

winter moeilijk of in het geheel niet bereikbaar door de slechte toestand van de toen nog onverharde kleiwegen, heeft slechts enige tientallen jaren dienst gedaan en dan voornamelijk in de zomer voor het vervoer van landbouwprodukten.<sup>466)</sup>

Andere Biervlietse havens waren de Koninginnehaven en de Paulinahaven. Eerstgenoemde haventje kon in 1894 worden aangelegd langs de westzijde van de Braakman nadat in 1893 de Koninginnepolder was bedijkt. In 1925 werd vervolgens nog een spuikom aangelegd terwijl in 1928 de haven met 60 m werd verlengd. Niettemin waren de werken reeds lang in verval geraakt toen ze in 1952 in de Braakmanpolder werden binnengedijkt.

Voor aanleg van de Paulinahaven werd in 1901 een plan ontworpen door enige ingelanden van de Paulinapolder.<sup>467)</sup> Het haventje waarvoor concessie was verleend aan J. A. van Rompu te Terneuzen en aan F. van Hoeve en P. van Dixhoorn, beiden te Axel,<sup>468)</sup> kwam in 1902 gereed en kostte f 12983.<sup>469)</sup> Met voltooiing van de thans in uitvoering zijnde dijkverzwaringen tot deltagoogte zal ook de Paulinahaven (reeds sinds 1965 buiten gebruik) geheel zijn verdwenen.

Laatstgenoemde drie havens hebben uiteraard dienst gedaan als tijhavens voor de plaatselijke belangen (zgn. polderhavens), in het bijzonder voor de afvoer van landbouwprodukten. Door de motorisering in de 20e eeuw, kwam de behoefte aan dergelijke haventjes te vervallen. Fig. 232, p. 412 is nog een afbeelding van de Paulinahaven in 1970.

IJzendijk  
en  
Hoofdplaat

Toen Prins Maurits in 1604 de door Parma opgeworpen stelling aan de noordoosthoek van de oorspronkelijke Jonkvrouwpolder had veroverd en deze stelling had versterkt, diende de gracht van de vesting als ligplaats voor de schepen. De gracht stond nl. via het Jonkvrouwengat of het IJzendijkse gat in open verbinding met de Schelde. Door de bedijking van de aangrenzende Mauritspolder in 1615 werd daarin verandering gebracht. In het desbetreffende bedijkingsoctröoi was nl. de voorwaarde gesteld dat de bedijkers een nieuwe haven voor de vesting zouden aanleggen.<sup>470)</sup> Dat geschiedde door de gracht te verruimen en deze te voorzien van een loswal. De haven liep door tot in de huidige Walstraat. Overigens was de haven van IJzendijkse geen lang leven beschoren. Verzanding leidde in 1684/94 tot demping van de haven. Daarna werd de uitspringende hoek (redoute „Watergat”) aan de zuidoostzijde van de Mauritspolder bij de hofstede „Le Paradis” als los- en laadplaats gebruikt.<sup>471)</sup> Maar de verzanding schreed voort waardoor de schepen steeds minder ver konden opvaren, zelfs niet verder dan tot aan Roodenhoek aan de zuidoostzijde van de Oranjepolder. Met de bedijking van de Zachariaspolder (1e ged.) in 1740 was de scheepvaart aan de noordzijde van IJzendijkse definitief verleden tijd. Fig. 233 geeft een situatie van de toegangen tot de IJzendijkse haven.

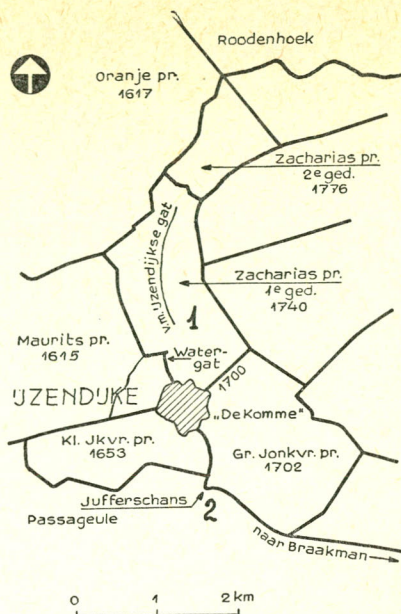


fig. 233. De haventoeegangen van IJzendijke:  
 1. via het IJzendijkse Gat tot 1740;  
 2. via de Passageule tot 1788.

Maar inmiddels had kapitein Wiltschut in 1735 (zie ook par. 1, hfdst. I) de Passageule laten doorgraven tot in de Braakman. Zodoende konden de schepen zowel vanuit het Zwin als vanuit de Braakman IJzendijke bereiken d.w.z. tot de ten zuiden van IJzendijke gelegen Jufferschans, maar dat was ook slechts voor korte tijd. Door de aanleg van de Kapitale dam in 1786 en van de Bakkersdam in 1788 resp. ten zuidoosten en ten zuidwesten van IJzendijke werd de Passageule weer gesloten en bleef IJzendijke voor de scheepvaart onbereikbaar. Het komt ons voor dat IJzendijke als havenplaats nooit tot die ontwikkeling is kunnen komen, die men ervan verwacht had.

Toen in 1778 de Hoofdplaatpolder werd bedijkt is aan de oorspronkelijke zeedijk ong.  $1\frac{1}{2}$  km van het huidige dorp Hoofdplaat, tevens een tijhaven aangelegd (zie fig. 62). Met de ondergang van het noordelijk gedeelte van die polder werd ong.  $\frac{3}{4}$  km zuidelijk een nieuwe haven aangelegd. Het noodlot bleef echter toeslaan, de tweede Hoofdplaatse haven „verzonk” in 1808 in de diepte. De jongste en laatste haven van Hoofdplaat werd toen nogmaals ong.  $\frac{3}{4}$  km zuidelijker aangelegd tegen de huidige (in 1969 verzwaarde) zeedijk.

Zeker is dat de havens van Hoofdplaat in de jongste twee eeuwen

aan een plaatselijke behoefte hebben voldaan. In de jongste zestiger jaren is er dan ook een streven geweest de haven te behouden. De ontwikkeling in het vrachtvervoer van de laatste decennia was echter zodanig dat de havenexploitatie geen positieve resultaten meer opleverde. Bij de verzwaren van de zeedijk tot deltahoogte viel dan ook het besluit de haven te doen vervallen. Ook het in 1964 opgerichte comité „Havenbelangen Hoofdplaat” kon niet gedaan krijgen dat de haven werd behouden. Op 1 augustus 1969 volgde de definitieve sluiting voor de scheepvaart. Fig. 234, p. 412 geeft een beeld van de haven in 1968.

**Breskens**

Zoals hiervoor gezegd is in West Zeeuwsch Vlaanderen, Breskens de enigste overgebleven haven; die haven heeft de ontwikkelingen zoals we hiervoor in het kort memoreerden, alle doorstaan. Voor zover de bedrijvigheden in het havenverkeer in West Zeeuwsch Vlaanderen noodzakelijk bleven werden deze in de afgelopen decennia geconcentreerd in Breskens.

Het lag na de bedijking van de Oud-Breskenspolder voor de hand dat op dit punt — één van de smalste gedeelten van de Westerschelde — een verbinding met „de overkant” tot stand zou komen. Dat werd tevens een geschikt punt voor aan- en afvoer van diverse produkten. We moeten van de oorspronkelijke haven overigens geen grote voorstelling hebben; in het begin van de 19e eeuw niet meer dan een smalle ondiepe geul met enige paalwerken als aanlegplaats;<sup>472)</sup> daarna nam echter de belangrijkheid toe.

Bij K.B. van 17 december 1819, nr 1 werden de havenwerken van Breskens in onderhoud overgedragen aan de Provincie Zeeland.<sup>473)</sup> Om te spuien was toen alleen een Westspuisluis aanwezig. In 1827/28 werd een tweede spuisluis — de Oostspuisluis — gebouwd en werden een tweetal scheepszaten in de toen nog enigste westelijke havenkom aangelegd; die zaten werden in 1842/43 uitgebreid. Op 1 januari 1865 kwam weer een wijziging; toen werd de haven door het Rijk overgenomen.<sup>474)</sup> Nieuwe verbeteringen volgden; de spuikommen werden in 1865/67 verdiept en de oostspuikom werd vergroot, beide om de havengeul op diepte te houden. Volgens de onderhoudsbestekken t/m 1879 moest jaarlijks ca 6000 m<sup>3</sup> gebaggerd worden om een havendiepte van N.A.P. — 3 m in stand te houden; dat vereiste elk jaar een bedrag van ong. f 2500. De aanzienlijke aanslibbing werd toegeschreven aan het feit dat de in 1866/70 aangelegde Oosthavendam destijds niet hoger reikte dan even boven de hoogte van het strand of slik. Toen dan ook in 1881 de havendam verhoogd werd tot N.A.P. + 2,70 m nam de aanslibbing af. De kosten van het baggeren daalden van f 4740 in 1880 tot f 2970 in 1886, terwijl in 1881, 1883 en 1885 zelfs helemaal niet gebaggerd hoefde te worden.<sup>475)</sup> In 1888 werd de haven verdiept tot ong. N.A.P. — 3,90 m en N.A.P. — 4,40 m. Het havenverkeer dat rond 1900 uit velerlei scheepstypen (hoogaars, tjalk, stoomboot, aak, boeier, jacht en poonschuit) bestond, werd steeds drukker.

In fig. 235 is de havenontwikkeling van Breskens vanaf 1865 in een viertal fasen in tekening gebracht. In de toestand van 1865 was er een smalle havengeul met twee aarden havendammen, een zwaaiplaats en een oost- en westspuiboezem. In 1915 waren de havendammen van lieverlede uitgebouwd tot respectabele dammen. De vissersschepen (8 botters en 20 hoogaarzen) hadden toen ligplaats in het zgn. Stoombotengat, een verdiept gedeelte van de havenkom; dat was hinderlijk voor de andere schepen en voor de veerdienst.

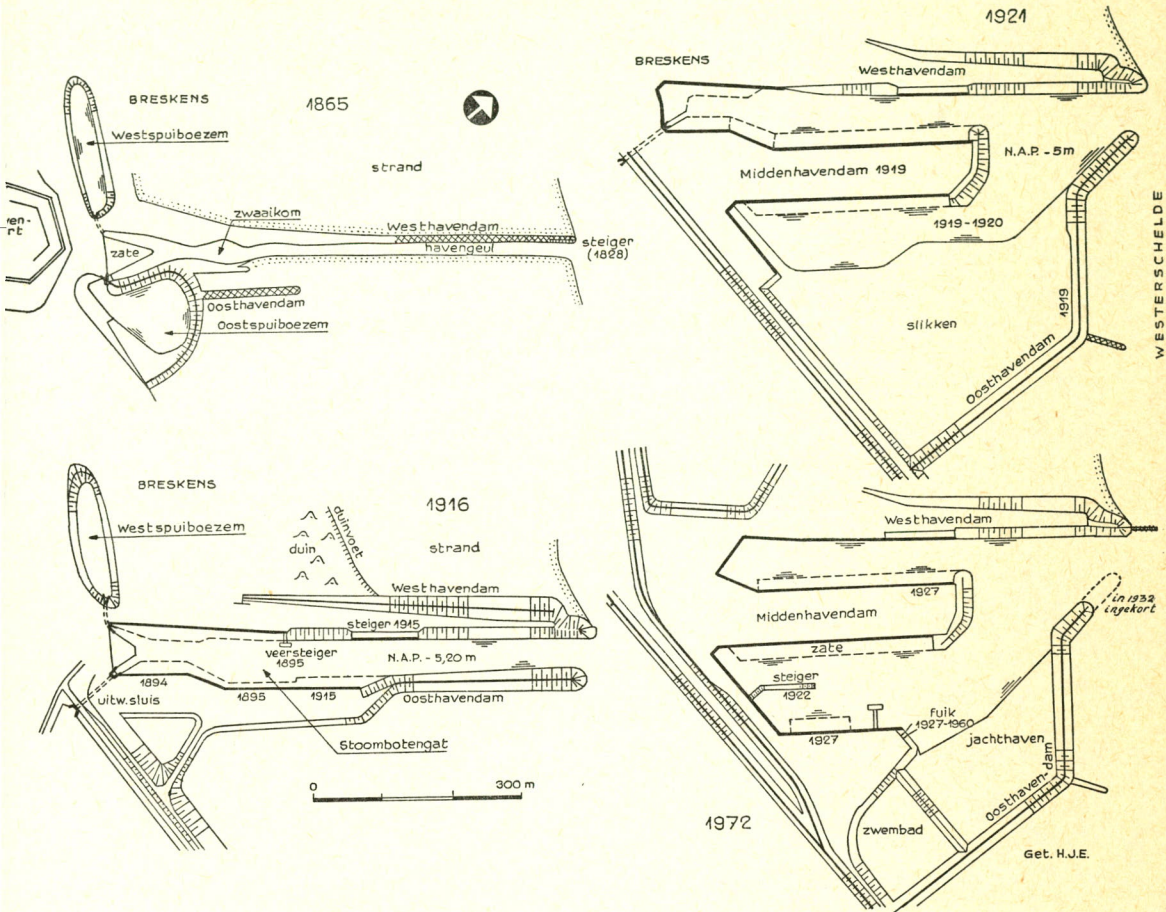


fig. 235. De havens van Breskens vanaf 1865-1973.

Er waren in 1910 reeds plannen voor havenuitbreiding; ondanks het feit dat enkele jaren later Nederland gemobiliseerd werd, kon in 1916 een forse havenuitbreiding worden aanbesteed. Stagnatie bij de uitvoering was er de oorzaak van dat het werk eerst op 15 januari 1919 kon worden opgeleverd. Er was toen een geheel nieuwe Oosthavendam aangelegd;

de oorspronkelijke Oosthavendam was ingekort en was voortaan de Middenhavendam. In 1921/22 werd in die nieuwe havenkom een speciale steiger voor vissersschepen gebouwd terwijl in 1923 speciale scheepszate's werden aangelegd, zie fig. 236. Voorts werd in de nieuwe haven in 1927/28 een veerdam uitgebouwd en een aanlegplaats voor de veerboten van het veer Vlissingen-Breskens aangelegd. Toen echter een nieuwe veerboot in de vaart werd gebracht ontstond de noodzaak de havenmond te verruimen.

Na modelonderzoek in het waterloopkundig laboratorium in Delft<sup>476</sup>) werd besloten de nieuwe Oosthavendam met 57 m in te korten en de Westhavendam met 18 m te verlengen. Daarmee zou volgens het onderzoek aan de gestelde eisen wat golfbeweging in de havens betreft worden voldaan; in 1931/32 werden die werken uitgevoerd.

Overigens zijn na 1920 vele havenwerken zoals steigers en kademuren tot stand gekomen en werden de zgn. scheepszaten verbeterd, zoals in fig. 236 is aangegeven. De ontwikkeling werd wel onderbroken door de oorlogsvernielingen van 1940/45; bij de daaropgevolgde herstelwerkzaamheden werden de kademuren vervangen door stalen damwand.

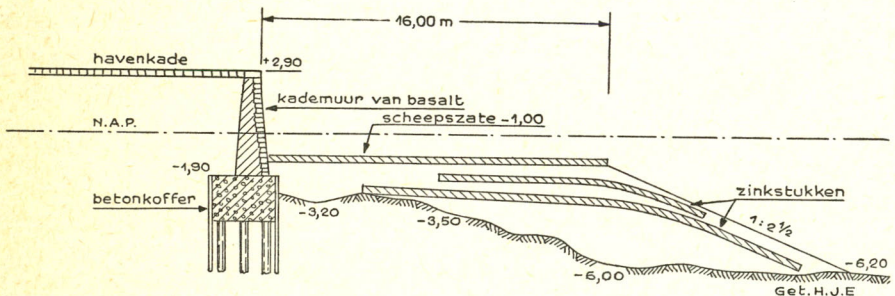


fig. 236. Voorbeeld van een in 1923 aangelegde scheepszate langs een kademuur aan de Westhavendam van de Handelshaven te Breskens.

Inmiddels is de aanlegplaats van de veerboten in 1958 verplaatst naar een plaats enkele honderden meters ten westen van Breskens. De omgeving van de oude aanlegplaats is als jachthaven ingericht. Al met al is de oorspronkelijke bescheiden haven van Breskens ontwikkeld tot een driedelige haven: handelshaven, vissershaven en jachthaven, die met diverse industrievestigingen, annex vismijn en jachtwerven een belangrijk steunpunt voor Breskens en het Zeeuwsvlaamse achterland vormen.

#### Oost Zeeuwsch Vlaanderen :

In Oost Zeeuwsch Vlaanderen zijn eveneens verschillende tijhavens geweest; de belangrijkste waren in Hulst, Axel, Hoek (Mauritsfort) en

Philippine. Een aantal kleinere haventjes als Poonhaven, Isabellahaven, de haventjes van Boekhoute en van de Clinge zijn in de loop der jaren vervallen; enkele, zoals Kruispolderhaven, De Paal, Baalhoek, Koningin Emmahaven, Hertogin Hedwighaven en het haventje van de Griete onder Zaamslag zijn nog aanwezig maar hebben weinig of geen bestaansmogelijkheid meer. In Oost Zeeuwsch Vlaanderen is alleen de haven van Walsoorden blijven bestaan, terwijl bovendien de kanaalhavens van Terneuzen, Sluiskil en Sas van Gent, alsmede de haven in het zijkanaal bij de Axelse Sassing tot ontwikkeling zijn gekomen.

Hierna volgen allereerst enige gegevens over de belangrijkste v.m. havens in Oost Zeeuwsch Vlaanderen.

Onder de korte plaatsbeschrijving van Hulst in het voorgaande hoofdstuk maakten we al gewag van de activiteiten van de ingezetenen van Hulst, die in 1180 het voorrecht ontvingen om met hun scheepjes alle wateren van Vlaanderen te bevaren. Dat duidt erop dat Hulst van oudsher een haven bezat.

Een aftakking van de Honte of Westerschelde liep via de tegenwoordige Hellegat- en Stoppeldijkpolders door tot in de stad Hulst; die verbinding stond bekend als de Saxhaven. Aan de noordoostzijde van Hulst stroomde de Moer- of Turfvaart, die verbinding gaf met de moeren van Hulsterloo en bij Hulst door een sluis in verbinding stond met de haven. De Moervaart werd in 1315 op voorstel van de watergraaf van Vlaanderen, Pieter Mazieres, verbonden met het kanaal van Stekene, waardoor een waterweg van Hulst naar Gent ontstond,<sup>477</sup>) later genoemd de „Gentse vaart”, die in 1628 werd verbeterd maar nooit een groot succes is geweest.

De Hulsterse haven werd in 1527 op last van Karel V uitgediept. Omstreeks het eind van de 16e eeuw was de noordwestelijke haventoeegang, bijna dichtgeslibd. Toen werd in 1645 een uitweg in noordoostelijke richting aansluitend op de geulen naar Saaftinge gegraven. Voor de haventoeegangen van Hulst, zie fig. 68, p. 148. Met de bedijking van de Kieldrecht-polder in 1654 werd ook die toegang onbruikbaar. De laatste toegang werd daarna opnieuw gezocht via de Hulsterse Vlakte, waar in 1789 gelijk met de bedijking van die Vlakte aan de noordwestzijde een sluis bij Luntershoeek (het Hulstersas) werd gebouwd. Maar de toegang naar de Schelde bleef te lang en verzandde. Kort vóór 1800 was Hulst niet meer toegankelijk voor schepen; in 1821 werd het sas bij Luntershoeek afgedamd. Het plan om in 1826 een zijtak van het toen nieuw gegraven kanaal Terneuzen-Gent door te trekken tot Hulst werd niet verder verwezenlijkt dan halverwege Axel en Hulst. De Belgische opstand stak een spaak in het wiel en Hulst kreeg geen haven meer.

Axel was een „tussenstation” in de oude vaarweg Terneuzen-Gent en **Axel**

had oorspronkelijk een verbinding via de Axelse Vaart, die bij Terneuzen de Honte of Westerschelde bereikte. Door overstroming, inundaties en herdijkingen kwamen drastische wijzigingen tot stand. Toen de Braakman in 1376 was ontstaan drong het Scheldewater van daaruit door tot Axel, dat toen een haven aan de zuidzijde kreeg.

Enkele eeuwen heeft deze zuidelijke haventoeegang bestaan totdat in 1789 de ten zuiden van Axel gelegen Beosten en Bewesten Blijpolder werd herdijkt. Axel was toen van rechtstreekse verbinding met de Schelde afgesloten. Door de bouw van een schutsluis (de Axelse Sassing), ong. 2 km ten westen van Axel, werd, eveneens in 1789, een indirecte verbinding tot stand gebracht. De schutsluis deed dienst tot 1851, toen het kunstwerk werd gesloopt; de resterende sluiskom werd in 1920 gedempt.

Eerst in 1964 werden bij raadsbesluit van 24 maart „de Verordening op heffing van gelden voor het gebruik van de gemeentelijke plaats van afslag op de Kaaiwal in de gemeente Axel” en de daarbij behorende „Verordening op de inning van gelden voor het gebruik van de gemeentelijke plaats van afslag op de Kaaiwal in de gemeente Axel” ingetrokken.<sup>478</sup>) Namen als: Vaartwijk, Gentse Vaartstraat, Kanaalkade (of Kaaiwal) en de Sassingel zijn herinneringen aan de eertijdse havens van Axel.

Na opheffing van de sluis aan de Axelse Sassing kregen de schepen daar een los- en laadgelegenheid, die sindsdien meermalen is aangepast en uitgebreid, zodat eigenlijk een binnenhaven is ontstaan. Uitbreiding van het „havengebied Axelse Sassing” is in onderzoek, aanvankelijk bij de Werkgroep Havengebieden Zeeland en sinds 1972 bij het Havenschap Terneuzen. Dat uitbreidingsplan zou in eerste fase een areaal van ong. 260 ha kunnen opleveren.<sup>479</sup>)

**Hoek** De haven van Hoek lag ruim 1 km ten zuiden van het dorp aan de meest zuidelijke hoek van de Koudenpolder langs het Axelse Gat waar Prins Maurits in 1599 een fort had laten bouwen en waar later een haven werd aangelegd. Er verrees een buurtschap met de naam Mauritsfort.

In het midden van de vorige eeuw werd de toegang tot die haven steeds moeilijker<sup>480</sup>) ondanks het gebruik van de overgebleven fortgrachten als spuikom. Nadat in 1902 nog (voor f 1137) enige verbeteringen aan vaargeul en losplaats waren aangebracht werd de haven door de bedijking van de Van Wuyckhuisepolder in 1912 binnengedijkt. Ook de loswal, aangelegd in 1912 aan de westzijde van de nieuwe polder heeft niet veel dienst meer gedaan en werd in 1952 van eb en vloed afgesloten (Braakmanpolder).

**Philippine** Het ligt voor de hand dat het in 1505/06 aan open water gestichte Philippine al vroeg een haven heeft gehad. Maar evenzo was het te verwachten dat deze toch ook weer ver landwaarts liggende haven in de loop

der tijd de gevolgen van verzanding en aanslibbing zou moeten incasseren. In de directe omgeving van Philippine ging dat tevens gepaard met inpolderingen. Toen dan ook kort vóór 1900 aan de noord- en westzijde van de stad omvangrijke bedijkingen aan de orde werden gesteld kwam het na moeizame onderhandelingen zover dat Philippine, mede als gevolg van die bedijkingen een nieuwe haventoeegang kreeg (zie fig. 97). Het Rijk wilde de mosselindustrie in Philippine nog een kans geven. De oude haven werd in 1899 afgesloten en tijdelijk vervangen door een hulphaven aan de westzijde van de stad. Ongeveer een jaar later — op 14 juni 1900 — kon de oude haven weer in gebruik worden genomen omdat op die dag de feestelijke opening van het ca 1700 m lange havenkanaal dat voor ongeveer f 98000 door het Rijk was aangelegd plaatshad. De toen nog omvangrijke mosselvloot (100 à 200 schepen) was bij die opening rijk gepavoiseerd. Het werd een groots mossel feest; zelfs waren de ministers zowel van Waterstaat als van Financiën, behalve vele andere autoriteiten daarbij tegenwoordig. Fig. 237, p. 413 toont de „inwijding” van het havenkanaal in 1900 en fig. 238, p. 413 het restant van het afgesloten kanaal in 1972.

Men verwachtte ter plaatse grote opleving van de schelpdierenhandel. Die opleving kwam, maar was van korte duur; de verlanding van de Braakmangeulen was niet tegen te houden.

In 1911 klaagde het gemeentebestuur over toenemende verzanding van de haveningang waardoor zelfs de geladen bietenschepen bij dode tijden de haven niet meer konden verlaten. Ofschoon de haven in hoofdzaak was verbeterd voor de mosselschepen verleende het Rijk vanaf 1911 ook subsidie in de kosten van het op diepte houden van de haven. Een meermalen gedaan verzoek van de gemeente om de haven door het Rijk over te nemen werd van de hand gewezen.

In de jongste twintiger jaren ging het bergafwaarts met de mosselhandel, althans in Philippine. Het aantal binnenkomende vissersschepen was verminderd van 7281 schepen in 1912 tot 1119 in 1920; het aantal binnenschepen dat jaarlijks binnenkwam bleef schommelen rond de 100. Vanwege de moeilijke haventoeegang bij Philippine voeren echter vele mosselschepen naar Terneuzen. Tenslotte waren de oorlogsjaren 1940/45 evenmin bevorderlijk voor de mosselhandel. In 1952 toen de Braakman werd ingepolderd (afgedamd met de Wevelswaaldijk), was het definitieve einde van de Philippinehaven gekomen. De haven en spuikom zijn inmiddels gedempt en voor andere doeleinden benut.

Sommige kleine tijhavens deden in hoofdzaak dienst voor de visserij zoals het haventje van Boekhoute, dat dicht tegen de Nederlands-Belgische grens aan de zuidzijde van de Braakman lag. Toen daar in 1920 de Dijkmeesterpolder werd bedijkt, werd ter vervanging van het haventje van Boekhoute ong. 1 km naar het westen op de grens van de Groote en

**De kleine  
tijhavens**





gedijkt. Zaamslag bleek toch behoefte te hebben aan enige havenaccommodatie. Toen dan ook de Poonhaven reeds vrijwel was verzand werd door de gemeente in 1873 een haventje aangelegd aan de overgebleven dijksbout aan de noordoostzijde van de Margarethapolder (nr 260). Het kreeg de naam „haventje aan De Griete”. Momenteel is daar alleen voor de sportvisers nog enige accommodatie.

Ten oosten van Hulst in de huidige Prosperpolder (nr. 208) heeft voor 1847 het haventje van de Clinge gelegen, dat is aangegeven in fig. 74. In de concessie voor de indijking van deze polder werd aan de concessionaris de verplichting opgelegd ter vervanging van de in te dijken gemeentehaven, een nieuwe haven voor Clinge aan te leggen, bij de aansluiting van de zeedijk van de Prosperpolder aan die van de Louisapolder. Die nieuwe haven kwam na een jaar onderhoud door de bedijker weer in onderhoud bij de gemeente Clinge.

Bij K.B. van 14 oktober 1853, nr 78 werd aan de gemeente voor het onderhoud van die haven een subsidie van f 400 per jaar uit 's Rijkskas verleend onder overweging dat het Rijk door verkoop van de bedijkte schorren voordelen had genoten en uit die bedijking bezwaar voor de gemeente was ontstaan, zodat het billijk was bij te dragen in de kosten van het onderhoud der haven.

In 1858 wordt vermeld dat het haventje in goede staat verkeerde evenals in 1878, toen met de aantekening erbij: „dat het genoegzame ruimte „bevat voor ligplaats der schepen van de in de gemeente Clinge en in de „aangrenzende Belgische gemeente Kieldrecht wonende schippers”.<sup>482</sup>) Maar het eind kwam in zicht toen in 1890 bedijkingsplannen van de voorliggende schorren ter tafel kwamen, die uiteindelijk resulteerden in bedijking van de Koningin Emmapolder in 1897. De bedijkers sloten met de gemeente Clinge een overeenkomst waarbij zij zich tot het maken van een nieuwe haven verbonden, terwijl de gemeente Clinge na voltooiing weer het onderhoud voor haar rekening kreeg. De jaarlijkse Rijksbijdrage van f 400 voor het onderhoud der haven bleef gehandhaafd maar de schippers en vissers van Clinge (Zeeland) en Kieldrecht (België) waren niet helemaal content met de nieuwe haven.

De nieuwe haventoeegang van de zgn. Koningin Emmahaven werd nl. gevormd door het Zandbergsche gat, dat via het Speelmangat in verbinding stond met de Westerschelde. Reeds spoedig na de bedijking van de Koningin Emmapolder bleek de bevaarbaarheid van het Zandbergsche gat achteruit te gaan. Als oorzaak werd toen gesteld dat tot 1897 de zuidnoord richting der schorkreken werd bepaald door de trapeziumvormige kom (de nu ong. 600 ha grote Koningin Emmapolder) voor berging van vloedwater. Toen de bedijking tot stand was gekomen en daarmee de bergingskom voor vloedwater was vervallen, moest het Zandbergsche gat

opgehouden worden door spuien uit de spuikom. In fig. 240 is een situatie van de haven geschetst. Fig. 241, p. 413 toont dezelfde haven, maar dan dichtgeslibd in 1972.

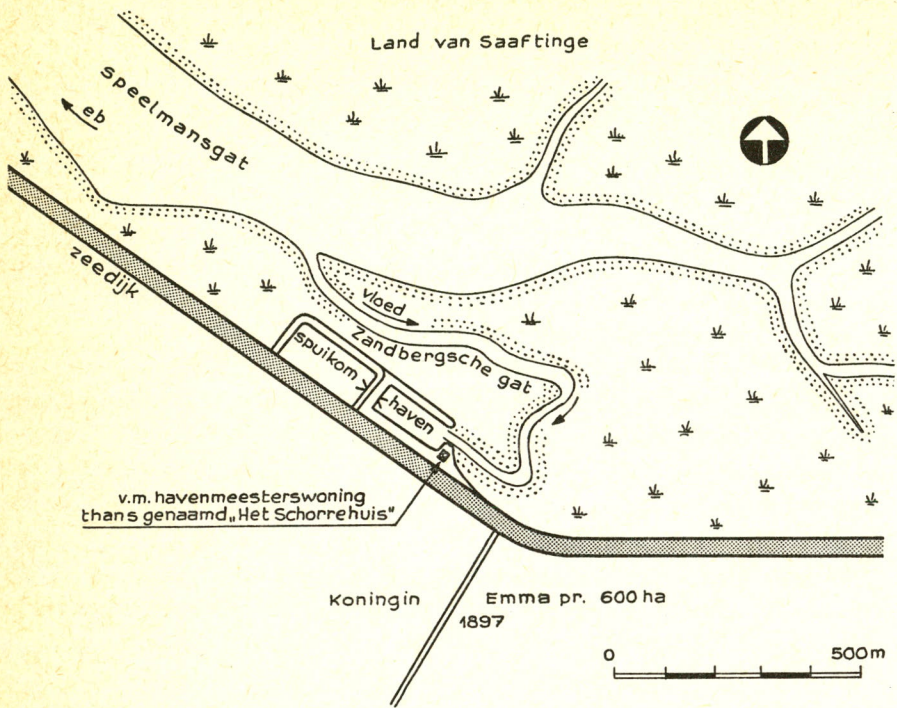


fig. 240. Situatie van de Koningin Emmahaven in Oost Zeeuwsch Vlaanderen langs de westelijke rand van het Land van Saaftinge omstreeks 1900. De dichtgeslibde haven is thans niet meer voor schepen bereikbaar.

De hoofdrichting van de ebstroom kwam na de bedijking ongeveer evenwijdig aan de nieuwe zeedijk te liggen in de richting oost-west. De stroom uit de havenmond gierde bij het spuien juist in tegengestelde richting. Ook bij vloed was de richting van de hoofdstroom en van de nevenstroom die resp. de vulling van vloedkom en haven bewerkten, tegengesteld. Het gevolg was dat bij de havenmond zowel bij eb als bij vloed een neer ontstond. De loop van de kreek buiten de haven, waar de stroom ongeveer een richtingsverandering van  $180^\circ$  moest maken werd zeer bochtig. Tengevolge van de neren werd bovendien het vloedwater dat de haven binnenstroomde sterk bezwangerd met zand- en slibdelen.

De achteruitgang van haven en havengeul was voor de gemeente aanleiding een verbeteringsplan op te maken. Volgens dat plan zou de spuikom tot havenkom en de havenkom tot spuikom worden ingericht; daarmee zou een situatie verkregen zijn waardoor bij eb de spuistroom en de hoofd-

stroom eenzelfde richting hadden evenals bij vloed de hoofdstroom en de stroom die haven- en spuikom moest vullen. Die situatie zou aanmerkelijk gunstiger zijn geweest dan de bestaande.

In 1902 werd het Rijk verzocht het plan dat f 27000 zou kosten te subsidiëren. Het Rijk bleek bereid subsidie te verstrekken mits de provincie Zeeland 1/3 en de gemeente met belanghebbenden bereid waren ook 1/3 in de kosten bij te dragen. Omdat de gemeente Clinge niet in staat bleek aan die voorwaarde te voldoen, bleef het plan onuitgevoerd.

Een aanvraag van nog wijdere strekking, waarbij werd gevraagd de haven geheel in Rijksbeheer te nemen volgde in 1919. Het verzoek bleek niet voor inwilliging vatbaar omdat de haven slechts van plaatselijk belang was en bij de voortgaande opslibbing van de Saaftingeschorren de toestand van het scheepvaartverkeer daar gedoemd was achteruit te gaan.

Ondanks de gehandhaafde rijkssubsidie voor het havenonderhoud was de exploitatie niet meer rendabel. Sinds enige tientallen jaren wordt er van de haven zelfs geen enkel gebruik meer gemaakt. Een tweetal scheepswrakken waren de laatste jaren de enige „inventaris” in de havenkom, die allengs tot een hoog peil is opgeslibd. De havenmeesterswoning is nog bewoond maar dan als zomerwoning onder de naam „Het Schorrehuis” (zie fig. 240, p. 413). Achteraf bekeken kan men zeggen dat, ofschoon de keuze van de haven met een haventoeegang aan de zuidoostzijde niet zo gelukkig is geweest, het niet valt te ontkennen dat met een anders gesitueerde haven, het einde (misschien enkele jaren later) door de natuurlijke aanslibbing, eveneens gekomen zou zijn.

Behalve genoemde Koningin Emmahaven liggen langs de tegenwoordige oostkust van Oost Zeeuwsch Vlaanderen de Kruispolderhaven en het haventje „De Paal”, die beide in de loop der jaren van belang voor deze landbouwstreek zijn geweest. Er waren zelfs een tweetal scheepswerven gevestigd, die op hun gebied meetelden.

Het haventje „De Paal” (zie fig. 71) is eigenlijk een voortzetting van de haven van Graauw (de Oude Kaai), die oorspronkelijk vlakbij het dorp Graauw lag op de grens van de Melopolder en de Willem Hendrikspolder. De bedijking van de Alsteinpolder had tot gevolg dat op de meest noordelijke punt van de Melopolder, het genoemde haventje De Paal werd aangelegd. In 1878 werd het haven- en kaaigeld verpacht voor f 1110.<sup>483</sup>) Maar ruim een halve eeuw later waren de havenactiviteiten drastisch verminderd uitgezonderd de scheepsbouw, die eerst enkele jaren geleden haar basis verplaatste.

De pleziervaart en sportvisserij vinden er momenteel nog een welkome basis. Dijkverzwaringen tot deltahoogte en recente plannen tot aanleg van een Baalhoekkanaal geven echter niet veel hoop om deze accommodatie in de huidige vorm te handhaven. Het is evenwel niet ondenkbaar dat er

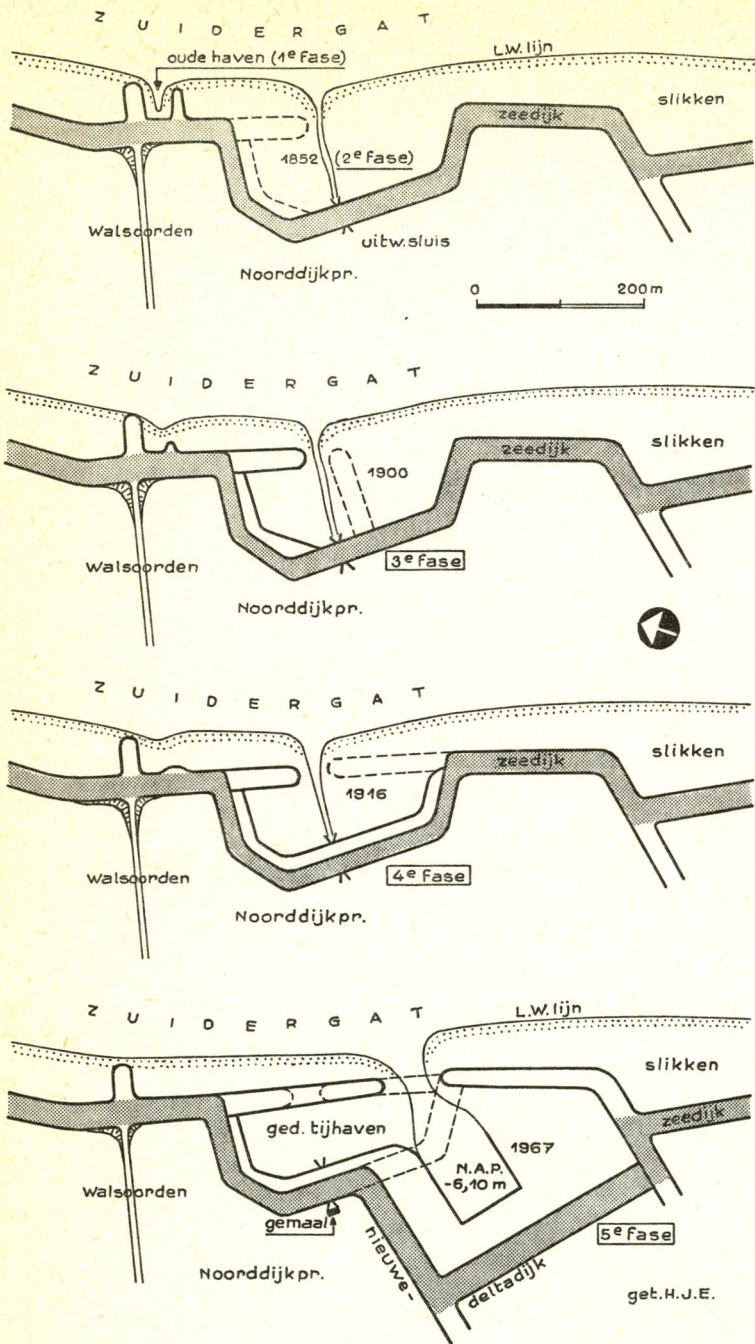


fig. 242. De havenontwikkeling van Walsoorden.

na eventuele verwezenlijking van de Baalhoekwerken nieuwe mogelijkheden ontstaan.

Aan deze oostkust zijn verder een tweetal los- en laadplaatsen, gelegen aan de Nol van Baalhoek en aan de Hertogin Hedwigpolder, van beperkte betekenis gebleven; ze zijn sinds vele jaren buiten gebruik.

Toen de haven van Hulst op het eind van de 18e eeuw niet meer voor schepen bereikbaar was, werden de havenactiviteiten in Oost Zeeuwsch Vlaanderen verspreid over de langs de Schelde gelegen kleinere tijhavens. Kennelijk heeft Walsoorden van nature — gelegen aan diep vaarwater — daarbij de beste gelegenheid geboden en zijn haven is, in tegenstelling tot vele tijhavens die zijn verzand, blijven bestaan en tot een streekhaven van betekenis geworden.

Wals-  
oorden

Begin vorige eeuw had men „in Welsoorde een haven en kade voor het gansche land van Hulst”.<sup>484</sup>) Overigens was dat een los- en laad-gelegenheid van bescheiden formaat, gelegen direct ten oosten van de nu nog deels aanwezige veerdam van de v.m. veerdiensten op Hansweert en Waarde, zie fig. 242. Die zgn. oude haven werd verlaten toen door de gemeente in 1857 in de oostelijk daarvan gelegen inham (waarschijnlijk een geïnundeerde inlaag) een havenkom werd aangelegd door aan de westzijde van die inham een havendam uit te bouwen. De nieuwe haven was wel sterk onderhevig aan verondieping door opslibbing zodat door jaarlijkse uitbaggering en „uitschuijering” de vereiste diepte in stand moest worden gehouden.<sup>485</sup>) Voorts ondervonden de schepen veel last van deining in de haven. Daarom werd in 1900 een tweede havendam aangelegd zoals in fig 242 is aangegeven. Alleen het westelijk deel van de inham deed van toenaaf dienst als havenkom. Het was nog in een periode van toenemend binnenscheepvaartverkeer zodat in 1916 zelfs een belangrijke uitbreiding tot stand moest worden gebracht. Dat gebeurde door opruiming van de oude en aanleg van een nieuwe oosthavendam, zie fase 4 in fig. 242.

Ondanks de omstreeks 1920 begonnen ontwikkeling van het wegverkeer bleven de activiteiten in de haven van Walsoorden op peil en namen zij de daarop volgende decennia in omvang toe. In 1955 werden nog verbeteringen aangebracht maar het havenbassin van ong. 200 m × 80 m bleek spoedig te klein, vooral nadat in 1962 daarin ook nog een droogdok werd geplaatst, terwijl het gebruik van een tijhaven toch al beperkt is.

Toen na 1953 de verzwaring van de zeedijken tot deltagoogte langs de Westerschelde aan de orde kwam, werd het duidelijk dat bij uitvoering van die dijkwerken een aantal tijhavens, die toch al een kwijnend bestaan hadden, zouden verdwijnen. Voor Oost Zeeuwsch Vlaanderen verwachtte men alleen voor de haven van Walsoorden een rendabele exploitatie. Dat vereiste echter wel een drastische havenverbetering.

Het ontwerp daarvoor leidde tenslotte tot een plan voor een geheel nieuwe haven, zoals aangegeven in fase 5 van fig. 242. In september 1963 besloot de gemeenteraad van Hontenisse, die de haven van Walsoorden in beheer en onderhoud heeft, met 7 tegen 4 stemmen het plan te laten doorgaan. De havenuitbreiding werd uitgevoerd in combinatie met de aanleg van een gedeelte nieuwe zeedijk tot deltahoogte voor welk deel van het werk het calamiteuze waterschap Walsoorden de kosten droeg. Het werk werd op 7 oktober 1965 aanbesteed in het gemeentehuis te Hontenisse; als laagste inschrijver kwam uit de bus N.V. Aann. en Handelsbedrijf Van Oord te Werkendam. Na enige besnoeiingen werd het werk voor ruim 2 miljoen gulden gegund.

Op donderdag 23 februari 1967 kon het Scheldewater voor het eerst het nieuwe havenbassin binnenstromen terwijl op 4 september 1967 de Commissaris der Koningin in Zeeland, mr J. van Aartsen, in aanwezigheid van vele autoriteiten, de haven in gebruik kon stellen. Hij deed dit aan het stuurwiel van de voor dit doel gecharterde rondvaartboot Schouwen-Duiveland van de R.T.M. door een voor de haveningang gespannen lint door midden te varen. De gemeentehaven van Hontenisse was streekhaven voor Oost Zeeuwsch Vlaanderen geworden zoals in het begin van de vorige eeuw toen „in Welsoorde een haven en kade voor het gansche land van Hulst” was. Er zit wel verschil in de afmetingen: destijds een bescheiden los- en laadplaats, thans een havenbassin met een kadelengte van ong. 250 m, een breedte van 80 m en een bodemdiepte van N.A.P. — 6,10 m. Bovendien werd de oude haventoeegang afgesloten en bleef de oude haven als tijhaven bestaan, maar dan verbonden met de nieuwe haven.

#### **Terneuzen**

Als laatste maar belangrijkste havens van Zeeuwsch Vlaanderen noemen we die van Terneuzen, na de Rotterdamse en Amsterdamse havens, met die van Vlissingen de drukste van Nederland. In Terneuzen heeft men de eeuwen door havenactiviteiten gekend; waar nu het marktplein is was rond 1600 de Terneuzense haven, die via de huidige Burg. Geillstraat in verbinding stond met de Westerschelde. Het zgn. vissershaventje werd eerst in 1833/39 gegraven; het hield verband met de destijds in aanbouw zijnde vestingwerken in Terneuzen. In 1870 is die oude haven gedeeltelijk en in 1912 verder gedempt;<sup>486</sup>) het laatste restant werd enkele jaren geleden vol met zand gespoten tijdens de uitvoering der kanaalwerken in 1961/68.

Toen in 1827 het kanaal Terneuzen-Gent was gegraven werden de bedrijvigheden, die met de scheepvaart in verband stonden van lieverlede verplaatst naar de kanaalzône. Het gevolg was dat Terneuzen zich in de 19e eeuw ontwikkelde tot een belangrijk knooppunt in het internationale scheepvaartverkeer. Dat ging gepaard met industriële bedrijvigheid, waarvoor havenuitbreiding noodzakelijk werd.

In 1916/22 werden een tweetal insteekhavens — de noordelijke kanaalhaven (60 m × 200 m) en de zuidelijke kanaalhaven (75 m × 260 m) — en in 1938 de Zevenaarhaven (125 m × 375 m) gegraven, alle drie gelegen aan de oostzijde van het kanaal. Met deze havens kon men tientallen jaren in de behoefte voorzien.

Na de jongste wereldoorlog nam echter de ontwikkeling van handel, scheepvaart en industrie ongekende vormen aan. Ook Terneuzen moest in deze maalstroom mee. Dat vereiste een andere aanpak ten aanzien van de haveninrichting en havenexploitatie dan vóór 1940. In de oorlog 1940/45 waren de havenkranen ontredderd en door de bezetter weggevoerd. Mede door activiteiten van de N.V. Havenbelangen kon na de bevrijding spoedig een redelijke outillage worden verkregen; een deel van het kranenpark kon worden teruggebracht, maar vernieuwing was noodzakelijk.

In 1956 werd aan de Amsterdamse havendeskundige ir N. Sniijders verzocht advies uit te brengen over de haven- en industriemogelijkheden voor Terneuzen in de nabije toekomst. Het „ontwikkelingsplan Sniijders” hield o.a. in verlenging van de bestaande kanaalhavens en aanleg van een nieuwe insteekhaven. In 1962 verklaarde de gemeenteraad zich akkoord met de plannen van ir Sniijders en konden de werken besteksklaar worden gemaakt.

Ondertussen was in 1960 tussen Nederland en België overeenstemming bereikt over de verbetering van het kanaal Terneuzen-Gent; aan de uitvoering van de daarvoor benodigde werken werd in 1961 begonnen. Dat opende voor Terneuzen goede perspectieven omdat de kanaalhavens in nauw verband stonden met de kanaalwerken. Zo werd de spoorlijn Terneuzen-Sluiskil verder omgelegd dan voor de kanaalverbreding nodig was, dit om t.z.t. de kanaalhavens te kunnen verlengen. De meerdere kosten voor deze eerste fase van het plan Sniijders werden door de gemeente en het Rijk (Economische Zaken) betaald.

Nadat eind 1968 het verbeterde kanaal in gebruik was genomen werd de Zevenaarhaven in 1969 door het Rijk aangepast en verdiept tot 10 m waterdiepte. In juni 1971 werd de inrichting van een roll-on-roll-off haven nabij de Zevenaarhaven, geschikt voor schepen met 6 m diepgang, aanbesteed. In mei 1972 volgde onder grote belangstelling van aannemerszijde in hotel „Rotterdam” eindelijk aanbesteding van twee belangrijke havenuitbreidingswerken — het verlengen van de zuidelijke kanaalhaven en van de Zevenaarhaven —. Voor bijna 5 miljoen gulden werden die werken gegund aan de N.V. Baggermij Bos en Kalis te Papendrecht en N.V. Aann.bedrijf Oosterwijk te Rotterdam. Het departement van Economische zaken verleende subsidie in de uitvoeringskosten. Voorts was er nog het plan om tussen de Zuiderkanaalhaven en de Zevenaarhaven een zwaaiom



aan te leggen en deze uit te breiden tot haven voor schepen van 50.000 ton in hoofdzaak voor massagoederen. In fig. 243 is de situatie van de kanaalhavens van Terneuzen aangegeven. Op woensdag 4 april 1973 werd door het (hiernagenoemde) Havenschap Terneuzen de aanleg van de massagoedhaven aanbesteed, die voorlopig het sluitstuk zal vormen van de havenaccommodatie van Terneuzen. De haven krijgt een diepte van N.A.P. — 13,50 m, gelijk aan de kanaaldiepte en wordt voorzien van 500 m kadelengete. De aannemer werd de Hollandse Betonmaatschappij te Rijswijk voor een aannemingssom van f 9.420.000 (subsidie van het Rijk ca 5 miljoen gulden). Men hoopt in 1975 de haven in gebruik te kunnen nemen zodat dan het industrieterrein van het mislukte staalbedrijf uit 1900 daarmee een volwaardige bestemming zal hebben gekregen.

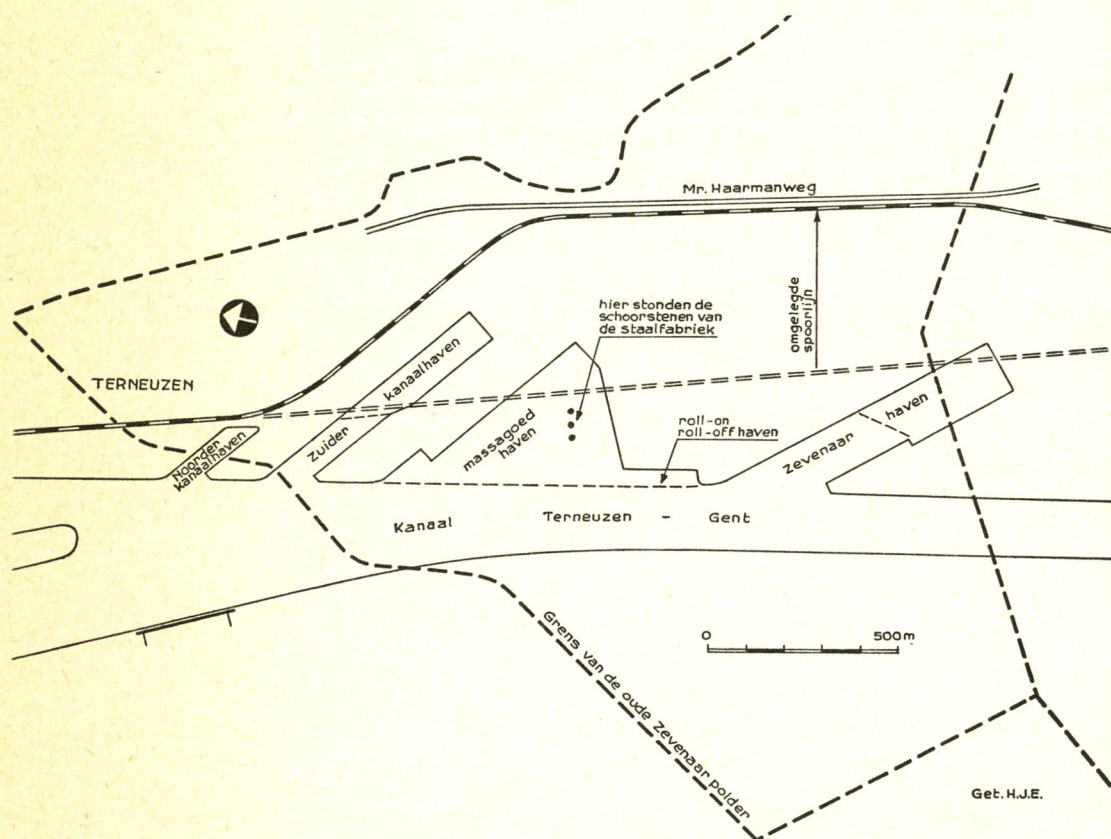


fig. 243. Situatie van de kanaalhavens bij Terneuzen. In de loop der jaren werd vrijwel de gehele Oude Zevenaarpolder door kanaal- en havenwerken inbeslaggenomen. (Voor Sluizen en buitenhavens zie fig. 259).

Uit bovenstaande blijkt dat de havens van Terneuzen inderdaad volop in ontwikkeling zijn; de nieuwe voorhavens in de kanaalmond vormen

daarbij tevens een faktor van betekenis. In ruimer verband gezien kunnen daar ook de havenaccommodaties van Dow Chemical (Nederland) B.V. in de Braakmangeul en de los- en laadsteiger langs de Westerschelde aan de Nieuw Neuzenpolder bij worden betrokken.

Van de grote zeeschepen, die teveel diepgang bezitten om de havens van Terneuzen of Gent te bereiken, wordt een deel van de lading overgeslagen in kleinere schepen. Dat gebeurt op de reede, 1 à 2 km ten oosten van Terneuzen; men noemt die plaats de zgn. „Put van Terneuzen”, ofschoon de eigenlijke put (een ong. 60 m diepe trog) voor de buitenhavens van Terneuzen is gelegen.

Met dat zogenaamde „lichten” der schepen is men in 1967 begonnen, eerst bij de schepen bestemd voor Antwerpen omdat steeds meer schepen met grote diepgang de Westerschelde opvoeren en niet zonder meer de plaats van bestemming konden bereiken. Toen eind 1968 de kanaalverbetering Terneuzen-Gent gereed was en in plaats van schepen van 10.000 ton nu schepen van ong. 50.000 ton naar Gent kunnen varen, kreeg men dezelfde problemen. In 1970 was dat o.a. het geval met een tiental schepen bestemd voor Terneuzen en met een 30 schepen bestemd voor Gent.

De overige havenaccommodaties bij Sluiskil, Westdorpe en Sas van Gent zijn niet apart behandeld; ze kunnen worden gezien als een verlengstuk van de kanaalhavens van Terneuzen en zijn voornamelijk afgestemd op de in die plaatsen gevestigde industrieën.

Voor een krachtige aanpak van de uitvoering der havenplannen en van de havenexploitatie dacht men aanvankelijk aan de oprichting van een N.V. Haven van Terneuzen. Eind 1958 keurde de gemeenteraad de concept-statuten goed voor een dergelijke N.V. waarbij Terneuzen er vanuit ging dat het Rijk de Terneuzense havens zou overdragen aan de gemeente, die ze bij de N.V. in beheer zou onderbrengen. Deze opzet kon echter niet de goedkeuring van het Rijk verkrijgen. Het Rijk voelde meer voor een publiekrechtelijk lichaam zoals een havenschap, dat bestuurd zou worden door Rijk, Provincie en Gemeente. In 1961 werd een studiec ommissie ingesteld waarin bovengenoemde instanties vertegenwoordigd waren. De commissie had tot taak om de havens en haventerreinen in de gehele kanaalzône in hun advies over een betere beheersvorm te betrekken. Met een in 1963 aangegane gemeenschappelijke regeling voor de haven- en industriebelangen tussen de kanaalgemeenten Axel, Sas van Gent en Westdorpe konden Rijk en Provincie zich niet verenigen, mede gelet op het te verwachten advies van de studiec ommissie. Die commissie adviseerde tot oprichting van een Havenschap Terneuzen. Nadat in april 1971 de wet op het Havenschap Terneuzen door de Eerste Kamer was aanvaard, werd dat Havenschap bij die wet ingesteld op 8 april 1971; de inwerkingtreding werd gesteld op 1 september 1971; de eerste directeur werd W. H. Blok.

**Havenschap**

## § 2. WEGEN, TOLLEN, SPOOR- EN TRAMWEGVERKEER.

Algemeen  
en  
overzicht

Het wegenpatroon in Zeeuwsch Vlaanderen, evenals in Zeeland ten noorden van de Westerschelde ontstaan uit een labyrint van aarden weggetjes, dreven, voetpaden en karresporen, kreeg na de vrede van Munster in 1648 al spoedig een internationaal karakter. Door de verwickelingen met Frankrijk in de 17e eeuw en rond 1800 werd de invloed daartoe nog vergroot, om met de afscheiding van Nederland en België in 1839 een definitief karakter te krijgen.

De verwantschap met onze zuiderburen bleef trouwens wel kenbaar aan de vele wegverhardingen met keien, in Vlaanderen genoemd „kassien”, ook betiteld als „kinderkopjes” vanwege het veelal rond afgesleten bovenvlak. In 1922 b.v. vormde de Rijksweg van Breskens naar de Belgische grens nog een staalkaart van verschillende keisoorten en werden zelfs op verschillende wegvakken nog de zogenaamde „Napoleonskeien” (keien van zeer groot formaat) aangetroffen.<sup>487</sup>) Het keimateriaal was afkomstig van de naburige Belgische steengroeven; het gebruik in Vlaanderen lag dus voor de hand. Het is altijd opgefallen dat hoe noordelijker men in de provincie Zeeland kwam, hoe minder keimateriaal voor wegverharding was toegepast. Maar de laatste decennia zijn vele keiverhardingen, ook in Zeeuwsch Vlaanderen vervangen door ander verhardingsmateriaal of de keien zijn benut als onderlaag voor een deklaag van asfalt, klinkers of beton.

Om overigens de aanhef van deze paragraaf te staven zij vermeld dat men eertijds wel gebruik maakte van zgn. „stapsteenen”,<sup>488</sup>) die op de voetpaden in de polders nodig waren om, vooral in natte jaargetijden, zich van het ene oord naar het andere te begeven en daarbij niet in de modder weg te zakken.

Een eerste verbetering van de onderlinge verbindingen tussen de wooncentra bestond in vele gevallen uit het bezanden van aarden wegen; het onderhoud bestond dan in hoofdzaak uit het uitvlakken en opvullen der karresporen. Zo bestond de „grote weg der 2e klasse nr 3”, van Terneuzen tot de provinciale grens in 1818/23 uit ruim 13 km (zware) „kleiweg” en 8 km weg van zand en aarde gemengd, voorts uit 1,2 km gemene keiweg door Axel en 2,7 km keistenen van Hulst tot Kapellebrug.<sup>489</sup>) Men onderscheidde allengs gemeentewegen, polder- of buurtwegen en voetpaden, terwijl de voornaamste verbindingen tot Rijks- en Provinciale wegen werden verklaard.

Voor de polder- en buurtwegen werden commissies ingesteld, die al naar gelang het grind als wegverharding werd gebruikt in vele gevallen werden betiteld als „grindwegcommissies” en voor het wegonderhoud en de wegverbetering zorgdroegen. De nodige middelen daartoe verkreeg

men aanvankelijk door tolheffing en toelagen van Rijk of Provincie. Zo werd o.a. in 1859 door de Provincie Zeeland aan de commissie voor de verbetering der wegen in het vijfde district voor onderhoud van de weg Sas van Gent over Westdorpe naar Axel een toelage van f 250 verstrekt.<sup>490)</sup> Deze bescheiden toelage is overigens geen maatstaf voor de vele en meer omvangrijke bijdragen, die in de loop der jaren door Rijk en Provincie zijn verstrekt. Enkele eertijds door het Rijk gesubsidieerde wegen zijn: Philippine-Driekwart, aangelegd in 1889, Nieuw Namen-Hulst, aangelegd in 1890 en Koewacht-St Jansteen, aangelegd in 1893. In de daarop volgende decennia werden vele polder- en buurtwegen met Provinciale en Rijkssubsidie verbeterd.

Na het bezanden der „kleiwegen” is men al spoedig overgegaan tot het aanbrengen van verharde materialen in de vorm van keien en klinkers. In de tweede helft van de vorige eeuw en in het begin van deze eeuw zijn verder vele nog onverharde wegen van een grindverharding, soms van een steenslagverharding (Macadam) voorzien. Al naar gelang de behoefte zich uitbreidde werden de wegen aangepast aan het verkeer, dat vooral na de motorisering een grote vlucht genomen heeft. Zoals reeds gezegd werden de belangrijkste wegen bestemd tot Provinciale en tot Rijkswegen. De overige bleven in beheer en onderhoud bij waterschappen, polders en gemeenten; grindwegcommissies en steenwegcommissies werden van lieverlede opgeheven. Sinds de samenvoeging van de polders en waterschappen in Zeeuwsch Vlaanderen is het beheer en onderhoud van al die wegen (uitgezonderd gemeentewegen) ondergebracht bij de vier Zeeuws-vlaamse waterschappen. Hieronder volgt daarvan een overzicht.

Waterschap:	lengte wegen in km (in 1970)
Het Vrije van Sluis	600
De Verenigde Braakmanpolders	150
Axeler Ambacht	251
Hulster Ambacht	335
	1336
Provinciale wegen	123
Rijkswegen	81
Totaal	1540 km

In fig. 244 zijn de voornaamste wegen van Zeeuwsch Vlaanderen aangegeven. De enigste overgebleven commissie voor beheer en onderhoud van wegen in Zeeuwsch Vlaanderen werd bij K.B. d.d. 1 oktober 1952, nr 11 vervangen door een daartoe opgericht wegschap, het waterschap genaamd „Weg Hulst-De Paal” (zie fig. 244). Het doel was de ver-

**Wegschap  
Hulst-  
De Paal**



wegen zouden van Staatswege onderhouden worden en kwamen onder beheer van de Generale Directie van de Waterstaat. Daartoe behoorde als enigste weg in Staats Vlaanderen de weg Breskens-Sluis. De departementale wegen kwamen onder beheer van de provincies. Bij K.B. d.d. 9 april 1820 werd ook het dagelijks beheer over al de „grooten” wegen opgedragen aan de Provinciale Staten in elke provincie. Zo was de situatie ruim anderhalve eeuw geleden: geen bemoeiingen van Rijkswegen met de verkeerswegen, alles overgedragen aan de provincies, die van het Rijk vaste bijdragen ontvingen voor wegonderhoud. Maar wat vóór de overdracht niet lukte, lukte ook na de overdracht niet; men kwam niet tot een doelmatig onderhoud. Bij K.B. d.d. 13 maart 1821 kwam er al verandering; de wegen werden in twee klassen ingedeeld. De wegen der eerste klasse kwamen onder beheer bij het Rijk, die der tweede klasse bij de Staten der provincies. De „Weg van Middelburg over Vlissingen, Breskens en „Aardenburg naar Maldeghem (B.), uitmakende een zijtak van den „grooten weg der 1e klasse nr 10 van Brussel naar Oostende”, werd bij K.B. d.d. 5 november 1822, nr 77 onder beheer van het Rijk gebracht. De zijtak van Draaibrug naar Sluis kwam toen in beheer bij de Provincie, maar is in 1927 op het Rijkswegenplan geplaatst en in 1941 aan het Rijk overgedragen.

Alle „grooten” wegen der 1e en 2e klasse werden bij K.B. d.d. 12 augustus 1828 gesteld onder het beheer van het Amortisatiesyndicaat, dat bij de wet van 27 december 1822 was opgericht ter vervanging van de Generale Directie van 's Lands amortisatiekas en het Syndicaat der Nederlanden. Het beheer en toezicht werd uitgeoefend door ambtenaren der domeinen. Dat duurde tot eind 1840 toen bij de wet van 27 december 1840, het amortisatiesyndicaat werd opgeheven. Bij K.B. d.d. 22 en 27 maart 1841 ging het materieel beheer der „grooten” wegen naar het departement van Binnenlandse Zaken, het financieel beheer naar dat van Financiën.<sup>492</sup>) Hoewel bij de opkomst der spoorwegen in de tweede helft van de vorige eeuw meermalen stemmen opgingen om de „grooten” wegen opnieuw aan de provincies en gemeenten over te dragen is dat er nooit meer van gekomen. Sommigen dachten nl. dat door de aanleg van spoorwegen, de gewone wegen in belangrijkheid zouden afnemen. De afgelopen honderd jaar hebben ons wel anders geleerd.

Tenslotte werd in 1927, bij de vaststelling van het eerste Rijkswegenplan, de weg Breskens-Aardenburg-Belgische grens als Rijksweg opgenomen. Deze weg staat thans (tot Sluis) te boek als Rijksweg nr 58, lengte totaal 23,9 km. Het gedeelte Draaibrug-Sluis, sinds 1822 provinciale weg, werd in 1941 als Rijksweg (nr 58a) overgenomen, lengte ca 4 km. Het gedeelte Draaibrug-Aardenburg-Belgische grens is thans nr 251.

De tweede Rijksweg in Zeeuwsch Vlaanderen is ontstaan uit het jaagpad (of jaagweg), dat in 1827 door het Rijk langs de toen gereed-gekomen kanaalverbinding Terneuzen-Sas van Gent en langs het zijkanaal van Sluiskil naar Axel was aangelegd. In 1875 stonden die wegen reeds te boek als grindwegen en waren ze ingedeeld bij de „Groote Rijkswegen”. Honderd jaar na aanleg waren die jaagpaden van lieverlede uitgebouwd tot grotendeels met steenslag en keien verharde wegen met een breedte van 3 à 4 m; zeilschepen verdwenen, dus jaagpaden waren overbodig, auto's kwamen en dat vereiste een bruikbaar wegennet. Van internationaal jaagpad werd de weg uiteindelijk een deel van de internationale wegverbinding tussen Terneuzen en Gent. Het Nederlandse gedeelte werd opgenomen in het Rijkswegennet, in 1928/31 verbeterd, bij de jongste kanaalverruiming tussen Terneuzen en Sluiskil verlegd en staat thans te boek als Rijksweg nr 252 (v/h nr 61), (lengte bijna 16 km).

Tractaat-  
weg

Tijdens de onderhandelingen over de verruiming van het kanaal Terneuzen-Gent ontstond de behoefte aan een nieuwe wegverbinding ten oosten van het kanaal. Daarmee werd beoogd ontsluiting van het zuidelijk deel van de Zeeuwsvlaamse kanaalzône. Bovendien kon daarmee een betere verbinding ontstaan voor het verkeer vanuit Gent en de Belgische kanaalzône naar Oost Zeeuwsch Vlaanderen. In het tractaat van 20 juni 1960 (voor de kanaalverruiming) werd een artikel opgenomen waarin in een dergelijke verbinding werd voorzien. De naam Tractaatweg raakte toen al gauw ingeburgerd. Hoewel aanvankelijk geen sprake was van een verbinding voor doorgaand verkeer naar het veer Perkpolder-Kruiningen of naar een eventuele vaste oeververbinding over de Westerschelde, blijft die mogelijkheid aanwezig.

Het eerste gedeelte vanaf de Belgische grens tot de Axelse Sassing kwam eind 1971 gereed. Het noordelijke gedeelte tot aan de invalsweg bij Terneuzen wacht nog op uitvoering. In het Rijkswegenplan 1968 staat de Tractaatweg te boek als een deel van de nieuwe Rijksweg nr 61, die loopt van Breskens-Sas van Gent-Belgische grens, zie fig. 244.

De derde Rijksweg in Zeeuwsch Vlaanderen is de weg van het veer Perkpolder naar Hulst en de Belgische grens.

Het gedeelte Hulst-Belgische grens (richting St Niklaas) behoorde tot de Groote wegen der 2e klasse volgens het K.B. van 13 maart 1821. Krachtens een in 1807 gesloten overeenkomst berustte het onderhoud van die weg tot 1823 bij de verschillende gemeenten. Volgens K.B. van 12 augustus 1823 werd die weg tot Provinciale weg verklaard. Op verzoek van Burgemeester en Raden van Hulst werd de weg in 1825 in beheer en onderhoud aan de gemeente Hulst gegeven, waarbij die gemeente concessie tot tolheffing verkreeg. Ongeveer een eeuw lang kon uit de opbrengst van de tol, die verpacht werd, het onderhoud van de weg worden

bekostigd. Omstreeks 1920 was dat niet meer mogelijk en nam de gemeente Hulst het besluit geen verlenging van de concessie tot tolheffing aan te vragen en zich aan het onderhoud van de weg te onttrekken.<sup>493</sup>) Die beslissing leidde — overigens eerst 11 jaar later — tot het besluit, waarbij dat weggedeelte door het Rijk werd overgenomen. Het maakt thans deel uit van Rijksweg nr 60 Perkpolder-Hulst-Belgische grens.

Het gedeelte Walsoorden-Hulst (de aanlegplaats van het veer was tot 1940 te Walsoorden) was in de vorige eeuw tot Provinciale weg bestemd. Nadat het Rijkswegenplan 1927 werd vastgesteld werd deze weg in 1939 door het Rijk overgenomen.

Ruim 100 jaar geleden waren in Zeeuwsch Vlaanderen de volgende wegen bij de Provincie in beheer en onderhoud:

weg wederzijds Sluis	3800 m
weg van Breskens naar Groede	2950 m (aftakking van Rijksweg)
weg van Groede naar Nieuwvliet	2280 m
weg van Schoondijke naar IJzendijke	6130 m
weg van Oostburg naar Zuidzande	3100 m
weg van Terneuzen naar Axel	9395 m
weg van Hulst naar Walsoorden	11948 m
Totaal	39603 m <sup>494</sup> )

De verharding bestond uit keien en klinkers. Dit provinciale wegennet bleef gehandhaafd tot in de twintiger jaren en was al die tijd slechts met enkele km uitgebreid (o.a. IJzendijke- Belgische grens in 1913 en de weg tussen West- en Oost Zeeuwsch Vlaanderen in 1920) tot een totale lengte van ruim 46 km in 1927. Maar de motorisering was begonnen en ontwikkelde zich snel. In 1919 werd door de Provinciale Staten een verkeerscommissie ingesteld met de opdracht een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheid van een reorganisatie der Provinciale verkeersmiddelen.

De inwerkingtreding van de Wegenbelastingwet van 30 december 1926 leidde tenslotte tot het in het leven roepen van het Provinciaal Wegenplan en van de Wegenbelastingverordening „Zeeland”. Instelling van een Provinciaal Wegenfonds werd goedgekeurd bij K.B. d.d. 18 oktober 1929. Volgens de Rijkswetgever moest het Provinciaal Wegenplan in 1927 worden vastgesteld. Dat gebeurde ook; goedkeuring volgde bij K.B. d.d. 15 december 1927; het plan werd in 1931 vervangen en goedgekeurd bij K.B. d.d. 6 februari 1932. Bij K.B. d.d. 18 november 1938 werd de Tertiaire Wegenverordening Zeeland goedgekeurd en kwam het Tertiaire wegenplan voor Zeeland 1938 tot stand, dat sindsdien meermalen is gewijzigd. Inmiddels hebben op grond van de Wet Uitkeringen Wegen van 21 juli 1966<sup>495</sup>) ook de Quartaire wegen hun intrede gedaan.

Ook het Provinciaal Wegenplan is meermalen aangepast aan de zich voortdurend wijzigende omstandigheden. Een en ander hield in dat vele



particuliere polderwegen door de Provincie in beheer en onderhoud werden overgenomen.

Van de nu ongeveer 345 km bij de Provincie Zeeland in beheer en onderhoud zijnde wegen liggen bijna 123 km in Zeeuwsch Vlaanderen, verdeeld over de volgende 16 wegvakken:

1. Schoondijke-IJzendijke-Biervliet-Braakman	13733 m
2. IJzendijke-Belgische grens	2844 m
3. Breskens (vanaf Rijksweg)-Groede-Sluis	14768 m
4. IJzendijke-Oostburg-Zuidzande-Cadzand	14041 m
5. Biervliet-Ibasellasluis	2728 m
6. IJzendijke-Isabellasluis	8375 m
7. Sluis-Belgische grens	1370 m
8. Isabellasluis-Philippine-Sluiskil	8349 m
9. Terneuzen-Hoek	3086 m
10. Braakman-Hoek	4915 m
11. Sas van Gent tot Rijksweg	585 m
12. Mr Haarmanweg-Driewegen-Zaamslag-Terhole	13144 m
13. Van Rijksweg Terneuzen-Rijksweg nr 60	13425 m
14. Driewegen-Axel	5367 m
15. Drieschouwen-Belgische grens	4391 m
16. Zuiddorpe-Koewacht-St Jansteen	11519 m

---

122640 m<sup>496</sup>)

Bij het tot stand komen van deze interlokale verbindingen was de verbinding tussen West en Oost Zeeuwsch Vlaanderen van IJzendijke naar Philippine (nrs 6 en 8), gereedgekomen in 1920 (met Rijkssubsidie), wel één van de belangrijkste. Overname en verbetering van beide wegvakken door de Provincie volgde resp. in 1927 en 1932.

**Tollen** Naarmate steeds meer behoefte ontstond aan verbindingen tussen de verschillende wooncentra werden de desbetreffende wegen van een verharding voorzien. Het gevolg was dat door het toenemend gebruik steeds meer wegonderhoud nodig was. Om de kosten daarvan te dekken gingen men na daartoe verkregen goedkeuring van hogerhand over tot tolheffing. Sinds 1829 bestond in Nederland het recht van tolheffing op land- en waterwegen.

De tolleren werden meestal door de wegeigenaars verpacht aan een tolpachter, die ter plaatse van de tolheffing het tolhuis bewoonde, de tolbomen bediende en van de passerende voertuigen de tol inde. De verpachter-wegeigenaar had de plicht de weg te onderhouden uit de middelen verkregen door de verpachting van de tol. In Zeeuwsch Vlaanderen waren verscheidene particuliere tolleren, een 11-tal provinciale tolleren en een 5-tal tolleren op de Rijksweg Breskens-Aardenburg. Om een indruk te geven van de opbrengst der tolleren geven we hieronder de pachtsummen waarvoor de Provinciale tolleren in Zeeuwsch Vlaanderen ongeveer 100 jaar geleden (1870-1875) waren verpacht. De duur van de pacht was meestal drie jaar.

Opbrengst Provinciale tollen in Zeeuwsch Vlaanderen in de periode 1 mei 1870-1 mei 1873 (v.m. 4e district) en 1 mei 1872-1 mei 1875 (v.m. 5e district).

*Tollen in het v.m. 4e district*

van Breskens naar Groede	f 1060
van Groede naar Nieuwvliet	f 560
van Schoondijke naar IJzendijke (o. d. dijk)	f 460
van Schoondijke naar IJzendijke (Zevenhofstedenstraat)	f 350
van Oostburg naar Zuidzande	f 450

*Tollen in het v.m. 5e district*

van Terneuzen naar Axel (bij Terneuzen)	f 1640
van Terneuzen naar Axel (Spui)	f 460
van Terneuzen naar Axel (bij Axel)	f 710
van Hulst naar Walsoorden (o. d. dijk)	f 1020
van Hulst naar Walsoorden (bij Rust Wat)	f 1415
van Hulst naar Walsoorden (bij Kuitaart)	f 710

Totaal f 8835<sup>497</sup>)

Zolang er nog geen sprake was van gemotoriseerd verkeer kon men met de opbrengst der tollen al of niet met bijdragen van Rijk en Provincie de wegen in redelijke staat houden.

Het Rijk was de eerste overheidsinstantie, die de onder zijn beheer zijnde tollen afschafte en wel per 1 mei 1900, reeds voordat de motorisering haar intrede in Nederland had gedaan. De tolhuizen werden verkocht; zo werd o.a. tolhuis nr 2 (Veldzicht) te Schoondijke op 10 april 1903 in het openbaar verkocht door de ontvanger der Registratie en Domeinen te Oostburg voor ongeveer f 700. De opheffing van de Provinciale tollen volgde per 1 mei 1909.

De particuliere tollen bleven nog enkele tientallen jaren gehandhaafd, maar werden van lieverlede door de Provincie afgekocht, zoals de tol op de weg IJzendijke-Belgische grens, die werd opgeheven op 27 oktober 1913 toen dat weggedeelte door de Provincie werd overgenomen. De tolheffing op de wegen in onderhoud bij het toenmalige waterschap Cadzand werd met ingang van 1 mei 1912 afgeschaft. Toen in 1932 door de Provincie Zeeland besloten was een Provinciaal Wegenonderhoudsfonds in te stellen (goedgekeurd bij K.B. d.d. 26 november 1932) werden door de Provincie Zeeland de laatste tollens in Zeeuwsch Vlaanderen bij besluit van 19 juli 1932 afgekocht.

Het betrof de tollens op de wegen:

- Overslag-Zuiddorpe
- Oostburg-St Kruis (over Bakkersdam)
- St Kruis-Belgische grens
- Hoofdplaat-Biervliet
- Philippine-Driekwart.

Overigens werd het laatste tolhuis in Zeeuwsch Vlaanderen, thans nog bekend als „De Platluus” (ong. 3 km t.Z.v. Oostburg) eerst gesloten in 1934; de tol was in de streek bekend als de tol van Pier Flip.<sup>497a)</sup>

Tot slot van dit Zeeuwsvlaamse wegenoverzicht noemen we nog het zgn. hoefijzerverkeer. Dat is geen paardentractie zoals men in eerste instantie zou kunnen denken, maar heeft betrekking op de hoefijzervormige omweg, die het verkeer van en naar Zeeuwsch Vlaanderen naar en van overig Nederland moet maken, als men de veren over de Westerschelde vermijdt en via de Scheldetunnel bij Antwerpen zijn weg kiest. (Ook bij het scheepvaartverkeer van een Duitse naar een andere Duitse haven via de Nederlandse vaarwegen spreekt men van hoefijzerverkeer.)

In het rampjaar 1953, toen het veer Perkpolder-Kruiningen tijdelijk was uitgevallen, werd er noodgedwongen veel gebruik van gemaakt. Enkele jaren geleden, toen verhoging van de veertarieven over de Westerschelde aan de orde was, werd vooral vanuit Zeeuwsch Vlaanderen actie tegen deze verhoging gevoerd. Vooral de daar gevestigde transportondernemers drongen aan om met het vrachtverkeer zoveel mogelijk van die „hoefijzerverbinding” gebruik te maken.

Spoor-  
wegen

Na de aanleg van het kanaal Terneuzen-Gent dat in 1827 gereed was gekomen werd Terneuzen als haven steeds belangrijker. Behalve de scheepvaartverbinding met België ontstond kort na het midden van de vorige eeuw behoefte aan een railverbinding vanaf Terneuzen met het Belgische achterland; ook Breskens werd daarbij genoemd. Het waren Belgen, die de plannen opperden, blijkbaar gestimuleerd door de spoorwegplannen in Midden Zeeland waarvoor Dirk Dronkers midden vorige eeuw concessie had verkregen. Men zag wellicht een concurrerende verbinding vanuit Vlissingen naar Duitsland ontstaan. Mogelijk speelden de financiële moeilijkheden, die Dronkers met de Belgische aannemer Dubois-Nihoul ondervond een rol op de achtergrond.

De plannen rijpten zover dat op 10 april 1863 aan de advocaat Francois Lancelot te Brussel concessie werd verleend voor aanleg van een spoorweg vanaf Terneuzen langs Sluiskil, Axel en Hulst naar de Belgische grens in de richting St Niklaas en Mechelen. De concessie werd in 1868 ingetrokken maar op 10 juni 1868 opnieuw verleend aan een combinatie van personen, te weten de heren: Theodoor Janssens te St Niklaas, Auguste Wauters te Temsche, Henri van Berchem te Antwerpen en de advocaat Willem d'Hanens<sup>498</sup>) te St Niklaas.

Het gedeelte Terneuzen-Sluiskil werd toen spoedig aangelegd en kwam december 1868 gereed. Dat was vooral van belang voor een andere concessionaris. Op 19 april 1864 was nl. aan een zekere Isidore Deschamps te Gent concessie verleend voor aanleg van een spoorweg, aanvangende te Sluiskil en aldaar aansluitend op de eerstgenoemde lijn Terneuzen-Mechelen. Vervolgens was die tweede lijn geprojecteerd ten westen van het kanaal langs Sas van Gent richting Selzaete en Gent met een over-

brugging van het kanaal bij Sluiskil. Beide spoorlijnen zijn in fig. 245 aangegeven.

Ondanks de tijd, die nodig was voor de brugbouw (april 1866-november 1868), kon de spoorlijn Terneuzen-Gent op 1 april 1869 alvast voor het gedeelte Terneuzen-Selzaete worden geopend; de eerste Zeeuws-vlaamse spoorlijn was daarmee een feit. De lijn werd geëxploiteerd door de onderneming „La Société générale d'exploitation”.<sup>499</sup>) Bij wijziging d.d. 8 april 1931 is de concessie, toen toebehorende aan de Spoorwegmaatschappij Gent-Terneuzen, overgedragen aan de Spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen, hierna genoemd.

De lijn Terneuzen-Sluiskil-Axel-St Niklaas-Mechelen, waarvan het vak tot Sluiskil reeds in 1868 was gereedgekomen kwam in 1869/71 verder in uitvoering en kon op 27 augustus 1871 voor het spoorwegverkeer worden opengesteld.<sup>500</sup>) Een tweede belangrijke internationale verbinding in Zeeuwsch Vlaanderen was tot stand gebracht; vanuit Mechelen was nl. reeds railverkeer via Luxemburg met Zuid-Duitsland mogelijk. De exploitatie van deze lijn geschiedde door de „Société du chemin de fer de Malines à Terneuzen” (Spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen), opgericht 27 augustus 1868 met als hoofdzetel St Niklaas (goedgekeurd bij K.B. d.d. 7 januari 1869).

Beide Maatschappijen (in 1931 tot één Maatschappij verenigd) hadden grote verwachtingen, maar die werden slechts ten dele bewaarheid. Aanvankelijk was er een redelijk aanbod van personenvervoer, maar uiteindelijk bleek het goederenvervoer de spil waarom de exploitatie van beide spoorlijnen draaide, mede dank zij de zich in de kanaalzône gevestigde industrieën. Nadat twee wereldoorlogen waren voorbijgegaan kon geen sluitende exploitatie meer worden verkregen. Het personenvervoer werd gestaakt en in 1948 werd het Nederlandse deel van de spoorwegmaatschappij Mechelen-Terneuzen door de Nederlandse Spoorwegen overgenomen. Ook het Belgische gedeelte ging daar in staatshanden over.

Wat de Zeeuwsvlaamse lijnen betreft werden na de overname door de N.S. van lieverlede de onrendabele gedeelten opgeheven en kwamen een aantal stations waaronder Hulst en Axel te vervallen. De spoorrails liggen nog wel in het terrein. Uitbreiding en verbetering van een deel der lijnen vond plaats in 1968 toen een aftakking werd gemaakt vanaf Sluiskil naar Dow Chemical (Nederland) B.V. in de Nieuw Neuzenpolder. Tijdens de kanaalwerken in 1961/68 werd een gedeelte spoorweg tussen Sluiskil en Terneuzen omgelegd, terwijl de nieuwe verkeersbrug ten noorden van Sluiskil over het nieuwe kanaal tevens als spoorbrug werd gebouwd.

Behalve de twee spoorlijnen zijn in Zeeuwsch Vlaanderen verschillende **Tramwegen** tramlijnen aangelegd; ze zijn aangegeven in fig. 245. Die aanleg werd

gestimuleerd door de wet van 9 augustus 1878 waarbij het goedkoop aanleggen van spoorwegen (lokaalspoorwegen en tramwegen) werd mogelijk gemaakt door het verstrekken van subsidies.

In 1880 werd door de heren H. Boers en E. Lebaique aan Ged. Staten van Zeeland subsidie verzocht voor de aanleg van vier stoomtramwegen in Zeeland en werd concessie gevraagd „voor zoover de passage geschiedt over de provinciale wegen”. Het jaar daarop zagen zij af van de subsidie-aanvraag voor de lijnen Zierikzee-Brouwershaven en Middelburg-Domburg. Alleen de aanvraag voor de lijnen Breskens-Maldeghem en Hulst-Walsoorden werd gehandhaafd. Aan de door de Provincie gestelde voorwaarden werd echter niet voldaan zodat ook laatstgenoemde twee aanvragen in 1881 kwamen te vervallen.

In datzelfde jaar kwam nog een aanvraag binnen van H. M. Dibbetz uit 's-Gravenhage, aanvankelijk voor aanleg van een tramlijn Schoondijke-IJzendijke-Watervliet-Caprijcke (B.), maar later voor aanleg van een „Vlaamsche stoomtram in Zeeuwsch Vlaanderen” met als afvoerplaatsen Breskens, Hoofdplaat, Sluis en Caprijcke. Ook deze aanvraag kwam te vervallen.

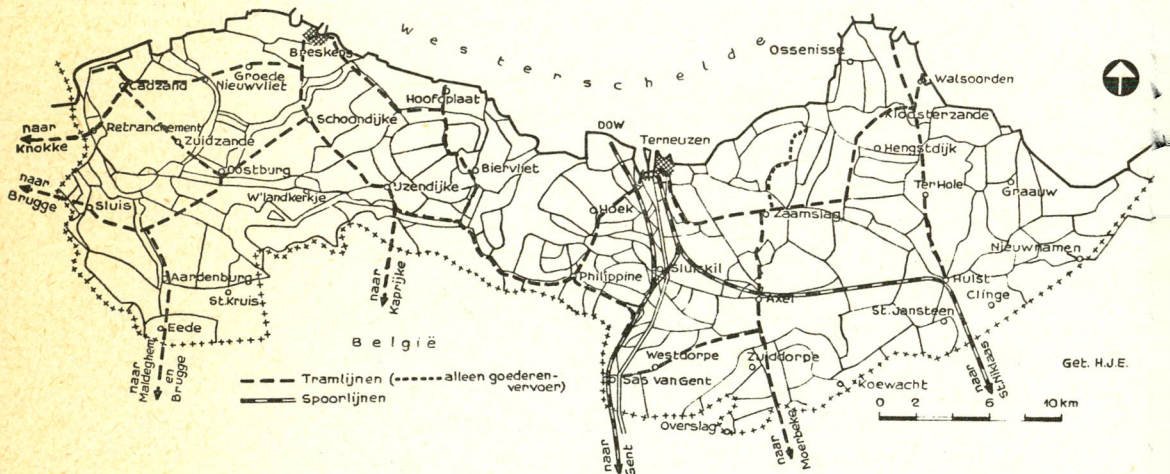


fig. 245. Overzicht tram- en spoorlijnen in Zeeuwsch Vlaanderen. Alleen de spoorlijn Terneuzen-Sluiskil-Gent is nog intact.

Een nieuwe poging werd aangewend door J. G. Gerritsen, destijds burgemeester van Groede. Hij verkreeg in 1882 vergunning voor aanleg van een tramlijn Breskens-Maldeghem met zijtak naar Sluis. Door de Belgische regering werd in 1884 concessie verleend voor het gedeelte der lijn van de Nederlands-Belgische grens tot Maldeghem. Het Rijk verleende bij de wet van 4 december 1885 een subsidie van de helft der aanlegkosten tot een bedrag van hoogstens f 200.000. De burgemeester

van Groede droeg de concessies van de inmiddels opgerichte Tramweg Mij Breskens-Maldegheem (T.M.B.M.) belangeloos over aan de daarvoor opgerichte maatschappij Stoomtram Breskens-Maldegheem (S.B.M.); die oprichting had plaats op 24 april 1886. In juli 1886 werd met de aanleg van de werken aangevangen, zodat de opening van de stoomtramlijn Breskens-Maldegem met zijtak naar Sluis op 7 mei 1887 kon plaatsvinden. De iniatiefnemer, burgemeester J. G. Gerritsen, werd de eerste commissaris van de S.B.M. Het materieel omvatte bij het begin 7 locomotieven, 9 rijtuigen, 4 bagagewagens, 14 goederenwagens en 1 waterwagen. De eerste Zeeuwsvlaamse tramlijn was een feit. De exploitatie geschiedde naar wens en was behalve voor het personenvervoer, van groot belang voor het goederenvervoer en in het najaar voor het vervoer van suikerbieten. Enkele jaren na de oprichting van de S.B.M. werd de lijn doortrokken van Sluis naar de Belgische grens; de exploitatie van die lijn werd op 1 mei 1890 aangevangen met rollend materieel van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen te Brussel.

Op een aanvraag van de S.B.M. voor aanleg van een tramlijn van Oostburg naar Cadzand werd in 1909 door de Provincie voorschot verleend. Deze tramlijn werd aangelegd en op 23 september 1912 in exploitatie genomen. Eveneens werd in 1909 op een aanvraag van E. Huijghebaert te Assebroeck (België) besloten om voorschot te verstrekken aan een op te richten Nederlandse Maatschappij voor aanleg en exploitatie van een tramweg met elektrische beweegkracht vanaf de Nederlands-Belgische grens bij Retranchement naar Breskens met een zijlijn naar Cadzand. Daarbij zou op Belgisch gebied een aansluiting met Knocke-Heyst worden gerealiseerd. De daarvoor verleende vergunning werd in 1915 overgedragen aan de S.B.M., die de lijn Breskens-Nieuwvliet-Cadzand-Retranchement-Sluis pas in 1923/27, maar niet geëlektrificeerd, deed aanleggen. Het gedeelte Breskens-Nieuwvliet kon reeds in november 1923 in gebruik genomen worden voor goederenvervoer.<sup>501</sup>) In 1929 volgde nog uitbreiding met de lijn van Retranchement naar de Belgische grens; de exploitatie van deze lijn, die geëlektrificeerd was, geschiedde door de Belgische Maatschappij N.M.V.B.

Voor aanleg van een stoomtramweg van Schoondijke-IJzendijke-Belgische grens (naar Caprijcke) werd andermaal een aanvraag ingediend, nu door C. de Vos te IJzendijke, voorzitter van het Comité ter bevordering van de aanleg van een stoomtramweg van Schoondijke naar Caprijcke. De concessie werd op 27 april 1888 verleend en het jaar daarop overgedragen aan de daartoe opgerichte IJzendijkse stoomtrammaatschappij te IJzendijke. De lijn, die enerzijds aansloot op de S.B.M. lijn in Schoondijke en anderzijds aansluiting gaf op de Belgische lijn naar Eeklo, kwam in 1891 gereed en werd op 1 juni van dat jaar in exploitatie gebracht, met

rollend materieel van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen (N.M.V.B.) te Brussel. In 1908 werd door de IJzendijkse Stoomtramwegmaatschappij (IJz.S.M.) uitbreiding van het net gevraagd voor de lijnen: IJzendijke-Pyramide-Philippine-Sas van Gent-Westdorpe-Drie Schouwen-Belgische grens (richting Moerbeke), voor Hoofdplaat-Biervliet-Pyramide en voor Philippine-Hoek-Terneuzen-Zaamslag. In 1909 werd uit de Provinciale fondsen voorschot verleend voor aanleg van laatstgenoemde lijnen.

Een andere uitbreiding werd gevraagd in 1908 door de S.B.M. nl. voor aanleg van een stoomtramlijn Breskens-Hoofdplaat-Biervliet-Philippine-Hoek-Terneuzen, waarvoor door de Braakman een dijk met uitwateringsluis zou worden gelegd. Deze uitbreiding ging niet door; op de aanvraag werd afwijzend beschikt.

In 1900 werd door de N.M.V.B. te Brussel concessie gevraagd voor de aanleg en exploitatie van een stoomtramweg van Brugge naar Aardenburg voor zover gelegen op Nederlands gebied. De lijn kwam in 1904 gereed en werd op 4 september van dat jaar in exploitatie gebracht, maar werd pas in 1908 te Aardenburg aangesloten op de lijn Breskens-Maldegheem. Na tot 1920 geëxploiteerd te zijn door de „Belgische Maatschappij tot Uitbating der Buurtspoorwegen van het Noorden van West Vlaanderen” werd de lijn tot het uitbreken van de oorlog op 10 mei 1940 geëxploiteerd door de N.M.V.B. uit Brussel.<sup>502</sup>)

In Oost Zeeuwsch Vlaanderen was men ook in actie gekomen voor aanleg van tramlijnen. In 1886 kwamen bij Ged. Staten van Zeeland verzoeken binnen om subsidie voor de aanleg van een stoomtramweg van Hulst naar Walsoorden van C. van der Bent te Middelburg en van A. Hartog te Rotterdam. In 1895 was een dergelijk verzoek in behandeling van A. J. M. G. van den Broeck te St Niklaas. De concessie werd in 1896 verleend en in 1901 uitgebreid met een concessie voor een aftakking naar de haven van Walsoorden. Op 18 februari 1902 werden de concessies overgedragen aan de toen opgerichte Naamloze Vennootschap Stoomtram Hulst-Walsoorden (S.H.W.), gevestigd te Terneuzen. Op 15 december 1902 kon de lijn in gebruik worden genomen, in juli 1903 gevolgd door ingebruikneming van een aftakking naar de haven van Walsoorden. De exploitatie had vele jaren geregeld plaats.

Ondertussen was in 1907 een comité opgericht tot stichting van een stoomtramweg van Hontenisse naar Selzaete; vergunning daarvoor werd verleend aan P. F. Fruijtier. Ook van Belgische zijde had men belangstelling in deze zaak waarbij o.a. Maurice Lippens uit Brussel op de bres stond. De totstandkoming bleef enige jaren slepende totdat op 20 juni 1911 de Zeeuwsch Vlaamsche Tramweg Maatschappij (Z.V.T.M.) werd opgericht, waarin de IJz.S.M. en de S.H.W. werden opgenomen. De voor-

zitter werd Maurice Lippens, het secretariaat berustte bij mr P. Dieleman. De reeds toegezegde subsidies en/of voorschotten werden aan de nieuwe Maatschappij overgedragen, zodat de Z.V.T.M. tot aanleg van de aangevraagde lijnen kon overgaan. Daarna werden in vrij snel tempo een aantal tramlijnen (achtereenvolgens nrs 9 t/m 17 van de hierna volgende overzichtsstaat) tot stand gebracht. De aandelen van de S.H.W. werden in 1917 overgenomen, maar de exploitatie van de lijn Hulst-Walsoorden bleef nog zelfstandig tot 1 januari 1945. Hierachter volgt een overzicht van de tramlijnen in Zeeuwsch Vlaanderen.

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat men in de periode 1886-1940 in Zeeuwsch Vlaanderen een uitgebreid tramlijnnet (ong. 182 km lengte) tot stand had gebracht, dat naar verhouding, veel omvangrijker was dan in overig Zeeland. In bijna driekwart eeuw heeft de geschiedenis van het tramverkeer zich in Zeeuwsch Vlaanderen afgespeeld. Het is daarbij van internationale betekenis geweest omdat verschillende aansluitingen met de Belgische buurtspoorwegen, vooral in de kuststreek, tot stand waren gebracht. Zelfs heeft de S.B.M. een koninklijk salonrijtuig ter beschikking gehad, waarschijnlijk de enigste vervoersmaatschappij, die dat naast de Nederlandse Spoorwegen in Nederland heeft gepresteerd. In 1904 gebouwd op de Koninklijke Fabrieken van J. J. Beynes te Haarlem is het rijtuig in 1905 gebruikt toen Koningin Wilhelmina een bezoek aan Zeeuwsch Vlaanderen bracht.

Ondanks overschakeling van stoomtractie tot motortractie op de lijnen bleek de exploitatie op den duur niet meer rendabel. De oorlogsjaren 1940/45 en kort daarna gaven nog een tijdelijke opleving te zien. In 1940 was zelfs nog een kleine uitbreiding tot stand gebracht toen bij aanleg van de nieuwe veerhaven te Perkpolder de tramlijn van Kloosterzande naar Perkpolder door het Rijk werd doorgetrokken. Maar na 1946 verdween het railverkeer per tram uit het Zeeuwsvlaamse land.

Nadat op 10 mei 1940 reeds de internationale aansluitingen via Retranchement en via Aardenburg door oorlogshandelingen waren vervallen, werd op 1 augustus 1948 door de S.B.M. het personenvervoer per tram stopgezet; de lijnen werden in 1950 opgeruimd. Alleen de lijn van Sluis naar de Belgische grens kon nog tot 1951 blijven voortbestaan; het was de allerlaatste tramlijn in Zeeuwsch Vlaanderen.

Bij de Z.V.T.M. had zich al dezelfde ontwikkeling afgespeeld. In de jaren 1946/50 werd daar het tramverkeer opgeheven zowel voor personen- als voor goederenvervoer en werden de lijnen opgebroken.

De S.B.M. en de Z.V.T.M. bleven evenwel voortbestaan voor personenvervoer waarvan de exploitatie werd voortgezet met busmaterieel. De bekende lijnbussen zijn nu een dagelijkse verschijning in het Zeeuwsvlaamse landschap. Vermeld zij nog dat op 27 mei 1961 de concessie van



Overzicht tramlijnen in Zeeuwsch Vlaanderen

nr	traject	d.d. van ingebruikneming	lengte traject in km
	<i>Geëxploiteerd door S.B.M.</i>		
1	Breskens-Schoondijkse-Oostburg-Draai- brug-Aardenburg-Maldeghe (B).	7 mei 1887	24 (+4)*
2	Draaibrug-Sluis	7 mei 1887	3,5
3	Oostburg-Zuidzande-Cadzand- Cadzand (haven)	23 sept. 1912	10
4	Breskens-Groede-Nieuwvliet-Cadzand- Retranchement-Sluis	1923/27	19
	<i>Geëxploiteerd door N.M.V.B. te Brussel.</i>		
5	Sluis-St Anna ter Muiden-Belgische grens	1 mei 1890	2
6	Retranchement-Belgische grens	1929	0,5
7	Aardenburg-Brugge	4 sept. 1904	3 (+15)*
	<i>Geëxploiteerd door IJz.S.M.</i>		
8	Schoondijkse-IJzendijkse-Veldzicht (Belgische grens) In 1911 werd de IJz.S.M. opgenomen in de Z.V.T.M., die vervolgens onderstaan- de lijnen in exploitatie bracht:	1 juni 1891	10
9	IJzendijkse-Philippine-Sas van Gent	1 okt. 1911	21
10	Sas van Gent-Westdorpe-Drie Schouwen- Roode Sluis (Belgische grens)	1915	13,5
11	Sas van Gent-Selzaete	1915	2 (+1)*
12	Terneuzen-Zaamslag-Rapenburg- Hengstdijk-Kloosterzande	1916	20
13	Zaamslag-Axel-Drie Schouwen	1916	7
14	Hoofdplaat-Biervliet-Pyramide	1918	8,5
15	Philippine-Hoek-Terneuzen	1918	8
16	Hoofdplaat-Breskens	1929	8,5
17	Zaamslag-Kamperhoek (alleen voor goederen)	1926	6
	<i>Geëxploiteerd door S.H.W. tot 1945.</i>		
18	Hulst-Ter Hole-Kuitaart- Kloosterzande-Walsoorden In 1911 werd de S.H.W. opgenomen in de Z.V.T.M.	15 dec. 1902	13
19	Kloosterzande-Perkpolderhaven	1940	2,5
Totaal			182 (+20)*

(+4)\* enz. is Belgisch gedeelte.

S.B.M. = Stoomtram Breskens-Maldeghe.

N.M.V.B. = Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen.

IJz.S.M. = IJzendijkse Spoorwegmaatschappij.

Z.V.T.M. = Zeeuwsch Vlaamsche Tramweg-mij.

S.H.W. = Stoomtram Hulst-Walsoorden.

de laatste particuliere busonderneming in Zeeuwsch Vlaanderen van F. Picavet-Martens, die 42 jaar lang de dienst tussen Hulst en Nieuw Namen had onderhouden, werd overgenomen door de Z.V.T.M.

Maar de ontwikkeling schreed voort. Nadat enkele jaren geleden de S.B.M. in eigendom was overgegaan naar de Nederlandse Spoorwegen werd de Z.V.T.M. op 1 september 1971 overgenomen door de Provincie Zeeland en de Nederlandse Spoorwegen. De nieuwe directeur werd dr H. J. van Zuylen, reeds bekend als directeur van de Rotterdamse Tram Maatschappij, die o.a. verschillende lijnen in Noord Zeeland exploiteert. Directeur van de Z.V.T.M. zijn geweest: C. Wind van Merkesteyn (1920-1941) en ir J. F. Denie van 1941-1971. Directeur van de S.B.M. waren o.a. Chr. Grauw, L. Hortensius en is thans drs P. C. G. Vroegop.

### § 3. VEREN.

Hoewel Zeeuwsch Vlaanderen (v.m. Staats Vlaanderen) minder geïsoleerd lag (althans ten opzichte van de Zuidelijke Nederlanden) dan de Zeeuwse eilanden boven de Westerschelde t.o.v. het vasteland, ontstond door talrijke overstromingen en inundaties ook daar een eilandenrijk, waar op menige plaats voor kortere of langere tijd een veerdienst nodig was. Zo is het bekend dat reeds in de middeleeuwen veerdiensten over de Honte en Westerschelde bestonden voor communicatie tussen Vlaanderen en Zeeland.<sup>503</sup> In fig. 246 zijn de belangrijkste veren aangegeven.

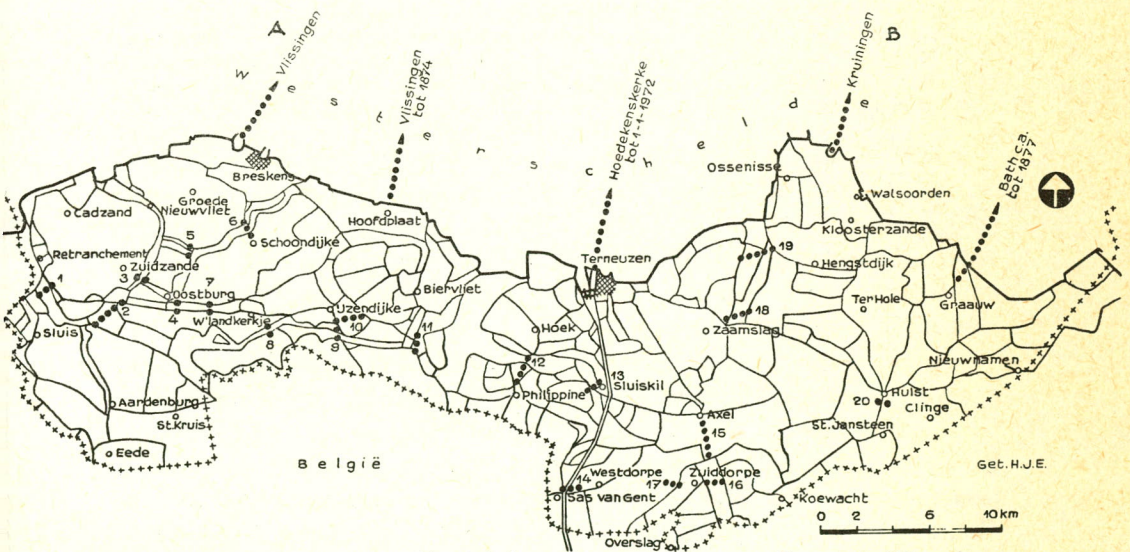


fig. 246. Overzicht van een 20-tal belangrijkste v.m. veren in Zeeuwsch Vlaanderen en van een 5-tal veren over de Westerschelde; thans worden alleen nog bij A en B moderne veerdiensten onderhouden.

**Grote  
veren**

In het in 1970 verschenen proefschrift „Overzetveren in Zeeland”<sup>504</sup>) zijn 118 veren vermeld, waarvan ruim 30 in Zeeuwsch Vlaanderen voorkwamen. We zouden daarvan een negental, over de Honte of Westerschelde, de „grote veren” kunnen noemen. Twee daarvan hadden dan weer betrekking op een veerverbinding tussen de forten Lillo en Liefkenshoek resp. gelegen aan de rechter- en aan de linkeroever van de Schelde ong. 10 km boven Antwerpen. Momenteel bestaat op dat (nu Belgisch) deel van de Schelde nog enig verkeer per voetveer.

Twee andere veren hadden betrekking op een verbinding tussen: Graauw, De Paal-Bath, Waarde, Hansweert, Hoedekenskerke en Clinge, Saaftinge-Baarland, Hoedekenskerke, Hansweert, Waarde, Bath. Beide veren werden achtereenvolgens in 1874 en vermoedelijk in 1877 opgeheven. Door de inmiddels tot stand gekomen stoombootdiensten op de Westerschelde bleek de exploitatie van laatstgenoemde twee veren niet meer in een behoefte te voorzien. Van de overige vijf „grote veren” heeft dat van Ossensisse naar Hoedekenskerke, in 1720 toegestaan door de magistraat van Hulsterambacht, niet lang bestaan zoals door Sandbergh<sup>505</sup>) wordt verondersteld omdat verdere besluiten over dit veer niet door genoemd bestuur werden genomen.

Het veer Hoofdplaat-Vlissingen bestond reeds in 1781,<sup>506</sup>) enkele jaren na de bedijking van de Hoofdplaatpolder in 1778. In 1824 werd vermeld<sup>507</sup>) dat:

„aldaar is een overzetveer op Vlissingen, Borssele, Ellewoutsdijk en Neuzen. Men „vertrekt: naar Vlissingen, een uur na hoogwater. Naar Borssele, met hoogwater. „Naar Ellewoutsdijk en Neuzen met de helft des vloods. De vracht naar deze „plaatsen staat gelijk. Men betaalt gezamenlijk voor de schuit f 2,60, ten ware het „getal der passagiers meer dan vier is, wanneer men naar billijkheid verhoogt”.

Gelet op de ontwikkeling van de stoombootdiensten op de Westerschelde waarvan het beheer en het toezicht bij besluit van Ged. Staten van Zeeland d.d. 1 maart 1866 onder hun toezicht was gesteld, is het verklaarbaar dat de minder rendabele veerdiensten moesten worden opgeheven. Na 1874 wordt geen melding meer gemaakt van een veerdienst vanuit Hoofdplaat.

Tenslotte bleven drie veren over de Westerschelde bestaan. Eén daarvan wordt geëxploiteerd op het oostelijk deel van de Westerschelde. Er zou daar eertijds „een groot veer” bestaan hebben vanuit Walsoorden op Zeeland, Holland en elders, waarmee de drie parochiën Hontensisse, Ossensisse en Heijnsdijk werden „gediend” en waarvoor de abt van Duinen een schipper aanstelde. Later is sprake van „twee kleine veren” nl. dat van Walsoorden naar Waarde en dat van Kalfsteert naar Waarde, waarvan de opbrengst en het recht om schippers aan te stellen het huis

van Oranje toekwam. Door inundatie — omstreeks 1632 — van de Nieu-Hoes- (of Nieuwhofpolder, zie fig. 68, p. 148) waaraan het veer Kalfsteert lag, kwam laatstgenoemd veer te vervallen. Door Gecommitteerden werd toen alleen het veer van Walsoorden verpacht.<sup>508</sup>) In 1640 wordt vermeld dat het veer vanaf Walsoorden wordt uitgeoefend en dat dit mede het vroegere veer vanaf Kalfsteert verving.<sup>509</sup>) Namens de Prins van Oranje werd het veer verpacht tot 1795, waarbij vanaf de tweede helft der 18e eeuw, naar Hansweert werd overgezet. In 1795 voerde de Franse regering de vrije vaart in; dat duurde tot 1814. Van 1814-1874 volgde verpachting door het Rijk.

Nadat in 1866 de Provinciale Stoombootdiensten op de Westerschelde waren ingesteld werd vanaf 1874 slechts tweemaal per week tussen Hansweert en Walsoorden gevaren. Wel waren er ongeregelde partikuliere diensten zoals van de zgn. Telegraafboten, die dagelijks te Hanweert en Walsoorden aanlegden.<sup>510</sup>) Het was geen bevredigende oplossing. Verbetering kwam tot stand in 1879 toen de Provincie subsidie verstrekke aan de partikuliere ondernemers Jan Smit V, c.s.; de overeenkomsten werden tot 1 januari 1905 jaarlijks verlengd. Op die datum werd de exploitatie van de stoombootdiensten Walsoorden-Hansweert v.v. overgenomen door de Provincie. Sindsdien hebben vele verbeteringen plaatsgehadt; ze zijn beschreven in deel III bij de behandeling van de veerdienst Kruiningen-Perkpolder. Zou eenmaal een vaste oeververbinding, die ongeveer tussen Kruiningen en Perkpolder over de Westerschelde is gedacht, werkelijkheid worden, dan zal de exploitatie van het veer Perkpolder-Kruiningen hooguit nog nodig kunnen zijn voor vervoer van gevaarlijke stoffen e.d.

Ook op het middendeel der Westerschelde was in voorgaande eeuwen behoefte aan een veerverbinding met Terneuzen als uitgangspunt. Op verzoek van de schipper Anthonie van Gelderen<sup>511</sup>) was daarom op 6 augustus 1781 door burgemeester en schepenen van de steden en ambachten Axel en Neuzen besloten tot de oprichting van een „klein schippersveer”, vanuit Terneuzen op Biervliet, Ellewoutsdijk, Baarland, Hoedekenskerke, Hansweert en het land van Hulst. De bediening van deze veerdiensten was nogal aan veranderingen onderhevig. De veren vanaf Terneuzen naar Ellewoutsdijk en Hoedekenskerke bleven tenslotte als vaste veren van 1838 tot 1868 bestaan. Bij de opheffing in laatstgenoemd jaar was Johannes Harte de laatste veerschipper.<sup>512</sup>)

Inmiddels had de Provincie in 1866 de veerdienst Terneuzen-Hoedekenskerke ter hand genomen, nadat particuliere ondernemers, die vanaf 1854 de „Westerschelde-veerdiensten” exploiteerden, genoemd traject niet rendabel konden uitvoeren. Vanaf 1866 heeft toen de Provinciale Stoombootdienst het veer geëxploiteerd, aanvankelijk zelfs met een uitbreiding

tot Hansweert. Door de instelling van een afzonderlijke veerdienst tussen Walsoorden en Hansweert in 1879 werd het gebruik van het veer via Terneuzen drastisch verminderd. Een beperkte dienstregeling bleef echter bestaan. Behalve een tijdelijke stillegging van het veer in het begin van de oorlogsjaren 1914-1918 werd ook een verlenging van de vaarroute tot Hansweert in de periode 1916-1930 ingevoerd. Nadien is een vrij geregeld gebruik van het veer Terneuzen-Hoedekenskerke gemaakt; in 1953/54, toen het veer Perkpolder-Kruiningen door de stormramp was uitgeschakeld, nam het vervoersaanbod tijdelijk belangrijk toe. Dit bleek een hoogtepunt geweest te zijn, want het daaropvolgende decennium bleken de exploitatiekosten zodanig op te lopen dat ze niet meer in overeenstemming waren met het vervoersaanbod. In 1968 bedroeg het vervoersaanbod op dit veer ongeveer 2 % van het totale verkeer dat de Westerschelde kruiste. Op 1 januari 1972 werd de veerdienst Terneuzen-Hoedekenskerke v.v. dan ook opgeheven.

Het belangrijkste Westerscheldeveer was en is nog altijd de veerverbinding tussen Breskens en Vlissingen. Aanvankelijk werd het veer alleen bediend vanuit Vlissingen. Volgens de studie van Sandbergh, die een uitgebreid bronnenonderzoek over de veren heeft verricht, werd door de vrijheer van Breskens bij akte van 2 november 1574 een veerschipper aangesteld om met zijn steigerschuit van de wal of sluis van Breskens en Breskenszand op de stad Vlissingen te varen. Zodoende waren er in de periode 1755-1795, twee afzonderlijke veren: Vlissingen-Breskens en Breskens-Vlissingen. In de „Franse” periode (1795-1814) bleef alleen het veer Vlissingen-Breskens volgens Sandbergh „waarschijnlijk steeds in stand”. Daarna werd door de gemeenten Vlissingen en Breskens de exploitatie van dat veer met steigerschuiten voortgezet.

Op 30 oktober 1865 en 10 april 1866 besloten de gemeenteraden van Vlissingen en Breskens m.i.v. 1 april 1866 dat veer op te heffen.<sup>513</sup>) Deze besluiten waren een administratieve afwikkeling, want reeds bij K.B. van 27 mei 1826 hadden Ged. Staten van Zeeland de goedkeuring verkregen om tussen Vlissingen en Breskens een stoombotenveer in te stellen.<sup>514</sup>) In deel III van deze serie is de ontwikkeling van dat stoombotenveer tot het huidige veer, onderhouden met moderne motorschepen, reeds uitvoerig uiteengezet.

**Kleine veren** Behalve de grote Westerscheldeveren waren in Zeeuwsch Vlaanderen ongeveer 25 kleine veren; ze dienden meestal als interlokale verbinding tussen de vele eilanden en eilandjes waaruit Zeeuwsch Vlaanderen in de voorgaande eeuwen is ontstaan, in sommige gevallen als tijdelijke verbinding in een geïnundeerd gebied. We volstaan met de opsomming van de belangrijkste van die veren.<sup>515</sup>)

plaats van het veer:	geul waar overgezet werd	duur van ... tot ...
<i>West Zeeuwsch Vlaanderen</i>		
1 Sluis-Land van Cadzand v.v.	Zwin	1604-1845
2 Maagdenberg-Isabellapolder-Sluis	Coxysche Gat	1655-1794
3 Hans Vriese Schans-Land van Cadzand	Oostburgsche Vaart	1656-1767
4 Oostburg-Nievelt schans v.v.	Groote Gat	1617-1622
5 Groede-Scherpbier v.v.	Nieuwerhavensche Gat	1637-1739
6 Schoondijke-Groede	Nieuwerhavensche Gat	1651-1694
7 St Catelyne	Brugsche Vaart	1652
8 Turkeye-Oudemans	Passageule	1678-1683
9 IJzendijke-Jonkvrouwschans	Passageule	1604-1788
10 IJzendijke-Biervliet	Passageule	1654-1703
11 Biervliet-Clarapolder	Zuyd Diep	1648-1703
<i>Oost Zeeuwsch Vlaanderen</i>		
12 Philippine-Mauritsfort	Kanaal van Axel	1599-1863*
13 Nieuw Zevenaarpolder-Vogelschor	Kanaal van Axel	1706-1795
14 Westdorpe-Sas van Gent	Sasse Gat	1652-1738
15 Axel-Zuiddorpe	Kanaal van Axel	1649-1774
16 Zuiddorpe-Beoosten Blij Bezuidenpolder	Kanaal van Axel	1678-1706
17 Zuiddorpe-Canisvlietpolder	Kreek van Canisvliet	1679-1687
18 Stoppeldijk-Zaamslag	Hellegat	1650-1819
19 Kampen-Groote Huyssempolder	Hellegat	1716
20 Hulst naar het zuiden	overstroomde Clingepolder	1673/75 en 1682/83.

\* Volgens het Prov. Verslag<sup>516)</sup> werd het veer Mauritsfort-Philippine in 1859 als opgeheven beschouwd als gevolg van opslibbing van de Braakman. Van de nummers 1, 4 en 6 noemen we nog een paar bijzonderheden.

#### *nr 1. Veer Sluis-Land van Cadzand.*

Het veer van Sluis op Retranchement was in 1860 tengevolge van de verlanding van het Zwin overbodig geworden. Dat bleek o.a. ook „uit eene klagte van den veerman, dat men veelal den overtocht te voet deed zonder aan hem veergeld te betalen”. Daar was echter niets tegen te doen. B. en W. van Sluis tekenden in hun verslag over 1860 aan de Gemeenteraad aan „dat de overtocht volstrekt onmogelijk is geworden”.<sup>517)</sup> Ter plaatse van het veer ligt thans de Zwinbrug, omstreeks 1875 gebouwd toen het Uitwateringskanaal naar de Wielingen werd gegraven. De Zwinbrug, als één der toegangen tot Sluis, werd laatstelijk vernieuwd in 1952.

#### *nr 4. Hans Vriese Schans-Land van Cadzand.*

Dit veer vormde de verbinding tussen Oostburg en Zuidzande ter plaatse van de buurtschap, die nu Oostburgsche Brug heet. Op 6 juni 1611 stonden de Staten-Generaal aan Oostburg toe, een brug te bouwen tussen het eiland Cadzand en de Hans Vriese Schans.<sup>518)</sup> Reeds in 1652 was die

brug erg slecht en de herstellkosten waren zo hoog, dat men in 1656 opnieuw een veer instelde. Met de bedijking van de Cranepolder in 1799 was het veer overbodig geworden.

*nr 6. Veer Schoondijke-Groede.*

Toen in 1650/51 de Prins Willempolder tot stand kwam en het huidige dorp Schoondijke werd gesticht, heeft men, om de gemeenschap met Groede en Breskens te onderhouden, over het Nieuwerhavensche Gat een pontveer ingesteld. Omstreeks 1694 werd dat pontveer vervangen door een ophaal- of valbrug, die dienst deed tot in 1739 een vaste dam werd opgeworpen.<sup>519)</sup> Die vaste dam lag met het noordeinde even ten westen van de tegenwoordige Rijksweg, die eerst kort na 1800 werd aangelegd.

Toen in 1847 op de Braakmanschorren de Angelinapolder als opwas werd bedijkt, is vanaf dit eiland aan de noordzijde een veer ingesteld naar het land van Biervliet en aan de zuidzijde een voetveer naar de Clara-polder.<sup>520)</sup> Ze deden dienst tot 1893 toen het eiland door bedijking van de Koninginnepolder met West Zeeuwsch Vlaanderen werd verbonden, zie fig. 97.

Ten zuiden van Cadzand zou nog een „Mariaveer” geweest zijn,<sup>521)</sup> evenals de nog bestaande Mariastraat in Cadzand en de Mariaweg naar Zuidzande genoemd naar O.L.Vr. Maria, waaraan eertijds de kerk van Cadzand was gewijd.

Overigens zijn alle „kleine veren” in de loop der jaren vervangen door een dam of een brug of ze waren overbodig omdat de desbetreffende geul binnen een nieuwe bedijking kwam te liggen en een andere verbinding over land mogelijk was geworden.

Bovendien waren er over het kanaal Terneuzen-Gent op Nederlands gebied een vijftal pontveren en was er een pontveer over het zijkanaal naar Axel ingesteld, de plaats is aangegeven in fig. 247. Nadat de wegverbindingen waren verbeterd, in 1907 bij Sluiskil een brug voor gewoon verkeer over het kanaal was gebouwd en de motorisering een feit was geworden waren de veren over het kanaal overbodig en werden de laatste omstreeks 1920 opgeheven. Hetzelfde gebeurde met het veer over het zijkanaal nadat daarover een ophaalbrug was gelegd.

Een nieuw pontveer werd ingesteld over het kanaal bij Sluiskil toen het kanaal in de jaren 1961/68 werd verruimd en de brug werd verwijderd. Een nieuwe brug werd een paar honderd meter ten noorden van Sluiskil gebouwd. Het nieuwe pontveer — zie fig. 248, p. 414 — is een Rijksveer; het vervoer is kosteloos.

Niet onvermeld mag blijven de internationale veerdienst, die vele jaren

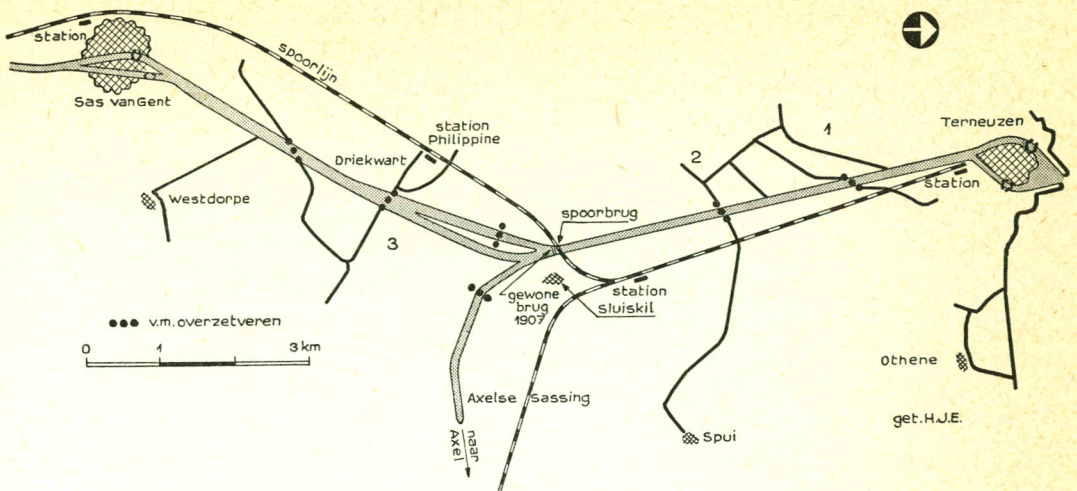


fig. 247. Situatie van de v.m. pontveren (5 stuks) over het kanaal Terneuzen-Gent. Nr 1, 2 en 3 zijn het laatst opgeheven.

tussen Sluis en Brugge werd uitgeoefend. Hoewel reeds lang een (veer?)-verbinding tussen Sluis en Brugge bestond via het Zwin en daarna door het kanaal, dat de Bruggelingen in 1566 door de overgebleven bedding van het Zwin hadden gegraven en nog later door het kanaal dat Napoleon had doen aanleggen door de oude geul „de Reie” recht te trekken, deed in het begin van de 19e eeuw een barge (trekschuit) dienst van Sluis naar Brugge.<sup>522</sup> Het dienstrooster hieronder vermeld was simpel; de tarieven waren in centen vastgesteld.

„Vertrekt elke dag 's morgens 6 uur en keert namiddags 4 uur terug”. Men had de volgende veertarieven per persoon:

„in het achterste vertrek 52 ct”

„in het voorste vertrek 42 ct”

„in het ruim 35 ct”

„op het dek 19 ct”.

Het was toen ook al, en dan letterlijk, een centenkwestie.

Eerst in 1841 wordt officieel melding gemaakt van: „de daarstelling van een trekschuit of barge van Sluis op Brugge”<sup>523</sup>) hetgeen mogelijk verband houdt met het tractaat van 1839 over de scheiding van Nederland en België. Toen was het kanaal Brugge-Sluis nog niet doorgetrokken tot in de haven van Sluis, dat gebeurde pas in 1854. We kunnen gevoeglijk aannemen dat toen ook het vertrekpunt van de bargedienst naar Sluis is verplaatst.

Dan wordt in de zestiger jaren van de vorige eeuw de barge vervangen door een stoombootje met de toepasselijke naam „Jacob van Maerlant” (zie par. 1, hfdst. I). Maar de oude bargeschuit kwam spoedig terug i.v.m. navigatiemoeilijkheden met het stoombootje in Brugge. Dat veranderde



rond 1900 toen opnieuw een stoombootje, „De Stad Sluis”, in de vaart werd gebracht. Het werd later vervangen door soortgelijke scheepjes met namen als „Willem Leopold” en „Stad Brugge”, een nieuwe „Jacob van Maerlant” als stoomboot en rond 1935 weer een nieuwe „Stad Sluis” als motorboot. Maar toen was het hoogtepunt bereikt. Al kort voor het uitbreken van de oorlog in 1940 was de „veerdienst” gestaakt. Het opblazen van de „syphons” bij de kruising van het kanaal Sluis-Brugge met het Leopoldkanaal en met de Schipdonkvaart in België in mei 1940 betekende definitief het einde (zie ook par. 4 van dit hoofdstuk). Ter plaatse van de syphons werd nl. een dam gelegd, zodat doorgaande scheepvaart van Sluis naar Brugge sindsdien niet meer mogelijk is. Op het eind van de oorlog werd de „Stad Sluis” verkocht, evenals de „Jacob van Maerlant”.<sup>524)</sup>

**Veer-  
havens**

Het zal wellicht duidelijk zijn dat de ontwikkeling „van aanlegplaats tot veerhaven” alleen mogelijk was voor enkele van de hiervoor besproken „grote veren”. Op één der kaarten van Hattinga (midden 18e eeuw) staat aan de noordoostpunt bij Breskens vermeld: „palenhoofd, veer op Vlissingen”. Er was dus toen al een begin van een veersteiger; daarvoor werd men met platboomde vaartuigen op het strand afgezet. Op plaatsen waar geen strand was voer men met zgn. steigerschuiten naar de zeedijk, waarbij het kon gebeuren dat men met laagwater over de slikken (voorland tussen dijk en laagwaterlijn) moest worden gedragen.

Toen er havens van enige betekenis voor het goederenverkeer tot ontwikkeling kwamen kon daarvan behalve bij laagwater (het waren aanvankelijk nog tijhavens) gebruik worden gemaakt. In de haven van Breskens was in het begin van de 19e eeuw slechts een smalle ondiepe geul met enige rijspakwerken bestemd voor kade en aanlegplaats.<sup>525)</sup> Eerst kort na het midden van de vorige eeuw werden gelden beschikbaar gesteld voor de verbetering. Zo werd b.v. in 1858 besloten: „tot het vergroten der tegenover de aanlegplaats in de haven van Breskens aanwezige ruimte, zoodanig dat de stoomboot „Stad Vlissingen no I” aldaar met halftij kan worden gekeerd”.<sup>526)</sup> Nadat de haven van Breskens in 1865 door het Rijk was overgenomen bouwde het Rijk in 1894/95 een nieuwe aanlegplaats, bestaande uit een drijvende ponton, met een loopbrug aan de wal verbonden. Het aanleggen van de veerboot was daardoor veel gerieflijker geworden. Maar omdat de haven bij laagwater destijds nog niet overal voldoende diepte had, bleven er moeilijkheden bij het binnenvaren met laagwater. Daarom werd aan de kop van de Westhavendam een hulpsteiger gebouwd, zie fig. 249, p. 414.

Die situatie duurde tot 1928. In dat jaar was nl. de haven van Breskens belangrijk uitgebreid in oostelijke richting (zie fig. 235); die gelegenheid werd gebruikt om in die oostelijke haven een nieuwe aanlegplaats voor de veerboot te maken. Het werd een voor die tijd moderne inrichting, een zgn.

aanlegfuik bestemd voor veerboten met koplading. Op zaterdag 21 april 1928, de dag waarop men het 100-jarig bestaan van de stoombootdienst op de Westerschelde vierde, werd die aanleginrichting en de eerste motorferryboot met koplading in gebruik genomen.

Het vervoersaanbod liep langzaam omhoog tot in 1940 de oorlog uitbrak. Oorlogsvernielingen in de veerhavens en aan de aanleginrichtingen alsmede tot zinken gebrachte veerboten brachten ontredde. Hoewel de schade werd hersteld en de boten werden gelicht werd het verkeer in de daarop volgende jaren aan banden gelegd. Na de oorlog werd de aanleginrichting hersteld. Omdat het vervoersaanbod snel omhoog liep moesten drastische maatregelen genomen worden om het verkeer op te vangen. Dat leidde tot het besluit om een geheel nieuwe veerhaven aan te leggen en wel ten westen van Breskens. De aanleg geschiedde in 1957/58 door het uitbouwen van twee havendammen, aanleg van een landwaarts gelegen nieuwe waterkering en doorgraving van de duinregel. Zo ontstond een veerhaven met een lengte van ongeveer drie maal de bootlengte en een bodemdpte van N.A.P. — 9 m. Naast de nieuwe moderne inloopfuik voor de veerboten — uiteraard met koplading — werd de fuik uit de oude haven aangebracht.

Omdat na verloop van tijd de haveningang (bodembreedte 60 m) niet meer aan alle eisen voldeed werd onlangs (1970/72) de havenmond verruimd en de havendammen daaraan aangepast. In fig. 250 zijn enkele schetsen van de nieuwe veerhaven gegeven.

In Terneuzen was aanvankelijk een particuliere aanlegplaats van eenvoudige allure in de mond van de haven aan de Oosthavendam van de Oosthaven; de eigenaar was de bekende ondernemer D. Dronkers, die tot 1866 de exploitatie van het veer op Terneuzen in handen had en het steigertje voor f 250 aan de Provincie overdroeg.<sup>527</sup>) Het Rijk bouwde later een nieuwe aanlegplaats aan de Oosthavendam. In 1897 werd de steiger verlaten en aan de Scheldekade werd een aanlegplaats met ponton aangebracht. De ponton en toegangsbrug moesten in de dertiger jaren worden gewijzigd omdat men op het veer Neuzen-Hoedekenskerke ook auto's ging vervoeren; vóór 1935 geschiedde dit als vrachtgoed. Met de opheffing van het veer per 1 januari 1972 en met de in 1973 gereed gekomen verzwaring van de Terneuzense Scheldekade (waarlangs de aanleginrichting lag) werden de laatste sporen van het veer opgeruimd.

De oorspronkelijke aanlegplaats („Kalfsteert”), later het veer van Walsoorden, is in 1862 verplaatst naar een punt tegenover de provinciale weg naar Hulst,<sup>528</sup>) dat was bij de oude haven van Walsoorden (zie fig. 242). In 1872/73 werd daar een nieuwe aanlegsteiger gebouwd,

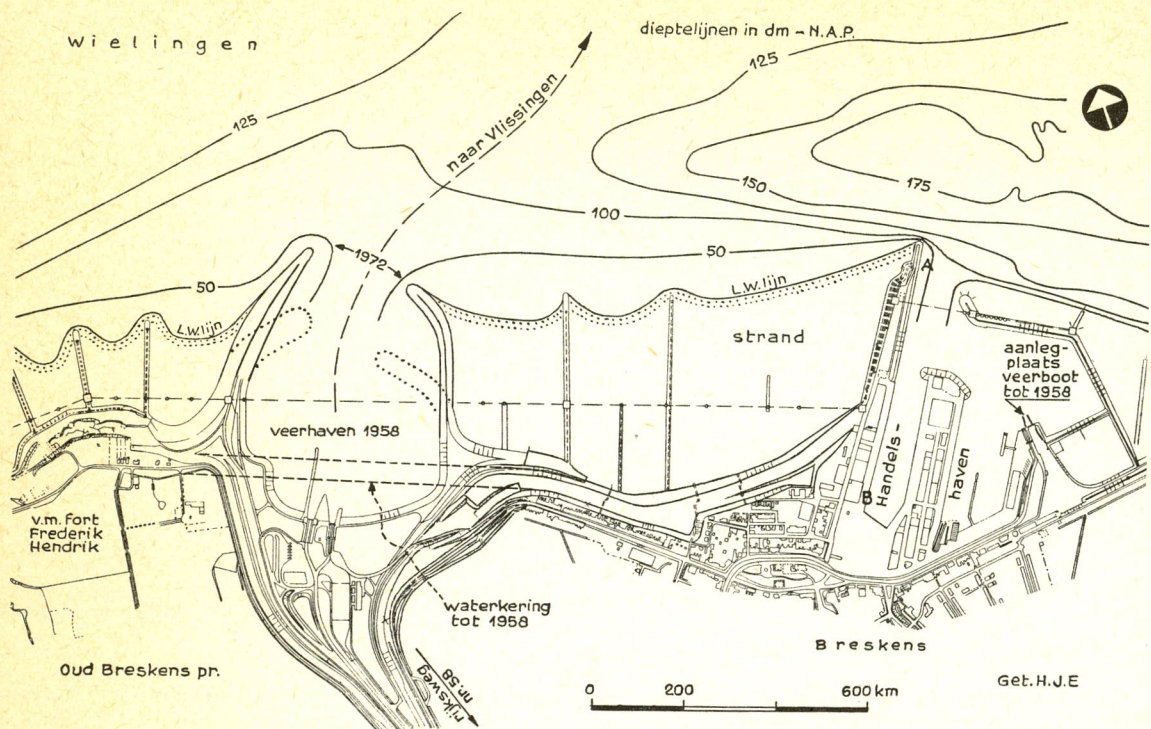


fig. 250. Situatie van de verschillende veerhavens te Breskens. In 1958 werd de nieuwe veerhaven ten westen van Breskens in gebruik genomen. De haveningang werd in 1970/72 belangrijk verruimd. Bij A was de eerste aanlegsteiger bij laagwater (zie fig. 249); bij B voor hoogwater.

— fig. 251, p. 414 — die in mei 1873 werd opengesteld en tot 1920 dienst deed. Aan de in 1917 verbrede veerdam werd in 1920 een geheel nieuwe steiger gebouwd, die tot 1940 heeft dienst gedaan en inmiddels al lang is opgeruimd.

Het vervoersaanbod groeide gestaag zodat reeds in 1928 plannen op tafel kwamen tot verbetering van de veerverbinding Hansweert-Walsoorden. Na vele onderhandelingen werd tenslotte besloten om zowel de aanlegplaats te Hansweert als te Walsoorden te wijzigen. Voor de Zuidbevelandse kant werd gekozen voor aanleg van een nieuwe veerhaven te Kruiningen; aan de Zeeuwsvlaamse zijde werd gekozen voor een veerhaven te Perkpolder. Zowel in Hansweert als in Hontenisse ontstonden aktiecomité's voor behoud (en verbetering) van de bestaande aanlegplaatsen; later aangevuld met een plan voor aanleg van een veerhaven bij het Oude Hoofd ten westen van Walsoorden. Vervolgens was er nog het streven om dan maar een veer tot stand te brengen vanaf de noord-oostpunt van het Land van Saaftinge naar Ossendrecht — het zgn. veer

Noord-Ossendrecht — dat tevens inpoldering van het Land van Saaftinge met zich mee zou brengen. Na onderzoek door een interdepartementale commissie bleken de nieuw gekozen plaatsen bij Kruiningen en Perkpolder toch de voorkeur te verdienen. Nu we de huidige ontwikkeling van het verkeer kennen is die keuze juist gebleken. Bovendien werd de vaarafstand aanmerkelijk bekort nl. van 7 km tot 4 km. Nadat de aanleg in 1938 was begonnen werd de nieuwe veerhaven bij Perkpolder op 6 augustus 1940 in gebruik genomen.

Inmiddels is in de jaren 1965/68 die toen al weer oude veerhaven drastisch vergroot (ong.  $3 \times$  de bestaande oppervlakte) en van een moderne aanleginrichting voorzien, geschikt voor gebruik van dubbeldeksveerschepen. Een opstelplein met  $2 \times 10$  opstelbanen (voor totaal 400 auto's) werd aangelegd, aansluitend op een nieuwe dubbele rijbaan voor het verkeer. Aan de Zuidbevelandse zijde te Kruiningen werden soortgelijke werken uitgevoerd; alleen de oppervlakte van de veerhaven bleef daar ongewijzigd; die was reeds na de ramp van 1953 verruimd; wel werd de haveningang verbreed tot ruim 100 m. De fig. 252 en 253, p. 431 geven een overzicht resp. van de oude en van de nieuwe veerhaven te Perkpolder.

Als men thans de grote comfortabele veerboten op de Westerschelde **Veerboten** ziet varen kan men zich nauwelijks indenken dat ong. 100 jaar geleden de overtocht van Breskens naar Vlissingen moest worden gemaakt met een „houten schroefstoomboot” (de Zeeland), die in Londen gekocht, al spoedig niet voldoende zeevaardig bleek te zijn.<sup>529</sup> Om verder niet te spreken van de nog eerder gebruikte „steigerschuiten” en van „de tobbe” (bijnaam van de eerste raderstoomboot „De Schelde”, die van 1828-1866 tussen Breskens en Vlissingen voer). De laatste raderstoomboot heeft op dat traject gevaren tot 1935; de laatste stoomschroefboot voer tot 1944, in welk jaar het schip bij een bombardement tot zinken werd gebracht; het werd daarop wel gelicht maar bleek toen voor de sloop bestemd te moeten worden.

Van de 27 veerboten, die de Provinciale Stoombootdienst (P.S.D.) tot en met 1968 op de Westerscheldeveren in bedrijf had (en deels nog heeft) is in deel III (p. 404) van deze serie een gedetailleerd overzicht gegeven met vermelding van enige bijzonderheden.

Toen na afloop van de oorlog 1940/45 vele boten van de P.S.D. in ontredderde toestand verkeerden (vele waren tot zinken gebracht), werd een drietal veerponten van het vroegere Moerdijkveer (de „Moerdijk”, de „Dordrecht” en de „Willemsdorp”) ter beschikking gesteld en ingezet op de veren Breskens-Vlissingen en Perkpolder-Kruiningen. Vooral tussen Breskens-Vlissingen kon het bij ruw weer wel eens een aparte gewaarwording zijn om met deze „steigerende” toen nog van stoomkracht voorziene ponten de Schelde over te varen.

Bij de stormramp van 1953 werd één van die veerponten (de „Moerdijk”) door het in de veerhavendijken van Kruieningen ontstane dijkgat heengeslagen. De pont belandde dicht bij de Rijksweg in de polder Kruieningen. De „Moerdijk” en de „Willemsdorp” kwamen later ter beschikking van de R.T.M. voor het veer Zijpe-Anna Jacobapolder; de ponten kregen daar de namen „Krammer” en „Zijpe”. Alleen de „Dordrecht” is bij de P.S.D. gebleven; die pont werd in 1955 verlengd en omgebouwd tot motorboot, deed dienst tot 1971 om op het eind van dat jaar door de Dienst der Domeinen te worden verkocht. Nadat de dienst Terneuzen-Hoedekenskerke m.i.v. 1972 was opgeheven werden de veerboten Prins Willem I, de Oosterschelde en de Prins Hendrik eveneens afgevoerd.

Het varend materieel, dat momenteel voor de beide overgebleven Westerscheldeveren beschikbaar is, is in onderstaand staatje vermeld; al deze schepen zijn ingericht voor koplading.

volg- nr	naam veerboot	bouw- jaar	afmetingen in m.	vervoers- capaciteit personen- auto's
1	Koningin Juliana	1949	87 × 14,25 × 4,20*	45
2	Prins Bernhard	1950	87 × 14,25 × 4,20	40
3	Prinses Beatrix	1958	102 × 18,45 × 4,85	80
4	Prinses Irene	1960	102 × 18,45 × 4,85	80
5	Prinses Margriet	1964	102 × 18,45 × 4,85	80
6	Prinses Christina	1968	113,60 × 18,55 × 4,85	200
7	Prins Willem Alexander	1970	113,60 × 18,55 × 4,85	200

\* het laatste getal is de diepgang.

De „Prins Willem Alexander”, afgebeeld in fig. 254, p. 431, is als zusterschip van nr 6 een dubbeldeksveerboot (de tweede), die in 1970 aan de vloot werd toegevoegd. De boot werd (evenals de eerste dubbeldekker) gebouwd in opdracht van het Provinciaal bestuur bij de N.V. Scheepswerf en Machinefabriek „De Merwede” te Hardinxveld-Giessendam; kosten ong. 20 miljoen gulden. Deze jongste dubbeldekker werd op zaterdag 5 juli 1969 door mevr. H. S. F. Schorer-jkvr Teding van Berkhout (echtgenote van de gedeputeerde jhr mr T. A. J. W. Schorer) onder de tonen van het Zeeuwse volkslied in de Merwede te water gelaten en met de naam Prins Willem Alexander gedoopt. Na de verdere afbouw volgde de feestelijke overdracht in de mond van de Westerschelde op 11 maart 1970. Korte tijd later werd ook deze dubbeldekker op het veer Perkpolder-Kruieningen ingezet.

De dubbeldeksveerboten bieden verder plaats aan maximaal 1000 à 1500 passagiers en hebben twee salons op het promenadedek. De be-

mannings bestaat uit 13 personen, die van de enkeledeks prinsesseboten (nrs 3, 4 en 5) uit 10 personen.

Veel is in de loop der jaren te doen geweest over de Westerschelde-  
veren. Vooral na de oorlog 1940/45 spitsten de financiële aangelegenheden  
zich toe. Op 5 oktober 1945 was door de minister van verkeer en energie  
besloten het gebruik van de Westerscheldeveren voor iedereen kosteloos  
te doen zijn; dat werd onder meer als volgt gemotiveerd „met de nood-  
„zakelijkheid de bevolking van Zeeuwsch Vlaanderen gemakkelijker in  
„contact te brengen met het overige gedeelte van Nederland”.<sup>530</sup>) Op  
19 november 1945 waren de „vrije veren op de Westerschelde” een feit.

Het vervoersaanbod nam echter snel toe en daarmee stegen ook de tekorten op de exploitatie der Westerscheldeveren. Reeds enkele jaren na de invoering van de vrije veren werd dat voor de regering aanleiding om opnieuw een veertarief in te voeren. Hoewel de Provinciale Staten zich volledig hadden ingezet om de vrije veren te handhaven, kreeg de minister zijn zin en werd in december 1949 een matig veertarief ingevoerd, voor auto's en voor passagiers in de 1e klas salons; de 2e klas salons bleven vrij. Dat duurde enige jaren, maar de exploitatietekorten bleven te hoog.

Toen in 1953 de bouw van twee nieuwe veerboten aanhangig werd gemaakt kwam het er uiteindelijk op neer dat de boten gebouwd konden worden mits een matige tariefsverhoging werd ingevoerd. Ondertussen speelde de vraag of de Westerscheldeveren al dan niet door het Rijk moesten worden overgenomen een woordje mee. In Den Haag wordt besloten de veren bij de provincie Zeeland te laten mits de Provincie bereid is een bijdrage te leveren in de tekorten. De Provincie ziet zich hierop genoodzaakt zich niet langer tegen de gang van zaken te verzetten. Deze ontwikkeling ontlokte vooral bij de Zeeuwsvlamingen felle reacties. De bejaarde Sluiskilse veehandelaar Honoré Colsen (geb. 1886) nam de leiding en vormde een actiecomité „Vrije Veren”. De actie voerde in 1958 tot een tocht naar Den Haag om te demonstreren op het Binnenhof, waarbij Colsen tot de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat mr J. Algera werd toegelaten; het mocht niet baten. Op 1 augustus 1958 worden de nieuwe verhoogde tarieven ingevoerd, waarbij geen onderscheid meer werd gemaakt tussen 1e en 2e klasse tarieven.

Wel werd in 1960 door minister Korthals een kleine verlaging voor voetgangers en fietsers ingevoerd en kwam er een voordelige regeling voor inwoners van Zeeuwsch Vlaanderen.

Als in 1966 een exploitatietekort van ruim 8 miljoen gulden wordt geboekt komt een nieuwe tariefsverhoging aan de orde. Na een voorlopig uitstel en veel verzet, vooral van de zijde van de beroepsvervoerders en uit landbouwkringen, die met een handtekeningenactie protest aantekenen, werden de veertarieven per 1 maart 1968 met 30 % verhoogd. Wel werd

deze verhoging gekoppeld aan de verbetering der veeraccommodatie: in hetzelfde jaar werd nl. machtiging verkregen voor de bouw van de tweede dubbeldeksveerboot. Ondanks verhoging van de veertarieven bleven de tekorten stijgen; ze waren opgelopen van ruim 3 miljoen gulden in 1958 tot bijna 14 miljoen gulden in 1970. Een voorstel van de minister mr W. Drees jr in 1971 om de tarieven nogmaals met 35 % te verhogen deed opnieuw de protesten fel oplaaien. Een deel van de landbouwende bevolking in Zeeuwsch Vlaanderen blokkeerde zelfs voor enkele uren met tractoren e.d. de toegang tot de veerboot in Breskens. Het werd uiteindelijk toch een tariefverhoging van ong. 20 % (voor personen 50 %). De voornaamste tarieven zijn thans: Personen f 0,75 (20 vaartenkaart f 8); personenauto incl. bestuurder f 3 (seizoen f 4), (20 vaartenkaart f 30).

#### § 4. KANALEN

Dank zij een aantal scheepvaartwegen, merendeels op natuurlijke wijze ontstaan en voor een klein deel gegraven, konden in de loop der eeuwen de havens van de Zeeuwsvlaamse steden tot ontwikkeling komen. Maar vele vaarwegen en havens zijn verzand en/of ingepolderd. Aardrijkskundige namen als: Sasput, Brugsche Vaart, Axelse Sassing, het Hulstersas bij Luntershoek, Overslag en tal van geulnamen als Zwin, Passageule, Zwarte Gat, Braakman, Hellegat enz. zijn evenzovele herinneringen aan voorbijge vaarwegen. Van de kunstmatig aangelegde vaarwegen is het kanaal Sluis-Brugge sinds de jongste wereldoorlog gesloten voor de scheepvaart. Daarentegen is het kanaal van Terneuzen naar Gent (met een zijtak naar de Axelse Sassing) zowel voor Zeeuwsch Vlaanderen als voor het Belgische achterland in belangrijkheid toegenomen.

**Kanaal  
Sluis-  
Brugge**

Reeds in 1566 hadden de Bruggelingen door de oude bedding van het Zwin een kanaal gegraven om hun stad toegankelijk te houden voor zeeschepen.<sup>531</sup> In 1560/64 werden te Sluis zeesluizen gebouwd, die echter in 1590 reeds in verval verkeerden. De oude zeearm tussen Damme en Sluis werd in die tijd verwaarloosd en kreeg een kronkelend verloop. Uitdieping volgens plan tot 12 voet diepte lukte niet zodat het gebruik van de vaarweg beperkt bleef tot binnenschepen; dat sukkelde voort tot begin 19e eeuw. Toen bracht Napoleon in 1811 een bezoek aan de Vlaamse kust, waarbij hij op 23 september van dat jaar het Zwin overstak in een vissersschuit. Bij het verlaten van het Hazegras — één der toenmalige fortten aan de westzijde van het Zwin — moest de schuit eerst in de richting Sluis koersen om de al eerder genoemde zandbank genaamd „Groote Plaet” of „Eiland van Damme”, te omzeilen, om daarna het Zwin af te zakken tot bij Terhofstede waar Napoleon voet aan de Cadzandse wal zette.

De keizer was op die tocht kennelijk onder de indruk gekomen van de

verzanding van de Zwinhavens. Korte tijd daarna liet hij althans een aanvang maken met het graven van het Napoleonkanaal (tegenwoordige kanaal Brugge-Sluis), dat werd uitgevoerd door Spaanse gevangenen (de bekende Brugse dichter Guido Gezelle, die leefde van 1830 tot 1899, zou volgens een kaartschrijven uit 1883 aan de Vlaamse historicus G. P. Roos uit Aardenburg, nog één van de achtergebleven Spanjaarden, met name Barbio, hebben gekend).<sup>532</sup>) De bedoeling was een scheepvaartverbinding tot stand te brengen tussen Brugge-Sluis en de Schelde bij Breskens,<sup>533</sup>) vermoedelijk bestemd om zijn troepenbewegingen te vergemakkelijken. Vanaf Brugge tot Damme werd daarvoor bovengenoemde oude kronkelende geul, genoemd de Reie, benut (zie fig. 20<sup>a</sup>), door deze recht te trekken (normaliseren). Vanaf Damme werd over ca 4 km een recht stuk gegraven, waarna de Varsche-vaart werd gevolgd tot het fort St Donas (fig. 13). Inmiddels kwam het eind van de Franse bezetting in zicht en werden de werkzaamheden in 1813, ongeveer bij de ruïne van de Oude Westpoort, gestaakt. Het duurde tot 1857 eer men begon om de verbinding over de laatste km tot in de haven van de stad Sluis te graven; in 1858 was het kanaal Brugge-Sluis geheel gereed; aan doortrekking naar Breskens werd niet meer gedacht.

Op 28 september 1858 had de plechtige opening plaats in tegenwoordigheid van Nederlandse en Belgische autoriteiten. De kanaalverlenging was door de gemeente Sluis verricht met bijdragen van Rijk en Provincie en van enkele particulieren uit Sluis, Heille en St Anna ter Muiden.<sup>534</sup>)

In Brugge moest wel worden geschut door de Dammepoortsluis. Het kanaal heeft bijna een eeuw aan de behoeften voldaan. In 1910 en 1911 voeren resp. ruim 530 en ruim 660 schepen de Sluisse haven binnen; in 1911 was de scheepvaart belangrijk toegenomen omdat toen meer vervoer van suikerbieten vanuit Zeeuwsch Vlaanderen naar de Belgische suikerfabrieken plaatsvond.<sup>535</sup>) Maar in 1931 werden nog slechts 437 schepen, die de Sluisse haven binnenvoeren, geregistreerd en dan nog met inbegrip van 358 vaartuigen van de stoombootdienst, die destijds tussen Sluis en Brugge werd onderhouden (zie par. 3, Veren).

Toen in 1842/56 het Belgische Leopoldkanaal (of kanaal van Zelzate) als afwateringskanaal naar Heist aan Zee werd gegraven moest daarmee het kanaal Sluis-Brugge op ong. 7 km uit de Nederlands-Belgische grens worden gekruist. Dat geschiedde, evenals met het naast het Leopoldkanaal lopende afwateringskanaal van de Leie (Schipdonkvaart), met een grondduiker of syphon. De vaart Sluis-Brugge bleef dus intact. Beide syphons zijn in het begin van de oorlog 1940/45 door de terugtrekkende Franse troepen vernield en zijn niet meer hersteld. Het kanaal Brugge-Sluis is ter plaatse van de syphons afgedamd, de zo ontstane twee kanaalgedeelten



zijn zelf verbonden door een grondduiker; scheepvaart tot in Sluis is daarom sindsdien niet meer mogelijk. Van de totale kanaallengte, die 14,7 km bedraagt, ligt slechts ong. 1,2 km op Nederlands gebied; het Nederlandse deel is in beheer en onderhoud bij het Rijk. De aansluitende Sluise haven wordt door de gemeente beheerd en onderhouden. In fig. 255 is een dwarsprofiel van het kanaal Sluis-Brugge getekend.

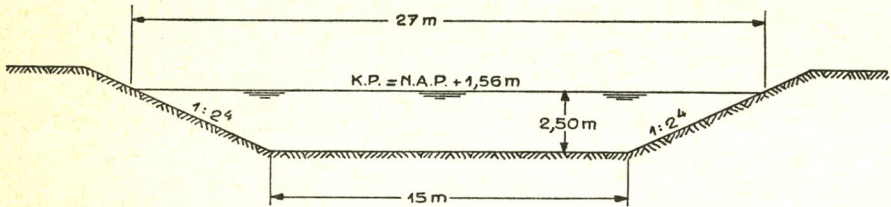


fig. 255. Dwarsprofiel van het kanaal Sluis-Brugge. Sinds 1940 afgesloten voor de scheepvaart naar Sluis.

### Kanaal Terneuzen- Gent

Na de havenkanalen van Zierikzee en Goes is het oudste scheepvaartkanaal in Zeeland dat van Terneuzen naar Sas van Gent. De vaarweg vanuit de Westerschelde naar Gent heeft een veelbewogen waterstaatsgeschiedenis achter de rug.

Gent, hoofdstad van de Belgische provincie Oost Vlaanderen en thans een industriestad met ong. 200000 inwoners, reeds lang voor de middeleeuwen ontstaan waar de Schelde en de Leie samenvloeien en omstreeks 1350 reeds één der grootste Westeuropese steden benoorden de Alpen, heeft de eeuwen door de behoefte gehad aan een rechtstreekse verbinding met de zee.

De eerste belangrijke verbinding was het Lievekanaal dat de gravin van Vlaanderen en Henegouwen in 1251/69 heeft laten graven tussen het Gravensteen te Gent en Damme aan het Zwin. De verzanding van het Zwin, reeds hiervoor beschreven, noopte ertoe dat Gent nieuwe uitwegen zocht. Omstreeks 1329 werd de beschikking verkregen over een bestaand kanaal tussen Gent en het ong. 10 km ten noorden daarvan gelegen fort Roodenhuize. Van daaruit was verbinding mogelijk via de Gentse Vaart naar Hulst en via de moervaart en de Blide naar Axel en Terneuzen. De aardrijkskundige namen als Oudenburgsche sluis, Roode sluis en Overslag, voorkomende in de desbetreffende grensstreek, spreken in dit verband nog duidelijke taal.

Maar Gent bleef zoeken naar een betere oplossing. Inmiddels was in 1377 door geweldige overstromingen de Braakman (Braeckman of Dul-laert) ontstaan (zie hoofdstuk III); deze door de natuur ontstane situatie bleek, vele jaren na het ontstaan, voor Gent gunstige perspectieven te openen. Vooral de Papegeule (later genoemd het Sasse Gat), die zich ver

landwaarts in de richting van Gent had ontwikkeld, speelde daarbij een grote rol. In fig. 256 is de oude vaarweg naar Gent (die tot 1827 dienst deed) aangegeven.

In 1545 werden door een zekere François van den Velde<sup>536</sup>) plannen gemaakt om Gent via de Papegeule in de Braakman een uitweg naar zee te geven. Op 26 mei 1547 is het dan zover dat keizer Karel V aan Gent toestemming geeft om de zgn. Sasse Vaart te graven tussen het reeds genoemde fort Roodenhuize en de Landsdijk of de Graaf Jansdijk, die toentertijd ter plaatse waar later Sas van Gent is verrezen een deel van de waterkering langs de Braakman was.

Aanvankelijk bleef de Landsdijk, die over het bewuste gedeelte ook dekend was als Joost Hamerlincxdijk, een knelpunt; om daar overslag van goederen te voorkomen of het lastig gebruik van een overtoom te vermijden was een schutsluis nodig. Ondanks de uit concurrentievrees geuite bezwaren van Antwerpen geeft keizer Karel V op 13 december 1549 toch toestemming voor sluisbouw.

Op 29 augustus 1551 legde de burgemeester van Gent, ridder Antonie de Baenst, heer van Axpoele, Hansbeke enz. de eerste steen van de sluis aan de Braakmanzijde buiten de Landsdijk, genaamd „de Soute Speye”. Eerst op 8 mei 1556 was men zover dat ook de eerste steen gelegd kon worden van de „Zoete Speye” ongeveer 1000 voet landwaarts van de „Soute Speye”. Het was de „goede ende edele heer Adolf van Bourgondië, ridder, heer van Wacken enz., die deze plechtigheid in tegenwoordigheid van duizende personen” verrichtte.<sup>537</sup>) Bovendien werd op 2 januari 1562 van Philips van Bourgondië vergunning verkregen om „bij middele van „twee rabotten of te sluysen te moghen deursteken de Landtdijck liggende „aan 't einde huerlieden nieuwe gedelf genaemt Sas”. Zo kon een paar maanden later op 4 april 1562 de Sassevaart feestelijk worden geopend. Een haringschuit komende uit Dordrecht, met als schipper Pieter Jacobse Soetemelk uit Lekkerkerk, voer als eerste zeeschip via de Sasse Vaart de haven van Gent binnen.

De sluisen aan het Sas hebben veel schade opgelopen en geweld moeten weerstaan. Reeds in 1564 verzakte de Soute Speye (buitensluishoofd); drie jaar tijds was nodig voor herstel. De oude „Speye” werd afgebroken en een nieuwe werd 300 voet (85 m) landwaarts gebouwd; de eerste steen daarvan werd gelegd op 8 mei 1566.

De Spaanse verwickelingen waren evenmin gunstig voor de sluis- en kanaalwerken; door een groep watergeuzen werden op 21 mei 1572 de brug en de sluisdeuren aan het Sas vernield. Het duurde tot april 1577 eer de schade was hersteld. Daarna volgen voor de Gentenaren nogmaals enige jaren van een triest verloop. Toen Gent in 1579 de Unie van Utrecht tekende en daarmee de zijde van Willem I koos, zochten de Spanjaarden

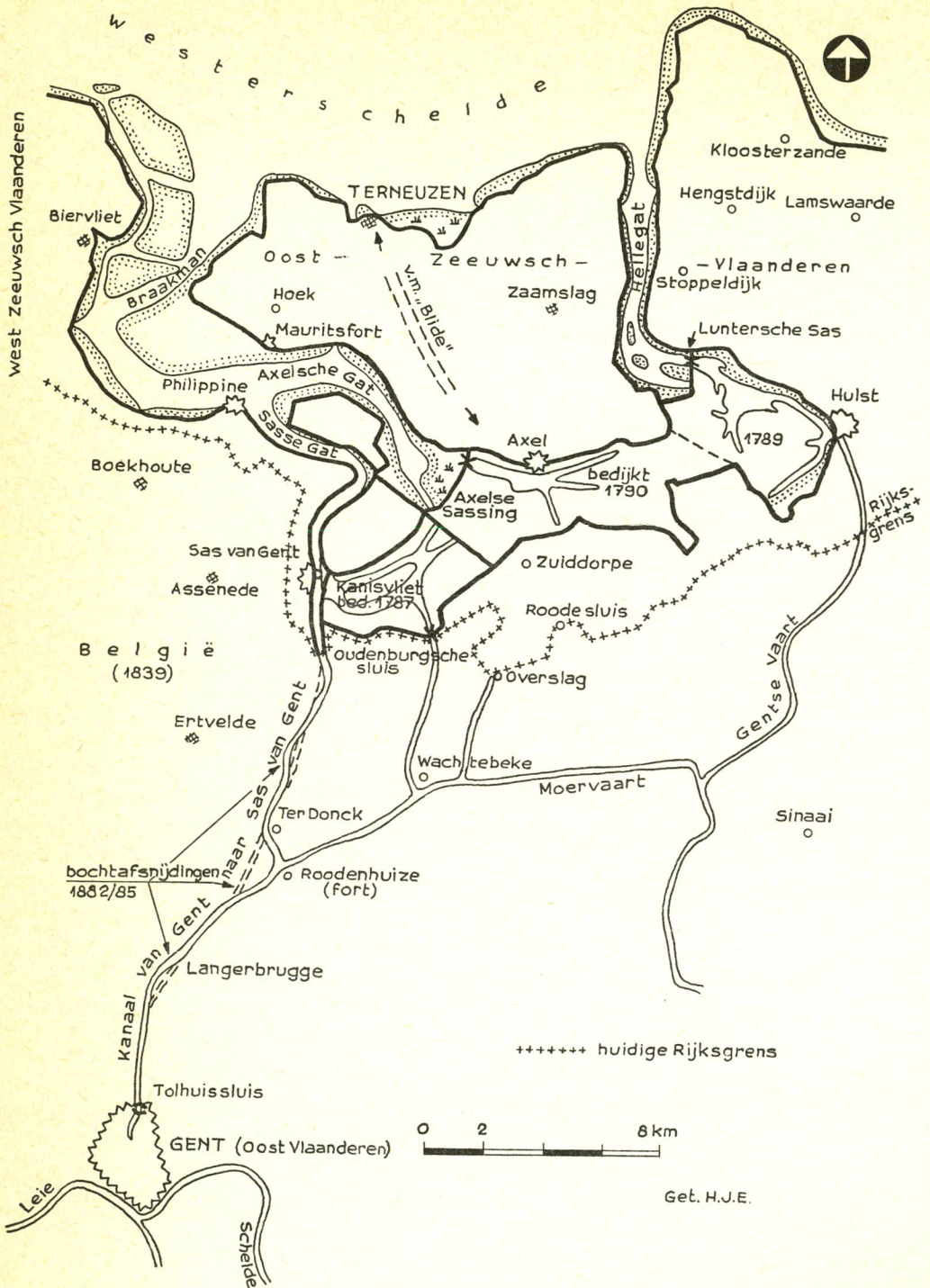


fig. 256. Situatie van de oude vaarwegen van de Westerschelde naar en van Gent.

vergelding. Zo werd in oktober 1583 bij verrassing Sas van Gent ingenomen en was Gent zijn uitweg naar zee kwijt; dat duurde tot 1585, toen ook Gent door de Spanjaarden werd veroverd. Toch werd ook daarna de Sasse Vaart, wellicht vanwege de oorlogshandelingen, verwaarloosd. De Staten van Vlaanderen, die een oplossing zochten, kregen op 20 juli 1613 van de aartshertogen Albrecht en Isabella toestemming de Zuid-Leye tot Gent door te trekken; in 1625 was dit kanaal, ook genoemd de Brugsche Vaart, gereed, maar het heeft kennelijk geen uitkomst gebracht. Toen in 1648 met het verdrag van Munster de vaart op de Schelde officieel gesloten werd (die reeds eerder door de Geuzen was belemmerd), mondde voor de Gentenaren de Sasse Vaart van toenaf op vreemde bodem uit. Bovendien was Sas van Gent op 5 september 1644 weer door Prins Frederik Hendrik veroverd. De daarna in het Braakmangebied begonnen inpolderingen en/of herdijkingen deden evenmin goed aan de toegang tot de Sasse Vaart via de sluis in Sas van Gent. Het stemt dan ook tot verwondering dat men nog ruim anderhalve eeuw lang na de vrede van Munster van deze toegang gebruik heeft kunnen maken. Eerst na de vereniging van Zuid en Noord Nederland in 1815 kwam de vaarweg naar Gent weer aan de orde.

In 1817 werden door de ingenieurs Noël en Van Diggelen<sup>538</sup>) plannen gemaakt om vanaf Sas van Gent, de Sasse Vaart recht door te trekken naar de Margarethapolder aan de Westerschelde, ong. 4 km ten oosten van Terneuzen. Door de toenmalige Inspecteur-Generaal van de Waterstaat Goudriaan werd dat tracé ontraden, o.a. in verband met de afwatering. Het was nl. niet alleen de vaarweg maar ook de afwatering van de landen rond de Braakman, die verbetering vergden.

De gouverneur van Zeeland, mr H. J. van Doorn van Westkapelle (1818-1826), gaf op 19 augustus 1822 aan de hoofdingenieur in Algemene Dienst P. van Diggelen, belast met de directie van de Waterstaat in het v.m. Staats Vlaanderen, opdracht een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden van doortrekking van het bestaande kanaal Gent-Sas van Gent naar Terneuzen. Men kwam toen tot het huidige tracé, waarvoor in 1823 concessie verleend werd. Op 1 mei 1825 kon met de werken worden begonnen, die zo voorspoedig verliepen, dat het kanaal op 18 november 1827 door de Gouverneur van Oost Vlaanderen, namens de Koning, voor de scheepvaart kon worden opengesteld. Twee dagen trok men er voor uit om dit gebeuren feestelijk te doen plaatshebben. Er werden salvo's afgevuurd zowel te Terneuzen als te Sas van Gent en Gent; er was een vaartocht voor genodigden; ter opluistering waren detachementen infanterie en cavalerie aanwezig terwijl een muziekgezelschap uit Gent de feeststemming verhoogde.

Bij K.B. van 12 augustus 1828, nr 110 werd het kanaal van Terneuzen

tegelijk met andere objecten onder het onmiddellijk beheer en onderhoud van het Amortisatie Syndicaat gebracht. Het Syndicaat was ingesteld bij de wet van 27 december 1822 ter regeling van onderscheidene financiële aangelegenheden van het Rijk maar werd reeds bij de wet van 27 december 1840 opgeheven. Het beheer en onderhoud der kanaalwerken werd toen bij K.B. van 27 maart 1841, nr 91, overgedragen aan het departement van Binnenlandse Zaken.

Nog geen halve eeuw na de ingebruikneming van het nieuwe kanaal werd verbetering daarvan noodzakelijk geacht. Voor het ontwerpen van een overeenkomst ter verbetering werd in 1871 een internationale commissie benoemd. Acht jaar later — op 31 oktober 1879 — kwam daarvoor een overeenkomst tot stand. Het resultaat was dat in 1882/85 te Sas van Gent een nieuwe sluis werd gebouwd. Maar ook de sluisen in Terneuzen waren niet meer bij de tijd; evenals tegenwoordig was er in die periode ook reeds sprake van steeds toenemende tonnage der schepen. Andermaal werd in 1891 een internationale commissie benoemd; er werd op 29 juni 1895 een overeenkomst gesloten. Maar al spoedig bleek dat de verbeteringen niet voldoende zouden zijn.

Men onderhandelde opnieuw en kwam tot een overeenkomst op 8 maart 1902; goedkeuring volgde bij de wet van 14 juli 1903. Het resultaat was dat op 1 oktober 1908 nieuwe sluisen te Terneuzen en te Sas van Gent in gebruik konden worden genomen. Tevens werd de bediening der kunstwerken geëlektrificeerd. De officiële opening geschiedde op 15 februari 1910 in tegenwoordigheid van H.M. Koningin Wilhelmina. Men had toen zowel in Terneuzen als in Sas van Gent een Westsluis, een Middensluis en een Oostsluis. Alleen de Westsluis te Terneuzen (thans Middensluis) is nog aanwezig; de andere zijn gedempt. Omdat de oude sluisen slechts 2 m water konden keren was de schuttijd beperkt; er kon slechts worden geschut van 3 uur vóór tot 3 uur na hoogwater; het kanaalpeil was en is N.A.P. + 2,13 m. Schepen van maximaal 1 000 ton konden vanaf 1910 in Terneuzen geschut worden. De sluisen in Sas van Gent hadden een beperkte dienst; het kanaal kon daar in 2 panden worden verdeeld als het kanaalpeil tussen Terneuzen en Sas van Gent verlaagd werd of in die gevallen, waarin dat door de beheerder van het Nederlandse kanaalgedeelte nodig geacht werd; de sluisen stonden vrijwel altijd open.

Te wijzen valt nog op de bijzondere vorm, die de schutkolken van de twee oude sluisen — de Oostsluis en de Middensluis — hadden. Uit defensie-oogpunt waren die sluisen in bajonetvorm gebouwd, zoals aangegeven op de schets in fig. 257. De bedoeling daarvan was dat bij beschieting vanuit de Westerschelde, de beide sluishoofden (binnen- en buitenhoofd) niet tegelijktijd konden worden vernield. Voor de scheep-

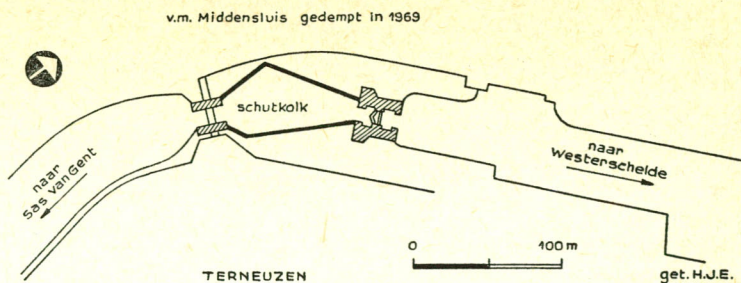


fig. 257. Sluis te Terneuzen in bajonetvorm gebouwd om destijds (begin 19e eeuw) te voorkomen dat bij eventuele beschieting vanuit de Westerschelde, niet beide sluishoofden zouden worden vernield.

vaart was dit geen gelukkige vorm voor een schutkolk; het eerst binnenkome schip kon pas het laatst de kolk verlaten.

Een doorsnede van het oude kanaal tussen Terneuzen en Sas van Gent is in fig. 258 aangegeven. De industriële ontwikkeling in Gent en de daarmee gepaard gaande toeneming van de scheepvaart op het kanaal was van dien aard dat èn kanaal èn sluisen in de dertiger jaren nauwelijks aan de behoefte konden voldoen. Opnieuw volgden besprekingen tussen Belgische en Nederlandse instanties over verbetering van de vaarweg naar Gent; het overleg werd door het uitbreken van de oorlog onderbroken. Na de tweede wereldoorlog werd in 1949 een Belgisch-Nederlandse commissie voor de Waterwegen en de Havenproblemen ingesteld. Het overleg leidde tot ondertekening van de nieuwe Nederlands-Belgische konventie te Brussel op 20 juni 1960.

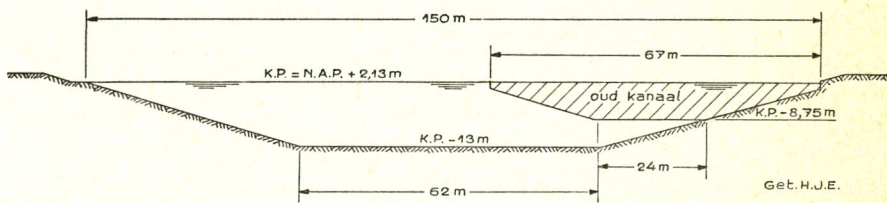


fig. 258. Dwarsprofiel van het oude en het nieuwe kanaal Terneuzen-Gent.

De ontworpen kanaalverbreding bleek vooral een grote ingreep voor de bewoners van de kanaalstrook te zijn. Ten westen van Terneuzen moesten enige boerderijen, enkele tientallen woningen en het sportterrein verdwijnen. In fig. 259 is de situatie van het nieuwe sluisencomplex en van de buitenhavens van Terneuzen getekend. In Sluiskil vielen ruim honderd woningen, waaronder verschillende zakenpanden, in het te verbreden kanaaltracé. In Sas van Gent moesten enkele tientallen woningen gesloopt en een aantal zakenpanden verplaatst worden. Een voordeel was

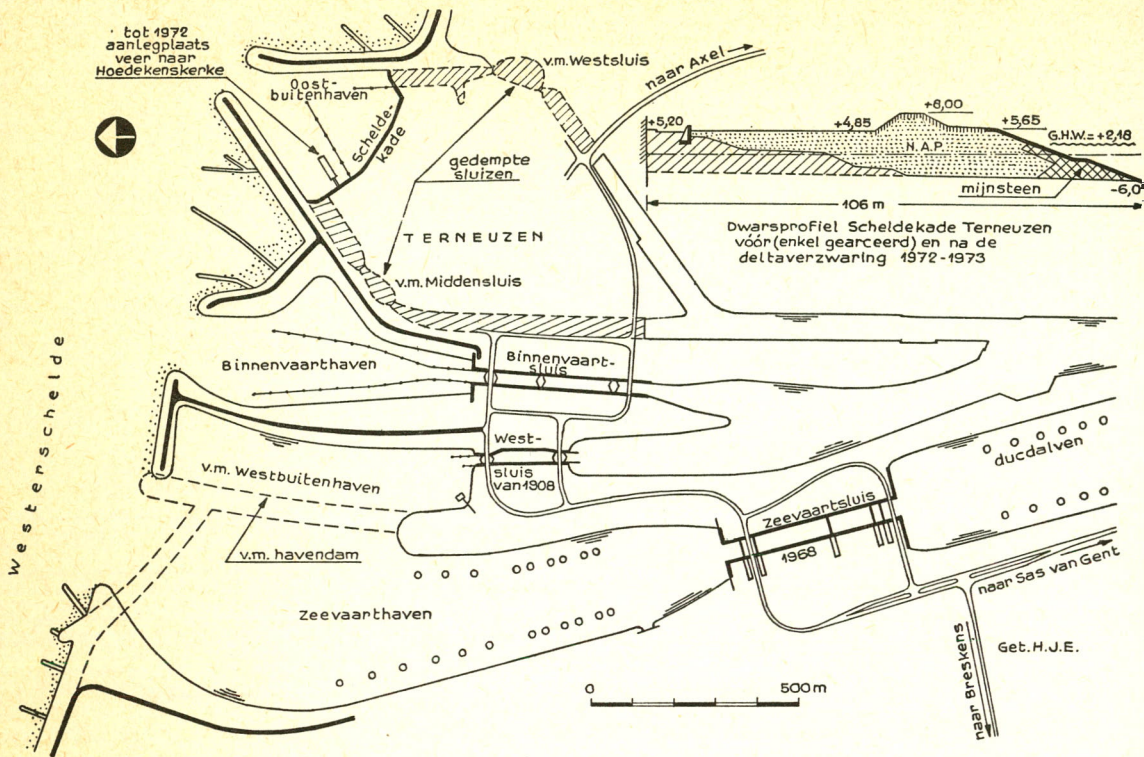


fig. 259. Situatie van de oude en nieuwe sluisen en van de buithavens van Terneuzen met dwarsprofiel van de oude en van de tot deltoogte verzwaarde Scheldekade. De Westsluis van 1908 is nu de Middensluis (voor kanaalhavens zie fig. 243).

dat daar door het volsputten van een tweetal kanaalarmen een ruime parkeergelegenheid — het Keizer Karelplein — kon worden aangelegd. Ook in het naburige Zelzate (B.) moesten vele woningen verdwijnen.

Bij het graven van de kanaalverbreding moest 25 miljoen m<sup>3</sup> grond worden verzet en ook weer worden opgeborgen. Berging daarvan vond plaats door het opsputten van een aantal terreinen, zoals direct ten oosten van Terneuzen in de Ser Lippenspolder, die daarmee enkele m opgehoogd werd en in de Kanisvlietkreeken van de Kanisvlietpolder onder Westdorpe en Axel. Voorts werden enkele miljoenen m<sup>3</sup> grond benut voor aanleg van de spaarbekkens in de Braakmanpolder, terwijl ongeveer 10 miljoen m<sup>3</sup> grond in de Westerschelde werd gespoten. Later werd daar nog de onder Axel gelegen Smidsschorrepolder aan toegevoegd, die in 1965 werd volsputten.

In maart 1961 vond onder grote belangstelling van aannemerszijde de eerste aanbesteding plaats, nl. van het graven der bouwputten voor de nieuwe zee- en binnenvaartsluisen met bijbehorende werken te Terneuzen.

Deze eerste aanbesteding werd in de daaropvolgende jaren gevolgd door aanbesteding van nog enige miljoenenwerken.

Bij het graven van de kanaalverbreding en van de voorhavens te Terneuzen waren een zestal grote aannemers-maatschappijen betrokken:

Aannemingsmaatschappij Jac. G. van Oord N.V. te Utrecht;  
Hollandsch Aannemersbedrijf Zanen Verstoep N.V. te 's Gravenhage;  
N.V. Hollandsche Aannemingsmaatschappij te 's Gravenhage;  
N.V. Aannemers- en Handelsbedrijf Van Oord te Werkendam;  
H.B.M. Nederland N.V. te 's Gravenhage;  
S.A. Dragages Declodet et Fils te Brussel.

In dezelfde periode (1961-1968) vond in België de verbreding plaats van het Belgisch kanaalgedeelte tot Gent en werd in Terneuzen het nieuwe sluisencomplex gebouwd. Ter bestrijding van de verzilting werden bij de sluisdeuren zgn. luchtbellenschermen aangebracht, die de zoutuitwisseling sterk beperken. Voor de sluisenbouw werd een aannemerscombinatie opgericht, nl. de Internationale Combinatie tot Uitvoering van Scheepvaartsluizen te Terneuzen (de I.C.U.S.T.);

de deelnemers waren:

N.V. Amsterdamsche Ballastmaatschappij te Amsterdam;  
Compagnie Belge de Chemins de Fer et d'Enterprises N.V. te Brussel;  
Hollandsche Betonmaatschappij N.V. te Den Haag;  
N.V. Internationale Gewapend Betonbouw (I.G.B.) te Breda;  
L. L. en N. de Meyer P.V.B.A. te Zelzate (B.) en  
Société Belge des Bétons S.A. te Brussel.

Bovendien waren tal van onderaannemers en kleinere bedrijven betrokken bij de vele bijbehorende werken. In fig. 258 is tevens het nieuwe kanaalprofiel getekend. De bodemdiepte, die aanvankelijk op N.A.P. — 12,50 m was gesteld, zodat schepen van 50000 ton naar Gent konden varen, werd na het gereedkomen nog verdiept tot N.A.P. — 13,50 m, zodat ertstankers van 60000 à 70000 ton het hoogoven- en staalbedrijf Sidmar in Zelzate konden bereiken. De nieuwe zeesluis te Terneuzen had daarvoor reeds voldoende drempeldiepte.

De kosten van het project, die alleen al op Nederlands gebied vele tientallen miljoenen guldens beliepen, werden voor 80 % door België en voor 20 % door Nederland betaald. Op Belgisch grondgebied werd alles door België betaald.

Op 19 december 1968 vond de feestelijke opening plaats van het verbrede kanaal, waarbij koning Boudewijn van België en koningin Juliana enkele officiële handelingen verrichtten. Het resultaat was dat de weg naar Gent was vrijgemaakt voor de eerste schepen, die reeds in de schutkolk lagen; dat waren vier mijnenvegers, de Borculo en de Bolsward van Nederlandse en de Knokke en de Charleroi van Belgische nationaliteit. Bovendien lag reeds in de schutkolk de 24624 ton metende tanker Texaco Ghent uit Londen, die als eerste koopvaardijship van dergelijke afmetingen de reis naar Gent kon beginnen. Een groots internationaal werk



was tot stand gebracht; men sprak dan ook van een unieke Beneluxmanifestatie. Overigens vraagt de vervuiling van het kanaalwater de laatste jaren dringend om een oplossing op internationaal niveau.

Tenslotte werd in 1969/71 door de Rijkswaterstaat in Terneuzen bij de huidige middensluis een nieuw havenkantoor gebouwd ten dienste van het onderhoud van het kanaal van Terneuzen naar Gent. Het ontwerp is van het architectenbureau C. Caspers en ir M. Zwaagstra te 's Gravenhage. Het gebouw doet tevens dienst voor het loodswezen, de douane, de rijkspolitie en de marechaussee.

**Zijkanaal  
naar Axel  
(en Hulst)**

In de 18e eeuw konden de schepen Axel bereiken via het Axelse Gat en hadden toegang tot Hulst via het noordwesten door het Hellegat. Tussen Axel en Hulst lag toen een uitgebreid schorrengebied waarin door de inundaties in de 80-jarige oorlog een uitgebreid krekennestel was ontstaan, dat echter in de 18e eeuw aan verlanding onderhevig was.

In 1789 achtte men de tijd gekomen om dat gebied van het buitenwater af te sluiten door aanleg van de Sasdijk ten westen van Axel en van de „Lunterse dijk” tussen Reigersbosch en Luntershoek ten noordwesten van Hulst (zie fig. 79, p. 186). Daarmee waren de polders Beoosten en Bewesten Blij en Riet- en Wulfsdijk ontstaan. Omdat met die activiteiten de scheepvaart naar Axel en Hulst zou worden afgesloten werd tegelijkertijd in de Sasdijk een sluis — de Axelse Sassing — en aan de oostzijde bij Luntershoek, het Hulster Sas gebouwd. De sassen waren slechts een kort leven beschoren. In de Franse tijd (4 juli 1805) is de vloer van de Axelse Sassing door de waterdruk kapotgesprongen en heeft men de schutkolk gedempt.<sup>539</sup>)

Met de aanleg van het kanaal Terneuzen-Sas van Gent had men tevens het plan de oude scheepvaartweg naar Axel te herstellen en deze door te trekken tot Hulst. Vanaf de driesprong bij Sluiskil werd de oude vaart (als zijkanaal) hergraven tot aan de Axelse Sassing, alwaar in 1827 de sluis met sluiskolk werd hersteld. Vandaar werd tot Axel de bestaande kreek verruimd met de bedoeling vervolgens via verruiming van bestaande krekennestel Hulst te bereiken. Maar met het doortrekken tot Hulst liep het spaak; men kwam niet verder dan de buurtschap Kijkuit. Er worden verschillende oorzaken voor de stagnatie genoemd; o.a. werd het werk door kwaadwilligheid (arbeidsonlusten) gestagneerd. Bovendien werd de concessie ingetrokken, waarna men in eigen beheer aan het werk ging.

Nadat in 1830 opnieuw concessie werd verleend om het werk te voltooien brak enkele maanden later de Belgische opstand uit. Omdat er veel Vlaamse arbeiders bij de kanaalwerken betrokken waren, was dat een nieuwe tegenslag en kwam het werk stil te liggen. Het kanaal naar Hulst waarvan het tracé is aangegeven in fig. 186, is nooit voltooid; voor zover het gereed kwam doet het alleen dienst als afwateringskanaal.

Een drastische ingreep in de waterstaatkundige situatie van het desbetreffende gebied vond plaats door de overeenkomst van 1843 met België, waarbij de afwatering van de landen aan weerszijden van het kanaal Terneuzen-Gent werd gewijzigd. Het gevolg was dat op de binnendorpel van de schutsluis te Axelse Sassing in de regel niet meer dan 0,50 à 0,60 m water stond, waarmee het Sas onbruikbaar was voor de scheepvaart. De sluis werd dan ook in 1851 afgedamd; de sluishoofden werden afgebroken. In de jaren 1858, 1860 en 1862 zijn nog wel pogingen in het werk gesteld om het kanaal door te trekken. In 1865 dienden de gemeenten Axel, Hulst, St Jansteen, Zuiddorpe en Koewacht gezamenlijk een verzoekschrift in voor hetzelfde doel. Het mocht evenals een verzoek, gedaan in 1869, niet baten.<sup>540</sup>) Ruim een halve eeuw later (in 1920) werd ook de sluisolk gedempt ten behoeve van een wegverbetering. Alleen de naam Axelse Sassing is gebleven. Het „Hulstersas” bij Luntershoek was al in 1821 afgedamd. Toch speelde het kanaal Axel-Hulst, voor zover dat gereed gekomen was, nog een rol in de jongste wereldoorlog. Het „Poolse monument” opgericht halverwege langs het kanaal herinnert daaraan; het opschrift luidt:

„Den 17 september 1944 stierven op deze plaats den heldendood bij het forceren van het kanaal Axel-Hulst, 25 poolsche soldaten van het 10de Regiment Dragonders brengende zoo de vrijheid van Holland op hunne terugtocht naar Polen”.

Overigens kwamen na genoemde mislukking van de kanaalaanleg naar Hulst, meermalen kanaalplannen aan de orde, die dan meestal in het politieke vlak werden getrokken. Rond en kort na de jongste eeuwwisseling en dan bij voorkeur om de vier jaar, als de verkiezingsstrijd voor Kamer en Staten aan de orde was, werden plannen ter tafel gebracht. Brand<sup>541</sup>) noemt het „een belachelijke en volksmisleidende aangelegenheid”.

In de twintiger jaren was er zelfs sprake van een plan voor een kanalennet voor zowel West als Oost Zeeuwsch Vlaanderen. Ook de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeuwsch Vlaanderen te Terneuzen heeft zich in 1924 ingezet om een kanalenplan te doen realiseren. Aangezien echter vooral in West Zeeuwsch Vlaanderen een uitgebreid tramwegennet met belangrijke bijdragen van Rijkswegen was aangelegd, vond men het van hogerhand geen goede politiek, de aldus gebezigde kapitalen minder rendabel te maken door aanleg van een concurrerend kanaal.

In Oost Zeeuwsch Vlaanderen was het tramwegennet minder uitgebreid, zodat de aanleg van een kanaal van Axelse Sassing naar Hulst, met een zijtak naar Luntershoek, in 1923 opnieuw in studie was genomen. De kosten van een dergelijk kanaal, lang 19 km, geschikt voor schepen van 450 ton, werden geraamd op 5½ miljoen gulden. Het bleek te duur te zijn.

Een aktie ondernomen in 1928 door een „vereniging comité ter ver-

**Kanalen-  
comité's**

krijging van een kanaal Hulst-Axel" mislukte eveneens. Nogmaals werd, weer vier jaar later, in 1932 door een „Zeeuwsch Vlaams kanalencomité" een poging ondernomen om een kanaal van Graauw via Hulst naar Sluiskil te verkrijgen. Ook deze laatste poging mislukte.

Al vele jaren ijveren de Belgen voor verbetering van de vaarweg via de Westerschelde naar Antwerpen. In 1905/08 werden de eerste baggerwerken uitgevoerd in de omgeving van Bath. In 1912 verschenen berichten in de dagbladen dat de Belgische regering het voornemen had met de Nederlandse regering in overleg te treden over het aanbrengen van verbeteringen in de loop der Schelde op Nederlands gebied.<sup>542)</sup> Na de oorlog 1914/18 worden vanaf 1922 vrijwel jaarlijks bagger- en/of zuigwerken verricht in een deel van de Westerschelde tussen Bath en Terneuzen. De gebaggerde of gezogen zandhoeveelheden zijn daarbij opgelopen tot enige miljoenen m<sup>3</sup> per jaar, die overigens weer op de daarvoor vastgestelde stortplaatsen in de Westerschelde worden gedeponeed. Tussen Bath en Hansweert is van 1905-1972 totaal ong. 145 miljoen m<sup>3</sup> specie gebaggerd of gezogen.<sup>543)</sup> Het verloop daarvan is in onderstaande grafiek — fig. 260 — aangegeven. Het zwaartepunt van die zuigwerken ligt vooral in de omgeving van Bath en Hansweert, waarbij vooral het Nauw van Bath toenemende zorg baart. De steeds drukker wordende scheepvaart op Antwerpen en de toenemende tonnage per schip was voor de Nederlands-

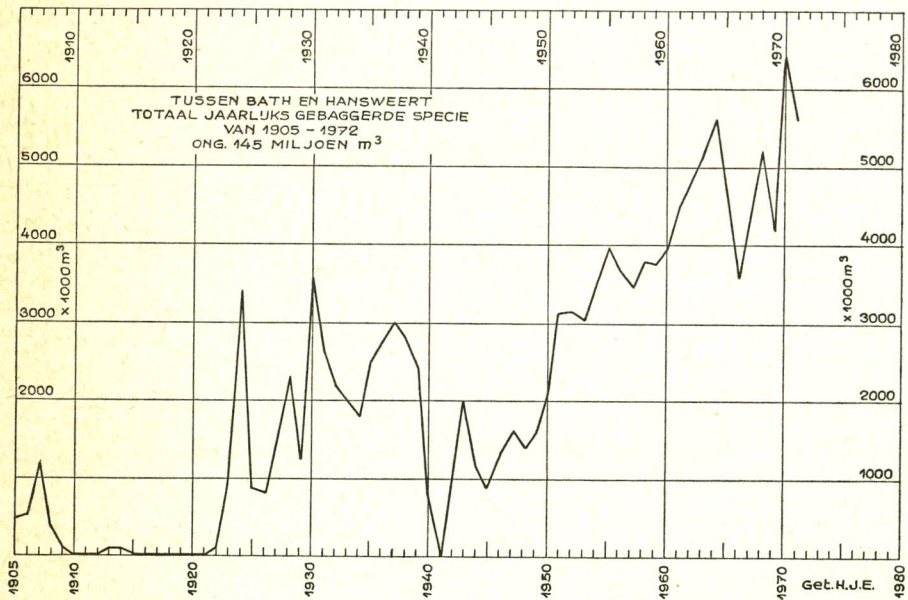


fig. 260. Grafiek van gebaggerde (gezogen) specie in de Westerschelde (totaal 145 miljoen m<sup>3</sup> van 1905-1972).