgans van de Zee veel te lijden „gehad, totdat het in 't jaar 1682, op den 26 van Louwermaand, bijna geheel is weg- „gespoeld. De kerk alleen is nog eenigen tijd, midden in de baaren, staande gebleeven, doch eindelijk mede door de daartegen aanbonzende golven vernield.”¹⁸⁵⁾

De meest bekende voorbeelden van vergane dorpen en steden in Noord-Zeeland hebben we hiermee in het kort gememoreerd.

Als tegenwoordige wooncentra zijn op Schouwen-Duiveland de steden Zierikzee en Brouwershaven de belangrijkste. Daarnaast ligt een aantal dorpen over het voormalige eiland verspreid. Enkele kleinere dorpen als Westenschouwen, Elkerzee, Oudendijke, Looperskapelle, Brijdorpe, Nieuwerkerke, Schuddebeurs en de woninggroepen Burghsluis en Moriaanshoofd blijven hun bestaansrecht opeisen.

Op Tholen is het de stad Tholen en de vroegere smalstad St. Maartensdijk die met een vijftal dorpen de gemeenschap bepalen waarbij enkele woninggroepen als Westkerke, Schakerloo, Strijenham en Boschhoofd bij de dichtstbij gelegen wooncentra zijn ingedeeld.

Het dorp St. Philipsland met de gemeenschap Anna Jacobapolder bepalen het karakter van dit v.m. eiland.

In 1949 vierde men het 1100-jarig bestaan van de stad Zierikzee Zierikzee zodat we tot 849 terug moeten gaan om de oorsprong te vinden. Evenwel is tot heden nog nooit het preciese jaar van stichting achterhaald. Het verhaal van een zekere vluchteling Zirik of Sierix die ter plaatse een eerste omwalling zou hebben aangebracht is niet te verifiëren evenmin als een veronderstelde betrekking van Zirik tot de vroegere zoutziederij. Niettemin leek het ons interessant om in fig. 222, p. 295 een afbeelding te tonen van Zierikzee en omgeving ten tijde van de 80-jarige oorlog.

Hoe het ook zij, Zierikzee dat in 1248 stedelijke rechten ontving, heeft zijn stadsmuren gekregen. In het midden van de 18e eeuw waren ze reeds ver gesloopt en veranderd in aarden wallen en bolwerken die men vanaf 1828 veranderde in plantsoenen. Aan de westzijde van de Nieuwe Haven ligt het (Blauwe) Bolwerk dat in 1620 op last van Prins Maurits is gemaakt en waar men nog een indruk kan krijgen van de vroegere ommuring. Aan de oostzijde van de Nieuwe Haven heeft het Oranjobolwerk gelegen dat enkele jaren later was gebouwd.

Het ommuurde Zierikzee had zes poorten nl. Zuidhavenpoort, Noordhavenpoort, Nobelpoort, Zuidwellepoort, Westpoort en Hoofdpoort, alleen de drie eerstgenoemden zijn overgebleven. Overigens treft men tal van gebouwen aan met gotische, renaissance en barokstijl waardoor Zierikzee een van de weinige ongeschonden voorbeelden is geworden van oude Zeeuwse stedenbouw. Bij dit alles domineert de St. Lievens Monstertoren, zie fig. 223, p. 295 genoemd naar St. Lieven, de patroon van de stad. Dit gotische bouwwerk werd ontworpen door Keldermans uit Mechelen en is in het midden van de 15e eeuw gebouwd. De bouw kon slechts tot de eerste verdieping voltooid worden omdat daarna bouwvakarbeiders ontbraken tengevolge van een pestepidemie.

Ondanks stormvloedrampen, branden en oorlogen waarbij veel verloren ging, is Zierikzee een schilderachtig stadje gebleven. Stadsuitbreiding is ook hier aan de orde, het nieuwe stadsdeel „Malta” is verzezen, „Malta II” en „Kaaskenswater”, een bungalowpark staan op het programma, terwijl aan de zuidoostzijde nieuwe industrievestiging is verwezenlijkt.

De Zuidhavenpoort is in 1963/64 gerestaureerd; één miljoen gulden werd door het Rijk uitgetrokken voor herstel van de stadspoorten. Vermeldenswaard is dat een uit dertien klokken bestaand carillon dat in

1550 door Pieter van den Gheyn uit Mechelen werd gegoten nu in de Zuidhavenpoort is aangebracht. Het is bekend als het oudste carillon in Nederland en heeft tot 1927 in de stadhuistoren van Zierikzee gehangen.

Brouwers-
haven

In 1286 heeft Floris V van Jan van Renesse honderd gemeten land overgenomen die door Pieter Nobel en zijn broer Claeys werden bedijkt om daarop een havendorp te stichten, waaraan behoefte was ontstaan omdat de toegang tot het meer westelijk gelegen Bridorpe was verzand. Eerst in 1318 wordt de naam Brouwershaven vermeld waarvan dan graaf Willem III voor de helft eigenaar is.

De opbloei van Brouwershaven ging snel opwaarts, dank zij de haven die als vissershaven spoedig van betekenis werd, zodat Willem IV er in 1344 een vrije haringmarkt stichtte. In hetzelfde jaar werd tolvrijheid verkregen dat echter in 1351 werd ingetrokken maar herhaaldelijk werd vernieuwd. ¹⁸⁶⁾

Vermoedelijk heeft Brouwershaven in 1475/77 stadsrechten verkregen; in 1475 wordt nog gesproken van het „dorp”; in 1477 wordt het genoemd onder de „goede steden”. Na de Spaanse vernieling van 1575 gaf Prins Willem I in 1582 vergunning tot het ontwerpen van de Brouwershavense wallen. Ze werden in 1590 aangelegd. Er werden later vier poorten gebouwd nl. de Steenpoort in 1596, de Hoofdpoort aan de buitenhaven in 1637, de Zuiddijkpoort in 1640, de Noorddijkpoort in 1641. ¹⁸⁷⁾

Bij de stormvloed van 1682 werd een der poorten vernield en werden de stadsgrachten zo ontredderd dat ze niet meer werden hersteld. De rest van de defensiewerken werden in 1820 opgeruimd en voor afbraak verkocht.

Brouwershaven bezit als monumentale gebouwen de Grote Kerk gewijd aan de heilige St. Nicolaas en het stadhuis, een der oudste in Zeeland. Bij de jongste kerkrestauratie (1961) werden funderingen gevonden die erop wezen dat er een oudere kerk heeft bestaan die uit de 14e eeuw dateert. Het huidige kerkgebouw — fig. 224, p. 295 — zou in het midden van de 16e eeuw zijn verzezen en enkele malen o.a. in 1820 uit de opbrengst van de gesloopte poorten, zijn verbouwd. Met hulp van Monumentenzorg had de recente restauratie plaats.

Het stadhuis zal vermoedelijk kort na 1300 zijn gebouwd en werd o.a. gerestaureerd in 1890/91, terwijl momenteel een nieuwe restauratie nog een punt van discussie uitmaakt.

De geboortestad van Jacob Cats heeft zijn ups en downs gekend. De bierhandel kwam en verdween. De haringvangst bracht geruime tijd een levendige handel totdat de 18e eeuw een ommekeer bracht. Nogmaals kwam Brouwershaven in opbloei door de scheepvaart op Dordrecht en Rotterdam. De noordelijke vaarweg leverde moeilijkheden op door ver-

zanding van het Goereesche Zeegat, zodat de reede en de haven van Brouwershaven als overslagplaats werd gebruikt. De loodsen hadden daar een belangrijke standplaats. In 1871 werd zelfs f 171000 aan loodsgelden ontvangen. Met de doorgraving van de Hoek van Holland en de opening van de Nieuwe Waterweg verdwenen de schepen andermaal uit Brouwershaven. Het is thans een rustig stadje dat met ca 1000 inwoners op de landbouw is afgestemd.

Het begin van de stad Tholen wordt aangenomen omstreeks 1220 ^{Tholen} toen de polder Vijftienhonderdgemeten werd bedijkt en het daarom noodzakelijk was dat de tol op de scheepvaart naar het oosten werd verplaatst. De eerste bebouwing die op de zeedijk plaats had werd uitgebreid waardoor de z.g. Oude Stad ontstond. Het oudste deel van Tholen is de Hoogstraat. In de aangrenzende Dalempolder werd Tholen uitgebreid met de Nieuwe Stad, om later een volgende uitbreiding met de z.g. Buitenstad te ondergaan.

Tholen werd met veel andere Zeeuwse steden tot vestingstad bestemd en door Jan van Beaumont heer van Tholen, in de 14e eeuw voorzien van wallen en een drietal poorten, genaamd de Vosmeerse of Noordpoort, ook genaamd de Verbrande poort, de Oudlandsche of St. Andriespoort en de Water- of Zuidpoort. In de vorige eeuw zijn de wallen en poorten geslecht. In fig. 225, p. 296 wordt een reproductie getoond van Tholen met haar verschillende gebouwen van gotische en renaissance stijl.

Het oorspronkelijke dorp stond aanvankelijk bekend onder de naam ^{St. Maartensdijk} Haastinge, genoemd naar een der oude stromen of stroompjes in de omgeving. De parochiekerk werd gewijd aan St. Maarten, bisschop van Tour; daarom werd later het dorpje St. Maartensdijk genoemd. Een charter van 1368 noemt het land van „Sinte Martijnsdijc”, maar spreekt nog van het dorp „Haestinghen”.

Voor de afdamming van de Pluimpot (1556) was het in westelijk Tholen het voornaamste dorp dat naderhand van wallen werd voorzien en als smalstad vele jaren heeft voortbestaan. De wallen zijn al lang geslecht, de stadspoort bij de haven werd zo bouwvallig dat hij in 1799 werd afgebroken. De verbondenheid met het Huis van Oranje bleef voortbestaan in de ca 500 ha landerijen die in de „Smèrdiekse” polders na de omwenteling van 1795 tot het Kroondomein behoren. Ook in onze eeuw schijnt St. Maartensdijk, sinds 1957 zonder haven, voorbestemd om een van de belangrijkste Thoolse plaatsen te blijven, dank zij o.a. verschillende vestigingen van industrie. Fig. 226, p. 313, geeft een panorama van oud en nieuw St. Maartensdijk.

De Zeeuwse dorpen zijn over het algemeen in twee groepen te onderscheiden nl. de ringdorpen en de polderdorpen. Bij de ringdorpen zijn

* Van 12 tot 17 september 1966. werd het 600-jarig bestaan van de stad Tholen gevierd 319

de woningen, die soms op een terp of hoogte zijn gebouwd, als een ring om de kerk geschaard hetzij met of zonder een marktplein als centrum. De verdere uitbouw werd achter deze ring onevenwichtig uitgevoerd waardoor geen bepaald patroon valt te onderkennen. De ringdorpen waarvan in fig. 227 enkele voorbeelden zijn geschetst zijn meestal woon-

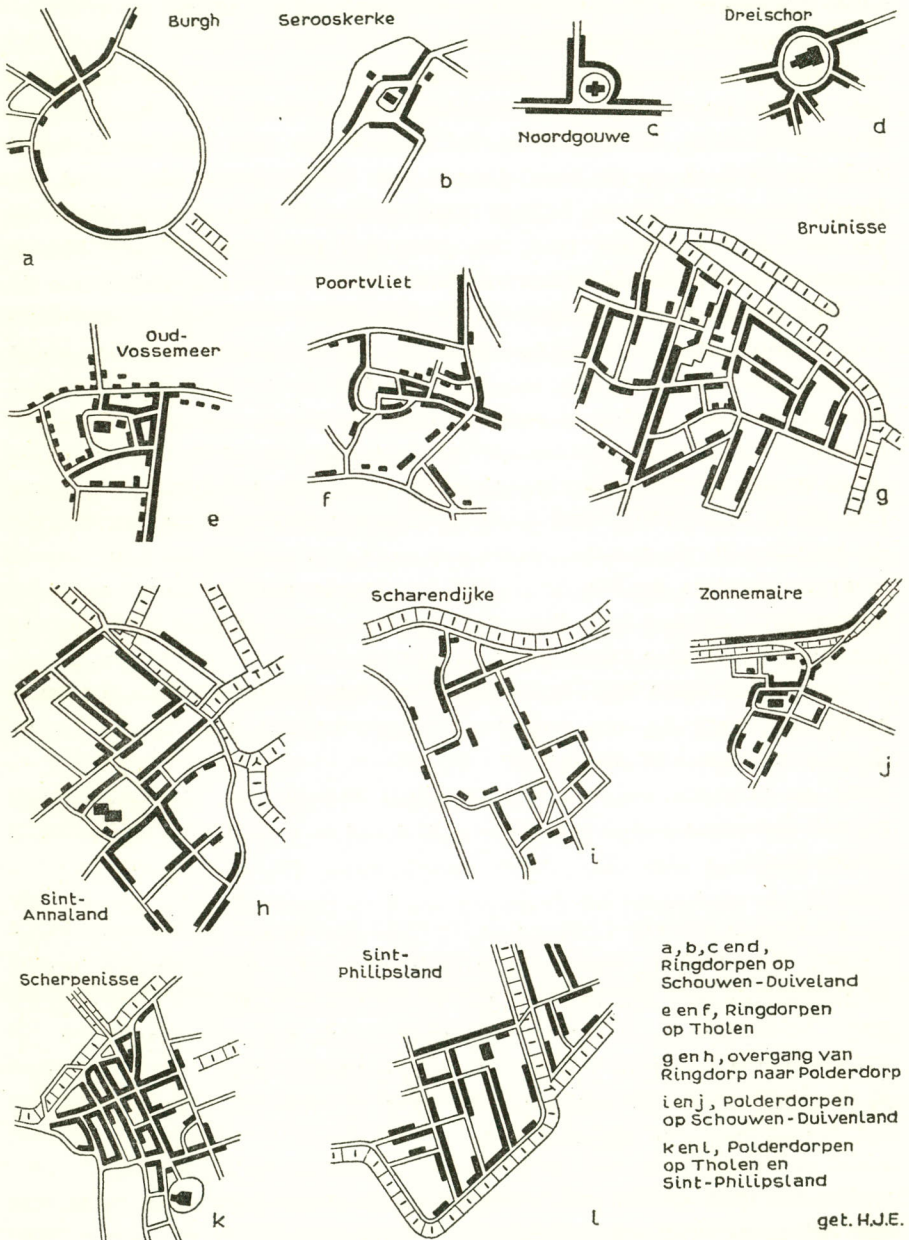


fig. 227. Enkele schetsen van ring- en polderdorpen in Noord-Zeeland.

centra van de oude kerngebieden die midden in een polder of althans op geruime afstand van de zeedijk zijn gebouwd. Op Schouwen-Duiveland vinden we hiervan voorbeelden in Noordwelle, Serooskerke, Kerkwerve, Dreischor, Noordgouwe, Ouwerkerk en Nieuwerkerk. Bij de Schouwse dorpen Sir Jansland en Oosterland en de Thoolse dorpen Poortvliet en Oud-Vossemeer is de ringvorming niet volledig tot uiting gekomen.

Een uitzondering wat de ligging betreft vormen de in het westelijk deel van Schouwen gelegen ringdorpen Renesse, Burgh en Haamstede die volgens opgravingen van Frankische oorsprong zijn. De toren van Renesse is in fig. 228, p. 313 afgebeeld. Burgh had vroeger stedelijke rechten; de kerk op de ring dateert van 1674. Haamstede vormt met Burgh een tweelingdorp. In tegenstelling met de meeste ringdorpen die ver van de hoogwaterkering zijn gelegen liggen deze dorpen aan de westelijke grens van de Schouwenpolder.

Wij menen in de 15e eeuw een geleidelijke overgang te ontdekken van ringdorp naar polderdorp zoals b.v. bij Bruinisse waar het dorpscentrum als een halve ring op enkele honderden meters uit de zeedijk werd ontworpen met een korte verbindingsstraat aansluitend op het havenplateau. Bruinisse is het jongste dorp van Schouwen-Duiveland dat bij de bedijking van de Bruinisssepolder — oorspronkelijk genoemd Oost-Duiveland — in 1468 werd gesticht. Bij de bedijking werd bepaald dat de bedijkers in de nieuwe polder een kerk moesten bouwen die gewijd was aan Jacobus de Mindere. Niet in overeenstemming hiermee is het jaartal 1461 en de naam Martinus, vermeld op de oudste klok die dus kennelijk een andere bestemming heeft gehad.¹⁸⁸⁾

In St. Annaland op Tholen vinden we eveneens een duidelijk voorbeeld van overgang van ringdorp naar polderdorp (zie fig. 227). Het dorp is ontstaan kort na de bedijking van de Oudelandpolder in 1476 en heeft als centrum wel een ring met een kerk in het midden, maar is evenals Bruinisse direct met een ca 200 m lange Voorstraat met de haven verbonden.

Bij de z.g. polderdorpen werd de eerste bebouwing gerealiseerd langs de weg die vanaf de zeedijk recht de polder inliep. Bijna altijd nam men de plaats waar het sluitgat van de inpoldering was gedicht als uitgangspunt. Daar was nl. buitendijks de afgedamde geul, die van nature de verbinding kon vormen tussen een aan te leggen haven en de vaargeul in de rivier. Daar was in de polder tevens het laagste punt vanwaar het overtollige water het gemakkelijkst via dezelfde geul kon worden geloosd, zodat een combinatie van havengeul en suatiegeul ontstond. Op dit centrale punt moesten de polderwegen samen komen, zodat de oorsprong van het polderdorp was gelegd.

De volgende fase lag voor de hand. In dezelfde omgeving werden de eerste woningen gebouwd, eerst enkele honderden meters aan weerszijden van de haven op of langs de dijk, daarna langs de weg in de polder. Op deze manier zijn vele namen als: Havenweg, Havenstraat, Kaaistraat, Veerweg, Veerstraat en Sluisweg ontstaan.

In fig. 227 is tevens de opzet van enkele polderdorpen geschetst. Het aan de noordkust dicht bij de Schouwse duinen gelegen Scharendijke doet, hoewel de vorm niet duidelijk is te onderscheiden, meer aan een polderdorp dan aan een ringdorp denken. Curieus is in het nieuwe stratenplan van Scharendijke de naam Eb- en Vloedstraat. Zonnemaire menen we te moeten zien als een voortzetting van de v.m. stad Bommenede die in 1682 onder water verdween. Nadat toen aanvankelijk het gehucht Bommenée aan de Blooische dijk ontstond is naderhand Zonnemaire tot zijn tegenwoordige ontwikkeling gekomen. Het kreeg in principe het karakter van een polderdorp.

Van Ouwerkerk, Nieuwerkerk en Dreischor zijn in fig. 229 t/m 231, p. 313 enkele markante punten afgebeeld. Van het centrum van Ouwerkerk zijn alleen de weerhaan en de torenklok een herinnering aan het verleden. De oude toren werd in 1945 door de Duitsers verwoest. De koperen haan werd in het puin teruggevonden. De 1215 kg wegende „Salvator“-klok werd tijdens roof door de Duitse bezetters gered door personeel van de stad Groningen. Het opschrift van de klok luidt: „Salvator is my den naeme gegheven als men M vont bescreven in CCCCC jaer naer ons Heeren doot. 't Was Peter Waghovens, die my te Mechelen goot”.

Ook de toren van Nieuwerkerk werd in 1945 vernield. De 800 kg zware klok die eveneens werd gered tijdens het rooftransport hangt nu in een klokkestoel.

Van de twee nog niet genoemde Thoolse dorpen Scherpenisse en Stavenisse is niet duidelijk van een planmatige opzet sprake. Scherpenisse dat met de v.m. haven en de Voorstraat uitlopende naar de kerk de allures van het polderdorp vertoont is mogelijk de voortzetting van het vroegere midden in de polder gelegen Westkerke dat door verschillende overstromingen verloren is gegaan. Stavenisse wat kort na de herdijking van 1599 is verrezen vertoont in oorsprong dezelfde opzet als Scherpenisse. Door de herbouw en uitbreiding na de ramp van 1953 zijn vele verbeteringen aangebracht.

Bij de bedijking van de Oudepolder van St. Philipsland in 1645 werd in de zuidoosthoek van de polder, 10 gemeten land gereserveerd voor het te bouwen dorp waaraan men spoedig is begonnen. De oorspronkelijke opzet is analoog aan de dorpen Bruinisse en St. Annaland met als verschil dat de Voorstraat aanvankelijk als doodlopende straat op de kerk uitliep. Door herbouw en uitbreidingsplannen van het laatste de-

cennium is inmiddels de doodlopende Voorstraat doorgetrokken, terwijl de gereserveerde 10 gemeten van 1645 zijn uitgegroeid tot ca 15 gemeten, waarvan ca $\frac{1}{3}$ in de aangrenzende Henriëttepolder is gelegen. Fig. 232, p. 314, toont een luchtfoto van het dorp St. Philipsland in 1955.

Architecten, stedenbouwkundigen en planologen doen de laatste jaren al het mogelijke om in de dorpen en steden via uitbreidings- en wederopbouwplannen en streekplannen een harmonisch geheel te scheppen of te behouden.

§ 2 MIDDELEN VAN BESTAAN

Een van de eerste behoeften van de eilandbewoners was het malen **Molens** van het gedorst koren waarvoor vele eeuwen de korenmolen het werktuig was dat door natuurkracht kon worden aangedreven. Oorspronkelijk waren dit de houten standaardmolens die in het vlakke polderland bijdroegen tot de entourage van het geheel.

Bij de eerste Zeeuwse moleninventarisatie per 1 augustus 1926¹⁸⁹⁾ waren er in Schouwen-Duiveland nog 18 en op Tholen nog 13 korenmolens waarvan er in 1964 resp. 11 en 9 zijn overgebleven. Hierbij is één standaardmolen die is afgebeeld in fig. 233, p. 331. Hij staat aan de Molendijk te St. Annaland. Het is een gesloten standaardmolen met gebroken daklijn die dateert uit de 17e eeuw. Men spreekt te St. Annaland van „De Oude Molen”. Er rust nog een windrecht op (erfpacht * f 90,— per jaar) van de Ambachtsheer. De Ambachtsheerlijkheid van St. Annaland is thans eigendom van Jhr mr A. F. C. de Casembroot (c.s.) Commissaris der Koningin in Zeeland.

De standaardmolen is het oudste type windmolen in Nederland. Wanneer de molen op de wind wordt gezet draait men het gehele molenlichaam met behulp van de staartboom en het kruiwiel om een standaard of spil. Door houten assen en kamwielen wordt de beweging van de wieken overgebracht op de molenstenen waartussen het graan wordt fijngemalen.

Op Schouwen-Duiveland staan thans de volgende vier stenen balie- of stellingmolens.

1. Te Haamstede, volgens een gevelsteen in 1847 gesticht door K. Gast. De eerste steen werd gelegd door L. S. Gast op 24 augustus 1847. Volgens gegevens van Hoogstraten¹⁹⁰⁾ is de molen echter gesticht door Adriaan Gast. Na enkele malen verkoop en vererving werd op 3 mei 1928, W. D. Dijkman de huidige eigenaar, die de molen nog regelmatig in bedrijf heeft.
2. Té Zierikzee op het z.g. Blauwe Bolwerk, bouwjaar 1727, genoemd „De Haes”. In de akten van 1840 en 1885 werd bepaald dat jaarlijks

*bij. 3 mei 1966 wordt het recht van erfpacht aan de gemeente
verkocht.*

voor erfpacht f 7.20 aan de gemeente moest worden betaald.¹⁹¹⁾ De molen was tot 1953 in bedrijf.

3. Te Zierikzee, in de Lange Nobelstraat, bouwjaar 1850, genoemd „De Hoop”. Brandde in 1874 af en werd in 1876 herbouwd. Restauratie had in 1962 plaats.
4. Te Zonnemaire, noordoost van het dorp, bouwjaar 1873, genoemd „De Korenbloem”. De molen diende ter vervanging van een in 1872 afgebrande houten zeskante grondmolen die aan het z.g. „wiel” langs de Blooische dijk stond, maar niet op dezelfde plaats herbouwd mocht worden.

Voorts staan thans op Schouwen-Duiveland zes stenen grondmolens.

1. Te Brouwershaven, op de oude vestingwal, bouwjaar 1724, genoemd „De Haan”. Op de molen die tot 1954 in bedrijf was rustte tot 1923 een erfpacht, waarvan de v.m. gemeente Brouwershaven dat jaar door verkoop afstand deed.
2. Te Dreischor, aan de Blinde weg, bouwjaar 1739, genoemd „Aeolus” of ook „Oostmolen”. Sinds 1941 genoemd „De Koekoek”. Restauratie had plaats in 1951/53. De molen is in 1962 verkocht aan een Frans echtpaar dat het gebouw als woonhuis heeft ingericht.
3. Te Elkerzee, aan de Molenweg, bouwjaar 1748, genoemd „’t Hert” of „Oostermolen”. In een akte van 1857 wordt vermeld dat op de grond een erfpacht van f 100,— t.b.v. de Ambachtsheren van Elkerzee en Ellemeet drukt. In 1919 spreekt men van f 50,— erfpacht.¹⁹²⁾. De tegenwoordige Ambachtsheer is A. Moolenburgh te Bussum. De molen is nog geregeld in bedrijf.
4. Te Elkerzee, aan de Kloosterweg, bouwjaar 1866, genoemd „De Lelie”, gebouwd door de molenmaker H. Besoyen uit Scherpenisse. Via verkoop en diverse boedelscheidingen komt de molen tenslotte in eigendom aan F. J. de Groot die het bouwwerk als niet-molenaar intact houdt voor toeristische bestemming.
5. Te Nieuwerkerk, aan de Molenstraat, bouwjaar 1844, zonder eigenaam. Op het hek van het molenwerf stond vroeger te lezen: „Door de Zeeuwsche wet, ben ik hier neergezet”. Momenteel verkeert deze molen die slechts af en toe maalt, in slechte staat.
6. Te Oosterland, aan de Molenweg, bouwjaar 1752, zonder eigenaam. Deze v.m. ambachtsmolen is eigendom van de Ambachtsheer F. A. L. C. Baron Schimmelpenninck van der Oye. Restauratie had plaats in 1957/59 door de fa v. d. Hamer uit Brouwershaven, thans misschien de enige molenbouwer in Zeeland, waarna de molen in 1962 opnieuw in bedrijf werd genomen.

De elfde molen op Schouwen-Duiveland is een rieten achtkante grond-

molen (grondzeiler) met stenen onderbouw te Kerkwerve bij Moriaanshoofd. Hij zou in 1886 van Leerdam zijn overgebracht en wordt genoemd „De Zwaan”, fig. 234, p. 331.

Op Tholen staan momenteel de volgende zeven balie- of stellingmolens.

1. Te St. Annaland, aan de Bierenstraat, bouwjaar 1847, genoemd „De Vier Winden”. De molen is sinds 1952 niet meer geschikt voor het malen met windkracht. De balie werd in 1955 verwijderd.
- * 2. Te St. Maartensdijk, ten noorden van het dorp, bouwjaar 1847, genoemd „De Hoop”. De eigenaar betaalt nog steeds f 3,— erfpacht volgens een akte van 1851 t.b.v. de „Weezen Armen van St. Maartensdijk”.¹⁹³⁾ De molen die in 1958 is gerestaureerd is nog geregeld in bedrijf.
- † 3. Te St. Maartensdijk, ten noorden van het dorp, bouwjaar 1868, genoemd „De Nijverheid”. Ook de eigenaar van deze molen, die regelmatig maalt, betaalt nog steeds f 3,52 erfpacht of grondrente aan de Ned. Herv. Kerk.
4. Te Oud-Vossemeer, aan de Hikse weg, bouwjaar 1850, genoemd „De Jager” of „Zelden Rust”. De stelling of balie rust op verticale stijlen. Sinds 1958 is P. B. Vogel de eigenaar die de molen geregeld in bedrijf heeft.
5. Te Poortvliet, aan de Molenstraat, bouwjaar 1710, genoemd „De Korenaar”. De eerste steen werd gelegd door Jacob Spruit. De molen die tot 1913 was bewoond was tot 1959 in bedrijf.
6. Te Scherpenisse, aan de Rijksstraatweg, bouwjaar 1872, genoemd „De Korenbloem”. De stelling rust op verticale stijlen. De molen is regelmatig in bedrijf.
7. Te Tholen, bij de v.m. Oudelandsche Poort, bouwjaar 1736, genoemd „De Hoop”. Deze baliemolen is een z.g. „walmolen” die tot 1901 bewoond was. Hij werd in 1935 door de bliksem getroffen en daarna hersteld. Na tot 1948 in bedrijf te zijn geweest werd de molen in 1955 aan de gemeente verkocht en in 1958 gerestaureerd, zie fig. 235, p. 331.

Voorts staat in het Thoolse land een stenen grondmolen aan de Molendijk te Stavenisse. Deze molen werd in 1801 gesticht door het echtpaar Huijbert van Rossum en Jacomijna Eerland. Het is een van de weinige Zeeuwse molens die door de eigenaar J. W. v. d. Slikke met windkracht in bedrijf wordt gehouden, al is dan voor lange perioden van windstilte, een elektromotor aanwezig.

De enige korenmolen op St. Philipsland staat bij de haven. Hij dateert vermoedelijk uit de 17e eeuw en draagt de naam „De Hoop”. Het is een houten achtkante grondzeiler die op acht stenen teerlingen is ge-

* Van de molen 2 en 3 is de erfpacht op 8 december 1964 vervallen 325
in het kader van de herverkoop. Overigens zijn sinds 1964
verschillende molens in Noord-Zeeland in andere handen overge-
gaan.

bouwd, zie fig. 236, p. 331. De eigenaar C. M. Meijer heeft de molen sinds 1953 regelmatig in bedrijf met windkracht.

Van de vroegere Noord-Zeeuwse molens noemen we de uit de 18e eeuw daterende standaardmolen „Het Hert” in Brouwershaven. Deze molen, die eigendom was van F. A. L. C. Baron Schimmelpenninck van der Oye te Wassenaar, is op 28 december 1945 omgewaaid. In Oud-Vossemeer stond een 17e eeuwse standaardmolen „De Vos” die in 1928 is afgebroken. In Scherpenisse werd eenzelfde molentype genaamd „Het Zeepaard” die ten zuiden van het dorp stond in december 1929 gesloopt. Op de plaats van de molen „De Hoop” te Tholen zijn restanten gevonden van een vroegere standaardmolen. Ter plaatse van de molen „t Hert” bij Elkerzee zou vroeger een standaardmolen hebben gestaan evenals dit te Oosterland vóór 1752 het geval was.

Behalve de vermelde standaardmolens gingen o.a. de volgende molens in Noord-Zeeland verloren.

1. Te Bruinisse, een houten achtkante baliemolen met stenen onderbouw en een stelling op verticale stijlen, die in 1866 uit Zierikzee, waar zij als zaagmolen dienst deed, was overgebracht.
2. Te Bruinisse ten westen van het Dorp, een stenen grondmolen „Het Hert”, die in 1772 was gesticht door Dingenis Tack.
3. Te Noordgouwe, een houten achtkante grondmolen uit 1763, met op de kap de naam „Horror Vacui” en 1917.
4. Te Sir Jansland, een stenen baliemolen uit ca 1850 met een stelling op verticale stijlen. De molen die in 1937 door de Ambachtsheer werd aangekocht werd bij de stormvloed van 1953 vernield.
5. Te Ouwkerk, een rieten achtkante grondmolen met stenen onderbouw vermoedelijk daterend uit de 18e eeuw (1712?). Deze molen werd ook bij de stormvloed van 1953 vernield.
6. Te Burgh, een stenen baliemolen met stelling op verticale stijlen, genoemd „De Korenbloem”, bouwjaar 1859. Is reeds enkele tientallen jaren buiten bedrijf en van de wieken ontdaan.
7. Te Poortvliet „De Graanhalm” of ook genoemd de „Nieuwe Molen” een stenen baliemolen die in 1851 was gesticht en in 1957 door brand werd verwoest. Op de vroege stormachtige vier novembermorgen is vermoedelijk de z.g. „vang” losgeslagen en sloegen de wieken door de storm op hol, zodat door de daardoor ontstane wrijving het houtwerk vlam vatte en de molen geheel uitbrandde. Alleen de romp is overgebleven.
8. In de stad Tholen werd in 1930 de in 1848 bij de Vinkelstraat gebouwde stenen baliemolen „De Verwachting” gesloopt.

Behalve de korenmolen kwamen ook enkele industriemolens in Noord-

Zeeland voor. Zo stond ongeveer op de plaats van de molen „De Hoop” te Zierikzee in 1788 een houten schorsmolen die was opgericht t.b.v. een leerlooierij. Verder waren te Zierikzee 2 zaagmolens, 2 grutmolens en 1 olie of gortpelmolen. Te Brouwershaven stond een grutmolen terwijl in Tholen een gortmolen wordt genoemd. De watermolens van Noord-Zeeland worden in hoofdstuk IV vermeld onder de suatie.

Tot slot van dit beknopt molenoverzicht mogen we voor uitgebreidere gegevens verwijzen naar het onlangs verschenen molenboek van Zeeland van M. v. Hoogstraten, molenkenner bij uitstek. Een aantal aanvullende gegevens zijn daaraan ontleend.

Van Noord-Zeeland was Schouwen-Duiveland het gebied waar in Meestoven de vorige eeuw de meeste meekrap werd verbouwd. De meekrapteelt was een eeuwenoude cultuur met het doel de rode verfstof te winnen o.a. voor de wolverterijen. De oudst bekende verordening op het „delven, reeden en keuren van meede” dateert van 23 mei 1443 te Zierikzee.¹⁹⁴)

Het verbouwen van meekrap geschiedde op de meeste kleigronden met succes. De bouwpercelen werden in ruggen geploegd met negen ruggen of bedden op twee Schouwse roeden (7.46 m). In Zeeland werd de meekrap niet gezaaid, maar geplant. De in het voorjaar uitbottende planten werd op de gereedgemaakte bedden uitgezet om ze in het volgende najaar weer af te dekken voor de vorst. De meekrap is namelijk een overjarig gewas; het tweede jaar kan worden volstaan met het onkruidvrij houden van de percelen, terwijl het gewas in het najaar opnieuw werd afgedekt. Het oogsten of „meekrap delven” geschiedde met een speciale „delfspa” in het tweede of derde jaar al naar gelang de kwaliteit van de kleigrond.

Na het luchtdrogen van de oogst werden de wortels verzameld en vervoerd naar de meestoven, waar ze van grond werden gezuiverd. Na diverse bewerkingen werden ze tot poeder vermalen en in vaten gestampt, waarna door een behandeling met zwavelzuur in de garancinefabriek een mengsel van kleurstoffen ontstond waarvan de voornaamste het oranje-rode alizarine was. In 1868 wist men echter in het buitenland de alizarine kunstmatig te bereiden uit koolteer, wat betekende dat de meekrapteelt van toen af achteruitging om rond de jongste eeuwwisseling praktisch te zijn verdwenen.

Van de vele meestoven die tijdens de meekrapcultuur op Schouwen-Duiveland dienst deden waren in 1882 nog 27 stoven, die in onderstaande staat zijn genoemd, aanwezig. Hiervan hadden er 17 in dat jaar niet gewerkt.

Het werken in de Zierikzeese garancine- en meekrapfabriek „Het Hart” werd in 1881 niet hervat. De hopeloze toestand waarin de garancine verkeerde heeft de eigenaars doen besluiten de fabriek te verkopen.¹⁹⁵)

Voorts waren in Schouwen-Duiveland in 1866 de volgende stoven

Overzicht meestoven op Schouwen-Duiveland in 1882 met enkele produktiecijfers.

Plaats	Naam van de stoof	Bouwjaar	Produktie	
			1868/69	1881/82
Zierikzee	De Wereld	1533	138555	21245
"	De Star	1594	74780	17210
"	Het Hart	—	82020	—
Nieuwerkerk	De Nijverheid	1868	—	45000
"	De Kapel	1836	—	39398
"	De Hoop	—	121647	62798
Brouwershaven	De Lei	—	48808	—
"	De Lelie	—	69146	—
Noordgouwe	Dwars in de Weg	1766	81236	—
"	Willem III	1863	125937	—
Bruinisse	De Oude Stoof	—	40804	—
"	De Nieuwe Stoof	—	63620	27272
"	Twee Gezusters	—	—	—
Oosterland	De Zeiler	—	85394	20000
"	Jacob 't Hooft	—	109274	—
Sir Jansland	De Eendracht	—	84992	—
Zonnemaire	De Landbouw	1866	87293	—
Renesse	Renesse	18e eeuw	99656	—
Ellemeet	De Zwaan	1845	92585	—
Elkerzee	De Zee	1723	75308	—
Bommenede	De Wassende Man	—	90674	41650
Dreischor	De Mol	1840	46161	—
Burgh	De Zeeuw	1868	—	16600
Noordwelle	Welland	1687	97698	—
Haamstede	De Koe	v. 1676	59353	—
Duivendijke	De Duif	1867	92286	—
Serooskerke	Schouwen	1868	—	43782

De produktie is uitgedrukt in ponden bereide meekrap.

bekend: „De Eendracht” te Oosterland, „De gekroonde Meebaal” en „Welgelegen” te Ouwkerk, „De Hoop” te Renesse, „De Zon” te Zierikzee en „De Maan” te Zonnemaire. De stoof „De Kapel” bij Kapelle tussen Zierikzee en Nieuwerkerk was kort voor de laatste wereldoorlog bestemd als cichoreifabriek.

In Tholen is de meekrapcultuur ook van behoorlijke omvang geweest, althans in 1866 werden een vijftiental meestoven vermeld zoals: „De Oude Stoof”, „De Nieuwe Stoof”, „Op Hoop van Zegen” en „De Nijverheid” te Oud-Vossemeer, „De Oude Stoof” en „De Hoop” te Poortvliet, de stoof „Scherpenisse” te Scherpenisse, „De Hersteller” en „Eensgezindheid” te St. Annaland, „Het Hart” en „De Nijverheid” te St. Maartensdijk, „De Star” te Stavenisse en de „Wal- of Binnenstoof”, de „Buitenstoof” en de „Meekrapfabryk” te Tholen.

St. Philipsland bezat in 1866 drie meestoven, „De Haan”, „Wilhelmina Regina” en „Fortuna” waarvan er een in 1824 is gebouwd. De tweede werd in 1860 gebouwd in de Anna Jacobapolder en werd genoemd naar de jongste dochter (die de eerste steen legde) van de eigenaar Del Campo. Van de totaal 51 hier genoemde Noord-Zeeuwse stoven zijn er vele verdwenen, de overige doen dienst als pakhuis of

landbouwschuur. Namen als Stoofweg, Stoofstraat (Tholen), Stoofdijk, Stoofdreef en Stoofpolder (bij Bruinisse) zijn een blijvende herinnering aan de vroegere meekrapcultuur.

Het leek ons interessant om enkele gegevens over de in Noord-Zeeland opgerichte eendenkooien te vermelden omdat het beroep van kooiker dat uiteraard in de meest rustige gebieden van de polder dient te worden uitgevoerd nu niet direct een algemeen bekende bezigheid is. Wil de kooiker goede resultaten boeken, dan is absolute rust in de omgeving van de kooi een eerste vereiste zodat onbevoegden worden geweerd en elke belangstelling van derden wordt tegengegaan.

Eenden-
kooien

De eendenkooien zijn bestemd voor het vangen van wilde eenden. In Nederland vindt men ze vooral in Friesland en de kop van Overijssel. De kooi die bestaat uit een vijver is gecamoufleerd door houtgewas. Vanuit de vijver lopen de z.g. pijpen — doodlopende gebogen nauw toelopende kanalen naar vier windstreken — waarvan de einden uit de vijver niet zichtbaar zijn. Tamme eenden doen dienst als lokvogels. Komen nu wilde eenden in de vijver, dan worden deze door de kooiker met voedsel in de pijpen gelokt. Vervolgens worden de eenden door de speciale kooikershonden in de fuiken gejaagd die op het eind van de „pijpen” zijn aangebracht door het spannen van netten, waarmee de vangst verzekerd is.

Van vijf eendenkooien die eind vorige eeuw in Noord-Zeeland waren zijn er nog drie in bedrijf, namelijk één te Renesse bij de Oude Hoeve, één langs de noordkust van St. Philipsland en een derde bij Oosterland. De kooi te Renesse werd in 1891 opgericht door mr. J. F. van der Lek de Clercq te Zierikzee, destijds een der Ambachtsheren van Renesse. Bij het graven van de kooi werd ca 1 m onder het stuifzand teelaarde met hout en boomstronken gevonden hetgeen volgens Fokker op een gedempte suatiegeul zou kunnen wijzen.

Later werd de N.V. „Schouwsche Eendenkooi” opgericht voor wie de vergunning tot afpaling in 1928 eindigde omdat de kooi in eigendom was overgegaan aan H. van der Wekken Czn toen eigenaar van de duinhoeve „Het Watergat” te Renesse. Het recht van afpaling strekt zich uit tot een cirkel met een straal van 300 m uit het midden van de kooi gemeten. Binnen deze cirkel mag niets gebeuren dat de eenden kan opschrikken, tenzij met vergunning van de kooiker. De tegenwoordige eigenaar is A. Moolenburgh te Bussum.

Een andere kooi stond in het duingebied ten westen van de vuurtoren te Haamstede. Tijdens de storm van 30 september 1911 zijn de duinen ter plaatse zodanig beschadigd dat de eendenkooi niet meer kon floreren en daarom gesloten werd, terwijl de kooikerswoning werd afgebroken. De plaats van de kooi is alleen nog voor ingewijden in het duinterrein

terug te vinden. De laatste kooiker was Theunis Rosmalen. De benamingen Theunisses hil en Theunisses hilput (zie fig. 27, p. 67) zouden hiervan afkomstig zijn.

In 1896 werd de eendekooi van Ellemeet, ca 1,5 km ten oosten van Serooskerke opgericht. De kooi werd aangelegd in het z.g. Prunjebevang — het laagst gelegen gebied van Schouwen — als geldbelegging door den heer Smit uit Kinderdijk, die de kooi met aangelegen gronden in 1915 aan de heer Jochems te Wassenaar verkocht. Nadat deze het gebied had bestemd tot vogelreservaat werd het geheel in 1940 verkocht aan baron Schimmelpenninck van der Oye te Wassenaar die het ook in hoofdzaak om het reservaat te doen was. De inmiddels begonnen oorlog bracht de inundatie van de eendekooi teweeg terwijl de ramp van 1953 het gehele vogelreservaat met eendekooi voor goed deed verdwijnen. ¹⁹⁶⁾

Voor een vierde eendekooi werd in 1888 de oprichting toegestaan aan Jhr. mr. H. A. Steengracht van Duivenvoorde te 's-Gravenhage. De eendekooi werd gesticht ca 2 km ten zuidwesten van Oosterland, tussen de Rampaartseweg en De Geule, zie fig. 45 p. 87 en behoorde tot de Heerlijkheid Oosterstein. Door oorlogshandelingen en vooral door de inundatie van 1953 werd het gebied ontredderd, waarna de tegenwoordige eigenaar baron Schimmelpenninck van der Oye de ^{eenden} eendekooi ca 1 km meer noordoostelijk heeft aangelegd en het omliggende gebied als natuureservaat werd bestempeld.

De vijfde eendekooi werd in 1886 opgericht in de zuidwesthoek van de Anna Jacobapolder (zie fig. 68, p. 145) door J. W. F. Del Campo, een nazaat van de meergenoemde bedijker Del Campo. Naderhand is deze eendekooi verplaatst naar de noordzijde van de polder. Hij is nu in beheer bij de kooiker G. A. v. Herk. Het z.g. kooirecht of het recht van afpaling strekt zich uit tot een cirkel met een straal van 625 m uit het midden van de kooi gemeten.

Landbouw
en Industrie

In voorgaande eeuwen en ook nu, maar dan meer geperfectionneerd door de snel voortschrijdende mechanisatie, was en is in Noord-Zeeland de landbouw de voornaamste bron van inkomsten. Wij menen dit het beste te kunnen aantonen door hieronder de oppervlakten van de oogst over de jaren 1959 en 1960 te vermelden.

De totale oogstoppervlakte in Noord-Zeeland bedraagt jaarlijks ruim 1 % van de totale oppervlakte cultuurgrond in Nederland, wat gelijk staat met ca 20 % van de totale oppervlakte Zeeuwse cultuurgrond. De opbrengst ligt in Noord-Zeeland over het algemeen ruim boven het landelijk gemiddelde.

De herverkaveling op Schouwen-Duiveland waarbij voor een goede peilbeheersing 36 vaste en 29 regelbare stuwen werden gebouwd is in 1960 gereedgekomen. Door opheffing van enkele kleine bedrijven kon

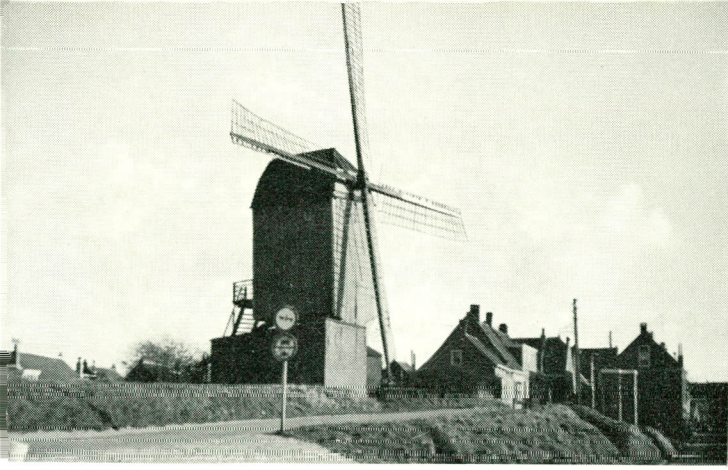


fig. 233. Standaardmolen te St. Annaland (één van de vier in Zeeland.)

fig. 234. Rieten achtkante grondmolen te Moriaanshoofd (Schouwen). De enige van dit type in Zeeland.



fig. 235. Baliemolen (Walmolen) „De Hoop” te Tholen. Gebouwd in 1736.



fig. 236. Houten achtkante grondmolen „De Hoop” te St. Philipsland.



fig. 237. Watertoren met omgeving te Scherpenisse op Tholen (gebouwd in 1923.)



fig. 240. Het tijhaventje van Zonnemaire met spuiboezem en spuisluis.

fig. 241. De haven van Brouwershaven.



fig. 244. De haven van St. Maartensdijk omstreeks 1900.

foto: Dokumentatiecentrum Zeeuws Deltagebied.

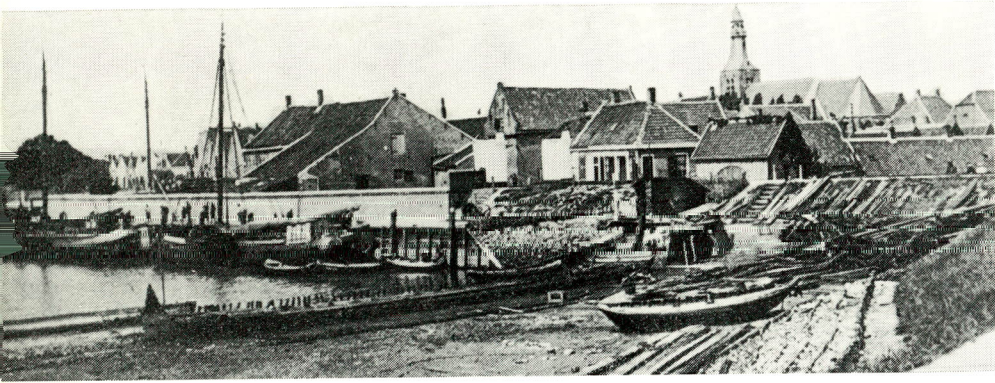


fig. 245. De uitmonding van de havengeul van Stavenisse in het Keeten.

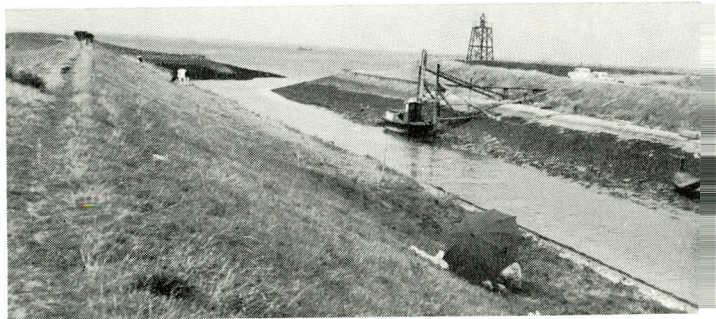


fig. 246. Overzicht van de haven van Stavenisse en omgeving.

Produkten	Oppervlakte van de oogst in ha					
	Schouwen-Duiveland		Tholen		St. Philipsland	
	1959	1960	1959	1960	1959	1960
Wintertarwe	1442	1925	713	879	76	160
Zomertarwe	306	229	205	165	25	3
Zomergerst	3536	2989	1078	1243	347	302
Haver	365	207	99	74	47	14
Groene erwten	8	11	264	381	106	84
Schokkers	2078	2010	595	511	72	39
Bruine en witte bonen	171	219	1	29	—	6
Blauw maanzaad	203	111	123	33	23	7
Karwijzaad	14	8	3	—	10	9
Vlas	193	613	326	473	85	191
Aardappelen	1485	1518	1825	1804	171	201
Suikerbieten	2211	2314	1399	1418	259	265
Voederbieten	300	289	203	206	14	11
Zaai-uien	171	190	377	351	4	4
Totalen	12483	12633	7211	7567	1239	1296 ¹⁹⁷⁾

een aantal landbouwbedrijven worden vergroot van gemiddeld 7 ha tot 14 ha, terwijl de fruitteeltbedrijven van gemiddeld 2 ha op 5 ha konden worden gebracht.¹⁹⁸⁾

De administratieve nazorg duurde nog tot einde 1963 zodat pas in 1964 een uniform geklassificeerde heffing van het dijkgeslot ingevoerd kon worden. Op 23 december 1963 werd de akte van toedeling gepasseerd waarmee een werk dat na de droogmaking van 1953 grootscheeps was aangepakt, na tien jaar was voltooid.

Ook op Tholen heeft de herverkaveling die in 1961 gereed kwam en mede, een gevolg was van de stormramp van 1953 eveneens grote veranderingen teweeggebracht. De totaalkosten van de Thoolse herverkaveling bedroegen ca f 60 miljoen. Er werd o.a. ca 7000 km draineerleiding aangelegd, een aantal binnendijken werd afgegraven en het wegenstelsel onderging een grondige vernieuwing.

Hoewel in Tholen de landbouw ook het hoofdbestanddeel vormt (zie het landbouwoverzicht) is met de tuinbouw eveneens een begin gemaakt. In 1961 verrees het eerste „warenhuis” te St. Annaland gevolgd door enkele in Tholen en Stavenisse. In 1963 waren in het Thoolse land totaal 9 „warenhuizen”.

De belangrijkheid van St. Philipsland voor de landbouw blijkt eveneens uit voorgaand overzicht. De polders die daar betrekkelijk jong zijn bezitten van oorsprong een goede verkaveling.

Wat de industrie uit de vorige eeuwen betreft waren er in Schouwen-Duiveland behalve de meestoven en de molens, in Zierikzee, 2 brouwerijen, 2 leerlooierijen, 2 touwslagerijen, 1 zeepziederij, 1 zoutaffina-derij, 1 bezemmakerij en 1 traankokerij.

In Tholen bestonden in de vorige eeuw behalve de meestoven en molens, 1 leerlooierij, 1 touwslagerij, 1 zoutraffinaderij en 1 hoedenmakerij.¹⁹⁹⁾ Het zijn alle industrieën die in opbloei kwamen en weer verdwenen maar in de behoeften tot de 20e eeuw hebben voorzien.

In onze eeuw werd tot voor kort in hoofdzaak klein-industrie in Noord-Zeeland bedreven. In 1930 werkte van de mannelijke bevolking 21,8 % in deze tak van nijverheid. In 1947 was dit percentage slechts gestegen tot 23,6 %.²⁰⁰⁾

Een aan de landbouw nauw verwante werkgelegenheid was in Schouwen-Duiveland de vlasindustrie waarvan het centrum in Dreischor lag. Zoals bekend moet het vlas voordat het tot linnen geweven kan worden meerdere bewerkingen ondergaan zoals het repelen, roten, braken en zwingelen. Uit het geogste vlas wordt het lijnzaad verwijderd (repelen), uit het vlasstro wordt de kleefstof opgelost door het z.g. dauwrotten, door het vlas op het land te leggen of in een warmwaterroterij door het vlas in een bak met lauw water te leggen waardoor het proces sneller verloopt.

Met het braken wordt de kern van de vlasstengels in stukken gebroken, die door het zwingelen uit de vezels wordt verwijderd. Dit kan gebeuren met de zwingelmolen en op een snellere manier met de zwingelturbine. Het produkt komt als vlaslint te voorschijn.

Het bestuur van de Coöperatieve Vlaszwingelturbine" te Dreischor was van mening dat het lonend zou zijn zelf het grote vlas tot lint te verwerken. De opkomst van de vele kunststoffen van enkele jaren geleden en de Russische concurrentie dwongen echter in 1961 tot verkoop van machines en gebouwen. De machines verdwenen voor f 10.000,— naar een Belgische firma. De „roterij" van Dreischor waarvan de gebouwen onder Schuddebeurs staan, heeft haar werkzaamheden beëindigd.

De industriële ontwikkeling op Schouwen-Duiveland bleef lange tijd tot enkele bedrijven beperkt. Hierbij is sinds jaren de alom bekende Koninklijke fabriek voor bakkerijgrondstoffen de N.V. Zeelandia te Zierikzee de belangrijkste. Sinds 1961 is de Zierikzeese industrie belangrijk uitgebreid met de dieselmotorenfabriek van Smit en Bolnes N.V. In april 1964 werd de goedkeuring verleend om te Zierikzee de bouw van een fabriek voor geluids- en elektronische apparatuur te realiseren.

Ook het Thoolse land is in de industriële belangstelling komen te staan nadat sinds enkele jaren in de stad Tholen een aantal klein-industriën is gevestigd. Een scheepstimmerwerf heeft ter plaatse reeds langer de nodige bedrijvigheid ten behoeve van de visserij gebracht.

Te St. Maartensdijk dat oorspronkelijk als industriekern werd bestemd, leverde een deel van de in 1957 afgedamde en deels gedempte haven-

geul van de Pluimpot de nodige ruimte voor de vestiging van enkele aan de bouwnijverheid verwante en enige andere industriën.

Zoals we in § 1 van dit hoofdstuk reeds vermeldde heeft o.a. **Visserij** Brouwershaven aan de haringvisserij haar eerste bloeiperiode te danken gehad, terwijl het vergane Westenschouwen een bloeiende vissershaven bezat. De grote haringvloten van Zierikzee en van het vroegere Bommenée zijn gekomen en weer verdwenen, maar andere takken van visserij kwamen naar voren waarvan vooral de oester- en mosselcultuur een belangrijke plaats zijn gaan innemen. In Noord-Zeeland waren het Tholen, Zierikzee en Bruinisse die hierbij de voornaamste rol speelden.

Bij K.B. van 26 augustus 1825 werd het beheer over de visserij in Zeeland gesteld onder het „Bestuur der Visscherijen op de (Schelde en) Zeeuwsche Stroomen” dat te Tholen werd gevestigd. Reglementen, voorschriften, bijzondere bepalingen en consenten werden in het leven geroepen tot in 1900 een nieuw reglement werd vastgesteld, in 1903 certificaten van onbesmetheid van oesters werden afgegeven en in 1911 de Visserijwet werd ingevoerd.

In 1870 waren door het Departement van Financiën de eerste oester- en mosselpercelen verpacht, die vóór die tijd door het „Bestuur” waren verloot. De oester- en mosselteelt heeft voorheen ook ups en downs gekend, waarbij zelfs in 1934 een crisismosselbesluit verlichting moest brengen en bij K.B. van 1935 het Centraal Verkoopkantoor te Bergen op Zoom werd opgericht.

In 1958 vond ongeveer 2 % van de mannelijke bevolking van Schouwen-Duiveland direct een bestaan in de visserij die was geconcentreerd in Bruinisse en Zierikzee.²⁰¹⁾

De oester- en mosselcultuur vormt een speciale tak van de visserij waaruit een aparte industrie is voortgekomen. In het begin van onze eeuw werd in navolging van de oestercultuur in Frankrijk, de oesterteelt op wetenschappelijke basis voortgezet. Evenzo werd de mosselteelt gespecialiseerd, doch beide blijven voor een groot deel van de natuur afhankelijk.

Zo werd de Zeeuwse mosselcultuur in de vijftiger jaren van onze eeuw een grote slag toegebracht door de mosselparasiet *mytilicola intestinalis*, hetgeen de exploitatie van de Waddenzee door Zeeuwse mosselvisserij tot gevolg had.

De oestercultuur, die in de jaren zestig tot een jaarproduktie van rond 30 miljoen stuks kwam, werd vrijwel totaal vernietigd in de winter van 1962/63. De op komst zijnde afsluiting van de Oosterschelde deed het niet meer de moeite lonen opnieuw te beginnen. Slechts enige grote handelmaatschappijen met een groter assortiment van visprodukten zetten de kweek en handel van oesters voort.

In 1963 werden in Zeeland bijna 78 miljoen kilo mosselen verhandeld waarvan ca 22 miljoen uit de Zeeuwse wateren en ca 56 miljoen uit de Waddenzee afkomstig waren.

Daarnaast is de garnalenvisserij in Noord-Zeeland (Tholen) van betekenis terwijl uit onderstaand overzicht van de vaartuigen blijkt dat enkele kleinere takken van visserij zoals o.a. de kreeftenvangst en de weervisserij eveneens worden beoefend. Per 1 januari 1963 waren in de Provincie Zeeland 693 vissersvaartuigen geregistreerd, waarvan 171 zoals hieronder is vermeld in de gemeenten van Noord-Zeeland.²⁰²⁾

Voor de oester- en mosselvisserij:

	aantal	totaal ton	totaal pk's
Bruinisse	42	1704	5126
Zierikzee	9	406	1285
Tholen	21	423	883
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	72	2533	7294

Voor de kleine trawl- en garnalenvisserij waren 10 vaartuigen te Tholen en 1 te Brouwershaven ingeschreven. Voor de overige visserij waren 88 kleinere vaartuigen in de volgende gemeenten bekend.

	aantal	totaal ton	totaal pk's
Bruinisse	7	49	47
Middenschouwen	2	3	30
Westerschouwen	11	21	73
Zierikzee	18	46	97
Tholen	17	94	114
Stavenisse	2	3	—
Oud-Vossemeer	6	6	3
St. Philipsland	25	62	26
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	88	284	390

§ 3. TOT NUT VAN 'T ALGEMEEN

Gas Sinds op Nederlandse bodem in 1785 door J. P. Minckelers de bereiding van steenkoolgas was uitgevonden werden eerst in de grootste Nederlandse plaatsen gasfabrieken voor verlichtingsdoeleinden gebouwd.

In Noord-Zeeland was dit het geval in het midden van de vorige eeuw toen men te Zierikzee en Tholen de eerste gasfabrieken oprichtte. Men ging toen voor de straatverlichting over van petroleumlantaarns naar gaslantaarns. Ook voor huishoudelijke doeleinden werd het gas spoedig geëxploiteerd. Te Zierikzee werd in 1856 door de gemeenteraad besloten tot de oprichting en exploitatie van de gasfabriek voor rekening van de gemeente. Het beheer geschiedde door een daartoe aangestelde „Commissie voor de Gazfabriek en de Straatverlichting”.

Bij een reorganisatie van het Gasbedrijf in 1875 werd de gasfabriek met leidingen, straatlantaarns enz. getaxeerd op f 30.000,—. De gasprijs bedroeg f 0,12 per m³. Er stonden toen 160 straatlantaarns in Zierikzee

en er werd jaarlijks ca 160.000 m³ gas verbruikt waarvan de helft voor straatverlichting door de gemeente werd afgenomen. Zierikzee heeft thans ca 2000 huisaansluitingen; gerekend tegen een verbruik van gemiddeld 400 m³ per aansluiting per jaar betekent dit een vijfmaal zo groot verbruik als ca 100 jaar geleden. De gasverlichting is inmiddels verdrongen door de elektriciteit.

De stad Tholen die aanvankelijk eveneens in eigen behoefte voorzag, ontvangt sinds enige jaren gas uit Limburg waarmee ca 800 huisaansluitingen worden bediend. Behalve Zierikzee en Tholen is geheel Noord-Zeeland „gasloos”.

Momenteel is de oprichting van een nieuwe N.V. (ZEGAM) voor de gasvoorziening in Zeeland aan de orde. Overigens doet de jongste ontwikkeling op het gebied van de aardgasproductie stemmen opgaan voor de oprichting van een Provinciaal Energiefonds waarbij zowel gas als elektriciteit kunnen worden ondergebracht.

De oprichting van het eerste elektrische bedrijf in Nederland dateert van 1884 toen de N.V. „Electriciteitsmaatschappij Systeem de Khotinsky” van het gemeentebestuur van Rotterdam vergunning kreeg om ter verlichting van de panden in een aan de Wijnhaven gelegen bouwblok een geïsoleerde koperdraadkabel te leggen teneinde daarlangs de elektriciteit van de op een schuit geplaatste accumulatoren naar de huizen van dat blok te kunnen overbrengen. In 1895 volgde de oprichting van het Gemeentelijk Elektricitetsbedrijf. ²⁰³⁾ Elektriciteit

Nu, nauwelijks driekwart eeuw later, is er in dit opzicht heel wat veranderd. Reeds spoedig drong de elektriciteit tot de Zeeuwse eilanden door waarvan Noord-Zeeland in de jaren 1918/1931 zijn deel kreeg.

In 1917 verscheen een rapport inzake de elektriciteitsvoorziening in Nederland waarin de concentratie van elektrische centrales in Nederland aan de orde werd gesteld. Maar niettemin werden in die tijd verschillende afzonderlijke centrales onder gemeentelijk of particulier beheer gebouwd.

Voor Noord-Zeeland kan het volgende worden vermeld:

In 1918 werd door de Coöperatieve Electriciteits Mij te St. Maartensdijk voor f 100.000,— een elektrische verlichtingsinstallatie aangelegd en in gebruik gesteld. In hetzelfde jaar geschiedde dit door de Coöperatieve Electricische Centrale te Scherpenisse voor f 45.000 en door de Coöperatieve Electriciteitsmij te St. Philipsland voor f 50.000,—. Te Stavenisse werd in 1918 door particulieren een elektrische verlichtingsinstallatie aangelegd, waarvan de stroomlevering reeds in 1920 werd gestaakt.

In 1928 werden door de N.V. P.Z.E.M. de gemeenten St. Philipsland, Bruinisse, Oosterland, Nieuwerkerk, Ouwerkerk en Dreischor aan het Provinciale net aangesloten. De stroom werd betrokken vanuit Noord-

Brabant van de N.V. Prov. Noord-Brabantse Electriciteits Maatschappij, (P.N.E.M.) waartoe kabels door het Zijpe werden gelegd.

Het jaar daarop volgden de gemeenten Noordgouwe, Duivendijke, Kerkwerve, Ellemeet, Elkerzee en Zonnemaire op Schouwen en de gemeenten Stavenisse, St. Annaland en Oud-Vossemeer op Tholen. De stroom werd eveneens door de Brabantse Mij geleverd waarvoor kabels door de Eendracht werden gelegd.

In 1930 werden de gemeenten Zierikzee, Serooskerke, Haamstede, Burgh, Noordwelle, Renesse en Brouwershaven aan het net van de P.Z.E.M. aangesloten waarmee alle gemeenten op Schouwen-Duiveland van elektrisch licht waren voorzien.

Nadat ook Poortvliet op Tholen in 1930 bij de P.Z.E.M. was aangesloten volgde in 1931 de stad Tholen en werd in hetzelfde jaar de gemeente Scherpenisse door overname van het elektrisch bedrijf van de Coöperatieve Electriche Centrale eveneens bij de P.Z.E.M. ingedeeld. Met de aansluiting van St. Maartensdijk in 1953 was de overname in het Thoolse land voltooid.

**Water-
leiding** Van de 1122 Nederlandse gemeenten in 1914 waren er in dat jaar slechts 190 van waterleiding voorzien, waarbij geen enkele gemeente uit Noord-Zeeland.

Reeds in 1887/88 waren door N. Biezeveld te Den Haag voor rekening van C. H. Hummelinck te Vlaardingen en D. Q. Mulock Houwer te Zierikzee in verband met een concessieaanvraag, plannen ontworpen voor aanleg van waterleiding in laatstgenoemde plaats. De keuze van de prise d'eau viel op een terrein bij Schuddebeurs. De plannen zijn echter niet tot uitvoering gekomen.

In 1899 richtte F. H. Eijzman te Delft, later te Vlieland, een verzoek aan de Minister van Financiën om vergunning voor het aftappen van water uit de duinen van het eiland Schouwen. Nadat in 1903 dit verzoek met de nodige toelichting was gestaafd bestond geen bezwaar om de nodige onderzoeken te laten verrichten. Eijzman had de gedachte om door middel van tankschepen de watervoorziening op te lossen zoals hij dat destijds op Vlieland reeds in praktijk had gebracht. Zijn plan was om in de domaniale duinen van Schouwen een prise d'eau te vormen door aanleg van filterputjes met zuigbuis. Ook deze plannen zijn nimmer tot uitvoering gekomen.²⁰⁴)

Onderhandelingen die in 1908/09 terzake werden gevoerd leidden evenmin tot het beoogde doel. De Gezondheidscommissie te Zierikzee nam toen de zaak krachtig ter hand met medewerking van C. Swartbol, gemeente-bouwmeester van Zierikzee. Na een onderzoek in het duingebied door de Staatscommissie voor Drinkwatervoorziening, waarbij in 1912/13 een aantal boringen zijn verricht, kwam men tot de conclusie

dat de duinen in de Westeren Banpolder geschikt bleken voor wateronttrekking. Bij K.B. van 9 september 1921, nr 85 werd opgericht de N.V. Waterleiding Maatschappij „Schouwen-Duiveland”, gevestigd te Zierikzee. Het maatschappelijk kapitaal bedroeg f 2.100.000 (1926) waarin aanvankelijk de gemeenten Haamstede en Renesse nog geen deelgenoot waren. In 1931 werd het kapitaal teruggebracht tot f 1.698.300 dat in handen was van 16 toegetreden gemeenten op Schouwen-Duiveland.

Het duurde tenslotte nog tot 1930 eer Schouwen-Duiveland van waterleiding was voorzien. De organisatie werd ondergebracht bij de reeds opgerichte Maatschappij waarvoor het pompstation „De Blinkert” werd gebouwd in de Schouwse duinen onder Haamstede (zie fig. 167, p. 205). Het is genoemd naar een van de vlakbij gelegen hoogste duintoppen. De watervang bestond aanvankelijk uit zes (later uitgebreid tot 17) putten tot ca 40 m diep, die volledig waren ingericht met filter, grindstorting en een schacht van gewapend beton.

Te Zierikzee werd langs de grachten ten westen van de Nobelpoort een watertoren gebouwd, die geen lang leven beschoren was omdat ze in de oorlog van 1940/45 werd vernield. In plaats daarvan werd na de oorlog even buiten Zierikzee een aanjaagstation gebouwd.

Na de ontredde bij de ramp van 1953 werd ca 70 km aan hoofdleidingen vernieuwd. In 1962/63 werden voor de watervang in de duinen acht nieuwe bronnen geslagen ter vervanging van acht van de zeventien bestaande, die uitgeput raakten. Hierbij is een systeem van z.g. onderwaterpompen toegepast, dat ook in 1960 bij vervanging van drie bronnen werd gebruikt. Verder staan nog vele verbeteringen in de waterwinapparatuur op het programma, alles ter opvoering van de verbruikscapaciteit. Het waterverbruik in Schouwen-Duiveland bedroeg in 1963, ca 950.000 m³, het totaal verbruik van 1930 - 1960 was ca 20 miljoen m³. De „zoetwaterbel” onder de Schouwse duinen, de grootste in de Provincie Zeeland, zal de stijging van het waterverbruik (tot naar schatting in 1980 het dubbele van het huidige verbruik) naar men verwacht voldoende kunnen opvangen.

Nadat als reactie op de droge zomer in 1911 op het eiland Tholen een waterleidingcomité was opgericht werden in 1914 voorbereidende maatregelen getroffen tot het oprichten van een waterleidingmaatschappij. Hoewel gestagneerd in de eerste jaren van de eerste wereldoorlog leidde de actie ertoe dat de officiële opening kon plaats hebben op 27 november 1923 door Jhr. mr. J. W. Quarles van Ufford, destijds Commissaris der Koningin in Zeeland. Hij opende op de markt in Tholen een kraan die een fontein tussen rotspartijen in werking stelde.

Een opschrift aan de watertoren (zie fig. 237, p. 331) te Scherpenisse geeft hulde aan Jhr. J. van Vredenburg die vanaf maart 1916 voorzitter was van de Raad van Beheer en aan wiens stuwkracht en volhardingsvermogen het tot standkomen van de Thoolse waterleiding grotendeels werd toegeschreven. De prise d'eau waaraan het leidingwater voor de Thoolse waterleiding wordt onttrokken ligt onder Halsteren. De N.V. Waterleiding Maatschappij „Tholen” heeft haar pompcapaciteit van ca 350.000 m³ water per jaar in de begintijd, opgevoerd tot bijna 1 miljoen m³ per jaar in 1963.

Het drinkwater voor St. Philipsland wordt geleverd door de N.V. Waterleidingmaatschappij „Noord West Brabant” uit het pompstation in Seppe bij Roosendaal, via de watertoren te Steenberg (600 m³) en de watertoren langs de Rijksweg te St. Philipsland (125 m³), die in 1925 werd gebouwd. De waterleiding op St. Philipsland werd geopend in 1924, waarvoor destijds tevens een watertoren (cap. 50 m³) was opgericht te Anna Jacobapolder. Deze toren is in december 1944 door de Duitsers vernield. Het was evenals die te St. Philipsland een ontwerp van architect ir. H. Sangster.

P.T.T. Ook de P.T.T. wist Noord-Zeeland te vinden. Oorspronkelijk was het z.g. posthaventje bij Gorishoek aan de zuidkust van Tholen hiervoor de toegang vanuit Midden-Zeeland terwijl van en naar Holland de post via de Eendracht bij Tholen werd vervoerd. Men bereikte dan Schouwen-Duiveland via het (post)veer van Stavenisse naar Vianen. Bij de wet van 12 april 1850 werd de organisatie der Posterijen geregeld. Via de postboden te voet en de postkoetsen ontstond tenslotte het postverkeer in zijn huidige vorm.

In de Franse tijd werd de kerktoren van Brouwershaven verlaagd (ca 1840 geheel afgebroken) om er een „telegraafstoel” op te plaatsen.²⁰⁵ Het was vermoedelijk een seinpaal waarmee visuele seinen werden gegeven, een eerste vorm van telegrafisch verkeer.

In 1860 was er een bovengrondse Rijkstelegraaflijn van Tholen naar Stavenisse, die in datzelfde jaar via een kabel door het Keeten over Vianen eveneens met een bovengrondse draadgeleiding werd verlengd tot Zierikzee. Vandaar werd een doorverbinding gemaakt naar Brouwershaven. Een begin van telegrafisch verkeer tussen de Noord-Zeeuwse eilanden was tot stand gebracht. Het werd in de volgende decennia uitgebreid.

De telegraafkabel in het Keeten tussen Tholen en Duiveland was in 1878 tengevolge van stroomverlies reeds lang onvoldoende. In hetzelfde jaar werd een nieuwe kabel in het Mastgat neergelaten omdat dit ver-

kieslijker werd geacht dan in het Keeten. Op het land werd hiervoor een nieuwe bovengrondse telegraafleiding (van 2 draden) van Tholen via St. Maartensdijk naar St. Annaland aangebracht om vandaar via de nieuwe kabel door het Mastgat aansluiting te vinden in Bruinisse. Vanuit Bruinisse werd via de bestaande lijn, waarvoor tot Kapelle (bij Zierikzee) één draad werd bijgespannen, verbinding gekregen met Zierikzee. Deze nieuwe verbinding werd op 2 oktober 1878 geopend. Door de Eendracht lagen toen twee kabels. In dat jaar waren Rijkstelegraafkantoren in Zierikzee, Tholen en Bruinisse.

In 1887 volgde een telefoonverbinding die van Rijkswegge tussen Zonnemaire en Dreischor werd gelegd. De uitbreiding van telegraaf en telefoon in Nederland maakte het noodzakelijk dat in 1903 De Telegraaf- en Telefoonwet werd ingevoerd.

De omliggende geulen werden al spoedig door meerdere telegraaf- en telefoonkabels „overbrugd”. In 1913 werden twee kabels gelegd vanaf Sir Jansland door de Grevelingen naar Flakkee. In 1949 werden drie bestaande P.T.T. kabels tussen Colijnsplaat en Zierikzee door de Oosterschelde vervangen door nieuwe kabels. De telegraaf- en telefoonverbinding werd steeds verder gemoderniseerd, zodat Noord-Zeeland momenteel ruim 5000 telefoonaansluitingen bezit. De automatisering van het telefoonnet had in Noord-Zeeland enkele jaren geleden plaats waarbij Schouwen-Duiveland het sluitstuk vormde.

Niet onvermeld mag blijven het vliegveld „Haamstede”. Op 30 april 1925 werd te Zierikzee een vergadering gehouden ter bevordering van het luchtverkeer met het toenmalige Nederlandsch-Indië. De voorzitter van het comité, J. J. Cock ging naar de K.L.M. om over een vliegdemonstratie te Zierikzee te spreken. Daar deelde Plesman hem mee dat hij wel een luchtverbinding met Schouwen-Duiveland tot stand wou brengen. Vliegveld

Dit was voor het comité het sein om de activiteiten in andere richting te ontplooiën. Het vinden van een geschikt vliegterrein op Schouwen-Duiveland stuitte echter op moeilijkheden en bleef enige jaren slepende. In 1929 werd nieuw leven in de zaak geblazen omdat men in contact kwam met ds S. H. J. Voors, „de vliegende predikant” en enthousiast bevorderaar van vreemdelingenverkeer en luchtvaart. Het oog viel op het duinterrein in de Westeren Banpolder, dat na enige besprekingen en verkenningen werd goedgekeurd.

De N.V. Land- en Exploitatie Maatschappij „Nieuw Haamstede” kocht ter plaatse in 1930 ca 445 ha duinterrein met de belofte het goedgekeurde gedeelte voor het vliegveld aan de K.L.M. af te staan. Op 14 oktober 1930 stak de burgemeester van Haamstede Jhr. van Citters, de eerste spade in de grond terwijl een K.L.M.-vliegtuig boven het terrein cirkelde. Het terrein kreeg de naam „Vliegveld West-Schouwen”, enkele

jaren later omgedoopt in vliegveld „Haamstede”. De volgende plechtigheid was de officiële opening van het vliegveld (ca 18 ha) op 4 mei 1931. De opening van de geregelde luchtdienst Rotterdam-Haamstede had plaats op 4 juli 1931 met de landing van het Fokker toestel PN-ADH. In 1932 werd de luchtlijn verlengd tot Vlissingen om in 1933 nogmaals te worden verlengd naar Knocke-De Zoute in België.

Door de aanleg van het vliegveld Haamstede konden de in 1925 onder Zierikzee en Noordgouwe ingerichte noodlandingsterreinen, die door de Rijkswaterstaat waren ingericht ten behoeve van het luchtverkeer tussen Schiphol en Croydon bij Londen vervallen. De luchtlijn naar Haamstede was destijds de snelste verbinding om Schouwen-Duiveland te bereiken, men vloog voor f 6,— in twintig minuten van Rotterdam naar Haamstede, terwijl de klassieke reisgelegenheid per bus, boot en trein ruim een halve dag voor dit doel eiste.

Kort voor de tweede wereldoorlog — in 1938 — bereikte het luchtvervoer te Haamstede een van zijn hoogtepunten. Er landden toen 2755 vliegtuigen waarvan 1499 van de K.L.M., 201 van de Rijksopleiding, 147 sportvliegtuigen en 908 militaire vliegtuigen, terwijl bijna 18000 kg goederen werden vervoerd. De Fokker toestellen die acht passagiers konden vervoeren waren vervangen door de Douglas D.C. 2 vliegtuigen die veertien passagiers konden meenemen. Het aantal K.L.M. vluchten was uitgebreid van 4 tot 22 per week. Na Schiphol en Waalhaven was Haamstede destijds de derde plaats in het binnenlands passagiersvervoer.

Op 22 augustus 1939 werd de laatste passagiersvlucht gemaakt omdat bij de mobilisatie van 1939 Haamstede tot militair vliegveld werd bestemd. Men kan slechts raden wat dat bij het uitbreken van de oorlog in 1940 betekende, maar de Duitsers hebben in ieder geval niet op dit vliegveld kunnen landen omdat het terrein volgezet was met auto's en boerenwagens, die in allerijl gevorderd waren.

In de daarop volgende bezettingsperiode werd het vliegveld uitgebreid en in hoofdzaak gebruikt voor verkenningsvluchten. In 1944 lieten de Duitsers het terrein met sloten en greppels doorgraven zodat landen van vliegtuigen onmogelijk was. Na de bevrijding zou het nog bijna negen jaar duren voordat weer een vliegtuig op het terrein kon landen.

Direct na de ramp van 1953 was snelle verbinding met Schouwen noodzakelijk waartoe de Rijkswaterstaat op korte termijn een landingsbaan voor kleine vliegtuigen heeft aangelegd. Later werden verschillende pogingen aangewend om opnieuw lijntoestellen bij Haamstede te doen landen maar tot heden zijn de daarbij ontstane moeilijkheden nog niet opgelost. Sinds 1960 heeft alleen de vereniging Zeeuwse Aeroclub de beschikking over het vliegeterrein gekregen om daar in het zomerseizoen haar zweeftochten te organiseren.

Vooraf in de beide duinpolders Westeren en Oosteren Ban van Schouwen liggen tussen zee, bos en duin prachtige terreinen voor recreatie. Aan de oprichting van kampeercentra, pension- en hotelaccommodatie en de bouw van zomerwoningen is nog geen einde gekomen. De kop van Schouwen is vermaard geworden zowel in binnen- als buitenland. De brede stranden en het variërende duingebied hebben hiertoe zeker niet weinig bijgedragen. Namen van zomerwoningen en bungalows spreken van zon, rust en buitenleven in de vrije natuur zoals in Westenschouwen: Zonneschijn, Zonnehuis, Zonnehof, Duinoord, Duinzicht, De Duinpan, Het Mezenest, De Wielewaal, De Bergeend, De Zeven Konijnen, De Zeemeeuw, Kleine Hoeve, De Stolpe, Dubbel Zes, Casula Nostra, De Alikruik en Westenschouwens Welvaren.

Bij de vuurtoren van Haamstede vinden we een vogelbuurt: De Kluut, de Scholekster, de Schuilvink en de Bergeend, terwijl we in de omgeving van Renesse namen aantreffen als De Krekel, de Zeester, de Wulp, Zandwijk, Zonnestraal, Huize Terduin, De Schelp, De Distel, Zeemeeuw, De Kolle, Biejekurf, Boskabouter, Zonnehoeke, De Golfbrekers, Duindicht, Zee en Duin, Zeerust, Rust en Lust, 't Overschotje en „Het Zeehuis”, een oude Renesser boerderij uit 1765, die nu dienst doet als conferentie- en recreatieoord. Verder vinden we in de richting Scharendijke nog Kijkduin, de Haard en de Wijde Wereld. Overigens is men in het naamgeven onuitputtelijk want steeds worden nieuwe namen aan de bestaande toegevoegd zodat bovenstaande opsomming niet volledig kan zijn.

Het in 1963 door de Provinciale Staten van Zeeland vastgestelde en door de Provinciale Planologische Dienst uitgewerkte Streekplan voor Schouwen-Duiveland voorziet wat de recreatie betreft in een vijftal gebieden in de Schouwse duinpolders. Ze zijn bestemd voor recreatiebebouwing met in de omgeving daarvan een zestal kampeercentra, uiteraard afgestemd op de kustrecreatie. De Oosteren en Westeren Banpolders zijn voor het overige deel, behoudens enkele landgoederen praktisch geheel bestemd voor natuurgebied met natuurreservaat.

De Cauwersinlaag, de inlagen van Flauwers en de Koudekerksee inlaag aan de zuidkust en de Zoete en de Zoute Haard aan de noordkust van Schouwen zijn eveneens tot natuurreservaat bestemd terwijl in het Duivelandse gebied onder Oosterland ca 100 ha als particulier natuurreservaat is blijven bestaan.

Daarnaast is het de bedoeling een aantal natuurgebieden in stand te houden zoals in het in 1954 ingepolderde Dijkwater. Met dit laatste heeft men dan speciaal op het oog een belangrijk vogelreservaat waar het rustig moet blijven en dat voor de trekvogels langs de Nederlandse kust een kleine compensatie kan zijn voor hetgeen op Rozenburg — waar het

restant van het bekende reservaat „De Beer” op 31 december 1963 gesloten werd — verloren is gegaan. Met het oog op speciale pleister- en broedplaatsen voor de zee- en veldvogels is slechts een kwart van het bedoelde recreatiegebied in het Dijkwater beplant.

Andere tot natuurgebied bestemde gedeelten zijn de in 1953 ontstane kreekgebieden ten zuiden van Ouwerkerk en bij Schelphoek die in 1959 werden bebost alsmede enkele inlagen zoals de Westenschouwense inlaag, Suzanna's inlaag, de inlaag bij de Zuidhoek en het beboste gebied rond het slot Moermond te Renesse. Van de terreinen bij Ouwerkerk in Schelphoek werd ca 185 ha toebedeeld aan het Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen.

De recreatie op Tholen en St. Philipsland heeft zich sinds enkele jaren aangekondigd in de vorm van sportvisserij, waarbij vooral de zuidoosthoek van Tholen tot Gorishoek grote aantrekkingskracht heeft, terwijl in de laatste jaren ook het oog is gevallen op de oevers in de omgeving van Stavenisse. Nauw in verband met de sportvisserij staat de z.g. dijkrecreatie.

Na voltooiing van de deltidammen zullen nieuwe recreatiegebieden tot ontwikkeling kunnen komen zoals de zandbanken Hompelvoet (Zuid-Hollands gebied), Dwars in de Weg en Veermansplaat in het Brouwershavensche Gat na 1970 en de uitgebreide zandbanken Neeltje Jans- en Roggeplaat en de Vondelingen- en Galgenplaat in de Oosterschelde na 1978.

VI. NOORD-ZEELAND.

Communicatie en Deltaplan.

§ 1. HAVENS

Het is nog niet zoveel jaren geleden dat we in Noord-Zeeland 23 havens konden tellen die dienst deden voor afvoer van landbouwprodukten en voor de ravitaillering van genoemde eilandengroep. Het waren de volgende havens:

Schouwen-Duiveland:

1. Zierikzee
2. Vianen
3. Bruinisse
4. De Staart
5. Stevensluis
6. Dreischor
7. Zonnemaire
8. Brouwershaven
9. Den Osse
10. Scharendijke
11. Burghsluis
12. Schelphoek
13. Kerkwerf

Tholen:

14. Tholen
15. Deurloo
16. Strijenham
17. Scherpenisse
18. St. Maartensdijk
19. Stavenisse
20. St. Annaland
21. Oud-Vossemeer

St. Philipsland:

22. St. Philipsland (dorp)
23. Anna Jacobapolder

In 1850 besluit het Gouvernement om mee te werken aan de aanleg van nieuwe en de verbetering van bestaande havens ter stimulering van handel en scheepvaart. Na een „zorgvolle” periode die duurde tot ca 1925, deed de ontwikkeling in het vervoer te land, het gebruik, vooral van de kleinere havens, sterk verminderen. Op Schouwen-Duiveland werd veel vervoer geconcentreerd op de grotere havens zoals Zierikzee, Brouwershaven en Bruinisse. Op Tholen ondervond men, sinds de brugbouw in 1928 was voltooid, de voordelen van de ontwikkeling van het transport per as rechtstreeks naar het vasteland. Op St. Philipsland was dit uiteraard reeds eerder merkbaar.

SCHOUWEN-DUIVELAND

Zierikzee, vanouds de koopmanstad in Noord-Zeeland waar handel en scheepvaart hebben gefloreerd, bezit de oudste en de grootste haven op Schouwen-Duiveland. Zierikzee

Een van de bewijzen van de eerste Zierikzeese haven is, dat ten westen van de Dam(straat) restanten zijn opgegraven van een oude beschoeiing, terwijl daar tevens de kielbalk van een schip werd aangetroffen, zodat mag worden aangenomen dat de schepen aanlegden bij de ingang van de Meelstraat. Daarna was de haven van Zierikzee ter plaatse

van het tegenwoordige Haven- of Marktplein en het Havenpark, waar destijds de geul de Ee, als meergenoemde zijtak van de Gouwe, de toegang was. Handel, industrie en scheepvaart brachten de haven van Zierikzee tot grote bloei. In 1368 voerden 96 Zierikzeese vaartuigen uit de Oostzee voor een waarde van meer dan één miljoen gulden mee naar huis. In de haven van Danzig werden de Zierikzeese schippers vaak gezien en zelfs verder noordelijk tot in Reval. Behalve de vaart op Noorwegen, waren de handelsbetrekkingen met Engeland en Frankrijk van oude datum. Reeds in de 13e eeuw haalde men wol uit Ipswich, Lynn en andere havens aan de Engelse oostkust.²⁰⁶

De oude haven van Zierikzee moest men bereiken via het Dijkwater in het noorden of via de Gouwe in het zuiden die beide echter al in de 16e eeuw te kampen hadden met opslibbing. Op 30 november 1564 gaf Koning Philips een vergunning aan de stad Zierikzee om aan Maye bij Dreischor twee dammen te leggen (zie fig. 48, p. 99) om daarmee meer uitschuring van de vaargeul te verkrijgen, evenwel zonder succes, zodat ze reeds twee jaar later werden opgeruimd.

In 1579 werden plannen gemaakt om aan de zuidzijde bij Borrendamme twee hoofden te bouwen en zodoende daar een haven voor vissersschepen in te richten. Het plan werd niet uitgevoerd.²⁰⁷ Het maken van een spuiboezem tussen de Nobelpoort en de Zuidwellepoort in Zierikzee langs de Grachtweg had evenmin succes. Een in 1589 door Bartholomeus Cornelis van Borrendamme opgezet plan om de stadshaven en de zuid- en noordwaarts lopende haventoeegang (Gouwe en Dijkwater) te verbeteren, kwam ook niet tot uitvoering.

Tenslotte werd in 1593 een radikaal plan vastgesteld en goedgekeurd met het resultaat dat in 1597/1600 het tegenwoordige ca 2,5 km lange en 100 m brede havenkanaal van Zierikzee naar de Oosterschelde werd gegraven, waarbij het zuidoostelijk deel van de stadsgrachten tot Nieuwe Haven werd bestemd. Ten oosten hiervan ligt door een ophaalbrug gescheiden van het eigenlijke stadsgedeelte, de binnenhaven, die reikt tot aan het z.g. Sas en die een deel is van de vroegere Gouwe-Ee-verbinding. Het gedeelte in de stad bleef de Oude- of Stadshaven.

Na een vernieuwing in 1815 werd de Stadshaven in 1872 en 1891 vanwege de verzanding belangrijk ingekort tot de tegenwoordige Oude Haven die noordwestwaarts wordt begrensd door het Kraanplein. Het plein ontleent zijn naam aan een grote los- en laadkraan die daar was opgesteld. In fig. 238, is een situatie van de Zierikzeese havens getekend met een dwarsdoorsnede van het havenkanaal waarvan het beheer bij de gemeente berust. Gerekend tot de in hoofdstuk IV vermelde keersluis, bedraagt het wateroppervlak van de Zierikzeese haven ca 10 ha. De toegang is niet afhankelijk van het getij.

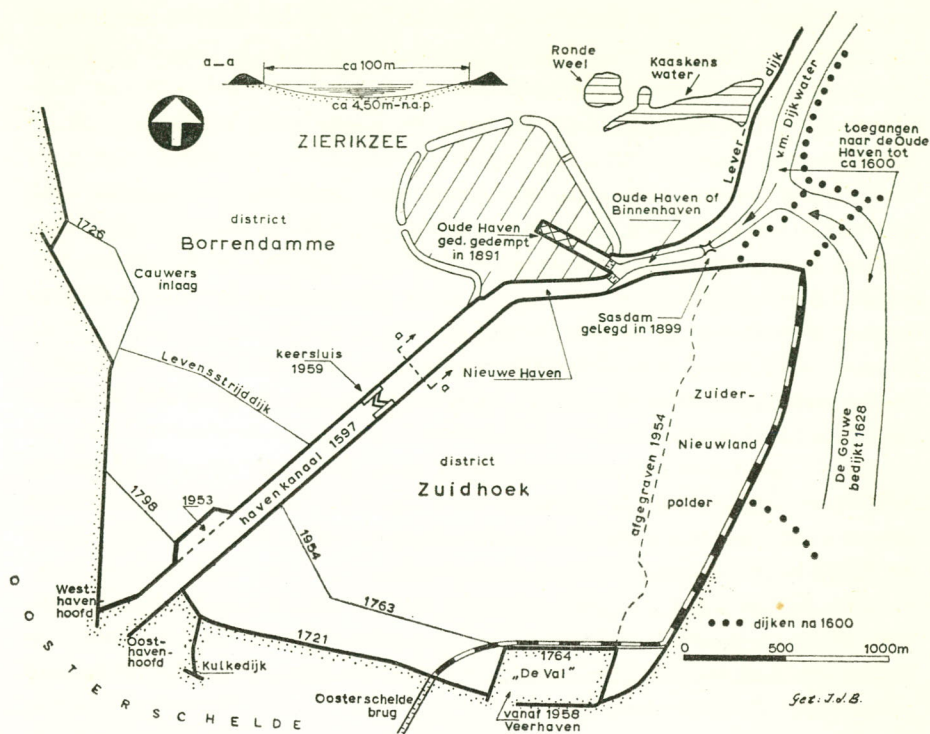


fig. 238. De havens en v.m. haventoeegangen van Zierikzee met dwarsprofiel havenkanaal.

Het tijhaventje van Vianen dat ca 10 km ten oosten van Zierikzee Vianen ligt was oorspronkelijk posthaven en veerhaven voor communicatie van Schouwen-Duiveland via Stavenisse en Tholen met het vasteland. Daarna was het lange tijd bestemd als landbouwhaventje voor de omgeving. Na verbetering in 1890 werd het in 1912 vergroot door aanleg van een nieuwe havendam voor f 12900. Er volgden nog verbeteringen in 1916 en 1922.

Sinds 1959 wordt het alleen gebruikt als z.g. sloophaven waar afgedankte schepen tot schroot worden verwerkt. Een ruim 1 km lange geul (tot 1958 ook suatiegeul) door de slikken van Vianen, aan de westzijde over ca 700 m voorzien van een leidam, vormt de haventoeegang. Het onderhoud dat tot 1959 bij de v.m. gemeente Ouwkerk behoorde berust sindsdien bij de nieuwe gemeente Duiveland.

Bij Bruinisse zouden we kunnen spreken van het „Havendorp”, omdat Bruinisse er vijf havens zijn aangelegd.

- a. de oude gemeentehaven,
- b. de nieuwe gemeentehaven,
- c. de werkhaven voor de Deltawerken (zie § 5 van hoofdstuk VI),
- d. de tramweghaven (zie § 3 van hoofdstuk VI) en
- e. de vluchthaven.

Een charter van 9 augustus 1504 vermeld, dat Anna van Bourgondië „met gemeen „consent van de inwoners van Bruynisse geheeten Beoestduvelandt een accijns op wijn „en bier vaststelt, teneinde daaruit de kosten van de in dat dorp te maken steenstraat, „benevens die ten behoeve der kerk, der haven en der kaden te vinden”²⁰⁸.

Reeds bij het ontstaan van het dorp Bruinisse moet er dus een laad- en losgelegenheden zijn geweest.

In 1836 werd een verbetering uitgevoerd voor f 7000, waarvoor o.a. een spuisluis werd gebouwd. Het gebruik van de haven vertoonde een opgaande lijn, vooral toen omstreeks 1860 de haven bij slecht weer meer-malen als vluchthaven dienst moest doen omdat de rede (in de Grevelingen) van Bruinisse — die tot dan toe een redelijke schuilplaats aan de schepen had geboden — door achteruitgang van de oever, door het vaarwater was ingenomen. Er waren toen ca 80 vissersschepen die in Bruinisse thuishoorden.

De haven bleek meermalen te klein zodat B. en W. van Bruinisse in 1867 een verzoek aan de Staat richtten voor het verkrijgen van subsidie om de haven te vergroten. Nadat deze vergroting in 1872 was uitgevoerd (f 22800), volgde nog een verruiming omstreeks 1890 waarbij een korte zuidhavendam werd aangelegd (zie fig. 239). Na de jongste eeuwwisseling kwam opnieuw vergroting van de gemeentehaven aan de orde. De discussiën daarover leidden zelfs in 1903 tot oprichting van de vereniging „Algemeen Schippersbelang”.

De verbetering werd in 1912-1913 uitgevoerd voor een bedrag van f 57854, waarvan f 19475 als subsidie van het Rijk werd vergoed.

Grottere veranderingen hadden plaats met de uitvoering van de Delta-werken. In verband met de aanleg van de secundaire dam tussen Flakkee en Duiveland die even ten westen van Bruinisse aansluiting vindt, werd de oude gemeentehaven over ca 150 m met zand volgespoten en werd een nieuwe haven ten westen van de oude aangelegd, zie fig. 239. De nieuwe gemeentehaven was in september 1959 gereed, heeft een diepte van N.A.P. —3.00 m, een loswal van 120 m lengte en een steiger met meer-gelegenheid voor de vissersschepen. De oude gemeentehaven wordt sindsdien gebruikt als reparatiehaven.

De vluchthaven die in 1931 door de Rijkswaterstaat, Directie Benedenrivieren in het midden gedeelte van de Stoofpolder langs het Zijpe is aangelegd dient als toevlucht voor schepen die op de drukke vaarroute van Rotterdam en de Rijn naar België bij slecht weer in moeilijkheden dreigen te komen. Deze haven heeft een oppervlakte van ca 6,5 ha met een diepte van N.A.P. —5.70 m. Het beheer en onderhoud geschiedt door het Rijk.

De oostzijde van Dreischor was vroeger bekend als „Maye”, (fig. 48) waar een rede bestond voor schepen met bestemming Zierikzee. De rede



fig. 249. Een fragment van de Provinciale weg. De eerste bocht vanaf de stad Tholen Links is de Schakerloopolder.

fig. 250. Traverse door Poortvliet van de v.m. Rijksweg op Tholen. De breedte tussen beide gevels is 3.10 m. De hoek van de muur bij de winkelruimte is beschermd met stalen platen.

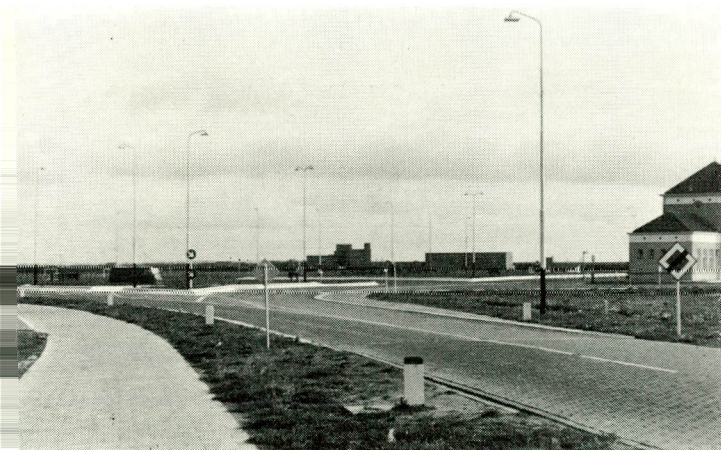


fig. 251. Eerste verkeersplein in Noord-Zeeland te Zierikzee, geopend op 31 mei 1963. Eindpunt van Rijksweg nr. 18.

fig. 253. De veerpont tussen Oud- en Nieuw-Vossemeer, gezien vanaf de Brabantse zijde.



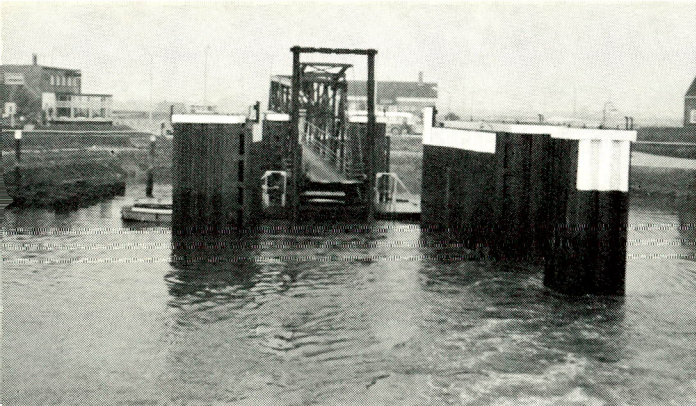


fig. 255. De aanleginrichting (fuik) in de Rijkstramweghaven te Zijpe.

fig. 256. De veerboot „Krammer” van de R.T.M. tussen Zijpe en Anna Jacobapolder.

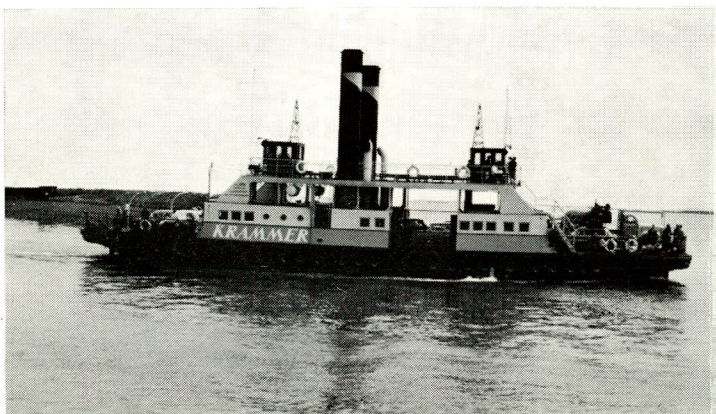
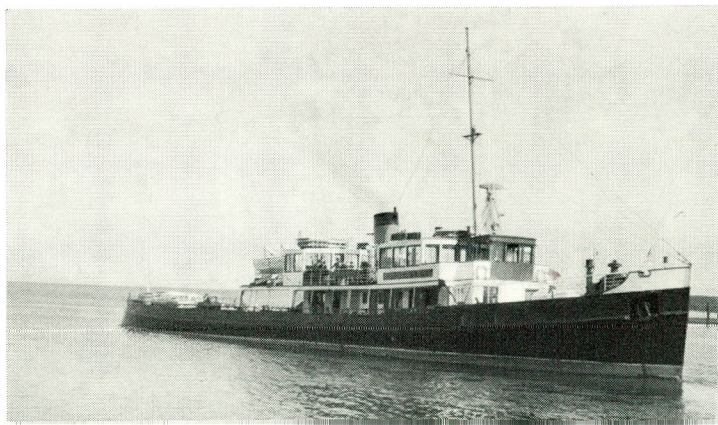


fig. 257. De veerboot „Zijpe” van de R.T.M. in het drijfjjs in de winter van 1963 op 22 januari.

fig. 258. Een van de laatste veerboten van het Provinciale Oosterscheldeveer (de Koningin Emma).



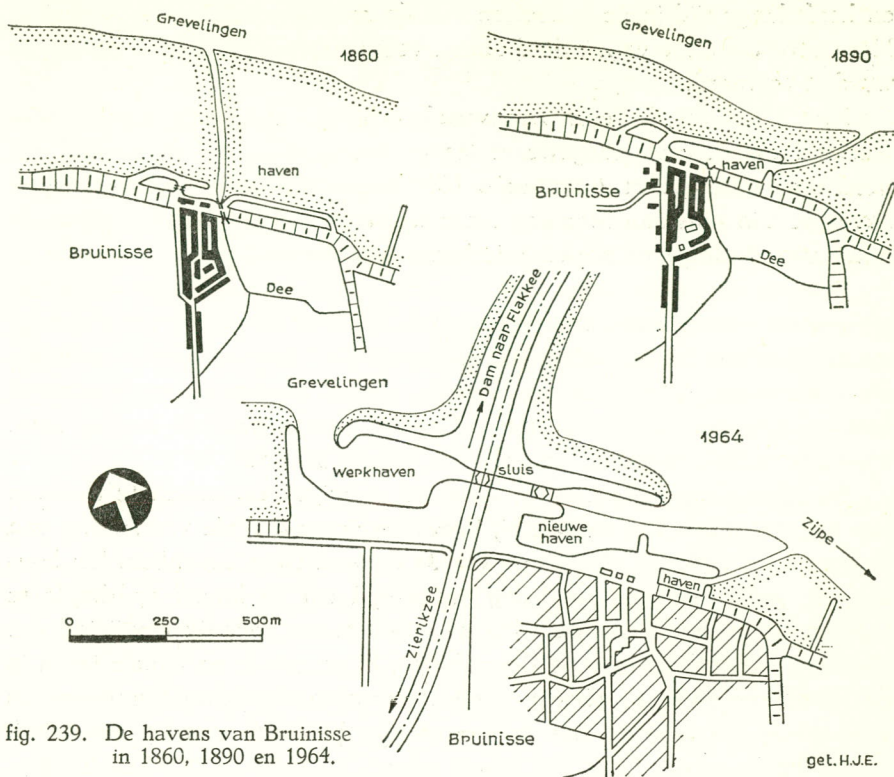


fig. 239. De havens van Bruinisse in 1860, 1890 en 1964.

get. H.J.E.

is door verlanding van het Dijkwater al vroeg verloren gegaan. Dit kon echter niet tegenhouden dat ca 2 km meer landwaarts een haventje voor kleinere schepen werd aangelegd, dat bekend was als de haven van Dreischor of het „haventje van Belder”. Tevens lagen in de oostelijke mond van het Dijkwater de twee kleine tijhaventjes De Staart en Stevensluis die geruime tijd voor het aangrenzende gebied van belang zijn geweest. Door de afdamming van het resterende Dijkwater in 1954, dat weer een indirect gevolg was van de februariramp van een jaar tevoren kwamen deze haventjes te vervallen. Ze werden in 1959 gedempt.

Op de scheiding van de polders Nieuw-Bommenede en Nieuw-Zonnemaire Nataars vinden we op de kaart van Hattinga uit 1752 (zie fig. 15) een haventje langs de Grevelingen. Aanslibbing van het voorland bracht het haventje tot verval. In 1839 was men meer zuidwaarts in de schorren voor de Nieuw-Nataarspolder bezig een nieuw haventje voor de gemeenten Bommenede en Bloois te graven. De werklieden vonden niet alleen afgeknotte „elze kanten”, maar ook op zekere diepte een laag korenaarde, die van de voormalige Nataarspolder afkomstig moest zijn.²⁰⁹⁾ Dit tijhaventje van Zonnemaire (fig. 240, p. 332) werd in 1896 vergroot

en heeft lange tijd in de behoeften van de aangrenzende streek voorzien. Het gebruik is sterk verminderd omdat veel landbouwprodukten nu per as worden vervoerd.

Brouwers- haven

Met Zierikzee behoort Brouwershaven tot de oudste havens van Zeeland die hebben meegewerkt tot de vroegere bloei van handel, industrie en scheepvaart. Omstreeks 1300 schijnt de haven van Brouwershaven te zijn ontstaan toen een meer westelijk gelegen haven(tje) in de buurt van Bridorpe of Klaaskinderkerke was verzand.

Behalve als invoerhaven van bier kreeg Brouwershaven al vroeg betekenis als vissershaven. In 1344 stichtte Willem IV er een vrije haringmarkt waarheen hij de Hollandse, Brabantse en Vlaamse kooplui nodigde. De voornaamste afzetmarkt was Keulen, terwijl meer dan eens Brouwershavense schippers werden gezien in Engelse havens, waar zij haring, zout, meekrap en uien brachten en wol en steenkool haalden.²¹⁰⁾

Hadden andere plaatsen in Zeeland dikwijls veel onheil te duchten van het opdringen van de zee, bij Brouwershaven dreigde verzanding van de haven. In 1440 liet Philips de Goede daarom twee havenhoofden bouwen en werd een spui-inrichting aangelegd om de haven op diepte te houden. Ruim honderd jaar later was de situatie zodanig gewijzigd dat nieuwe paalhoofden, in 1564 door Philips II gebouwd, na enkele jaren in de diepte verdwenen, terwijl daarna aangelegde rijshoofden eveneens verdwenen. De richting van de stroom was blijkbaar grondig gewijzigd.

Nadat de haven in de 17e eeuw, vooral als vissershaven een hoogtepunt had bereikt, verdween de welvaart in de 18e eeuw.

In de 19e eeuw was Brouwershaven nog enige tijd in opkomst. De steeds groter wordende zeeschepen die naar Rotterdam voeren ondervonden moeilijkheden via het Zeegat van Goeree. Men betonde in 1838 het Brouwershavensche Gat waarna de schepen ankerden op de rede van Brouwershaven. De overzeese produkten werden hier overgeslagen in kleinere schepen, die van daar gemakkelijk in Dordrecht en Rotterdam konden komen, hetzij via het Volkerak of door het Voornse kanaal dat in 1829 was gegraven. Voor Brouwershaven gaf deze gewijzigde vaarroute veel vertier voor overslagbedrijven en loodsdiensten, zodat in 1863-1864 een belangrijke havenverbetering werd uitgevoerd. De kosten bedroegen f 57100 waarvan het Rijk f 26000 en de Provincie f 13000 subsidie gaf.

Het graven van de Nieuwe Waterweg in 1872 maakte aan deze korte opbloeiperiode een einde. De haven werd toen in hoofdzaak landbouwhaven; enkele vissersschepen bleven er gestationeerd. Thans worden jaarlijks ca 25 miljoen kg bieten verscheept, waarmee Brouwershaven een van de drukste bietenhavens in Zeeland is. In 1962 werd door de coöp. suikerfabriek en raffinaderij G.A. „Puttershoek” een modern tarreer-

station ingericht. De haven waarvan fig. 241, p. 332 een overzicht geeft is in beheer en onderhoud bij de gemeente.

Aan de Ossehoek ten westen van Brouwershaven lag een los- en **Den Osse** laadplaats waarvoor door het waterschap Schouwen op 22 januari 1878 vergunning was verleend aan de gemeenten Duivendijke en Elkerzee. Ofschoon meermalen gewag werd gemaakt van het haventje aan den Osse kon men moeilijk van een eigenlijke haven spreken. In de suatiegeul van de Ossesluis (in 1877 afgesloten) was een gelegenheid waar kleinere schepen konden laden en lossen. Na 1900 is de loswal in onbruik geraakt. In het kader van het versterken der zwakke plaatsen in de hoogwaterkering is in 1962 het terrein geëgaliseerd en is de zeedijk recht getrokken.

Inmiddels is op de slikken naast de Ossehoek door de Deltadienst een werkhaven aangelegd voor afsluiting van het Brouwershavensche Gat.

Volgens gegevens van Fokker gaven Maximiliaan en Philips II aan **Scharendijke** C. Willemsz te Zierikzee in 1487-1488 octrooi tot het aanleggen van een haven te Scharendijke. Zo ooit van dit octrooi gebruik is gemaakt, dan is deze haven in ieder geval reeds vele eeuwen verdwenen.

Op 1 april 1899 werd door het waterschap Schouwen een plan van de v.m. gemeenten Duivendijke, Elkerzee en Ellemeet goedgekeurd om in de inlaag (van 1672) van Kloosternol te Scharendijke een haven aan te leggen. De aanleg geschiedde in 1901. Van de aannemingsom die f 37200 bedroeg, betaalden het Rijk en de Provincie elk f 12000 subsidie. De haven werd in 1902 in gebruik genomen.

Om de aandacht te vestigen op de niet al te stabiele ondergrond in dit gebied, zij vermeld dat op 10 oktober 1901 toen de haven bijna gereed was, een grondafschuiving optrad in het havenplateau die een extra uitgaaf van f 3200 vorderde. Na verbeteringen in de jaren 1933, 1935 en 1937 heeft de haven haar tegenwoordige gedaante gekregen.

Oorspronkelijk was in Westenschouwen een haven die rond de eeuw- **Burghsluis** wisseling van de 15e naar de 16e eeuw is verzand en met het dorp is ten ondergegaan. Daarna werd de haven van Burghsluis aangelegd, die oorspronkelijk ca 500 m ten westen van de tegenwoordige haven lag.

Smallegange schrijft in 1696: „Dit dorp (Burgh) is voorzien met een haven aen Burghsluis, dienende niet alleen voor desselfs ingesetenen en landsaten, maer ook voor d'andere nabij gelegene Dorpen en Gewesten, om haer gewas en bestialen te kunnen afschepen, en hare behoeften van buiten ontfangen.”

In 1862 wordt door de gemeente Haamstede aan de Staten van Zeeland vergunning gevraagd om de haven te Burghsluis te verbeteren.

De tegenwoordige haven was aanvankelijk een klein tijhaventje van driehoekige vorm, dat in 1872 voor f 14700 werd verbeterd en in 1888 werd verruimd. De ramp van 1953 bracht radikale wijzigingen teweeg

maar dan voor de haven in gunstige zin. De haven werd toen ingericht als werkhaven voor het dijkherstel waarvoor een groot deel van de Boots-inlaag werd bestemd en het havenoppervlak tot bijna 4 ha werd uitgebreid, zie fig. 242.

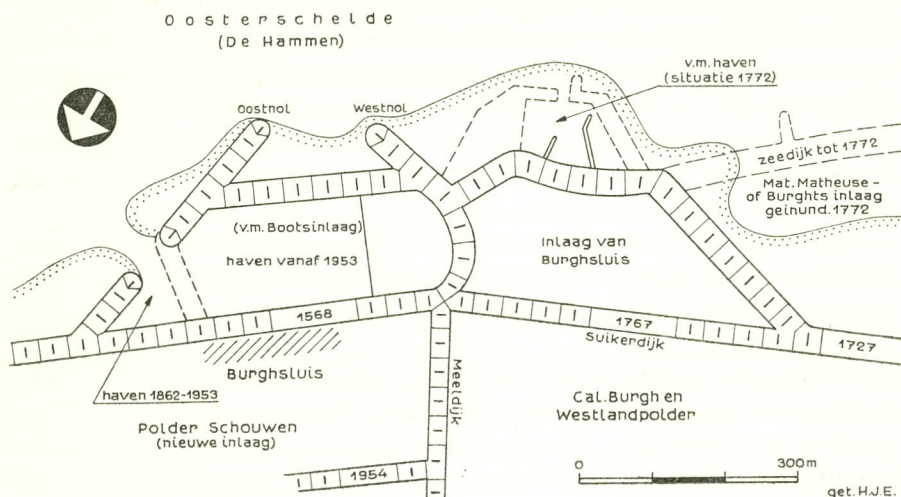


fig. 242. De verschillende havens van Burghsluis 1772—1964.

De haven is toegankelijk voor vrij grote schepen en heeft een diepte van 32 dm onder G.L.L.W.S. (of N.A.P. -5 m). Het beheer berust bij de gemeente Westerschouwen (tot 1959 bij de v.m. gemeente Haamstede), het onderhoud geschiedt sinds 1953 door het Rijk.

Schelphoek

In 1860 werd door P. Goemans Mz e.a. een adres tot de Staten van Zeeland gericht om aan de zuidzijde van Schouwen ten westen van de Heertjesinlaag een haven te maken. Het plan kwam echter niet tot uitvoering. In 1888 werden opnieuw onderhandelingen gevoerd, vooral met het oog op het drukke bietenvervoer. Doch pas op 3 december 1901 werd door de gemeenten Serooskerke en Noordwelle het maken van een haven te Schelphoek aanbesteed voor f 32575. Het Rijk en de Provincie betaalden elk f 10.500 subsidie. De aanleg ondervond moeilijkheden, de grondslag was nog slapper dan men bij de aanbesteding had verondersteld, zodat de aannemer hierin een middel zocht om aan de verplichtingen te ontkomen en tenslotte in gebreke werd gesteld. Een der borgen heeft toen het werk krachtig aangepakt en de moeilijkheden overwonnen. Ondertussen was het najaar ingetreden en werd niet toegestaan dat de nodige doorgraving in de zeedijk werd verricht. Dit geschiedde het daarop volgende voorjaar waarna de haven op 17 juli 1903 in gebruik werd genomen.

Na bijna een halve eeuw voor de landbouw dienst te hebben gedaan

verdween de haven sneller dan hij aangelegd was. Op 1 februari 1953 werd het lot bezegeld, de grootste dijkbreuk van Schouwen had plaats in de havendijken van Schelphoek (zie fig. 92, p. 110). Er bestaan nu plannen om de geïndeerde Schelphoek in te richten als werkhaven voor het uitvoeren van de Oosterscheldedam.

In 1860 verzocht de Raad van Kerkwerve om vergunning voor het **Kerkwerve** maken van een plankier, tussen de directieket (de Hereket) en de Jongesluis, om landbouwprodukten te kunnen verscheppen. Bij beschikking van Ged. Staten van 7 december 1860 werd de aanleg toegestaan. In 1901 werd door de gemeente Kerkwerve deze los- en laadplaats van primitieve constructie verbeterd voor f 7920. In 1910 werd de havendam aangelegd die in 1936 nog rivierwaarts werd uitgebouwd voor f 20180. Het haventje is bestemd voor kleinere schepen en is in onderhoud bij de gemeente Middenschouwen. Door het vele transport per as is het gebruik sterk verminderd.

De haven van Tholen behoort tot de oudste Zeeuwse havens. Daar **Tholen** reeds ca 700 jaar geleden ter plaatse sprake was van het heffen van tolrecht op de scheepvaart, ligt het voor de hand dat spoedig enige „havenaccommodatie” aanwezig was. Hoewel de ontwikkeling der woonkernen destijds in langzaam tempo plaats had, moest Tholen reeds in 1400 „ter heervaart optreden met een koggeschip en 31 man”. Uit charters en stukken blijkt verder dat Tholen langs de Eendracht 12 bakens plaatste en onderhield en dat men dit de watertol noemde en het geld bakengeld. ²¹¹) Deze gegevens wijzen in ieder geval op het bestaan van een Thoolse haven in de Middeleeuwen.

Voor een situatie zie fig. 225, p. 296.

De oude haven (ca 1800) werd op diepte gehouden door het z.g. Molenwater bij vloed vol water te laten lopen en dit bij laag water door de haven te laten spuien. Het bijzondere hierbij was dat dan tevens de waterkorenmolen in werking werd gebracht zodat men een tweeledig profijt van het tijverschil had. In 1833 is de waterkorenmolen verdwenen.

Na de stormvloed van 1808 werd de havenkade verhoogd. Na de vloed van 1825 toen de stad andermaal vol zeewater stroomde werd de oude haven gedempt. Een gedeelte van de Oude Zoute Vest werd toen als haven ingericht en stond later bekend als de Groote Haven. Aan de zuidzijde hiervan werd een ander gedeelte van de stadsvesten bestemd als de Kleine Haven. Dit behoorde destijds aan de Tholensche Oester-cultuurmaatschappij v/h firma Waghto en Zonen. In 1908 werden beide havens voor f 9971 voor rekening van de gemeente Tholen tot één haven verenigd. Behoudens enige verbeteringen is de situatie sindsdien niet meer veranderd, zie fig. 243. De haven die in beheer is bij de gemeente is ruim 200 m lang en 35 m breed. De haveningang is sinds vorige

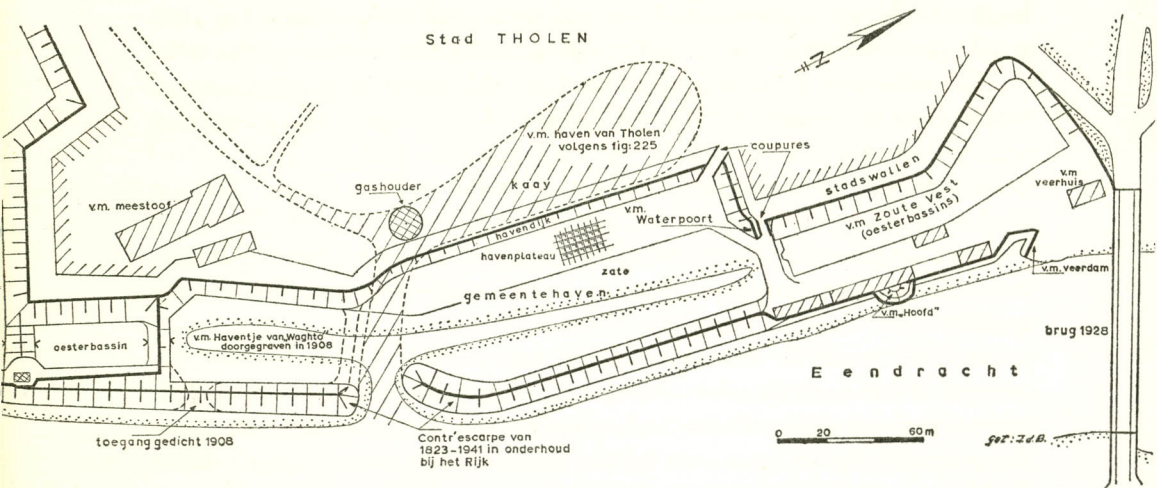


fig. 243. De Thoolse havens vroeger en in 1964.

eeuwen steeds op dezelfde plaats gehandhaafd. Als vissershaven kan Tholen bij de belangrijkste in Zeeland gerekend worden.

Deurloo Op verzoek (d.d. 3 september 1877) van enkele landbouwers uit de Deurloopolder werd langs het restant van de oorspronkelijke zeedijk een klein havenplateau ingericht waar landbouwprodukten konden worden verscheept. In de zeedijk was een coupure gemaakt die toegang tot de los- en laadwal gaf. De coupure is in 1954 gedicht en de loswal is vervallen, maar het voorgelegen vaarwater staat nog altijd bekend als „Nieuwe Haven”.

Strijenham De buurtschap Strijenham behoorde tot de Heerlijkheid van Strijen, waar in 1562 door Philips, Koning van Spanje, als Graaf van Holland, „de bekwame sluiskille aan den in-wooneren van Poortvliet werd gegund tot eene schipsvaart, om tot hun gemak hunne goederen te kunnen vervoeren.”²¹²⁾ Dit haventje dat werd aangelegd aan de oostzijde van de dijksnol die was ontstaan door de dijkdoorbraak van 1531 heeft als landbouwhaventje dienst gedaan tot in de vijftiger jaren van onze eeuw. Nu doet het dienst als ligplaats voor vaartuigen van de sportvisserij.

Scherpenisse en St. Maartensdijk De havens van Scherpenisse en St. Maartensdijk hadden beide dezelfde toegangsgedul via de Pluimpot. Ze dateren reeds uit voorgaande eeuwen.

In 1855 werd voor f 3680 voor rekening van de gemeente langs de haven van St. Maartensdijk, ca 50 m basaltkade gebouwd, een vermeldenswaardig feit omdat dit, in de beginperiode van de intrede van de basalt in het deltagebied, de eerste havenkade van deze soort was in Zeeland.²¹³⁾ In 1922 volgde eenzelfde verbetering van ca 154 m kadelengete voor f 46127 waarbij toen reeds een bijna viervoudige prijsver-

hoging sinds het midden van de vorige eeuw aan de orde was. Fig. 244, p. 332 geeft een beeld van de haven van St. Maartensdijk omstreeks 1900.

In 1869 werd te Scherpenisse, teneinde het dorp bij hoge vloed te beschermen een waterkerende dijk gelegd. Tevens werd, ter vervanging van de bestaande, een nieuwe los- en laadplaats gemaakt die inclusief genoemde dijk en een nieuwe spuisluis, f 12346 kostte.

Na diverse verbeteringen hebben beide havens tot 1957 dienst gedaan als landbouwhaven. In hetzelfde jaar had afsluiting van het buitenwater plaats door afdamming van de Pluimpot, waarna beide havens zijn gedempt.

In 1962 werd de demping van de haven van St. Maartensdijk uitgevoerd waarvoor ruim drie ton werd besteed met inbegrip van het afgraven van een dijksgedeelte en het maken van een verbindingsweg over de gedempte haven naar het industrieterrein. Dit was mogelijk omdat St. Maartensdijk toen als kerngemeente de beschikking kreeg over een subsidie voor de z.g. infrastructuur. De gedempte haven van Scherpenisse werd bestemd voor sportterrein.

Een eerste haven van Stavenisse is eigenlijk al ontstaan toen bij de herdijking van de Stavenissepolders in 1599, de geul De Kamer, later genoemd „Oude Gat”, ter plaatse van de tegenwoordige Stoofdijk werd afgedamd. In 1656 werd het buitendijks gebleven gedeelte van de geul die reeds ver verzand en voor schepen moeilijk bevaarbaar was eveneens binnengedijkt door inpoldering van de Margarethapolder. Stavenisse kreeg toen zijn tegenwoordige havengeul (zie fig. 245, p. 332).

De haven is altijd van groot belang voor de omgeving geweest. Na de ramp van 1953 leek het er aanvankelijk op dat, in het kader van het herstel der zwakke plaatsen in de hoogwaterkeringen, afdamming van de havengeul zou plaats vinden. In 1962 kwam plotseling van hogerhand het vooral voor Stavenisse verheugend bericht dat de havendijken verhoogd zouden worden en de haven open zou blijven. De dijksverhogingen werden in 1962-1963 uitgevoerd (zie fig. 136, p. 184). Fig. 246, p. 332 geeft een overzicht van de haven van Stavenisse in 1962.

In St. Annaland dat zijn oorsprong ontleent aan de vrij grote dijkingen van bijna 1000 ha schorren waaruit in 1475-1476 de Oudeland-, Ravensoord- en Anna Vosdijkpolder ontstonden werd spoedig een haven ingericht. De eerste haventoeegang naar St. Annaland kwam door bedijking van de Suzannapolder in 1670 te vervallen. Een ongeveer oost-west door de polder lopende watergang is het restant van deze oude havengeul. De nieuwe en kortere geul in het verlengde van de oude haven werd toen in gebruik genomen.

Zoals alle havens van enige betekenis werd de „Stallandse” haven steeds verbeterd, o.a. in 1915 toen de gemetselde kaaimuur voor f 12790

*mil juist
Geom + Wat-
hebben met
soedkuning
van G-S. dit
probleem tegen de
Zin van R.W.
St. Anna-
land*

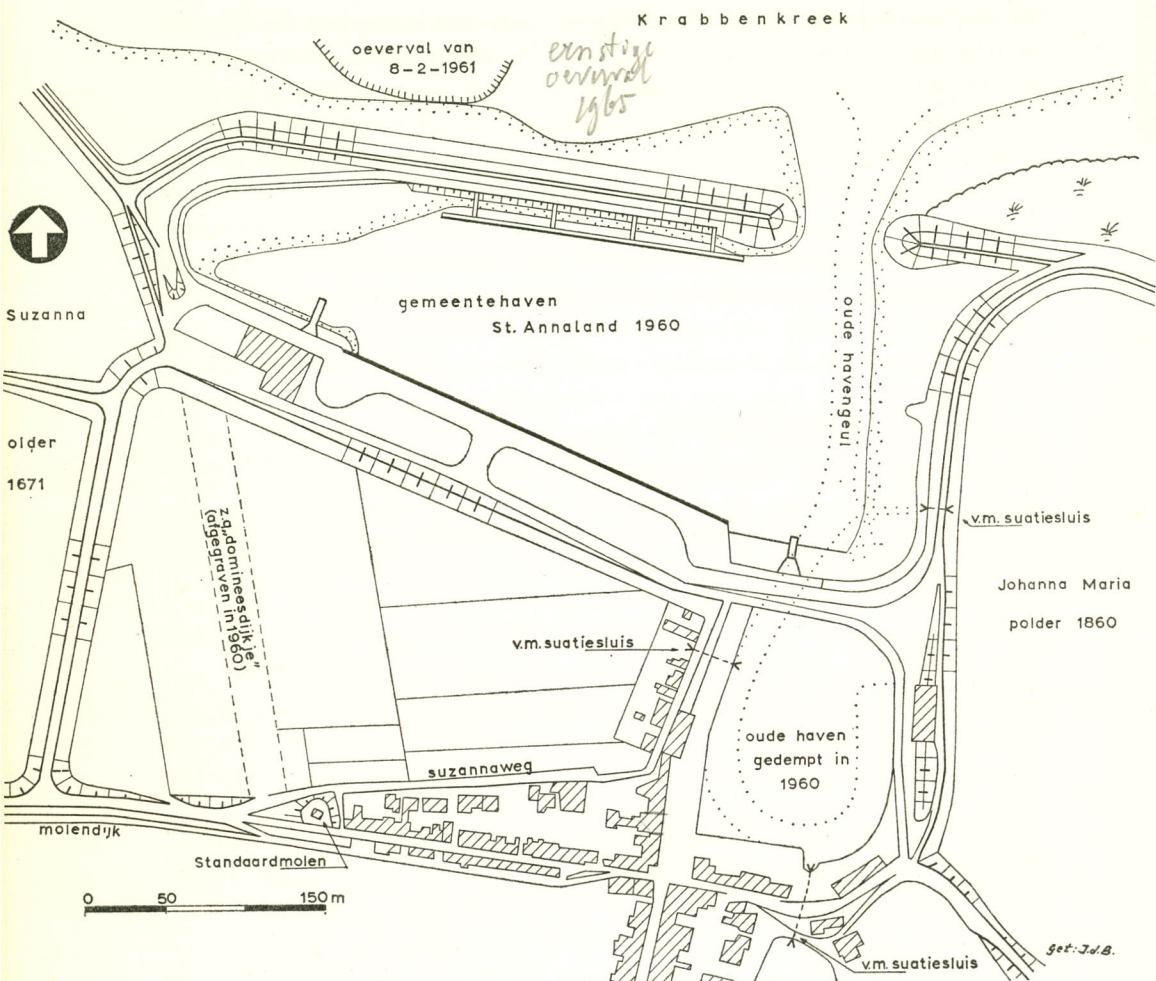


fig. 247. Situatie van de oude en nieuwe haven van St. Annaland.

werd vervangen door een basaltmuur.²¹⁴) De ontwikkeling van St. Annaland (omstreeks 1930 werd onder meer een veiling voor landbouwproducten opgericht) bracht met zich mee dat de haven na de tweede wereldoorlog niet meer aan alle eisen voldeed, terwijl bij de stormramp van 1953 bleek dat de havencouperes een zwakke schakel in de hoogwaterkering vormden. Een en ander had tot gevolg, mede door de wens om enkele goede streekhavens op Tholen te behouden, dat in 1959-1960 een nieuwe haven werd aangelegd. Fig. 247 geeft de situatie van de oude en de nieuwe haven; de oude haven werd gedempt en ingedijkt waarvoor bij K.B. van 24 oktober 1960, nr 24 concessie werd verleend.

De nieuwe gemeentehaven die afmetingen kreeg van ca 130 x 240 m

en als enige haven in het Thoolse land zowel bij laag als hoog water voor schepen toegankelijk is werd in december 1960 opgeleverd. De bouwkosten bedroegen ca f 9000.000.

Te Oud-Vossemeer is een klein tijhaventje aan de Eendracht bij het pontveer naar Noord-Brabant. Kon men ruim honderd jaar geleden (in 1858) het „kaaihoofd” nog vernieuwen voor f 3411, thans is het haventje reeds een aantal jaren in verval.

In dezelfde gemeente bevinden zich op ca 2 km en ca 4 km ten noordoosten van hetzelfde pontveer een tweetal vervallen tijhaventjes resp. aan de Hollarepolder en aan de van Haftenpolder. Deze waren meer als particuliere „los- en laadwal” ingericht voor de betreffende polders.

De economische ontwikkeling en de motorisering heeft teweeggebracht dat van de negen havens (en twee loswallen) op Tholen, in 1964 slechts drie havens, Tholen, Stavenisse en St. Annaland zijn overgebleven.

Op St. Philipsland vinden we twee tijhaventjes waarvan er één aan de zuidoosthoek bij het gelijknamige dorp en één aan de noordwestzijde bij het veer over het Zijpe is gelegen. De op- en neergaande ontwikkeling had op dezelfde manier plaats als bij de meeste havens in Schouwen-Duiveland en Tholen. Zo werd de oude haven te St. Philipsland in 1912 voor f 6500 verbeterd. Dit was onder meer een gevolg van de bedijking van de naastliggende Prins Hendrikpolder in 1908 waardoor o.a. meer suikerbieten via St. Philipsland werden verscheept. In 1920 werd een gedeelte van de oude haven gedempt en werd een betonnen kademuur gebouwd voor f 21154. Op de luchtfoto in de eerdergenoemde fig. 232, p. 314, is de situatie van de haven te zien.

Het tijhaventje aan de Anna Jacobapolder dateert uit de vorige eeuw en is in beheer bij het waterschap. Het werd in 1931 uitgebreid en verbeterd voor f 12000. Van beide havens wordt nog slechts een beperkt gebruik gemaakt. In 1960 werden in St. Philipsland ca 5000 ton en in Anna Jacobapolder ca 6100 ton goederen (merendeels suikerbieten) verscheept.

§ 2. WEGEN

Naast de havens en veren die in een eilandengebied van eminent belang zijn, zijn de wegen voor communicatie met de woonkernen daarbij van niet minder betekenis.

Ook de geschiedenis van de wegen in Noord-Zeeland heeft een ontwikkeling doorgemaakt die vooral de laatste halve eeuw door de motorisering in snel tempo verliep. Oorspronkelijk had men slechts aarden wegen of kleiwegen die vooral in het natte jaargetijde nauwelijks berijdbaar en slecht begaanbaar waren.

Van oudsher waren de wegen in onderhoud bij de betreffende polders, waarbij in het waterschap Schouwen slechts sprake was van een zeker buitengewoon onderhoud. Althans in de 18e eeuw verschaft Schouwen herhaaldelijk de middelen tot verbetering en ophoging van die wegen, welke aanmerkelijk waren uitgereden of afgespoeld. Dijkgraven en gezwoenen der „Vierendelen” oefenden het politietoezicht uit, ook wat betreft het onderhoud der wegen door de ingelanden. De Franse overheersing bracht hierin verandering en Schouwens bestuur beroofd van zijn strafrechtelijke bevoegdheden, heeft de buitengewone onderhoudslast der wegen van zich afgeschoven.²¹⁵) In het begin van de 19e eeuw werden toen de gemeenten met het toezicht op de wegen belast.

Onder het motief van meer verzekerde verbinding voor het vervoer van dijksmaterialen van de noord- naar de zuidzijde werd door het waterschap Schouwen een eerste verharding aangelegd van Repart via Ellemet en Serooskerke naar Schelphoek. Deze weg werd met het nodige grind onderhouden. Verder hield het waterschap Schouwen zich zover mogelijk van bemoeiingen met aanleg en onderhoud van wegen. Het beperkte zich tot het onderhoud van rijbanen op kruinen en binnenbermen van zee- en inlaagdijken door het aflaten van water, het opronden, effenen en slechten van wagensporen.

In 1852 richtte mr. Ewoud Baron van Vredenburg (van 1826 tot 1852 Commissaris des Konings in Zeeland) zich in een circulaire tot de beheerders der wegen om mee te delen dat de Staten hadden besloten tot het verstrekken van renteloze voorschotten ter verbetering van bestaande of het aanleggen van nieuwe wegen. Dit besluit leidde ertoe dat vele wegen werden begrind of van andere verhardingsmaterialen zoals puin e.d. werden voorzien. Bij het straatwerk werd aanvankelijk volstaan met een z.g. klinkerpaardenpad in het midden van de aardebaan.

Omstreeks 1860 begint de periode van de opkomst der grindwegen. Er werd in Schouwen opgericht „De Commissie voor de Grindwegen”. In 1864, 1865 en 1866 werd door deze commissie een aantal wegen met grind verhard ten koste van de betreffende gemeenten en met bijdrage van de polders Schouwen, Zonnemaire en Bloois. De Provincie gaf een voorschot van f 50.000 terwijl het Rijk een subsidie van f 23.624, beide over 4 jaren, verstrekke. Het benodigde grind, (voor gewoon onderhoud ca 4 m³ per 100 m weg) werd voor een groot deel vanaf de havens met vletschuiten via de poldervaarten vervoerd.

In 1875 waren 24 km grind- en straatwegen in beheer bij bovengenoemde Commissie. Het waterschap Schouwen betaalde jaarlijks een afzonderlijke heffing van f 0,35 per ha van de dijkers- en vronlanden en

een uitkering van f 1475 aan de Commissie der wegen. Ook de belanghebbende gemeenten leverden een financiële bijdrage.

Twintig jaar na de aanleg van het grindwegennet van 1864/66 ontstond er behoefte aan uitbreiding van de verharde rijbanen. Dit werd het wegennet van 1884/86 waarbij de Hooge Zoom tussen Haamstede en Renesse en de weg tussen Haamstede en Noordwelle werden bestraat (ca 5 km lang) en nog bijna 17 km aardebaan met grind werd verhard. Hiervoor werd door het Rijk een subsidie verstrekt van f 24000 en door de Provincie een renteloos voorschot van f 53000. Oorspronkelijk werd op de grindwegen veel Pruisisch grind verwerkt die veel grover is dan het grind uit de Hollandse rivieren. Omstreeks 1894 ondervond de invoer uit Pruisen veel bezwaren, zodat men overging op het fijnere Hollandse grind. Vooral in het najaar stelde het biete(n)vervoer dat kort voor 1900 enorm was gestegen, hoge eisen aan de wegen. Men stelde in 1891 een nieuw wegenplan op dat in 1897 werd goedgekeurd; dit was het derde wegennet waarbij nogmaals ca 24 km weg werd begrind hetgeen grote verbetering voor verkeer en landbouw bracht.

Toen kwam in 1903 de eerste melding van gebruik van basaltsteenslag voor wegverharding op Schouwen. In 1905 werd 2500 m³ steenslag geleverd die in de weg werd verwerkt met behulp van een stoomwals. Het bleek voordeliger om een z.g. paardewals van eigen fabrikaat te gebruiken dan een stoomwals te huren. De paardewals bestond uit beton, omhult met een ijzeren mantel die werd getrokken door drie paarden.

In 1907 had de „Commissie der Grindwegen” ca 87 km weg in onderhoud, waarvan ca 90 % met grind was verhard. Een jaar later had een reorganisatie plaats waarbij alle wegen die nog bij het waterschap Schouwen waren gebleven onder beheer van de Commissie werden gebracht. Op 1 januari 1910 waren de onderstaande wegen in onderhoud bij de Commissie:

98,629 km grindweg
9,266 km straatweg
3,763 km steenslagweg
55,393 km aardeweg

Totaal 167,051 km weg

Het onderhoud en de aanleg van wegen eiste steeds meer aanpassing aan de ontwikkeling van transport en verkeer. Vele wensen kwamen aan de orde zoals op Schouwen de verharding der z.g. „wekkens” die niet in het reglement op de wegen waren opgenomen. Onder wekkens verstond men doodlopende wegen die toegang gaven tot twee of meer percelen grond. In 't algemeen hadden op Schouwen-Duiveland en in 't bijzonder op Schouwen vele honderden ha grond uitsluitend toegang via wekkens. Wekkens die slechts dienden tot toegang van één perceel grond noemde

men „hals” of „halsje”, uitgezonderd afbaningen naar boerderijen die men „dreven” noemde, een benaming die nog algemeen bekend is.

Onderstaand staatje geeft een overzicht van de wegen en wekkens in de grootste polders van Schouwen-Duiveland in 1910.

Polder	Lengte der wegen in m	Lengte der wekkens in m	Totaal lengte wegen en wekkens in m
Schouwen	266956	21864	288820
Vier Bannen	73667	3155	76822
Oosterland c.a.	44378	—	44378
Dreischor	32775	1470	34245
Burgh	12354	2020	14374
Bruinisse	26214	—	26214
Totaal	456344	28509	484853

Van de wegen was toen ca 276 km en van de wekkens slechts 3 km verhard. Hierin kwam spoedig verbetering; in 1911 werd door het Daghelyks Bestuur van het Waterschap Schouwen een plan van heemraad A. v. d. Weijde aangenomen tot uitbreiding van het kunstwegennet waarbij alle hofsteden en hoefjes met de bestaande kunstwegen zouden worden verbonden. Het plan werd in hetzelfde jaar uitgevoerd.

Voorts werden omstreeks 1913 vele grindwegen omgebouwd tot steenslagwegen hoewel de steenslag duurder was. Het vereiste echter veel minder onderhoud. De steenslagwegen, waarvan reeds in 1903 op Schouwen een proefstuk was aangelegd waren indertijd bekend als de z.g. macadamwegen, genoemd naar de Engelsman Mac Adam die in 1820 een wegconstructie voor gebruik van steenslag ontwierp. Overigens werd de steenslagweg reeds ca 1770 in Frankrijk toegepast.

Na 1929 werd praktisch geen grind meer voor de wegen aangevoerd. De wijze van aanvoer van het materiaal was inmiddels ook gewijzigd. De blauwe en Rijnlandse basaltsteenslag werd per Rijnaak in Zijpe geleverd vanwaar het door de R.T.M. (Rotterdamse Tramweg Mij) naar diverse emplacementen op Schouwen werd vervoerd. Het verhardingsmateriaal dat voorheen los over de weg werd verspreid, werd meer economisch gebruikt door het vast te walsen. De „Commissie” schafte hiervoor een „Fordson” motorwegenwals aan voor f 2250,—.

Nieuwe mogelijkheden van wegverharding kwamen naar voren. Nadat in 1915 een proef was genomen met het teren van bestaande wegverhardingen dat ca f 0,15 per m² kostte, werd in 1930 op de Hooge Zoomweg een wegdek van Goudalite op een paklaag van basaltsteenslag aangebracht. In 1933 werd in de kom te Elkerzee een slijtlaag van koudasfaltbeton (Bicoflux) toegepast op een wegdek van trasmacadam. Een gewalst gedeelte van de Serooskerksche weg kreeg een oppervlaktebehan-

deling met sproeifalt. In 1934 werd aan de zuidzijde van Schouwen een wegconstructie toegepast bestaande uit: een ingewalste paklaag van hoogovenslakken waarop een stortlaag van porfier van Quenast was ingewalst. Daarop werd een laag grove en fijne teerslakken vastgewalst waarover een laag Bicoflux en een afdeklaag van split werd gestrooid. In de dertiger jaren hadden dus de meer moderne wegconstructies in Schouwen hun intrede gedaan. De „Commissie voor de Grindwegen” werd op 1 januari 1947 opgeheven. De wegen werden door het Waterschap Schouwen overgenomen. Ze omvatten:

6040 m	aardeweg
8141 m	grindweg
175618 m	steenslagweg
10623 m	kei- en straatweg
38467 m	asfaltweg

Totaal 238889 m weg

De eerste wegverbinding tussen Duiveland en Schouwen werd in 1610 **Duiveland** tot stand gebracht via de in hoofdstuk IV genoemde Steenen dijk ten oosten van Zierikzee. Verder is bekend dat in 1673 de weg van Zierikzee naar Nieuwerkerk werd aangelegd en dat deze spoedig werd bestraat op kosten van de ingelanden van de polder Vier Bannen van Duiveland. Nadat het veer Zijpe-Anna Jacobapolder ca 1847 in gebruik kwam werd de weg van het Zijpe via Nieuwerkerk naar Zierikzee van meer belang en al spoedig als Provinciale weg onderhouden.

In een missive van Ged. Staten van Zeeland van 20 juli 1860 werd de mening geuit „dat het doelmatig zoude zijn wanneer de bestrating „met klinkermoppen in de weg van Zierikzee naar Zijpe zich, evenals op „vele andere wegen, in het midden van de weg bevond, waardoor de „aardebaan daarnevens zou kunnen vervallen.” De toenmalige bijna 4 km lange Provinciale straatweg was aan één zijde voorzien van een klinkerpad met daarnaast een bredere aarden baan.

De noordelijke verbindingsweg tussen Duiveland en Schouwen werd in 1894 gelegd bij Dreischor. Het Rijk verstrekke hiervoor f 3471 subsidie, zijnde 50 % van de aanlegkosten.

De ontwikkeling van de Duivelandse polderwegen had verder op dezelfde manier plaats als in Schouwen: van aardebaan tot grind-, macadam- en teerwegen, die alle in beheer waren bij de betreffende polders of waterschappen.

De herverkaveling van 1954/60 bracht grote verandering. Vele bestaande wegen kwamen te vervallen, nieuwe wegen werden aangelegd en andere „gereviseerd”. Behalve de hierna genoemde Provinciale- en Rijks- wegen en enkele weggedeelten die toebehoren aan de gemeenten zijn ze nu alle in beheer bij het waterschap Schouwen-Duiveland.

De postweg van Zeeland naar Holland liep oorspronkelijk van Wal- **Tholen**

cheren over het Sloeveer naar Goes. Via het veer van Yersekedam naar Gorishoek op Tholen kon men vervolgens via Oud-Vossemeer hetzij per beurtschipper, hetzij per veerboot resp. Holland of Brabant bereiken. Vanuit Brabant kon men eventueel ook via het Hollandsch Diep over het Moerdijkveer in Holland komen. Omstreeks het eind van de 17e eeuw werd de postroute via Tholen naar Bergen op Zoom geleid. Hiervoor werd de weg van Poortvliet naar Tholen aangelegd voor rekening van de stad Tholen. De omweg via Tholen was nodig omdat het ondiepe brede-Kreekrak bij Bath minder geschikt was om een veerdienst te onderhouden terwijl, na de afdamming, van 1876 tot 1916 de Kreekrakdam enkel bestemd was voor de spoorlijn.

Aansluitend op het traject Gorishoek-Tholen bestond er nog een z.g. postroute vanuit Stavenisse naar Scherpenisse waarlangs passagiers en post werden vervoerd die vanuit Schouwen-Duiveland via het veer Vianen-Stavenisse op die manier eveneens Noord-Brabant konden bereiken. Deze postroute was een van de eerste begrinde wegen op Tholen. De begrinding geschiedde in 1861 door de dijksdirectie van Stavenisse met een renteloos voorschot van de Provincie van f 3348 en een Rijks-subsidie van f 1500.

De wegen op Tholen waren in beheer bij de betreffende polders en gemeenten die kort na 1862 ook met de begrinding begonnen. Men werkte toen ook al volgens bepaalde urgentieschema's zodat de belangrijkste wegen het eerst aan de orde kwamen. Zo werd in 1864 de weg van St. Annaland (veer op St. Philipsland en Duiveland) naar Oud-Vossemeer (veer op Brabant), door de betreffende gemeenten, de betrokken polders en de ambachtsgerechtigden van Vossemeer en Vrijberghe, de heren Jhr. F. C. de Casembroot en A. Tak, begrind. De Provincie gaf een renteloos voorschot van f 22.364. Achtereenvolgens werden daarna over een aantal jaren de meeste Thoolse wegen begrind of bestraat.

Het Provinciaal Wegenplan en de herverkaveling brachten de laatste kwarteeuw grote veranderingen. Behalve de Provinciale wegen en ca 29 km weg van de Thoolse gemeenten zijn alle wegen — totaal ca 247 km — in beheer en onderhoud bij het nieuwe waterschap Tholen.

St. Philips-
land

Ook het wegenstelsel van St. Philipsland bestond in het begin van onze eeuw in hoofdzaak uit grindverharding. Men sprak van „Buurtwegen 1e klasse”, o.a. bij de weg van St. Philipsland naar het toen z.g. Zijpsche Front (veer). De toegangsweg over de Slaakdam werd over het Zeeuwse gedeelte in 1894/95 begrind waarvan 40 % van de kosten of f 2160 als subsidie door het Rijk werd betaald. Verdere verbeteringen aan de weg naar het Zijpe werden uitgevoerd waarvan we slechts noemen het in 1938 aanbrengen van een 2½ tot 3½ m breed asfaltdek over een lengte van 8730 m in het waterschap Rumoirt voor f 11300. Voor het inmiddels

steeds drukker wordende veer van de Anna Jacobapolder naar Duiveland werd deze toegangsweg van groot belang, zodat opname in het Rijkswegenplan plaats vond. De polderwegen zijn in beheer bij het waterschap St. Philipsland.

Na de eerste wereldoorlog begon de invloed van de motorisering zich af te tekenen. Daarom werd in 1919 door de Provinciale Staten van Zeeland een Verkeerscommissie ingesteld voor „Onderzoek naar de mogelijkheid ener reorganisatie der Provinciale verkeersmiddelen.” Het resultaat van dit onderzoek was een achttal conclusies waarin o.a. werd voorgesteld een Provinciaal Wegenfonds in te stellen. Dit geschiedde bij K.B. van 18 oktober 1929, nr 23. Daarna volgde bij K.B. van 26 november 1932, nr 63, de Verordening Provinciaal Wegenonderhoudsfonds Zeeland, dat nog van kracht is. Inmiddels was bij K.B. van 6 februari 1932, nr 25 het eerste Provinciaal Wegenplan voor Zeeland vastgesteld. De realisering van dit plan had geleidelijk plaats. Zo werd bij K.B. van 22 oktober 1935, nr 27 de Rijksweg van Tholen naar Scherpenisse m.i.v. 1 januari 1936 aan de Provincie Zeeland overgedragen. Fig. 248 geeft een dwarsprofiel van de tot Provinciale weg omgebouwde Rijksweg, terwijl fig. 249, p. 349 een gedeelte van de tegenwoordige Provinciale weg op Tholen laat zien.

Provinciale
en
Rijkswegen

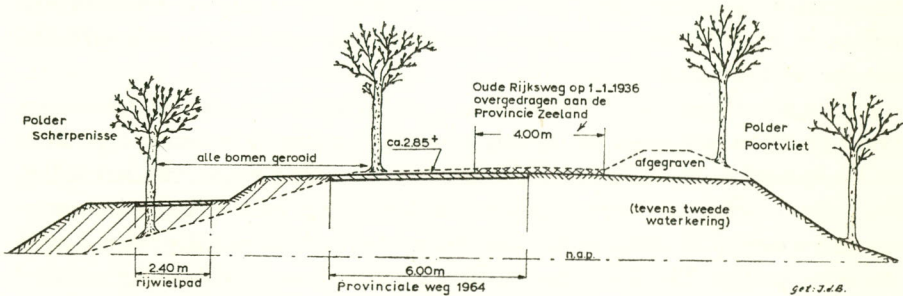


fig. 248. Dwarsprofiel verkeersweg tussen Poortvliet en Scherpenisse op Tholen.

De Provinciale wegen in Noord-Zeeland hebben een lengte van ca 75 km waarvan ca 44 km op Schouwen-Duiveland en ca 31 km op Tholen, verdeeld over onderstaande tracé's.

1. Haven de Val—Rijksweg Zijpe—Zierikzee	2734 m
2. Zierikzee—Brouwershaven	11500 m
3. Zierikzee—Serooskerke—Westenschouwen	17842 m
4. Serooskerke—Haamstede—Vliegveld	11381 m
5. Tholen—Scherpenisse	9700 m
6. Scherpenisse—Stavenisse	8475 m
7. Tholen—St. Annaland	12807 m

Totaal 74439 m

In St. Philipsland zijn nimmer Provinciale wegen geweest. Het gehele Provinciale wegennet in Zeeland omvat ca 312 km (in 1963).

De Franse overheersing (1795-1813) bracht in Nederland naast vele ongeneugten, verbeteringen voor het verkeer omdat voor militaire doeleinden Parijs met alle delen van het grote Rijk verbonden moest zijn, waardoor de z.g. „Groote Wegen der 1e klasse” tot stand werden gebracht.

Tot de eerste Rijkswegen in Zeeland behoorde destijds de weg van Gorishoek (bij Scherpenisse) naar het Thoolse veer, als onderdeel van 's Rijks Grooten Weg der 1e klasse in Zeeland nr 3 van Middelburg naar Tholen, (de genoemde postweg). Van de vele onverharde wegen uit de eerste helft van de vorige eeuw was op het eiland Tholen deze postweg de eerste weg die bestraat werd. Volgens door het Rijk gedane waarnemingen (1877-1910) bedroeg de gemiddelde tijd dat op dit traject de klinkerbestrating versleten was, ca 16 jaar. Fig. 250, p. 349 waar een gedeelte van de traverse door Poortvliet is afgebeeld geeft een idee van de knelpunten in de toenmalige Rijksweg op Tholen. Sinds 1936 toen de genoemde overdracht aan de Provincie plaats had bestaan op Tholen geen Rijkswegen meer. Van 1880-1920 had het onderhoud van de 8,4 km lange Rijksweg ca f 186.000 gekost.

Bij hetzelfde K.B. van 1935 werd de Provinciale weg Zijpe-Zierikzee (10,4 km) aan het Rijk overgedragen evenals de weg over de Kreekrakdam tussen Zuid-Beveland en Noord-Brabant. Voor deze overdracht van Rijks- en Provinciale wegen moest de Provincie een bedrag van f 71.750 aan het Rijk betalen.

De weg Zijpe-Zierikzee was de eerste Rijksweg op Duiveland als onderdeel van Rijksweg nr 18 van Steenberg en naar Zierikzee. Het tracé was vastgesteld bij K.B. van 6 oktober 1932, nr 29 als deel van het Rijkswegenplan. Diverse verbeteringen werden in de loop der jaren aangebracht waarvan de rotonde bij Zierikzee, die in 1963 werd geopend toen de laatste was. De Duivelandse Rijksweg zal een belangrijke schakel worden in de toekomstige noord-zuid verbinding. Fig. 251, p. 349 stelt het verkeersplein voor op het eindpunt van Rijksweg nr 18 te Zierikzee.

Bij K.B. van 18 juli 1936, nr 35 werd de weg naar het veer op St. Philipsland door het Rijk overgenomen. De huidige weg werd in 1938/40 aangelegd. Totaal is in Noord-Zeeland thans ca 20 km Rijksweg.

Tollen Wanneer men de ontwikkeling der wegen uit vorige eeuwen nagaat komt men vanzelf bij de tolleren terecht. Het tolrecht was in de 19e eeuw één van de weinige overgebleven rechten dat sinds de omwenteling van 1795 was blijven bestaan. Het berustte oorspronkelijk in hoofdzaak bij particulieren zoals ambachtsgerechtigden die voor het gebruik van een eigen weg tol hieven en hiervoor de tol of passage aan derden verpachtten. De eigenaar (meestal eigenaren) van de tol was verplicht de betreffende weg in goed berijdbare toestand te onderhouden.

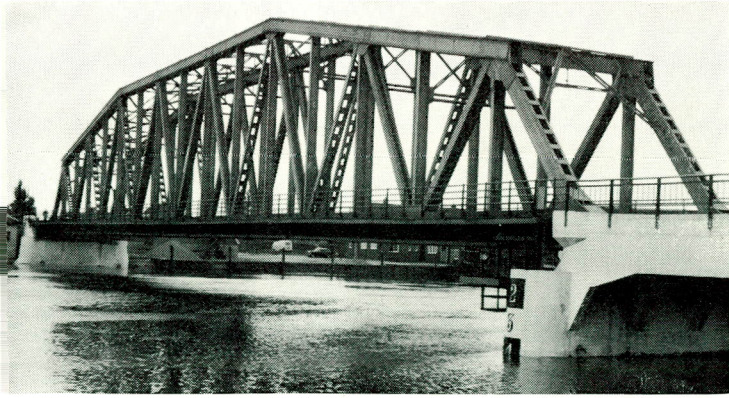


fig. 261. De Thoolse brug over de Eendracht.

fig. 263. Een zg. hamerstuk, onderdeel van de Oosterscheldebrug op het bouwterrein.

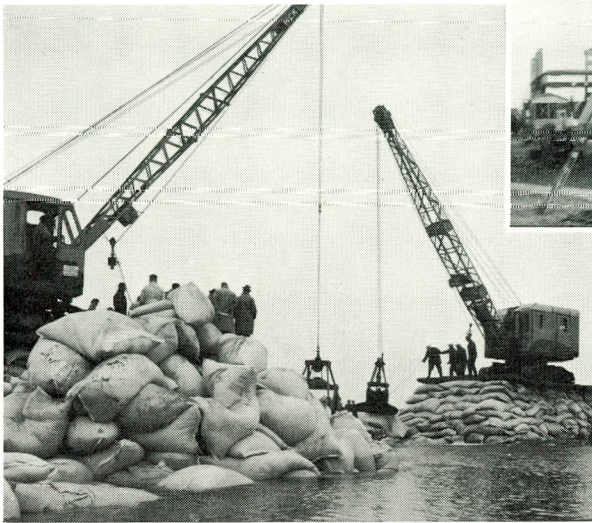
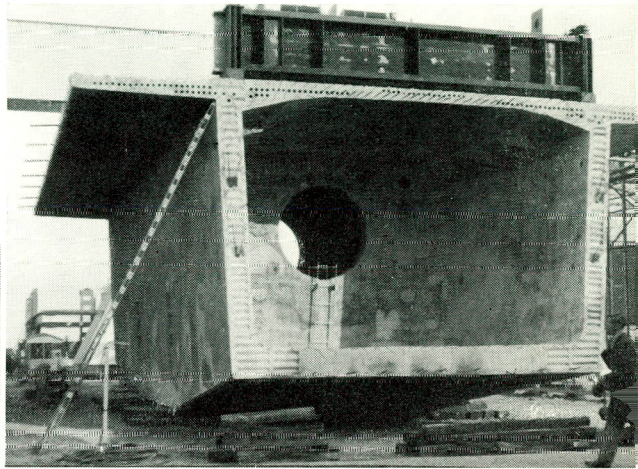


fig. 266. De opbouw van de Pluimpot-dam.

fig. 264. De Oosterscheldebrug in aanbouw.

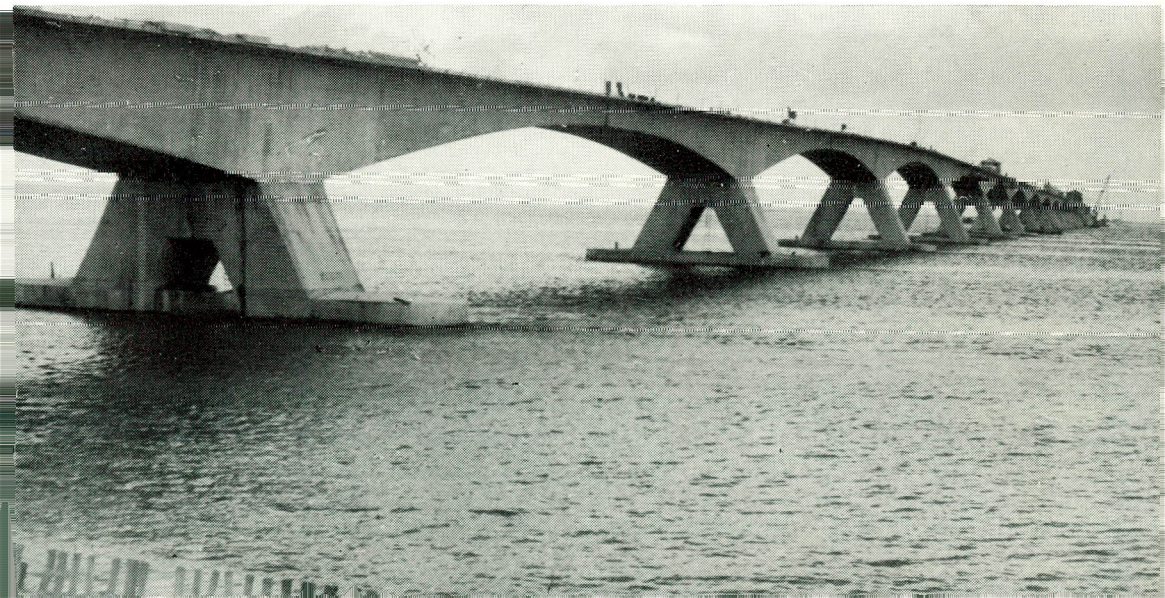




fig. 268. Machinaal wiepen spinnen voor de deltawerken te Bruinisse.

fig. 269. „Hellingzate” voor het maken van zinkstukken te Bruinisse.

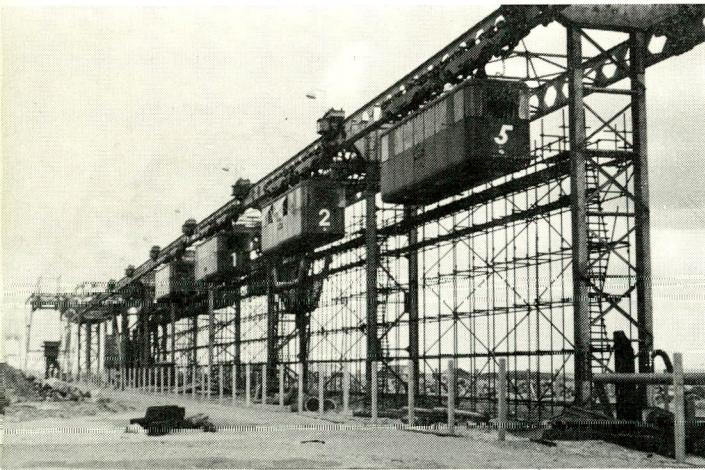
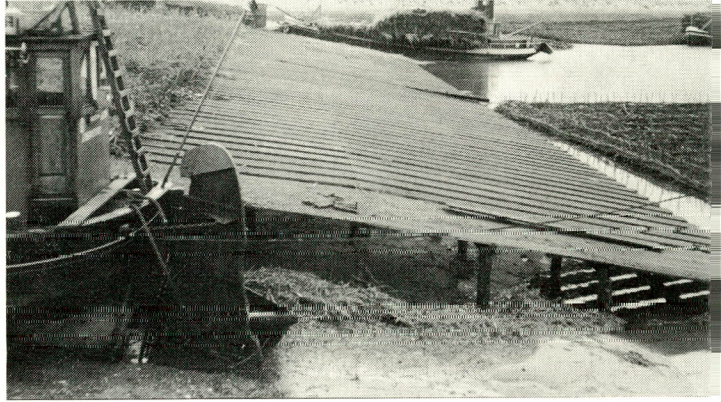
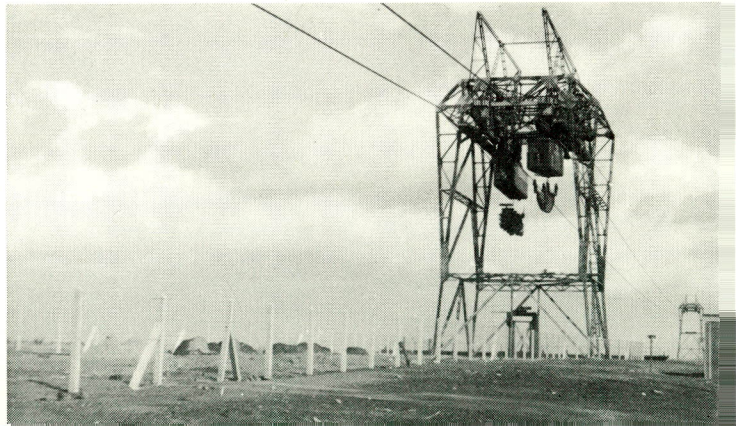


fig. 271. De kabelbaan met gondels aan de Grevelingendam. De opbouw is in volle gang.

fig. 272. De kabelbaan gereed. Enkele gondels in bedrijf. Gezien vanaf de Grevelingendam bij Bruinisse.



In de 19e eeuw zijn er in Noord-Zeeland 3 tollen op Schouwen-Duiveland en 3 tollen op Tholen.

- a. bij Brouwershaven,
- b. bij Schuddebeurs, beide voor de weg Zierikzee—Brouwershaven,
- c. bij de Steenen Dijk ten oosten van Zierikzee,
- d. ten westen van Scherpenisse op de postweg naar Gorishoek (tol nr 8),
- e. ten westen van Poortvliet (tol nr 9) en
- f. ten westen van de stad Tholen (tol nr 10).

Het tarief van de tolheffing was overeenkomstig het tarief dat bij K.B. van 29 oktober 1833, nr 59 was vastgesteld voor „'s-Rijks Grootte Wegen”. De tol ten oosten van Zierikzee werd omstreeks het midden van de vorige eeuw door de Provincie afgekocht waarvoor de gemeenten Zierikzee, Oosterland, Nieuwerkerk, Ouwerkerk en Bruinisse tezamen f 1400 betaalden. Het beheer van de tollen op de straatweg Zierikzee-Brouwershaven berustte bij een Commissie van beheer die bestond uit de gemeenten Zierikzee, Brouwershaven, Noordgouwe en Zonnemaire en de polders Noordgouwe, Bloois en Oud-Bommenede en Zonnemaire. Nadat de tol bij Schuddebeurs reeds eerder was opgeheven, duurde de tolheffing bij Brouwershaven tot 1907. Omstreeks 1900 bracht deze ca f 1525 per jaar op. Daarna werd de opbrengst minder omdat na 1900 (aanleg trambaan) veel suikerbieten werden vervoerd per tram waarvoor geen tol werd geheven omdat dit in de concessie voor tramaanleg was bepaald aangezien de straatweg niet door de tram werd beschadigd.

De tollen op Tholen waren Rijkstollen en waren ingaande 1 mei 1867 voor drie jaren verpacht aan de tolpachter P. L. Elst te Tholen voor totaal f 1155 per jaar. In 1866-1867 bedroeg de pacht som f 25 voor tol nr 8, f 355 voor tol nr 9 en f 520 voor tol nr 10, waaruit blijkt dat de tol op de postweg naar Gorishoek slechts van geringe importantie was.

Een tienjarig overzicht (1856-1865) van de Rijksweg met Rijkstollen op Tholen toont aan dat het onderhoud der kunstwerken met twee tolhuizen en tolbomen inclusief verlichting een bedrag van ruim f 3700 per jaar kostte en dat de zuivere opbrengst f 355 bedroeg zodat nog geen 10 % van het onderhoud werd gedekt.

De Rijkstollen werden afgeschaft volgens de wet van 22 juli 1899, nr 173, ingaande 1 mei 1900. Hetzelfde geschiedde met de tolheffingen ten bate van de Provincies, ingaande 1 mei 1909. Bij een inventarisatie per 1 april 1916 bleken in Nederland nog 176 tollen te zijn die in bezit waren van gemeenten, waterschappen en enkele particulieren. In Schouwen-Duiveland, Tholen en St. Philipsland was toen geen enkele tol meer; in Zeeland waren nog 26 tollen.

Het ziet er overigens naar uit dat Zeeland opnieuw een tijdelijke tol zal krijgen als begin 1966 de Oosterscheldebrug gereed zal zijn en men via het zuiden Schouwen-Duiveland wil bereiken of verlaten.

Na de hierna in § 4 van dit hoofdstuk genoemde „strijd” over het Tramwegen

eindpunt van een spoorwegverbinding naar Noord- of Midden-Zeeland omstreeks 1860, duurde het tot 1891 toen door G. J. van Dixhoorn te Bergen op Zoom een aanvraag werd ingediend voor het maken van een betere verbinding van de eilanden Tholen en Schouwen-Duiveland met het spoorwegnet. Dit doel zou volgens adressant kunnen worden bereikt door het aanleggen van een stoomtramlijn in aansluiting met de bestaande lijn die in 1882 was aangelegd van Bergen op Zoom naar het Thoolse veer. De nieuwe tramlijn moest dan vanaf Tholen de Rijksstraatweg volgen langs de dorpen Poortvliet, Scherpenisse en St. Maartensdijk tot aan het veer te Stavenisse waar men vervolgens per stoombootverbinding het eiland Schouwen-Duiveland kon bereiken.

Een andere aanvraag in 1891 was van C. M. van Vessem te Rotterdam die een verbinding tot stand wou brengen met een stoomtram of lokaalspoor van Brouwershaven langs Zonnemaire, Noordgouwe, Zierikzee naar Zijpe met overvaart naar de Anna Jacobapolder en vandaar via St. Philipsland naar Steenberg en Roosendaal.

De tramlijn op Tholen is nooit tot stand gekomen. Alleen de toen bestaande tramverbinding Antwerpen-Bergen op Zoom-Thoolse veer werd na het gereedkomen van de Thoolse brug in 1928 doorgetrokken tot in de stad Tholen. Op 15 oktober 1934 werd deze tramlijn opgeheven en op 1 juli 1935 werd de tramwegmaatschappij A.B.T. (Antwerpen-Bergen op Zoom-Tholen) vervangen door de B.B.A. busdiensten (Brabantse Buurtspoorwegen en Autodiensten).

De tramlijn van Steenberg naar Brouwershaven waarvan de concessie werd overgedragen aan de R.T.M. (Rotterdamse Tramweg-Maatschappij, opgericht op 12 november 1878) werd wel gerealiseerd. In de jaren 1898/1900 werden de nodige werken uitgevoerd zodat op 24 februari 1900 de eerste lokomotief met tender van de Willempolderhaven naar Duiveland werd overgebracht ten dienste van het inrijden van de baan Zijpe-Brouwershaven.²¹⁶) Op 27 april 1900 werd de lijn feestelijk geopend.

Tot de werken voor de tramlijn behoorden ook de aanleg van de tramweghavens aan het Zijpe en aan de Anna Jacobapolder (zie de volgende § onder veren). Deze tramlijn die in 1914/15 werd verlengd tot Haamstede-Burgh heeft dienst gedaan tot 31 januari 1953 en werd geëxploiteerd door de N.V. R.T.M. De stormramp van 1953 heeft het einde gebracht. Het tracé van de verdwenen tramlijn Steenberg-Burgh-Haamstede is aangegeven in fig. 20, p. 44.

§ 3. VEREN

Door middel van vele veren waarvan fig. 252 een overzicht geeft werd de communicatie met de eilanden in Noord-Zeeland onderhouden.

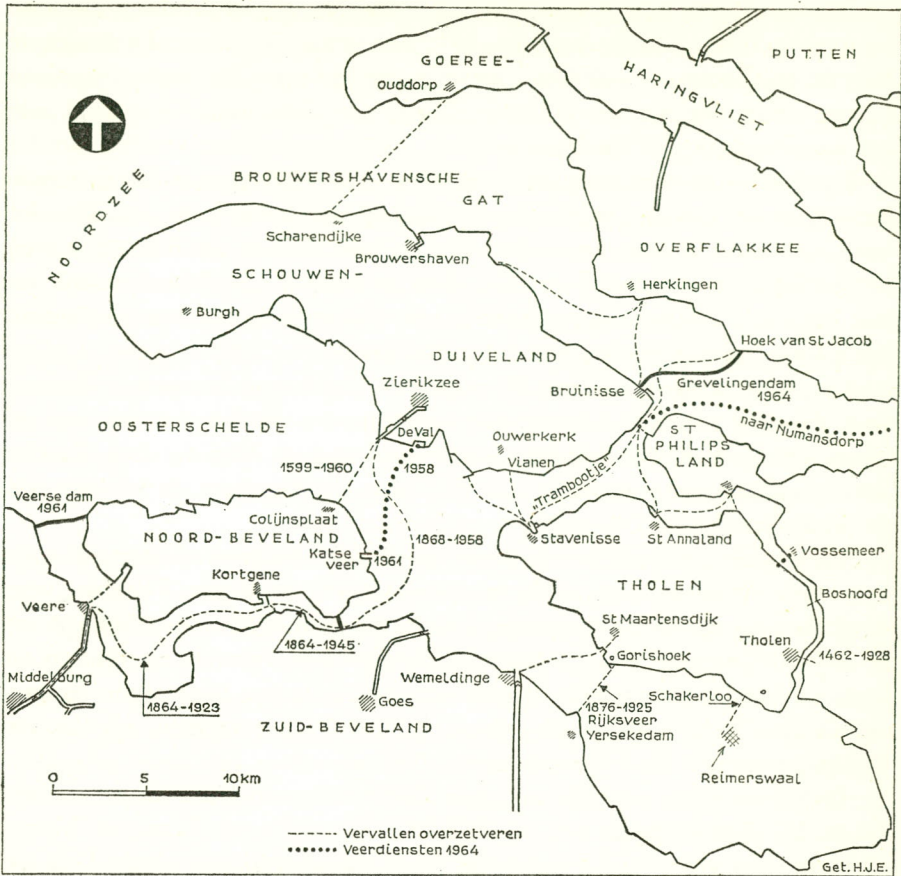


fig. 252. Overzicht van veerdiensten in Noord-Zeeland.

Vanuit het oosten had men toegang via de veren over de Eendracht **Boshoofd** waarvan het veer bij Boshoofd tussen Tholen en Oud-Vossemeer in het midden van de vorige eeuw enkel als voetveer was bestemd. Voor vijf cent per persoon werd men aldaar overgevoerd naar het Thoolse land of omgekeerd. Het veer dat aan de Ambachtsheren van Oud-Vossemeer behoorde en aan derden werd verpacht is omstreeks 1885 vervallen.

Ca 2 km noordwestelijk van Boshoofd ligt sinds eeuwen het veer van **Vossemeer** Oud- naar Nieuw-Vossemeer, voorheen ook genoemd het Nieuwe Veer dat aan dezelfde Ambachtsheer behoorde. Een eeuw geleden werd het veer bediend met een pont (19 ton) en met een roeiboot van 2 ton. Het veer dat enkele jaren geleden werd ~~verpacht~~ ^{verpacht} ~~verkocht~~ aan de ondernemers Maas en Westbroek te Anna Jacobaploder wordt nu onderhouden met een motorpont voor voertuigen met een gewicht tot 10 ton, zie fig. 253, p. 349. Het is het enige overgebleven „pont”veer in Zeeland. *Het veer kwam in 1993 te vervallen.*

Philips van Bourgondië schonk op 29 september 1462 aan de stad Tholen een aantal goederen om de nood te lenigen die was ontstaan door de grote brand van 16 mei 1452 waarbij het merendeel der gebouwen was verwoest. Behalve de vier korenmolens hoorde bij deze schenking ook het veerrecht over de Eendracht.

Hoewel de Eendracht slechts een smal vaarwater was, bleek het aanvankelijk niet eenvoudig om de Brabantse wal te bereiken zolang de Auvergnepolder aan de oostzijde niet was herdijkt; dit geschiedde pas in 1691. Voordien moest men ca 1 km over de slikken en schorren lopen om dan over een kleinere geul „Het Lange Water” te worden overgezet, waarna men de z.g. Halsterse duinen had bereikt. In 1460 was het „Lange Water” afgedamd, waarvoor de passagiers bij het passeren ter vergoeding damgeld moesten betalen. Na onenigheid over deze heffing tussen Graaf Philips van Bourgondië en de Heren van Bergen op Zoom werd het damgeld opgeheven nadat het Hof van Holland in 1486/87 hierover uitspraak had gedaan.

Vanaf die tijd werd het veer dat toen meer zuidwaarts lag, door de stad Tholen telkens voor zeven jaar verpacht. Verschillende tegenslagen kreeg men op het veer te incasseren zoals bij de inundatie in 1583 tijdens de Spaanse oorlog. Pas in 1684 kwam er weer verbetering toen men dammen over de verdrinken landen aan de Brabantse zijde legde en een nieuwe pont in gebruik werd genomen. De volgende verbetering was de herdijking van de Auvergnepolder in 1691, waardoor een meer geregelde veerdienst mogelijk was. In de jaren 1700-1800 werd het veer voor ca f 1000 per jaar verpacht.

Nadat het veer in de Franse tijd enige jaren in beheer bij de Domeinen was geweest, werd de gemeente Tholen in 1815 opnieuw als eigenaar erkend. De belangrijkheid van deze veerdienst nam gestadig toe hetgeen blijkt uit de betaalde pachtsommen die opliepen van f 1450 in 1815 tot f 9350 in 1919. Een voor 1920 gevraagde hogere pacht kon niet worden verkregen zodat met ingang van 1 februari 1920 de gemeente het veer in eigen beheer exploiteerde. Er kwamen toen een gemeenteverman (de pontjesbaas) en de nodige veerknechten. De oorspronkelijke houten gierpont werd in 1923 vervangen door een stalen pontvaartuig. Ondanks tal van verbeteringen die in de loop der jaren waren aangebracht viel op 29 december 1925 een schaduw over het Thoolse veer toen een autobus van de pont in het water terecht kwam waarbij zeven mensen verdronken.

Inmiddels was reeds jarenlang een aktie gevoerd om het veer te vervangen door een vaste brugverbinding. Het steeds drukker wordende verkeer van en naar Tholen eiste ingrijpende verbeteringen. Het resultaat wat dat de Thoolse pont op 10 oktober 1928 zijn laatste tocht maakte en de brug (zie volgende paragraaf) werd geopend.

De pont en het z.g. „klachtenboek” dat niet zo veelvuldig is gebruikt konden worden opgeborgen. Volledigheidshalve zij vermeld dat de veerpont nog tweemaal voor korte tijd is teruggehaald toen de brug in 1940 en andermaal in 1944 door oorlogshandelingen was vernield.

Gorishoek bij Scherpenisse aan de zuidkust van Tholen was tot in Gorishoek onze eeuw voor het voet- en rijverkeer een hoofdschakel in de communicatie tussen Noord- en Midden-Zeeland. Voor zover men geen gebruik maakte van de beurt- of vrachtschepen om vanuit Walcheren en de Bevelanden naar Holland te reizen, moest men het veer over de Oosterschelde tussen Yersekendam op Zuid-Beveland en Gorishoek passeren. Ook de post werd via deze route vervoerd, waarvoor in 1746 het posthaventje bij Gorishoek werd aangelegd. Op dit veer waren van toepassing:

het reglement op de overzetveren in Zeeland, goedgekeurd bij K.B. van 1 september 1837, nr 80 en het reglement voor de bediening van het veer, vastgesteld door de gemeente Scherpenisse van 7 december 1838. Het overzettarief was vastgesteld door dezelfde gemeente volgens K.B. van 1 november 1839, nr 104. Het tarief bedroeg o.a., voor één persoon f 1,20, voor een paard en man f 3,35, voor een vierwielige wagen f 4 en voor een zelfde wagen met twee paarden f 9,20.

Omstreeks het midden van de 19e eeuw begon het gebruik van het veer af te nemen. De reden was de in 1852 door particulieren ingestelde stoombootdienst op de Oosterschelde. Deze dienst gaf verbinding tussen Walcheren en de Bevelanden met Noord-Zeeland. Een volgende oorzaak was de ingebruikneming van de spoorlijn over de Kreekrakdam in 1868.

Tot 1869 werd het veer van Gorishoek dat toen aan de Provincie behoorde aan particulieren verpacht. De veerman betaalde f 175 pacht per jaar. Daarna was de opbrengst zo gering dat geen verpachting mogelijk was en tot aanbesteding van de bediening van het veer moest worden overgegaan. In 1870 overwoog de Provincie om het veer op te heffen, tenzij de omliggende gemeenten de helft van de aanbestedingssom betaalden. De gemeenten waren hiertoe niet bereid. Hoewel deze op hun standpunt bleven staan heeft de Provincie niet tot opheffing besloten. Op 1 augustus 1876 werd het posthaventje van Gorishoek waartoe ook het overzetveer naar Yersekendam behoorde ingevolge K.B. van 27 mei, nr 13 van 1876 door de Staat van de Provincie overgenomen. De bediening werd tot 1918 uitbesteed voor f 300 per jaar aan de veerschipper M. G. Larooy die verplicht was dit veer te bedienen met een hoogaars voor vervoer van 50 personen en met twee roeiboten. Na 1918 werd f 500 per jaar betaald. Aan dezelfde veerschipper werd tevens het onderhoud van het posthaventje met spuisluis en peilschalen uitbesteed voor f 216 per jaar.

Door de openstelling, in maart 1916, van de door de Provincie Zeeland, met 50 % subsidie van het Rijk, aangelegde weg voor gewoon ver-

keer over de Kreekkrakdam tussen Noord-Brabant en Zuid-Beveland verloor het veer te Gorishoek alle betekenis voor doorgaand verkeer. Van de „slappe” periode 1914-1923 zijn hieronder enkele gegevens van het veer vermeld.

Vervoerde personen enz. op het veer Gorishoek—Yersekendam:

jaar	personen	rijwielen	motor-rijwielen	auto's	schapen	paarden
1914	700	482	33	2	961	—
1915	699	509	35	—	544	2
1916	1074	835	53	—	847	—
1917	667	517	21	—	1442	6
1918	987	838	1	—	1031	5
1919	1401	1070	39	1	1100	9
1920	1698	1358	53	—	1499	5
1921	1754	1468	69	—	679	8
1922	1337	1128	52	—	1726	—
1923	1239	1067	42	—	1057	—
Totaal	11556	9272	398	3	10886	35

Van algemeen belang was geen sprake meer. Uit bovenstaand overzicht blijkt dat alleen plaatselijke belangen aanwezig waren. Om deze reden werd dan ook het veer Gorishoek-Yersekendam door het Rijk per 1 januari 1925 opgeheven terwijl het posthaventje met bijbehorende werken werden geabandoneerd. Het veer dat in handen van de familie Larooy was gebleven werd nadien als particuliere aangelegenheid in stand gehouden, tot het sinds 1960 praktisch in geen enkele behoefte meer voorziet. De laatste twee motorveerbotten „Zeemeermin” voor 20 passagiers en de grotere „Wuta” (Wacht Uw Tijd Af) voor 35 passagiers hebben hun dienst gedaan.

Stavenisse-Vianen Een andere belangrijke verbinding was het veer tussen Stavenisse op Tholen en Vianen op Duiveland.

In 1375 gaf hertog Albrecht de veren tussen Duiveland, Zierikzee en Stavenisse aan zijn „roerdrager” Mathys Willemsz en gelastte dat niemand dan hij, daar mensen en koren mocht overvaren. Reeds in 1360 zou hij ook het veer tussen Duiveland, St. Maartensdijk en Scherpenisse aan dezelfde persoon hebben gegeven.²¹⁷⁾ Ook de post voor Schouwen-Duiveland werd via dit veer vervoerd.

De veerlieden moesten varen tot in de havens van Stavenisse of Vianen. Het stond hun echter vrij als de omstandigheden dit toelieten en als de passagiers er mee instemden om deze in de buurt van de haven aan wal te zetten. Zij mochten echter hun ligplaatsen niet verlaten voordat de passagiers boven op de dijk waren en moesten op de eerste aanwijzing tot hun hulp bereid zijn. Hieruit blijkt dus wel dat het reizen van en naar de Zeeuwse eilanden in de vorige eeuwen niet helemaal zonder risico's was.

Het veerrecht behoorde aan de Ambachtsheer, die het veer verpachtte.

Het veertarief was f 0,80 per persoon. Bij harde wind als „de molens met gezwigte zeilen malen” en voor zonsopgang en na zonsondergang was het tarief f 1,20 per persoon. Bij ijsgang, wanneer de schipper en de veerknecht beide aan boord waren bedroeg het tarief f 4,— per persoon. Werd men tegelijk met de post overgevaren dan mocht niet meer dan f 0,40 per persoon gerekend worden.

In de vorige eeuw werd de veerdienst uitgeoefend als zeilbootveer met een hoogaars van minstens 12 ton of met een vierriems roeischouw. Nadat omstreeks 1847 het veer te Zijpe in gebruik kwam en de Slaakdam in 1884 was voltooid, boette het veer te Stavenisse veel aan belangrijkheid in. In 1900 kwam ook het postvervoer te vervallen omdat dit daarna geschiedde via de toen geopende tramlijn van Steenbergen naar Brouwershaven via het veer Anna Jacobapolder-Zijpe.

De aanlegplaats aan de Duivelandse kant werd naderhand verlegd naar de z.g. Hoek van Ouwerkerk om de lange toegangseul naar de haven van Vianen te vermijden zodat zowel bij hoog als bij laag water kon worden aangelegd. Ofschoon de veerschipper Boomsluiters — een geslacht dat ca anderhalve eeuw dit veer onderhield — te Stavenisse nog steeds zijn motorveerboot „Marjan” ter beschikking heeft om op verzoek de overtocht naar Duiveland uit te voeren wordt geen geregelde dienst meer onderhouden.

Behalve dat Stavenisse dienst heeft gedaan als tussenaanlegplaats voor de „Middelburgse boot” naar Rotterdam is er tijdelijk een stoombootveer naar de tramweghavens bij Bruinisse geweest dat met het z.g. „trambootje” aansluiting gaf op de tramverbinding Steenbergen-Schouwen-Duiveland. In de dertiger jaren van onze eeuw is ook dit veer vervallen.

De verbinding van Brabant met St. Philipsland had in de 17e en 18e eeuw plaats over de slikken van de Heene of Meerlo, waarover Smallegange als volgt schreef:

„over welken een loopweg is, die men gebruikt om verder, door het gemelde water, „in 't Dorp van St. Philipsland overgezet te worden. De langte dezes loopswegs, van „den hoek des Heeren-Polders onder Nieuw'Vossemeer, tot tegenover 't gemelde Dorp, „is omtrent een half Uur gaans, over het Slik, alwaar de Reizigers aan 't einde een „Paal vinden met Dwarshouten, dienstig om er op te klimmen, en zig tegen de ver- „rassing van 't opkomende Water, bij vertraaging der Veerlieden, te beveiligen.” ²¹⁹⁾

In 1858 kwam een vaste verbinding tot stand met een eenvoudige gronddam, die in 1884 werd gevolgd door de Slaakdam. Inmiddels werd aan de westzijde van St. Philipsland met kleine vaartuigen een geregelde veerdienst uitgeoefend over het Zijpe naar Duiveland. Dit veer was mogelijk omdat in 1847 de Anna Jacobapolder was bedijkt. Het veer Zijpe-Anna Jacobapolder is het jongste veer in Zeeland. Het was niet gereglementeerd, de heffing der veergelden was niet bij K.B. bekrachtigd en er bestonden geen veerrechten. De steigerrechten aan de Duivelandse kant waren geregeld bij resolutie van Ged. Staten van Zeeland van 25 oktober 1839, nr 3 onder de titel „Instructie voor den ontvanger der

retributie voor het gebruik der ambarcadère aan het Zijpe", waarvan de heffing bij Z.M. besluit van 6 oktober 1839, nr 89 was goedgekeurd.

Tot 1916 werd de veerdienst met kleine vaartuigen uitgeoefend door de veerman A. Hoek. Toen werd het veer overgenomen door C. J. Maas te Anna Jacobapolder die in 1921 een motorbootje in de vaart bracht. Naast de in 1900 in de vaart gebrachte R.T.M. tramboot, waarvan tot 1940 de kleinere, reeds in het midden der vorige eeuw begonnen veerdienst, geduchte concurrentie ondervond, heeft dit veer zich kunnen handhaven. Na de oorlog ontstond een betere verstandhouding met de R.T.M. De veerdienst die momenteel te boek staat van de ondernemers Gebr. Maas en Westbroek te Anna Jacobapolder vervoert enkel personen, rijwielen, motoren en bromfietsen en heeft zijn bestaansrecht bewezen. Het veer waar men praktisch elk moment van de dag kan worden overgezet, wordt thans bediend met twee motorbootjes „Maria” (7 ton) en „Jannis” (10 ton). De „Jannis” heeft tot het tijdstip waarop de Grevelingendam voor het verkeer werd opengesteld ook dienst gedaan vanuit Zijpe naar Flakkee bij de Hoek van St. Jacob.

Nadat aanvankelijk aan de Duivelandse kant van het Zijpe een bescheiden „veepad” bestond was daar in 1837 reeds een steiger, die als tussenaanlegplaats voor beurtschepen van en naar Holland was bedoeld. De aanlegplaats werd door de Provincie onderhouden. Het onderhoud van de veerdam en veersteiger aan het Zijpe met de weg naar Zierikzee vorderde in 1866/68 een bedrag van f 4300 per jaar.²¹⁹⁾

In 1863 waren de eerste plannen op tafel gebracht voor een veerhaven aan de Willempolder aan de Philipslandse zijde. Er was daar slechts een „stroodam” aanwezig waar men met kleine bootjes kon aanleggen. De verbeteringen kwamen in langzaam tempo tot stand.

Op het eind van de vorige eeuw kreeg de R.T.M. concessie om de tramverbinding Steenberg-Brouwershaven met inbegrip van een veerdienst tussen Anna Jacobapolder en Duiveland tot stand te brengen en te exploiteren. Dit was voor het Rijk aanleiding om aan beide zijden van het Zijpe een veerhaven of z.g. tramweghaven aan te leggen, zie fig. 254. De havens waren in 1900 gereed. Het veer werd eerst onderhouden met stoomboten die in hoofdzaak waren bestemd voor de trampassagiers. De motorisering van het verkeer stelde evenwel spoedig hogere eisen aan deze veerdienst. Er kwam een grotere boot in de vaart en in beide havens werd een aanleginrichting bestaande uit een drijvende ponton met toegangsbrug gemaakt. Deze boot heeft dienst gedaan tot 1944 toen Schouwen-Duiveland door oorlogsomstandigheden werd geëvacueerd.

In 1944 werden de grote en kleine aanlegponton aan de Duivelandse kant en de ponton aan Anna Jacobapolder tot zinken gebracht. Ze werden

1 april 1965
by opening
Grevelingendam is
veerdienst van
Gebr. Maas
geëvacueerd.

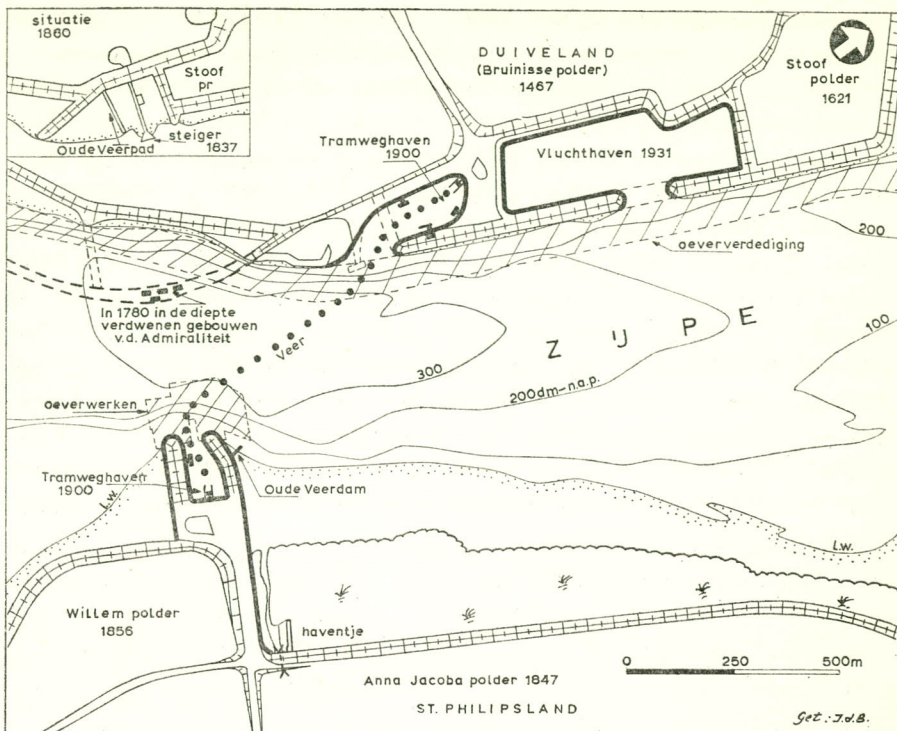


fig. 254. De veerhavens en vluchthaven aan het Zijpe.

in 1945 gelicht en bedrijfsklaar gemaakt om nog enige tijd dienst te doen. Na enkele maanden werden nieuwe pontons aangevoerd. De R.T.M. had inmiddels van een gelicht Rijnschip een veerboot laten bouwen zodat het veer weer spoedig op gang kon komen. Voor een goede functionering waren echter nog vele verbeteringen nodig.

Met bemiddeling van de Directie Bruggen van de Rijkswaterstaat werd in 1948 aan beide zijden van het Zijpe een Callender-Hamiltonbrug aangebracht als toegangsbrug van de aanlegpontoon naar de wal. Tevens werden stalen oprijkleppen gemaakt; de goederensteigers werden vernieuwd en er werden vier remstoelen geheid. Een en ander vergde een bedrag van ca f 125000. De veerdienst was door deze werkzaamheden een week gestremd geweest maar door de verbeterde situatie werden voortaan beschadigingen aan auto's, als het breken van bumpers, nummerplaten, knalpijpen enz. voorkomen. Een jaar na de ingebruikneming van de vernieuwde aanleginrichting was het verkeer met meer dan 100% toegenomen.

Om de veerdienst effectiever te kunnen uitvoeren moest men van het systeem van zijlading overschakelen op koplading. In de jaren 1953/54

werd aan beide zijden van het Zijpe een nieuwe aanleginrichting, geschikt voor koplading, gebouwd, die met de daarbij behorende veerpleinen en wijzigingen in de waterkeringen een bedrag van ca 2¼ miljoen gulden vereisten.

De fig. 255 en 256, p. 350 geven een beeld van de veerhaven te Bruinisse en de veerboot „Krammer” in het Zijpe. Fig. 257, p. 350 toont de veerboot „Zijpe” in het drijfijs toen in de strenge winter van 1963 de dienst, al was het dikwijls met veel hindernissen zo goed mogelijk werd onderhouden met in de buurt een sleepboot om zo nodig assistentie te verlenen. De dienst wordt de laatste jaren uitgevoerd met twee stoomschepen de „Krammer” en het „Zijpe” die elk 196 ton meten en voor 250 passagiers zijn bestemd. Beide schepen zijn de resp. veerponten Moerdijk en Willemsdorp van het v.m. Moerdijkveer dat in 1936 werd opgeheven. De schepen werden gebouwd in 1928 en 1933. De Moerdijk werd in 1933 verlengd. De vervoerscapaciteit is ca 20 personenwagens.

Het veer maakt momenteel zijn drukste tijd mee. Ofschoon na het gereedkomen van de Deltadammen en de Oosterscheldebrug het gebruik sterk zal verminderen, kan het toch van belang blijven voor de toegang naar Schouwen-Duiveland vanuit Brabant. Met de kleinere veer„pont” te Oud-Vossemeer zullen zij dan de enige overgebleven veren zijn in Zeeland benoorden de Westerschelde.

Vanuit de tramweghaven aan het Zijpe heeft de R.T.M. een veerdienst op Numansdorp onderhouden dat de laatste jaren werd uitgevoerd met het stoomschip „Min. C. Lely” dat bestemd is voor 600 personen. De voltooiing van de Grevelingendam met de brug over het Haringvliet heeft dit veer overbodig gemaakt.

Oosterscheldeveer

In 1852 werd door Gedeputeerde Staten van Zeeland het voorstel gedaan om een stoombootdienst in te stellen op de Oosterschelde. Hiervoor werd een overeenkomst aangegaan met Dirk Dronkers, die zich verbond om tweemaal per week een communicatie te onderhouden tussen de eilanden Walcheren, Zuid-Beveland, Schouwen en Tholen. De Staten van Zeeland stelden in 1852 voor de eerste vijf jaar een bedrag van f 4000 per jaar hiervoor beschikbaar. Deze veerdienst schijnt overigens niet rendabel te zijn verlopen, want na enige jaren hoorde men er niets meer van.

Op 9 mei 1864 werd een bootdienst geopend van Middelburg naar Noord-Brabant waarvoor de Spoorbootmaatschappij te Middelburg een subsidie aan de Staten van Zeeland vroeg. Nadat de eerste aanvraag was afgewezen werd op 4 november 1864 een subsidie van f 4000 voor het lopende jaar verstrekt. De dienst werd uitgeoefend tussen de plaatsen: Middelburg, Wolfaartsdijk, Kortgene, Katse Veer, Wemeldinge,

Yerseke, Gorishoek, Tholen en Bergen op Zoom en werd in 1866 uitgebreid tot Zierikzee.

De opening van de spoorlijn naar Goes in 1868 bracht nieuwe perspectieven voor de veerdienst op de Oosterschelde. Bergen op Zoom en de plaatsen op Tholen en Zuid-Beveland konden nu als aanlegplaats vervallen. Er werd vanaf die tijd een dienstregeling onderhouden die te Wolfaartsdijk (veer) en te Katse Veer met een diligence- of „omnibus“-dienst aansluiting gaf met het spoorwegstation te Goes. ²²⁰)

In de strenge winter van 1890/91 maakte de veerdienst een slechte tijd mee. De strenge en langdurige vorst maakte de Zandkreek onbevaarbaar. Enkele malen werd toen een overtocht gemaakt van Zierikzee via de Roompot „rond de Onrust“ door het Veeregat.

In 1910 maakte de Spoorbootmaatschappij aan de Staten van Zeeland bekend van verdere exploitatie van het Oosterscheldeveer te willen afzien. De exploitatie was als particuliere onderneming ondanks geregelde subsidie van de Provincie niet rendabel zodat per 1 januari 1912 de dienst werd stopgezet.

De Provincie die van mening was dat de veerdienst over de Oosterschelde gehandhaafd moest blijven besloot op 18 november 1910 om 2 stalen schroefstoomboten te bouwen. Met deze twee boten „Noord-Beveland“ en „Schouwen“ werd de stoombootdienst vanaf 1 januari 1912 in eigen beheer voortgezet.

Aanvankelijk werden alleen 's-morgens en 's-middags overtochten gemaakt van Middelburg (Loskade) naar Zierikzee (Het Luitje) en omgekeerd. Ingevolge een verzoek van de Kamer van Koophandel en de Vereniging Gemeentebelang te Vlissingen werd de dienst op 1 augustus 1912 als proef verlengd tot Vlissingen. Het resultaat was negatief en de verlenging verviel reeds op 1 november 1912. De eerste wereldoorlog drukte vervolgens zijn stempel op de veerdienst, zodat enige inkrimping het gevolg was.

Pas in 1921 werd de vaarroute Middelburg-Zierikzee weer uitgevoerd als voor de oorlog. Een ingrijpende wijziging had plaats toen op 14 mei 1923 de route werd bekort. Het gedeelte Middelburg-Wolfaartsdijk kwam te vervallen. Er werd nu dagelijks driemaal gevaren v.v. tussen Wolfaartsdijkse veer en Zierikzee. Een busdienst zorgde voor verbinding van Wolfaartsdijkse en Katse veer naar resp. de stations Middelburg en Goes.

Inmiddels ontwikkelde de Oosterschelde veerdienst zich in snel tempo. In 1927 werd de steigerdam te Katse veer vernieuwd en verbreed terwijl in 1931 een nieuwe aanlegsteiger met hoogwater-, laagwater- en halftijbrug werd gebouwd. Te Zierikzee werd in 1931/32 een drijvende aanlegplaats met toeleidingsbrug aangebracht. Al deze verbeteringen waren afgestemd op het gemotoriseerde verkeer.

In 1945 werd het veertraject nogmaals ingekort door het gedeelte Wolfaardsdijkseveer-Katse veer op te heffen.

De vaarroute werd in 1958 opnieuw verkort door de aanleg van een veerhaven bij de z.g. „Val” ten zuidoosten van Zierikzee. Het ca 2,5 km lange traject door het havenkanaal van Zierikzee dat vooral bij laag water moeilijk bevaarbaar kon zijn, kwam te vervallen. Met de verwezenlijking van het Drie-eilandenplan waarbij Noord-Beveland met het vaste land werd verbonden kon de vaarroute nogmaals worden verkort door aanleg van een veerhaven aan de zuidoostzijde van Noord-Beveland bij Kats, die op vrijdag 19 mei 1961 in gebruik werd genomen.

Het veer Kats-Zierikzee heeft in zijn korte bestaan nog een moeilijke periode meegemaakt in de strenge winter van 1963. Op 11 januari 1963 moest de veerboot uit de vaart worden genomen. De laatste tocht had vanwege de zware ijsgang ca 1½ uur geduurd waarbij de veerboot „Koningin Emma” schade had opgelopen. De veerhaven te Kats zat vol drijfijis en de toegangsbrug tot de boot kon niet meer op en neer bewogen worden.

Deze ongewenste situatie duurde ca vijf weken. Op 13 februari werd met behulp van de Marine de ijsbarrière in de Oosterschelde met springstoffen opgeruimd en kon men op 14 februari een proefvaart maken. Nadat de betonning in de Oosterschelde was herlegd werd op 21 februari 1963 de veerdienst weer normaal hervat. De veerhaven „De Val” bij Zierikzee was inmiddels door vier peilvletten „Zijpe”, „Krammer”, „Dortsman” en „Zierikzee” van de Deltadienst van de Rijkswaterstaat schoongeveegd, waarna dezelfde vletten het ijs in het havenkanaal naar Zierikzee hebben opengebroken. De laatste dagen van februari 1963 stagneerde het veer nog enkele dagen door ijsgang vanwege de opnieuw ingevallen vorstperiode. De vaarten bij duisternis werden afgelast omdat de betonning weer was opgenomen. Overigens bleef deze tweede stagnatie beperkt en was de „ijsrevue” na enkele dagen afgelopen.

Momenteel (1964) worden dagelijks 11 vaarten heen en weer gemaakt met de boten „Koningin Emma” en de „Oosterschelde” of de „Noord-Beveland” als reserve. Fig. 258, p. 350 is een foto van een der laatste veerboten op de Oosterschelde.

In onderstaande grafiek in fig. 259 zijn de vervoerscijfers van het veer over de Oosterschelde vanaf 1866 weergegeven.

Wanneer begin 1966 de enkele kilometers ten noordwesten van het veertraject in uitvoering zijnde Oosterscheldebrug voltooid zal zijn, zal ook dit veer worden opgeheven na ruim honderd jaar te zijn geëxploiteerd.

De veerdienst over de Oosterschelde van Zierikzee naar Colijnsplaat op Noord-Beveland werd reeds in 1599 ingesteld en werd op 10 septem-