

Afwatering. Via de suatiesluis aan de haven te Geersdijk. De Willempolder met sluis behoorden tot het Uitwateringswaterschap „Willem c.a.". Doorstromingsbreedte van de sluis 1.90 m, diepte van de slagdrempel 1.34 m — N.A.P. De sluis heeft één opening met 2 deuren en 2 schuiven. Vanaf 1961 heeft de suatie plaats via het gemaal aan de Willempolder. Hoogteligging van de polder 0.50 m + tot 1.25 m + N.A.P. Gewenst z.p.p. 0.25 m — tot 1.00 m — N.A.P.

Enkele bijzonderheden. Bij de bedijkingsvoorwaarden, die zeker in de 18e eeuw van polder tot polder niet veel verschillen, vindt men ook dat er een weg zal gelegd worden als grensscheiding tussen het Gemeen Ambacht en het ambacht Wissenkerke en Geersdijk. ¹²³⁾

§ 29. SOPHIAPOLDER — 1775.

Vrije waterkerende polder van 1775 tot 1894. De polder is geïnundeerd door de stormvloed van 22/23 december 1894.

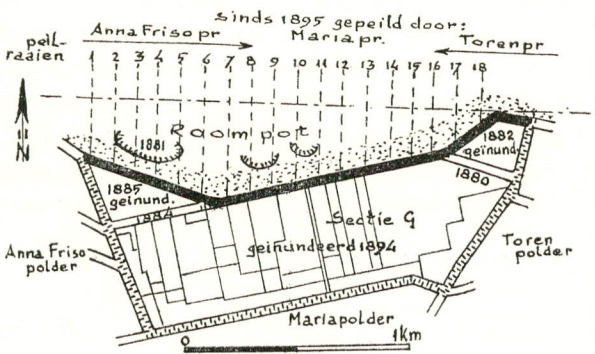


fig. 194. Sophiapolder.

Vanwege de polder werd gepeild in 18 raaien Sinds 1895 geschiedt dit deels door de Anna Friso, de Maria en de Toren polder (1959 waterschap Noord-Beveland).

Afwatering. Suatie via de Toren- en Geersdijkpolder naar de suatiesluis aan de Willempolder.

Behoorde tot het Uitwateringswaterschap „Willem c.a.".

Enkele bijzonderheden. Op een kaart van 1806 (Rijksarchief in Zeeland) vindt men op de dijk een „Lazaret"; links van de kop van de nol van Ouweleck wordt als geul de „Vleye" genoemd. Ook hier wordt bij de bedijkingsvoorwaarden een weg genoemd als grensscheiding tussen de ambachten Wissenkerke en Geersdijk en (West) Orizand. ¹²⁴⁾

§ 30. SOELEKERKEPOLDER — 1818.

Vrije waterkerende polder sinds de bedijking. In 1961 binnenge-dijkt door sluiting van de Veerse dam.

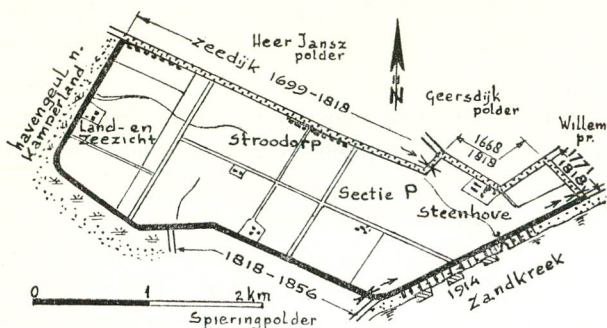


fig. 195. Soelekerkepolder.

Dijksverhogingen aangebracht o.a. in 1906 en 1927. Diepste punt voor de oever (1960), 167 dm — L.W in de Zandcreek. De oever heeft een goede ondergrond. Oever- of dijkvallen kwamen niet voor. Voor aanleg van de oeverwerken van 1914

waren reeds 22 standhoofdjes of slikdammertjes aangelegd.

Afwatering. De suatie had tot 1961 plaats via een eigen uitwaterings-sluis. Doorstromingsbreedte van de sluis 1.42 m, diepte van de slagdrempel 0.72 m — N.A.P. De sluis heeft één opening met twee vloeddeuren en een schuif. Vanaf 1961 suatie via het gemaal aan de Willem-polder. Hoogteligging van de polder 0.50 m + tot 1.25 m + N.A.P. Gewenst z.p.p. 0.10 m — tot 0.20 m — N.A.P.

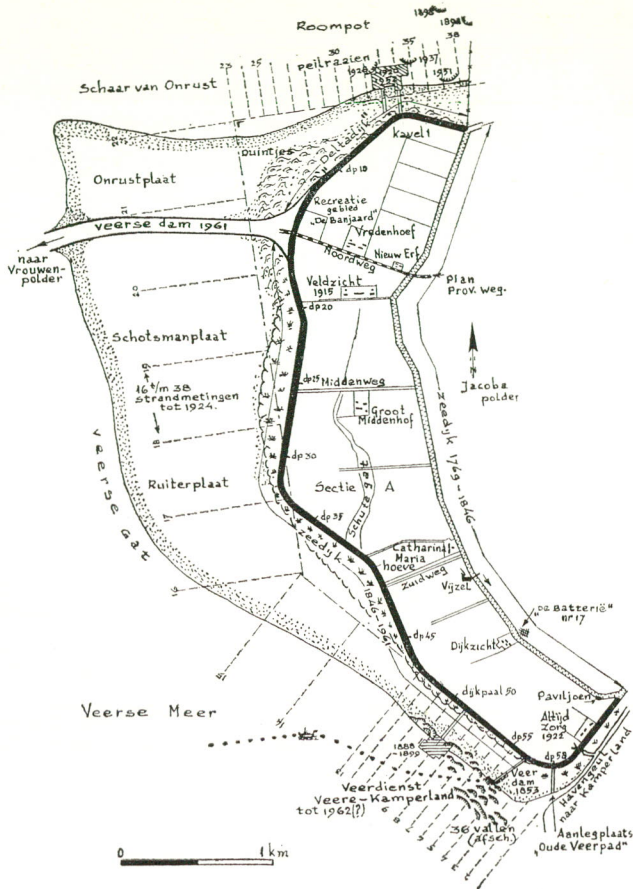
Enkele bijzonderheden. W. van Uye, steenkoper te Middelburg kreeg f 101,20 voor levering van 4 stenen grenspalen (zie fig. 22, p. 97, afbakening van de ambachten) en voor het graveren van 78 letters daarop 3 stuiver per stuk. Behalve de scheepsvracht kreeg Pieter Israël f 2,60 voor het vervoer naar de plaatsen op de limieten in de Soelekerkepolder. ¹²⁵⁾

§ 31. ONRUSTPOLDER — 1846.

Vrije waterkerende polder van 1846 tot 1917. In 1917 werd de polder calamiteus verklaard (K.B. 23-5-1917).

Dijksverhogingen aangebracht o.a. in 1907, 1928 en 1952. Door sluiting van de Veerse dam in 1961 is een groot gedeelte van de hoogwaterkering (ca 5 km) binnendijk geworden aan het Veerse meer. Diepste punt voor de oever (1960, noordkust) 260 dm—L.W. Van de 41 opgetreden vallen en afschuivingen traden er 36 op aan de oever langs het Veerse Gat in de omgeving van de veerdam.

Afwatering. Tot 1961 via een eigen suatiesluis aan de zuidoostzijde van de polder. Doorstromingsbreedte van de sluis 0.95 m, diepte van de slagdrempel 0.32 m — N.A.P. De sluis heeft één opening met twee vloeddeuren en een schuif. Vanaf 1961 suatie via een in 1960 gebouwde vijzelinstallatie die het water naar de Jacobapolder voert. Bij hoge polderwaterstanden kan ook de suatiesluis van de Onrustpolder dienst doen. Hoogteligging van de polders 1.00 + tot 1.75 m + N.A.P. Gewenst z.p.p. 0.10 m — N.A.P. tot 0.25 m + N.A.P.



Enkele bijzonderheden. Op inspectiebezoek „op de ingedijkt wordende schorren van Onrust”, vond de hoofdingenieur Caland het werkvolk, 1200 à 1300 man, in staking (15 april 1846). Voor zover kon worden nagegaan een van de weinige keren dat er van staking bij een bedijking op Noord-Beveland sprake is. De aanemer zou beproeven de Westkappelaars en verder gewillige arbeiders aan het werk te zetten. 126)

fig. 196. Onrustpolder.

§ 32. LEENDERT ABRAHAMPOLDER — 1853.

Vrije waterkerende polder van 1853 tot 1883. In 1883 calamiteus verklaard (K.B. 5-2-1883). Overstroomd geweest in 1953.

Dijksverhoging aangebracht o.a. in 1898, 1907, 1921, 1927 en 1953. Diepste punt voor de oever (1960), 460 dm — L.W. De grootste oeverval aan deze polder had plaats op 3 januari 1941 met een grondverplaatsing van ca 907000 m³.

Afwatering. Via eigen suatiesluis bij het haventje van Kats. De houten sluis is in 1949 gedeeltelijk vervangen door een betonnen koker. Doorstromingsbreedte van de sluis 0.76 m, diepte van de slagdrempel 0.25 m — N.A.P. Hoogteligging van de polder 0.75 m + tot 1.50 m + N.A.P. Gewenst z.p.p. 0.20 m — tot 0.40 m + N.A.P.

Bijzonderheden over deze polder vindt men verspreid in de vorige hoofdstukken.

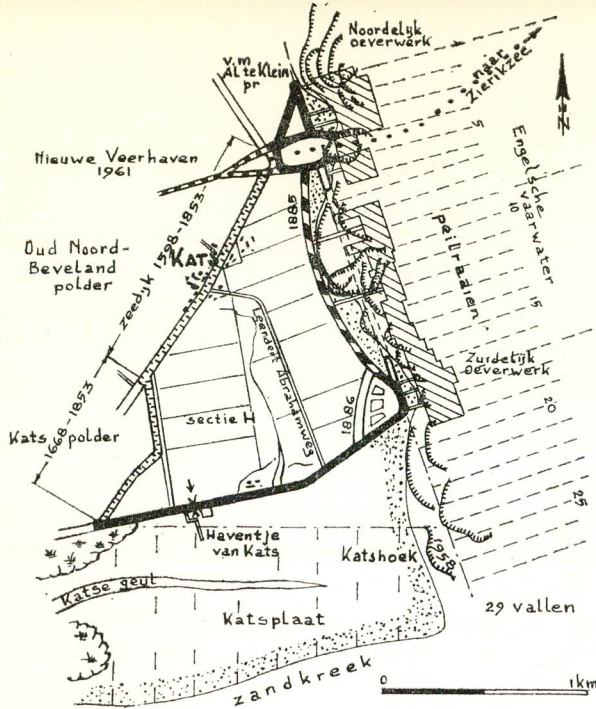


fig. 197. Leendert Abrahampolder.

§ 33. SPIERINGPOLDER — 1856.

Vrije waterkerende polder sinds de bedijking. In 1961 binnengedijkt door sluiting van de Veerse dam.

Dijksverhogingen aangebracht o.a. in 1927. In 1882 werd voor het eerst aan de polder gepeild. Diepste punt van de oever (1960), 254 dm — L.W. Dit is het diepste punt in de Zandkreek.

Afwatering. Tot 1961 via een eigen suatiesluis naar de Zandkreek; doorstromingsbreedte van de sluis 0.80 m, diepte van de sluisvloer 0.60 m — N.A.P. Vanaf 1961 suatie via het ge-

maal aan de Willempolder. Hoogte-
ligging van de pol-
der 1.00 m + tot
1.50 m + N.A.P.
Gewenst z.p.p. is
N.A.P.

Bijzonderheden
over deze polder
vindt men verspreid
in de vorige hoofd-
stukken.

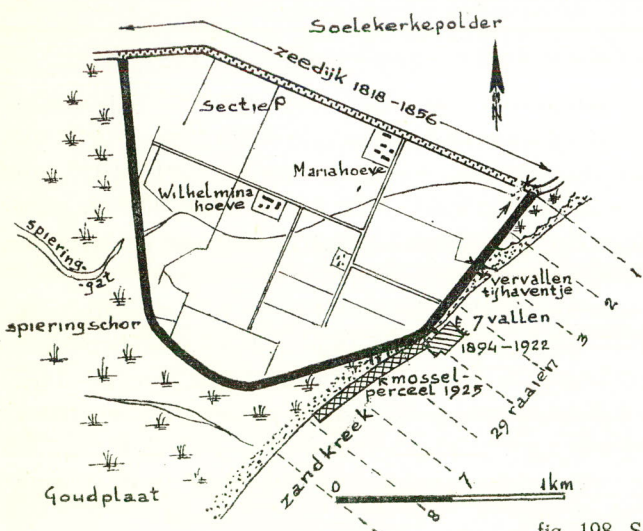


fig. 198. Spieringpolder.

IV. DE VERBINDINGEN MET DE EILANDEN EN HET VASTELAND.

§ 1. OVERZETVEREN.

Het v.m. eiland Noord-Beveland was voor de opkomst van de luchtvaart uiteraard niet anders te bereiken dan via het water. Voor een eiland blijft dan ook een veer één der belangrijkste zaken. De geschiedenis van de Noord-Bevelandse veren toont ons dit overduidelijk aan. Al kort na de bedijking van de eerste polder op Noord-Beveland in 1598, vinden we vermeld dat een veerdienst bestond tussen Colijnsplaat en Zierikzee. Dit was het eerste veer van het nieuwe Noord-Beveland. Al naar gelang de bedijkingen op Noord-Beveland zich uitbreidden, werden meerdere veren tot stand gebracht. Behalve het veer:

- a. Colijnsplaat—Zierikzee, kennen we achtereenvolgens,
- b. het veer Kortgene—Wolfaartsdijk,
- c. het veer Kamperland—Veere, en
- d. het Katse veer.

Bij Geersdijk aan de Willempolder moet in de eerste helft van de 19e eeuw ook een veer (tje) naar Zuid-Beveland zijn geweest. Van de onder a t/m d genoemde veren willen we de voornaamste bijzonderheden vermelden. De veren zijn aangegeven in fig. 167, p. 236.

a. *Veer Colijnsplaat-Zierikzee.*

Tussen Colijnsplaat en Zierikzee werd in 1599 een vaste veerdienst ingesteld. Op verzoek van de gezamenlijke schippers werd het veer later „int gemeen” bediend en de pachter van zijn pacht ontslagen. Oorspronkelijk behoorde het veer aan de betreffende ambachtsheren, d.w.z. aan het Huis van Oranje, later aan het Kroondomein. In 1824 vinden we hetzelfde veer als volgt vermeld: ¹²⁷⁾

„Des Woensdags nachts, of Donderdags 's morgens vroeg, naar dat dit met wind en getijde uitkomt, daar men tegen hoog water vertrekken moet, vaart eene marktschuit, die des avonds zoo mogelijk terugkeert. De vracht is per hoofd 50 cents. Buiten den markttag is de vracht voor: Een persoon f 3,00 Cts. Twee en drie personen, zamen f 3,00. Vier en meer personen, elk f 0,75.

Het trekgeld is voor rekening der passagiers. Bij ijsgang, wanneer de beurtschippers naar Holland niet meer varen, wordt de vracht met de helft verhoogd en wanneer de beurtlieden op Zeeland niet meer varen, verdubbeld.”

Er voeren ook beurtschepen vanuit Colijnsplaat naar Rotterdam en Middelburg.

Het veer Colijnsplaat—Zierikzee, waarin niet het recht van overvaart van Zierikzee naar Colijnsplaat was begrepen werd in 1839 met de haven te Colijnsplaat aan de gemeente te Colijnsplaat verkocht. De gemeente verpachtte het bedienen van het veer. In 1861 werd een bijzonder reglement op dit veer ingevoerd (K.B. 15-6-1861, nr 63), waarbij tevens de tarieven waren geregeld. Om een indruk te geven van het „comfort” van het veer in het midden van de 19e eeuw, volgt artikel 1 van het reglement:

„De dienst in dit veer zal worden verricht met enen overdekten hengst (soort vaarttuig), hoogaars of eenen overdekten schuit van minstens 18 tonnen inhoud en voorzien van eene roef, waarin tenminste 8 personen behoorlijk kunnen plaats nemen. Bij windstilte, uitgezonderd op na te melden marktdagen en bij ijsgang is het den veerschipper echter geoorloofd gebruik te maken van eene groote roeiboet. Met eerstgemeld vaarttuig zullen, bij enkel veerloon, niet meer dan 30 en bij verhoogd veerloon, niet meer dan 15 personen tegelijk mogen worden overgezet, terwijl de roeiboet niet meer dan 4 passagiers tegelijk mag bevatten.”

De aanlegplaats te Zierikzee was bij het z.g. „Luitje”, terwijl men zich ook kon laten afzetten of inschepen aan het havenhoofd te Zierikzee. Te Colijnsplaat werd aangelegd in de haven of aan de zeedijk ca 300 m ten oosten van het dorp. De tarieven waren toen nog ongeveer gelijk aan die van 1824.

Bij contract (31-3-1882) was het veer verpacht voor f 50,— per jaar. Enkele jaren later was geen vaarttuig meer aanwezig, daar de opbrengst niet voldoende bleek voor het onderhoud. Omstreeks 1900 spreekt men van dit veer, dat het als vervallen kan worden beschouwd. Doch de intrede van de motor was ook hier van invloed, want naderhand wordt weer éénmaal per week gelegenheid gegeven om met behulp van een motorbootje vanuit Zierikzee naar Colijnsplaat heen en weer te reizen.

Vanaf 1929 wordt zelfs weer een geregelde veerdienst in stand gehouden door de veerschipper Jac. Berrevoets, later fa. Wed. Jac. Berrevoets en Zn te Zierikzee. Het was een veer voor personenvervoer, rijwielen en motorrijwielen, niet voor auto's. In 1954 werd de dienstregeling ingekrompen tot enkel zomerdiensten en voor vaarten op verzoek. De uitbreiding van het autopark deed zijn invloed op het veer gelden in negatieve zin. Een vaste zomerdienstregeling is met de motorboot „Jacolga” in stand gehouden tot 10 september 1960, waarmee het oudste veer van het nieuwe Noord-Beveland officieel had opgehouden te bestaan. Het was met enige onderbrekingen 361 jaar in bedrijf geweest. Na de afsluiting van de Zandkreek en tot de voltooiing van de nieuwe veerhaven te Kats in het voorjaar van 1961 werden enkel

vaarten op verzoek gemaakt. Het is altijd de kortste verbinding van Noord-Beveland met Schouwen geweest, de overtocht duurde ca 30 minuten. Menigeen die de reis Colijnsplaat—Zierikzee of omgekeerd bij stormachtig weer heeft meegemaakt, zal zich herinneren dat men vooral bij nadering van „het hoofd van Zierikzee” wel een weinig „zee-waardig” moest zijn, om, zeker toen nog een kleinere boot in de vaart was dan de Jacolga, zonder „bepaalde verschijnselen” aan de overkant te stappen. Daarom alle hulde aan de veerschippers die de veerboot altijd zonder persoonlijke ongelukken in de haven wisten te brengen.

Een bezoek van Noord-Beveland aan Schouwen kon eveneens geschieden met de „Zierikzeese boot” ook genaamd „de Spoorboot”. Een geregelde dienst was begonnen in 1866. De boot voer vanaf Middelburg via Wolfaartdijkse veer, Kortgene, Katse veer naar Zierikzee. Voor Noord-Beveland kon men zich inschepen te Kortgene. Het was oorspronkelijk een particulier veer van de Zeeuwsche Spoorboot Maatschappij te Middelburg, met subsidie van de provincie. De Provincie Zeeland nam deze dienst vanaf 1 januari 1912 over. De eerste Provinciale boot op dit veer was de „Noord-Beveland” (met de „Schouwen”), gebouwd in 1912 bij N.V. J. en K. Smit's Scheepswerven te Kinderdijk, beide samen voor f 184.991,85. Het was een stalen schroefstoomboot, lang 44,20 m, breed 7,05 m met een diepgang van 2,15 m. ¹²⁸⁾

Bij besluit van G.S. (20-12-1922) verviel het gedeelte Middelburg—Wolfaartdijkse veer—Kortgene. Omstreeks 1930 verviel ook het traject Kortgene—Katse veer, waarmee Noord-Beveland zijn rechtstreekse verbinding met Schouwen voor auto's en rijtuigen voorlopig was verloren. Een andere verbinding met het vasteland was nog mogelijk met de „Rotterdamse boot”, die een geregelde dienst onderhield tussen Middelburg en Rotterdam en daarbij het Kortgeense veer als tussen„station” aandeed. Met deze boot werd ook veel vee naar Rotterdam vervoerd.

b. Veer Kortgene-Wolfaartdijk.

Moest men in de 18e eeuw b.v. van Wissenkerke naar Goes, hemelsbreed een afstand van 13 km, dan kon men als volgt te werk gaan. Men liep naar het veer te Kortgene (7 km), in een gunstig geval gebruikte men een rijtuig. Aan het veer Kortgene—Wolfaartdijk werd men met een roeiboot overgezet. Het rijtuig bleef vanzelf aan de Noord-Bevelandse kant. Verder ging men te voet van Wolfaartdijk naar het veer aan de Heerenpolder, aan de zuidoostzijde van het eiland Wolfaartdijk om nogmaals met een roeiboot overgezet te worden. Als men daarna nog ca 4 km te voet had afgelegd was men tenslotte in Goes beland.

Men kan nagaan dat voor een dergelijke tocht een groot gedeelte van de dag uit reizen bestond, om dan nog niet te spreken van verdere reizen naar Holland via de veren Yersekendam—Gorishoek en van Tholen naar Brabant. In vele gevallen werd voor dergelijke reizen dan ook gebruik gemaakt van de betreffende beurtschepen. Met de bedijking van de Wilhelminapolder in 1809 kwam voor Noord-Beveland de eerste verbetering, het veer aan de zuidoostzijde van het v.m. eiland Wolfaartsdijk in de Heerenpolder kwam toen te vervallen. De tegenwoordige Schengedijk werd daar gelegd.

Het veer Kortgene—Wolfaartsdijk vormde tot 1 oktober 1960 het belangrijkste veer. Het was een van de slagaders van Noord-Beveland, het enige veer waar men per auto van en naar het eiland kon komen. Behalve door beurtschippers en particuliere schepen geschiedde de afvoer van landbouwprodukten, vooral de laatste jaren per vrachtauto met of zonder aanhangwagens, via dit veer. Verder vormde het de schakel voor de ravitaillering van de eilandbewoners door de wekelijkse bodediensten of particuliere bestelwagens, voor ziekenvervoer per auto, voor zakenreizen, busdiensten, veevervoer en alle mogelijke zaken die een bevolkingsgroep heden ten dage te verwerken heeft.

Omtrent de geschiedenis van deze veerdienst ontleen we o.a. het volgende aan een archiefstuk van de Rijkswaterstaat.

„Het veerrecht der Heerlijkheid Cortgene.”

„Moeilijk is na te gaan hoe de meeste feodale rechten ontstaan zijn, eveneens is het niet op te diepen, sedert hoelang deze rechten bestaan hebben, evenmin kan de tijd bepaald worden, wanneer zij voor het eerst zijn uitgeoefend. Dit is ook het geval met het veerrecht te Cortgene, en wanneer men nagaat, dat deze plaats eens door een hevigen brand (kort na hare stichting) en eens door een stormvloed (1530/32) is vernield, dan kunnen wij veilig veronderstellen, dat bovengenoemde onheilen geen goed zullen gedaan hebben aan de charters, keuren en andere documenten, die alhier zijn bewaard geworden.

Doch een feit is het, dat het veerrecht reeds in 1478 bestond. Wij moeten het woord veerrecht vooral niet te beperkt opvatten, alsof met het veerrecht alleen zou bedoeld zijn geweest, het recht vanuit Cortgene te varen op een bepaald veer (b.v. een overzetveer, dit is echter van den lateren tijd). Beter zou de uitdrukking geweest zijn, het recht op de veren. De ambachtsheer van Cortgene heeft namelijk het recht gehad vanuit zijne heerlijkheid te varen op al de bestaande veren, hij alleen en niemand anders, kon of mocht met de buitenwereld de gemeenschap onderhouden. De ambachtsheer stelde schippers aan, die om de beurt geregeld vanuit Cortgene naar de verschillende veren zeilden en handel dreven of personen vervoerden, alles ging volgens bepaalde regels en tarieven (beurtschippers).

Bovendien, zoals reeds gezegd, bestond het veerrecht van Cortgene reeds in 1478, dit blijkt uit eene akte van overdracht, waarbij Maximiliaan en Maria van Bourgondië de genoemde heerlijkheid hebben verkocht, met al zijne ap- en dependenties, aan heere Floris den Bastaard van Frank van Borsselen, heer van Cortgene (hij was ingeschreven in de ridderschap van Zeeland). In de genoemde akte van overdracht wordt onder meer ook genoemd dat de veren ook in de koop begrepen zijn. Het veerrecht schijnt altijd door beurtschippers uitgeoefend te zijn, ook het veer van Cortgene naar dat van het tegenwoordige Wolfaartsdijk.

Cortgene en het tegenwoordige Wolfaartsdijk is later door Ridder Wolphaart van Borsselen, heer van Cortgene enz. onder een en dezelfde ambachtsheer gekomen, waarschijnlijk dagtekent vanaf dien tijd het geregelde (overzet)veer ten gerieve van

den heer van Cortgene. Anderen konden tegen vergoeding ook van dat veer gebruik maken, evenals zij dit deden met de andere veren. Meer dan 200 jaar zijn de veren van de heerlijkheid Cortgene bediend geworden door de familie Schippers. In 1900 is het overzetveer alleen nog een ambachtsheerlijk recht, het recht op de andere veren is vervallen of wordt niet meer als zodanig erkend. De laatste aanstelling van een beurtschipper dagtekent van 15 maart 1810. Krijn Centsz. Schippers is de laatste beurtschipper geweest, die door den Ambachtsheer van Cortgene als zodanig is aangesteld geworden, „om de veeren van de Steede Cortgeen op onderscheiden steeden en plaatsen binnen dit Rijk te bedienen.”

Bovenaangehaald stuk is ondertekend met A. G. C. D. en gedagtekend Cortgene, 5 April 1901.

Het veer Kortgene—Wolfaartsdijk behoorde aan de ambachtsheren van Kortgene, dat van Wolfaartsdijk naar Kortgene kwam aan de heerlijkheid Wolfaartsdijk.

Al naar gelang het eiland Noord-Beveland verder uitbreidde werden meer eisen aan dit veer gesteld. In 1819 was een nieuw „ponteveer” te Kortgene aangelegd. Op 28 augustus 1819 werden voor het eerst vier „chaisen” (rijtuigen) en acht paarden met goed gevolg van Kortgene naar Wolfaartsdijk overgebracht. Spoedig bleek dat de gebezigde „zeilpont” niet aan het beoogde doel beantwoordde.¹²⁹⁾

De veerdam die tot 1 oktober 1960 voor de veerdienst in gebruik is geweest, is aangelegd in 1836. Ze werd genaamd de „pontendam”, een benaming die men ter plaatse nog kent. Een algemene regeling voor de veerdiensten kwam in gebruik door invoering van het provinciaal reglement op de overzetveren van 6 juli 1837. Daarnaast werd voor het veer Kortgene—Wolfaartsdijk het speciaal reglement van 3 november 1837 ingevoerd. Het bevat 14 artikelen waarvan enkele hieronder volgen:

Ambachts Heeren van Cortgene, Eigenaren van het Overzetveer aldaar, hebben naar aanleiding van het Reglement op de overzetveren in Zeeland, gearresteerd bij HunEdel GrootAchtbare de Heeren Staten van gemelde Provincie den 6 Juli 1837, besloten om vast te stellen het volgende;

Speciaal Reglement voor het Overzetveer van Cortgene op Wolfaartsdijk.

Art. 1.

Het zal dagelijks waargenomen worden met twee roeiboeten, waarvan de groote eenen Inhoud moet hebben van niet minder dan Een en halve ton, en de kleine niet minder dan Eén ton.

Deze boeten zullen van achter aan de binnenzijde met zwarte olieverve, in letters van vijftig strepen, zichtbaar gemerkt moeten zijn: Veerboot van Cortgene op Wolfaartsdijk, waaronder op de groote No. 1 en op de kleine No. 2 zal geplaatst worden.

Art. 2.

Met de boot no. 1 zullen niet meer dan 9 en met no. 2 niet meer dan 6 passagiers tegelijk worden overgezet, welk getal echter, in de gevallen bij art. 3 vermeld, respectievelijk niet hooger dan 5 en 3 zal mogen zijn.

Art. 8.

De plaats van afvaart en aankomst van dit veer is het plankier aan den havendijk van Cortgene en de aanlegplaats aan de overzijde, de zeedijk van Wolfaartsdijk, bij den rijsberm tegenover het veerhuis aldaar, moeten de passagiers met hunnen bagagie van den dijk in de boot, en aan de overzijde wederom tot op den dijk geholpen worden.

Alleen bij noodzakelijkheid wegens laagwater of ijsgang, zal op deze zijde, aan den Pontendam mogen worden af- en aangezet.

Art. 11.

Ingeval de veerman den overtocht onmogelijk oordeelt, zal hij zulks desgevorderd voor den Burgemeester van Cortgene moeten verzekeren en aan den belanghebbende een schriftelijk bewijs deswege moeten afgeven.

Aldus Gearresteert binnen Cortgene den 30 November 1837. In naam en van wegens Heeren Ambachtsheeren Eigenaren bovengenoemd.

De Rentmeester van Cortgene,
(get.) J. W. VADER.

Behalve de voorgeschreven roeiboten waren bij de veerlieden nog onverplicht in gebruik een hoogaars en een zeilboot, zodat aan het voorschrift voor de overzetmiddelen ruimschoots was voldaan. De tarieven waren vastgesteld, dat voor een persoon met bagage tot 25 Nederlandse ponden, f 0,25 verschuldigd was. Voorts was in het tarief opgenomen de verschuldigde prijs voor bagage van 25-50 Nederlandse ponden, f 0,125; voor pakgoederen, voor vee als schapen, varkens, kalvers, onder begeleiding per stuk f 0,15, doch zonder geleide nimmer minder dan f 0,15 (K.B. 10-7-1839, nr 89). In het tarief voor het veer Wolfaarstdijk—Kortgene was tevens opgenomen, voor het slepen (d.w.z. zwemmend overbrengen) van paarden of hoornvee, de begeleider in de roeiboot daaronder begrepen f 1,30. Ingevolge art. 26 van het provinciaal reglement mocht dit tarief worden verdubbeld bij storm en na zonsondergang tot één uur voor zonsopgang, terwijl driemaal de prijs gevorderd mocht worden bij ijsgang. De veerlieden maakten van die bepaling echter zelden gebruik.

Nog in 1850 schreef hoofdingenieur Caland, „dat in de tegenwoordige tijdsomstandigheden eene Pont bijna als een nutteloos voorwerp zou beschouwd worden”..... Het reizend publiek kon volgens hem op elk oogenblik van de dag gemakkelijk en goedkoop met de gewone veerboten overgezet worden. Vroeger — bedoeld zal zijn in de 18e eeuw — werd de pont alleen gebruikt door de burgers en landlieden van Noord-Beveland om op Zuid-Beveland te gaan spelerijden. „Thans is dat eertijds drukke vermaak in Zeeland (waarvan men uit de Walcherse Arcadia van Gargon een denkbeeld kan vormen), nauwelijks meer bij name bekend”.....

De betrekkingen met Zuid-Beveland werden van weinig belang geacht, want het vervoer van graan bijv. bepaalde zich voor $\frac{4}{5}$ deel naar Rotterdam en voor $\frac{1}{5}$ deel naar Middelburg. Dit was evenwel niet het standpunt van de Noord-Bevelanders want in 1854 richtten ingezetenen van Noord-Beveland een adres aan de Staten van Zeeland voor het bruikbaar maken van de v.m. pontendam aan de zijde van Noord-Beveland. Men wees op het belang van een goede communicatie, waarbij de uitvoer van vee naar de Wolfaarstdijkse steiger en vandaar naar de grote marktplaatsen als Rotterdam en Londen(!) genoemd werd. De landbouw had aan deze verbinding grote behoefte.

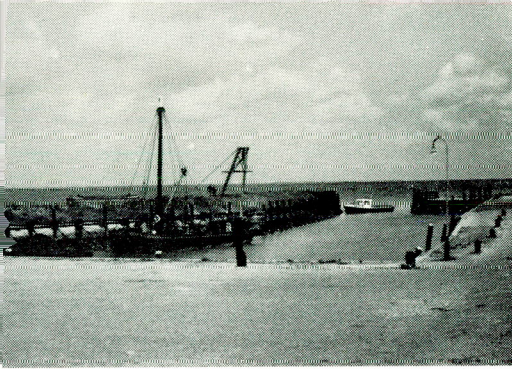


fig. 160. De oude tijhaven te Colijnsplaat.



fig. 161. Begin van aanleg van de Vissers-
haven te Colijnsplaat.

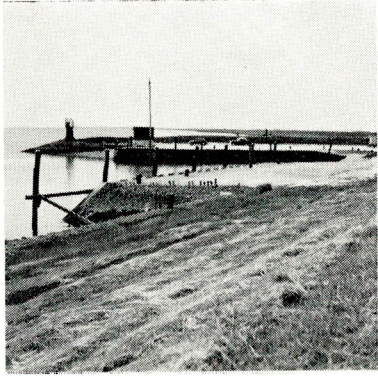


fig. 165. Het tijhaventje van Geersdijk aan
de Willempolder.



fig. 162. Toegangseul naar het tijhaventje
te Kats bij L.W.

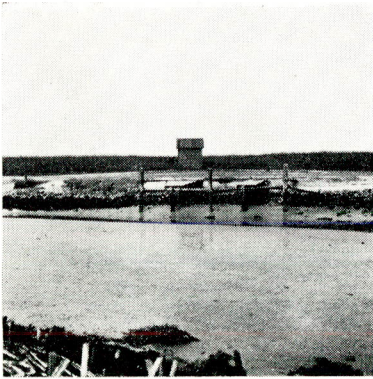


fig. 166. Vervallen tijhaventje aan de
Spieringpolder.

fig. 163. Overzicht van de tijhaven
te Kortgene.



fig. 164. Overzicht van de oude haven
te Kamperland.





fig. 168. De provinciale weg (no. 9b) nabij Wissenkerke (1960).

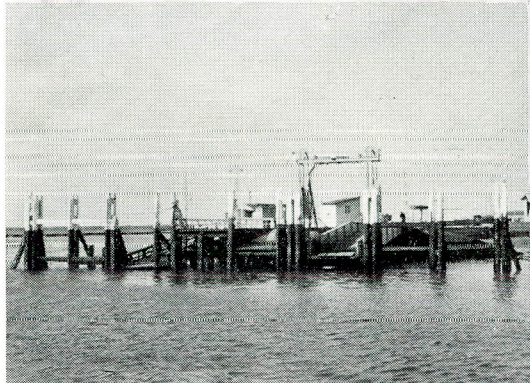


fig. 199. Veersteiger te Kortgene in 1960.

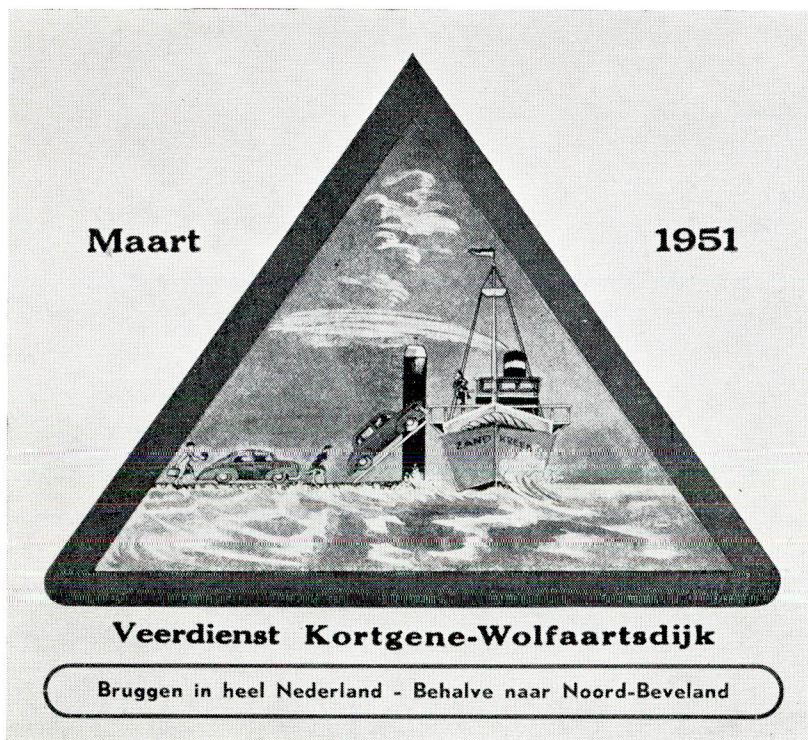


fig. 205.

fig. 200. De veerboot „Noord-Beveland” in 1960.

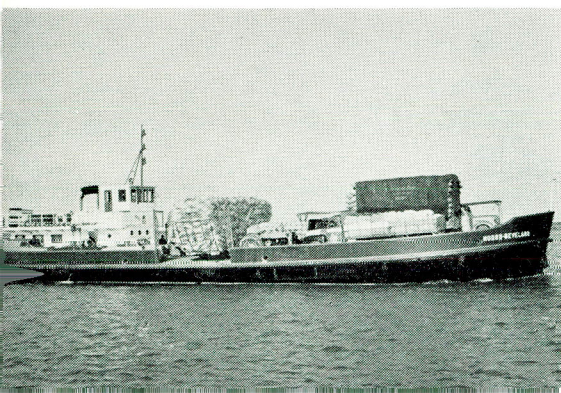
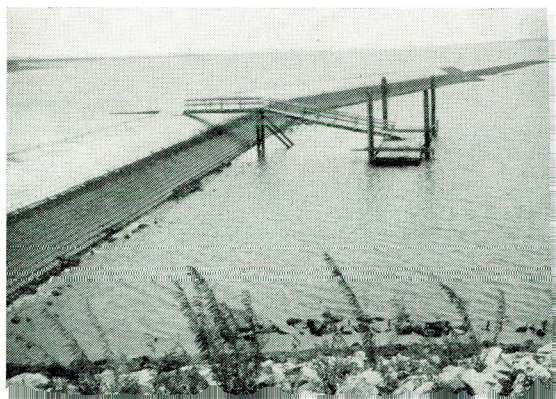


fig. 203. Hulpaanlegsteiger te Katseveer in 1960.



Men sprak in hetzelfde jaar ook van het onderhoud van een rijshoofd te Kortgene, waarmee vermoedelijk een dam bedoeld werd aan de zeedijk van de Willem Adriaanpolder, waarop het in art. 8 van het reglement genoemde plankier was gebouwd. Op 30 juni 1855 had de aanbesteding plaats voor het herstel van de v.m. pontendam te Kortgene. In het begin van de jaren zestig zijn in verband met de aanleg van het pontveer de rechten van de ambachtsheren in het geding. Zelfs minister Thorbecke wordt er in gemengd. Er werd in 1861 een pacht voor 20 jaar genoemd waarvoor aan de ambachtsheren van Kortgene en Wolfaartsdijk resp. 200 en 150 gulden per jaar betaald moest worden.¹³⁰⁾

Pas in 1871 werd de plaats van afvaart voor de Kortgeense zijde in het reglement gewijzigd naar het door de provincie Zeeland aangelegde veepad, de pontendam. In 1872 is ter plaatse van het veerhuis op terrein van de ambachtsgerechtigden van Kortgene een terp opgeworpen tot 2,50 m + H.W. Als wachthuis werd hierop een houten lokaaltje (8,50 m × 3,80 m) geplaatst — eigendom van de provincie Zeeland — dat was overgebracht van het v.m. Sloeveer. Het Sloe was in 1871 afgedamd.

In 1877 werd door Krijn Schippers, ontvanger der provinciale steigerrechten te Kortgene, agent der verschillende Zeeuwse Stoombootmaatschappijen en veerschipper van het overzetveer Kortgene—Wolfaartsdijk aan Ged. Staten van Zeeland verzocht ter plaatse van het wachthuis op de terp, een veerhuis te mogen bouwen. Schippers heeft het houten wachtlokaal gratis gekregen en in 1877 een stenen veerhuis gebouwd onder voorwaarde een gedeelte hiervan te bestemmen als wachthuis ten gerieve van de reizigers die van het veer gebruik zouden maken. De terp werd hiertoe vergroot tot 16,50 m × 11 m. In 1903 werd naast het veerhuis een woning gebouwd voor de veerknecht.

Veel was reeds verbeterd in de outillage van het veer te Kortgene. Eenzelfde ontwikkeling had zich ook voorgedaan aan de Wolfaartsdijkse zijde. Tot 1850 had daar een boerderij achter de zeedijk dienst gedaan als veerhuis, dat door de veerschipper was bewoond. In 1850 werd een nieuw gebouwd veerhuis betrokken, dat in 1864 in eigendom aan de veerschipper overging.¹³¹⁾

Al naar gelang men meer van het veer gebruik ging maken, ging men ook meer eisen stellen. Ondanks verbeteringen aan de wal, rezen klachten over de wijze waarop de veerdiensten werden uitgeoefend. Op 2 februari 1901 werd door de burgemeester van Kortgene, D. R. Wijckerheld Bisdom, de burgemeester van Wissenkerke D. J. Helderman en de burgemeester van Colijnsplaat en Kats R. van Ham en enige ingezetenen van Noord-Beveland een verzoek aan H.M. de Koningin ge-

richt om te bevorderen dat het veertarief werd verlaagd en de gemeenschapsmiddelen aldaar verbeterd werden. ¹³²⁾

Het veer Kortgene—Wolfaartsdijk was destijds verpacht voor f 150,— per jaar tot 1 mei 1904. Het was, zoals adressanten van het in 1901 ingediend verzoek terecht vermeldden, het belangrijkste van de veren, dat het eiland Noord-Beveland met overig Zeeland verbond. De andere veren werden betrekkelijk weinig gebruikt. Meergenoemd veer Kortgene—Wolfaartsdijk beschikte toen over de beste overzetmiddelen terwijl het verkeer globaal werd geraamd op 6000 personen per jaar.

Ondertussen viel het niet te ontkennen dat de „veerbotten” niet meer aan de toenmalige behoeften voldeden. Het waren open roei- of zeilvaartuigen, waarin de passagiers aan weer en wind waren blootgesteld, terwijl het overbrengen van vee in de boten slechts verplichtend was voor klein vee en alleen van Wolfaartsdijk naar Kortgene het overslepen (of zwemmende overbrengen) van paarden of hoornvee geëist kon worden. Deze laatste wijze van overbrengen geschiedde echter omstreeks 1900 niet meer, daarvoor werden de hoogaarsen gebruikt. Het overbrengen van materieel, wagens, rijtuigen, enz. kon hoewel niet anders dan gebrekkig ook met de hoogaars geschieden, doch dit hing van de pachter af, aangezien zulk een vaartuig in het bijzonder reglement niet verplichtend was gesteld.

Het comfort van het veer is dan ook in de loop van de tijd in gunstige zin ontwikkeld en aan de eisen des tijds aangepast, al zijn er zolang het veer heeft bestaan, wensen overgebleven.

Een rapport van Ged. Staten van Zeeland was aanleiding dat in de vergadering der Staten van 12 juli 1912, aan een commissie van vijf leden een onderzoek werd opgedragen naar de verbetering der verkeersmiddelen tussen Noord- en Zuid-Beveland. Het resultaat was een besluit van de Staten van Zeeland (22-11-1912) om:

- a. het recht van het veer Wolfaartsdijk—Kortgene van de eigenaar te kopen voor de som van f 9000,—;
- b. het recht van het veer Kortgene—Wolfaartsdijk te huren van de Ambachtsheerlijkheid Kortgene voor 25 jaren, ingaande 1 januari 1915, voor de som van f 450,— per jaar enz.

Krachtens dit besluit is de dienst sedert 1 januari 1913 door de Provincie uitgevoerd. Met de te Wolfaartsdijk en Kortgene wonende veerschippers werd een contract afgesloten waarin het nodige werd geregeld.

Deze regeling had tevens tot gevolg dat in 1914 een klein motorbootje (de „Juliana”) voorzien van een Deutz motor in gebruik werd

genomen. In 1919 bracht de Provincie een grotere boot — „de Zuidvliet” — in de vaart, die ook rijtuigen en auto's kon vervoeren.

Ook met een motorboot functioneerde het veer niet altijd naar wens. Op 15 deceber 1920 's morgens bij het begin van de dienst wilde de motor niet aanslaan. Bij onderzoek bleken een paar motoronderdelen zóver afgesleten, dat zij vervangen moesten worden. Nieuwe onderdelen waren hier te lande niet verkrijgbaar, zodat deze van de Deutz motorenfabriek te Keulen moesten komen. Ze arriveerden 25 januari 1921, twee dagen later was de motor weer in orde. De veerdienst was ondertussen verricht met behulp van een hoogaars en een roeiboort. De rijtuigen en auto's werden overgezet met de boot van de Provinciale Stoombootdienst op de Oosterschelde, wanneer deze volgens dienstregeling aan de steigers kwam. Dit geschiedde elke dag. Het rijtuig- en autoverkeer was toen op dit veer nog zeer gering, vooral in de winter. Het was evenwel de eerste „grote” verkeersstremming sinds de indienststelling van een motorboot.

In 1926 is de „Zuitvliet” vervangen door de motorboot „Zandkreek”, hetgeen een aanmerkelijke vergroting van de veercapaciteit betekende. Met de toename van het autoverkeer was ook deze boot spoedig te klein. Nadat de „Zandkreek” in 1947 was verlengd werd in 1952 nogmaals een grotere boot, de „Noord-Beveland”, in de vaart gebracht die tot de opheffing van het veer dienst heeft gedaan. Doch zelfs deze tamelijk grote boot kon op spitsuren het aangeboden vervoer niet verwerken. De „Zandkreek” deed de laatste jaren dienst als reserveveerboot op het traject Katse veer—Zierikzee. Deze taak is in 1960 overgenomen door de „Noord-Beveland”, terwijl de „Zandkreek” is verkocht.

De laatste jaren van de veerdienst Kortgene—Wolfaartsdijk had een halfuurdienst plaats door invoeging van een tot hulpveerboot omgebouwd schip, dat alleen overdag dienst deed. Deze hulp begon in de tijd dat de Russen de eerste raketten lanceerden. De hulpveerboot genaamd „Zeeland” kreeg daarom weldra de bijnaam „Spoetnik” vanwege het geproduceerde geluid. Ze heeft niettemin de laatste jaren uitstekende diensten bewezen. De fig. 199 en 200, p. 270, geven een paar flitsen van het veer Kortgene—Wolfaartsdijk.

Het spreekt vanzelf dat met de toeneming van het verkeer en de grotere frequentie der veerdiensten ook de constructie der aanleginrichtingen en steigertoegangen gelijke tred moesten houden. Zo werden na het bouwen van een eerste steiger in 1868 aan de Kortgeense zijde, in 1894 en 1909 verbeteringen aangebracht. In 1914 werden de halftijbruggen te Kortgene en Wolfaartsdijk gebouwd. In 1923 werd het plateau bij de steiger te Wolfaartsdijk belangrijk vergroot om te kunnen

keren met autobussen. Eenzelfde verbetering had in 1929 plaats te Kortgene. De laatste verbetering had plaats in 1952 toen aan weerszijden van het veer een stalen beweegbare aanlegbrug werd gemaakt om gebruikt te worden als aanleg voor de nieuwe veerboot „Noord-Beveland”.

De veerdam te Kortgene met steigers en verdere outillage werd eind 1960 door de Provincie pro deo aan de gemeente Kortgene overgedragen. Hetzelfde gebeurde met de veerdam, steigers enz. aan de Zuid-Bevelandse kant, die de gemeente Wolfaartsdijk c.q. het waterschap ter beschikking kreeg. Alleen werd hiervan de stalen beweegbare aanlegbrug van 1952 overgebracht naar het nieuwe veer te Kats.

Ook het veer Kortgene—Wolfaartsdijk heeft opgehouden te bestaan. Op zaterdag 1 oktober 1960, nadat de veerboot „Noord-Beveland” met een aantal genodigden de laatste tocht (volgens dienstregeling om 18 uur uit Wolfaartsdijk vertrokken) had volbracht en de boot was afgemeerd, werd door de Commissaris der Koningin in Zeeland, Jhr. Mr. A. F. C. de Casembroot met het lid van Gedeputeerde Staten M. J. van Poelje de provinciale scheepsvlag gestreken. Na een toespraak van de Commissaris met een dankwoord voor de bemanning en het spelen van de treurmars van Chopin door de Koninklijke Harmonie van Kortgene, behoorde ook deze eeuwenoude veerdienst tot het verleden.

Onderstaand staatje geeft een overzicht van het vervoer op het veer Kortgene—Wolfaartsdijk en van het hierna te behandelen veer Kamperland—Veere:

Vervoersoverzicht van de veren:

Jaar	Kortgene-Wolfaartsdijk			Kamperland-Veere	
	Personen	Rijwielen en motorrijw.	Auto's	Personen	Rijwielen en motorrijw.
1915	33.605	20.821	55	?	?
1920	41.185	28.862	276	?	?
1925	68.665	34.246	1.502	20.335	11.398
1930	125.183	?	12.870	21.970	11.941
1935	126.915	50.953	15.094	23.060	15.275
1940	104.977	57.898	9.588	23.810	16.584
1945	149.818	?	9.369	19.409	?
1950	262.916	?	51.951	63.769	?
1955	379.065	?	97.040	55.737	?
1960	422.045*	? **	116.985*	71.086	55.121

*) Het veer is 1 oktober 1960 opgeheven.

***) Over 1959 was het aantal rijwielen en motorrijwielen opgelopen tot 176.094.

In 1960 maakten totaal 4.193.987 personen gebruik van de Provinciale veren in Zeeland terwijl totaal 1.024.042 auto's werden overgezet.

c. *Veer Kamperland-Veere.*

Het tweede belangrijke veer voor Noord-Beveland was dat van Kamperland naar Veere, een overzetveer voor voetgangers, rijwielen en motorrijwielen. Het was tot 1961 de kortste verbinding met Walcheren en heeft reeds voor 1530 voor communicatie met Noord-Beveland bestaan. De naam Campveerse toren en de plaatsnaam Veere herinneren aan het vroegere Campen op Noord-Beveland en aan het veer vanuit die plaats naar Walcheren, het „Campensveer”.

Het veerrecht Veere—Kamperland behoorde aan het huis van Oranje als deel uitmakende van de prerogatieven van het markiezaat van Veere, aangekocht door Prins Willem I in 1581. In 1795 werden de goederen van het huis van Oranje in het algemeen staatsdomein opgenomen. Na de Franse tijd bleef de dienst der Domeinen zijn zorgen over het veer uitstrekken. Het veerrecht in omgekeerde richting behoorde aan de ambachtsgerechtigden van Oud Kampen en Soelekerke.

Op de kaart van Hattinga uit 1751 (fig. 16, p. 54) ligt het veer aan de Heer Janszolder in de tegenwoordige haven van Kamperland en wordt betiteld als Kamperlands veer. Door de bedijkingen van de Jacobapolder (1769), de Soelekerkepolder (1818) en de Onrustpolder (1846) is wel de Kamperlandse haven op dezelfde plaats gebleven, maar het veer werd verlegd in de richting van het Veerse Gat.

In 1824 stelden de Kanter en Dresselhuis het veer als volgt te boek:

„Overzetveer op het Kamperlandse veer in Noord-Beveland. Men zet over met roeiboten of zeilschuiten, naar gelang de omstandigheden. Het veer is echter slechts vier uren van ieder getij, te weten 2 uren voor en na hoogwater, gemakkelijk bruikbaar. Op andere uren moet men zich getroosten tenminste een vierde uurs door de slikken te gaan. De vracht is:

Van één persoon	f 0,90
Twee personen, ieder	f 0,45
Drie en meer, ieder	f 0,30
Kinderen van 4 tot 10 jaar halve prijs.”	

Een bezoek vanuit Walcheren aan Noord-Beveland was „in den goeden ouden tijd” niet zo eenvoudig. In 1823 bezochten Jacob van Lennep en Dirk van Hogendorp op hun reis door Nederland ook het eiland Noord-Beveland. In hun dagboek lezen we: „Te 11 ure kwamen wij aan 't veer (te Veere). Een klein schuitje bracht ons niet aan wal, maar aan 't slik: want van de plaats waar wij aankwamen moesten wij nog een half uur door water of moeras, waar wij tot de scheenen inzakten, naar het veer aan de overzij kruissen. Hier namen wij onze weg langs fraai beplante dijken, schoone binnenpaden, heerlijke landerijen en bouwlanden naar het dorp Wissenkerke, wat één uur van 't veer aflight.”¹³³)

De verbindingen waren dus in die tijd nog niet zo best.

Behalve het reglement op de overzetveren in Zeeland (6-7-1837), was

van toepassing het Bijzonder reglement vastgesteld door de directeur van de ambachtsgerechtigden van Oud Kampen (27-12-1871). In 1873 (K.B. 13-8-1873) werd het tarief vastgesteld nadat dit door de gemachtigde van de ambachtsgerechtigden van Oud Kampen met de Directeur der Registratie was opgemaakt.

De tarieven waren:

Per persoon van Veere naar Kamperland of terug	f 0,50
met 25 kg bagage vrij:	
Meerdere bagage van elke 25 kg	f 0,15
Dragen der bagage van Kamperland naar de sluis aan de Onrustpolder van 5 kg of minder	f 0,15
elke kg meer	f 0,01

In de zomervergadering der Staten van Zeeland van 1852 werden Gedeputeerde Staten gemachtigd tot „het daarstellen van een aanlegplaats op het een of ander punt van Noord-Beveland en daarvoor te beschikken over een som van f 6000,—”. Daarna is in 1853 door de Provincie aangelegd de Kamperlandse veerdam. Vanwege het brede voorland voor de Onrustpolder kreeg de dam, begaanbaar gemaakt door het leggen van een voetpad, een lengte van 800 m. Het voorland ruimde echter snel op door gestadige stroomaanval. In 1881 was de lengte van de dam reeds ingekort tot 416 m en in 1900 tot 208 m. In de vergadering der ambachtsheren van 14 juli 1874 werd mededeling gedaan, dat door de provincie ten behoeve van het overzetveer een wachthuis was geplaatst.

Het veer Kamperland—Veere en omgekeerd was op het eind van de vorige eeuw verpacht voor f 100,— per jaar aan Cent Schippers te Veere. Vroeger werden beide veren Veere—Kamperland en Kamperland—Veere afzonderlijk verpacht en door verschillende personen bediend met roei- en zeilvaartuigen.

Aan de geregeld afbrokkelende veerdam is in 1883 getracht door aanleg van een loopbrug op palen aan de kop van de dam een betere toestand te verkrijgen. Dit werk had geen nut daar het spoedig na de aanleg, door een nieuwe afschuiving geheel werd vernield. Nadien beperkte men zich tot het aanbrengen van een kleihoofdje voorzien van krammat. Een zodanige situatie was ontstaan dat vooral bij L.W. de reizigers niet altijd droogvoets op de wal konden komen, tenzij gedragen door de veerschipper.

Ook van dit veer had men een „klachtenboek” en streefde men naar verbetering. In een schrijven (16-11-1899) wendden zich de heer Vader van 's Gravenpolder en 71 anderen tot het college van Ged. Staten met de mededeling dat de toestand van de Provincialen veerdam te Kamperland niet voldeed aan de eisen van het verkeer en met het

dringende verzoek, zulke maatregelen te nemen tot verbetering van deze zo zeer ongeschikte reisgelegenheid als zal blijken nodig te zijn opdat en handelman en particulier voortaan zonder grote schade, opoffering of levensgevaar een bezoek kunnen brengen aan Walcheren en ook omgekeerd.

Het verzoek had in zoverre succes dat op lange termijn verbeteringen werden aangebracht. Verschillende plannen tot wijziging van de aanlegplaats te Kamperland werden opgesteld. Het resultaat was dat pas in 1915 een aanlegplaats werd gemaakt in de havengeul te Kamperland bij het z.g. „Oude Pad”; dit pad had reeds eerder dienst gedaan als toegang tot de veerschuiten als de dam van 1853 moeilijk of helemaal niet te bereiken was. Deze aanlegplaats voldeed niet aan de verwachtingen vanwege de moeilijke bevaarbaarheid van de havengeul bij L.W. Andere plannen kwamen aan de orde maar werden door de oorlogsomstandigheden (1914—1918) niet uitgevoerd. In 1920 werd de aanlegplaats aan het Oude Pad verplaatst naar de oude veerdam van 1853 met overbrenging van het stenen wachthuisje. (In 1905 was het houten wachthuisje afgebrand en in 1906 vervangen door een stenen gebouwtje.)

Na 1920 ontwikkelde het veer zich snel, mede een gevolg van het feit, dat op 1 mei 1924 het veer in beheer en onderhoud bij de Provincie Zeeland was gekomen. Krachtens besluit van G.S. (K.B. 27-10-1923, nr 22) werd het veer Kamperland—Veere door de Provincie van de rechthebbenden overgenomen terwijl het veer Veere—Kamperland door het Rijk werd overgedragen. Met de pachter (C. Schippers te Veere) werd een overeenkomst aangegaan voor de exploitatie van de veren, aanvankelijk van 1 mei tot 31 december 1924, daarna voor volgende jaren. Het is een provinciaal veer sinds 1 juli 1943.

In 1926 werd de veerdam verhoogd en een steiger bijgebouwd voor het aanleggen bij abnormaal hoog water. In 1928 was de veerdam toegankelijk gemaakt voor rijtuigen en auto's terwijl in 1929 de gewone aanlegsteiger werd vernieuwd. Sindsdien is de situatie niet meer veranderd.

Inmiddels was ook het materieel moderner geworden. Voor 1925 voer men met een „zeilschouw”. In 1925 werd het motorbootje „Juliana” van het veer Kortgene—Wolfaartsdijk in gebruik genomen, in 1930 gevolgd door de grotere motorboot de „Zuidvliet” eveneens afkomstig van het Kortgeense veer. Laatstgenoemde boot heeft tot heden op het veer Kamperland—Veere dienst gedaan. De „Juliana” die als reserveboot in Veere lag is in 1953 verloren bij de stormramp. Een tweetal foto's in de fig. 201 en 202, p. 287, geeft een idee van het veer Kamper-

land—Veere. Een overzichtstaatje (zie pag. 274) geeft het personenvervoer aan dat vanaf 1925 over dit veer plaats had.

Enkele voorvallen van betrekkelijk recente data getuigen dat een reis over het „Kamperlandse veer” zelfs in deze moderne tijd wel eens avontuurlijk kon worden. Zo is het gebeurd dat op 24 februari 1956 de veerboot „Zuidvliet” met de reddingsboot „Maria Carolina Blankenheym” uit Veere, uit zware ijsgang in veiligheid gebracht moest worden. De veerboot met 20 passagiers was in het ijs vastgelopen. Hulp werd ingeroepen en de reddingsboot voer uit ter assistentie. Na veel moeite en nadat de veerboot en reddingsboot eerst tot tweemaal toe in de richting van de Noordzee tot voor Vrouwenpolder met het ijs waren meegevoerd kwam men tenslotte weer aan de Kamperlandse steiger. Trossen waren gebroken, de motor van de veerboot was warm gelopen. Zelfs Scheveningen Radio was ingeschakeld om contact te krijgen met de Provinciale Stoombootdienst te Vlissingen. Nadat enige tijd op het voorbijtrekken van de sterkste stroom was gewacht, werd de veerboot naar Veere gesleept. Het vertrouwen in de kapiteins en manschappen van beide boten deed de meeste passagiers besluiten toch mee te varen naar Veere, waar men tenslotte veilig terecht kwam. De reddingsboot met schipper J. A. Minneboo heeft daarna nog een aantal passagiers naar Kamperland gebracht. Het was een reis die ook niet bepaald vanzelf ging.

Ook op 29 oktober 1959 moest deze reddingsboot assistentie verlenen. Door wind en stroom was de „Zuidvliet” op haar laatste reis van die dag onder Kamperland omhoog gevaren. Dit voorval verliep evenwel gunstiger dan in 1956 daar de veerboot spoedig werd losgesleept en op eigen kracht naar Veere kon varen. Zo kon het ook gebeuren dat bij opkomende mist de veerboot uit haar koers raakte en eerst na veel gemanooeuvreer de aanlegsteiger kon bereiken.

Nadat de Veerse dam voor het verkeer zal worden opengesteld, zal het veer voor voetgangers en wielrijders nog van dienst kunnen zijn. De verbinding Noord-Beveland—Middelburg is via de afsluitdam voor niet gemotoriseerden nogal een omweg.

d. Katse veer.

Voor de voetgangers en wielrijders van oostelijk Noord-Beveland is dit veer altijd belangrijk geweest. Het was voor hun de kortste verbinding met Zuid-Beveland. Reeds lang moet ook dit veer bestaan hebben. Vermoedelijk werd voor 1727 met de beurtschipper overgevaren vanaf het dorp Kats naar Goes. Na bedijking van de Jonkvrouw Annapolder in 1727 kon de afstand aanmerkelijk worden bekort, zodat

het Katse veer naar de zuidoostzijde van deze polder werd overgebracht, mede door verzanding van het Katse Rak.

Gezien de ligging van de schorren van Hongersdijk aan de noordoostzijde van het eiland Wolfaartsdijk en het sterk aan het verzanden zijnde Schengegebied (zie fig. 16, p. 54) zullen de overtochten wel beperkt zijn geweest tot rond het hoogwatertij. Vanaf kort na 1809, in welk jaar de Wilhelminapolder bedijkt werd, dateert het Katse veer zo we dit tot 1960 hebben gekend. Het veer van de Jonkvrouw Annapolder naar de Zuid-Bevelandse kant behoorde aan de ambachtsheren van Kats, in omgekeerde richting aan de Maatschap „De Wilhelminapolder”.

Het veerhuis werd omstreeks 1866 gebouwd. In de jaren tachtig van de vorige eeuw werd door de pachter van het veer van Kats, K. Schippers, f 6,— per jaar aan pacht betaald, terwijl dit na de eeuwwisseling f 30,— bedroeg. De veerschipper in omgekeerde richting, J. Rose te Katse veer, betaalde toen f 20,— per jaar. Werd eerst met roeiboten gevaren, in 1897 schafte Schippers een hoogaars aan, terwijl hij in 1913 een motorbootje in dienst stelde.

De laatste pachter van het veer was de fa C. P. Noordhoek en Zn, die beide veren sinds 1 juli 1948 heeft bediend. Het veer was uitsluitend bestemd voor personen, rijwielen en motorrijwielen. De laatste jaren waren twee motorbootjes aanwezig, de ca 5 ton metende „Katsplaat” en de ongeveer even grote motorboot „Lady”. Volgens de dienstregeling werden 12 overtochten vice versa per dag gemaakt.

Het provinciaal reglement op de overzetveren van 1837 en het bijzonder reglement vastgesteld door de ambachtsheren van Kats d.d. 23 juni 1838, goedgekeurd door G.S. van Zeeland 7 december 1838, waren lange tijd van toepassing.

Het tarief was destijds vastgesteld door de eigenaren van de overzetveren (K.B. 10-7-1839). Het bedroeg omstreeks 1900 f 0,25 per persoon met 25 kg bagage vrij.

In 1914 werd aan de Maatschap „De Wilhelminapolder” vergunning verleend voor het maken van een aanlegsteigertje ten oosten van de Provinciale veerdam te Katse veer. Eenzelfde steigertje werd ook gemaakt aan de Annapolder op Noord-Beveland. De Provinciale veerdam met steiger te Katse veer was in 1872 aangelegd ten behoeve van de veerdienst over de Oosterschelde naar Zierikzee. In 1931 werd de aanlegsteiger met beweegbare brug gebouwd.

De jaren 1957/60 brachten nog veel bedrijvigheid op het Katse veer teweeg door de werken aan de Zandkreekdam met schutsluis. Voor tijdelijk gebruik werd aan Noord-Beveland ten westen van de Zand-

kreekdam een houten hulpsteigertje gebouwd, terwijl het laatste jaar gebruik werd gemaakt van een kleine aanlegbrug ten oosten van de sluis (fig. 203, p. 270).

Hoewel door iedereen de opening van de Zandkreekdam werd toegejuicht was het toch ook begrijpelijk dat van het veerhuis te Katse veer op 1 oktober 1960 de vlag halfstok was gehesen. Na de veerdiensten te Colijnsplaat en Kortgene was dit het derde veer op Noord-Beveland dat in 1960 ophield te bestaan. De bestaande veerrechten die nu geen betekenis meer hadden werden door de Provincie van de ambachtsheren afgekocht.

Het toeval in de ontwikkeling van de Zandkreek heeft gewild dat juist ter plaatse van het Katse veer, de afsluitdam door de Zandkreek werd gelegd zodat dit veer vanzelf is omgezet in een vaste verbinding van Noord- en Zuid-Beveland. Dit had tevens tot gevolg dat voor de eerste 20 jaar naar een andere aanlegplaats voor de veerdienst op Schouwen-Duiveland werd omgezien omdat de vaartijd nu aanmerkelijk bekort kon worden. Men heeft deze gevonden aan de oostzijde van Noord-Beveland bij de v.m. Al te Kleinpolder waar een moderne veerhaven is gebouwd. Sinds het voorjaar 1961 wordt van hieruit de Provinciale veerdienst op Schouwen geëxploiteerd. Een bedrag van ca f 6.000.000 werd voor de aanleg besteed aan de N.V. West Nederland te Leiden. De nieuwe veerhaven heeft een rechthoekige vorm met een diepte van 7,50 m — N.A.P., een lengte van 300 m en een breedte van 120 m. De hoogte van de waterkerende havendijken is 6 m + N.A.P. De toegangswegen (provinciale wegen) naar de nieuwe veerhaven geven aansluiting naar Walcheren via de Veerse dam en zuidwaarts naar Zuid-Beveland via de Zandkreekdam.

Men is nog druk bezig om deze wegen in orde te maken. De nieuwe verbindingsweg van de Zandkreekdam naar Goes nadert zijn voltooiing of is momenteel reeds in gebruik. Twee betonnen viaducten aan weerszijden van de Veerse dam zijn in maart 1961 aanbesteed, één wordt aan de Walcherse zijde en één aan de Noord-Bevelandse zijde gebouwd voor aansluiting van de „Veerse damweg” naar de provinciale toegangswegen.

Tot besluit van de „verensymphonie” volgt een overzicht van de veerboten die op het veer Katse veer—Zierikzee (De Val) eind 1960 dienst deden. De vaarroute was 11 km, terwijl dit in 1961 ca 6 km is geworden.

Naam van de boot	Afmetingen l. x b. x diepgang	Bouwjaar	Snelheid zeemijl/uur	Vervoerscap. in eenheden
Koningin Emma	58.90 x 8.90 x 2.10 m	1933*	11	24
Oosterschelde (reserve)	55.12 x 8.90 x 2.10 m	1933**	11	24
Noord-Beveland (reserve)	40.45 x 12.09 x 1.25 m	1952	7	16

* verlengd in 1955. ** verlengd in 1946.
Een eenheid is 1 personenauto (1,60 x 4,65 m).

Het meergenoemde provinciaal verenreglement van 1837 bleef in werking totdat de Verenwet van 5 juli 1921 een nieuw reglement noodzakelijk maakte. Op 20 december 1922 volgde de vaststelling van een nieuw reglement, gewijzigd in 1934. Dit verviel door het huidige Zeeuwse verenreglement, dat werd vastgesteld bij besluit van Provinciale Staten van 15 december 1955 (K.B. 20-6-1956, nr 25), gewijzigd 15 juli 1957 (K.B. 27-9-1957, nr 8).

* * *

§ 2. DE NOORD-BEVELANDSE BRUG EN ANDERE VASTE VERBINDINGEN.

Ondanks dat men van provinciewege de overzetveren naar Noord-Beveland steeds verbeterde, zowel wat accommodatie op de wal als steigers en veerhuizen en de capaciteit der veerboten betrof, bleken deze toch niet aan alle eisen en wensen van het naar Noord-Beveland heen en weer reizende publiek te kunnen voldoen. Dit staat overigens niet op zichzelf. De ganse geschiedenis door is aan een overzetveer nu eenmaal een „klachtenboek” verbonden geweest. En dit werd uiteraard niet minder nadat de motorisering haar intrede deed. Er bleven wensen over i.v.m. te lange wachttijden op spitsuren en marktdagen en daarmee gepaard gaand tijdsverlies, beperkte vervoersmogelijkheid voor trailers en opleggers, moeilijkheden bij hoog springtij als de veerdam en de steiger onder water stonden, het geïsoleerd zijn bij strenge vorst als de Zandkreek dichtgevroren lag en stagnatie in de veerdienst bij mist of motorstoring.

Zoals men in de vorige eeuw en ook daarna op Noord-Beveland de koppen bij elkaar stak, commissies oprichtte en verzoeken aan de betreffende instanties stuurde om te ijveren voor betere veerverbindingen, zo werd ook in 1933 een comité opgericht dat uit inwoners van de vier gemeenten Kortgene, Colijnsplaat, Wissenkerke en Kats bestond. Dit comité stelde zich ten doel om tot

overbrugging van de Zandkreek te geraken. De eerste vergadering vond plaats op 28 juni 1933 in hotel „De Stadswijkelder” te Kortgene onder leiding van M. W. van Arenthals te Kats, de huidige dijkgraaf van het waterschap.

Er werd intensief overleg gepleegd met Ged. Staten van Zeeland, vergaderingen van gemeenten en polderbesturen werden belegd, waaruit de vereniging „De Noord-Bevelandse brug” ontstond. Aan alle eilandbewoners werden intekenlijsten aangeboden waarop vrijwel allen hun instemming met de plannen betuigden.

Op 21 oktober 1938 deden Gedeputeerde Staten van Zeeland het volgende voorstel aan de gemeenten, polders en waterschappen in Noord-Beveland.

„Wij stellen dus voor dat de brug door en geheel voor rekening en risico van de Provincie Zeeland zal worden gebouwd en geëxploiteerd. De gemeenten, polders en waterschappen zullen zich slechts hebben te verbinden om gezamenlijk gedurende vijf en twintig jaren een bedrag van f 5.000,— per jaar aan de Provincie te betalen.”

Na veel overleg kwam men tenslotte tot het plan, om de kosten van de bouw van een brug te financieren door de provincie Zeeland en voorlopig tol- of bruggelden op de brug te heffen even hoog als toen het veergeld bedroeg. Het daarbij overblijvende exploitatietekort zou gezamenlijk door de provincie en de gemeenten en polders op Noord-Beveland worden betaald.

Het resultaat was dat uiteindelijk de plannen werden goedgekeurd. Het werkfonds dat de aanvraag van de brugbouw op ministerieel niveau had behandeld, was bereid een 2½ % lening aan Ged. Staten te verstrekken van f 1.600.000 ten behoeve van de bouw van een brugverbinding tussen Noord- en Zuid-Beveland. Het laatste beletsel was hiermede opgeruimd. De brug zou er komen.

De Provinciale Waterstaat in Zeeland die reeds enige jaren tevoren begonnen was om voorbereidende werkzaamheden te verrichten zoals bodemonderzoek, tracébeplanning der toegangswegen enz. maakte het plan nu verder bestedingsklaar.

De overbrugging bevatte aan de noordzijde drie stalen vakwerkbruggen lang 63,60 m, een vakwerkbrug lang 103,20 m met een vrije doorvaarthoogte van ca 7,50 m, bij G.H.W., daarna een beweegbaar gedeelte, zijnde een basculebrug van 21,75 m doorvaartbreedte, vervolgens aan de zuidzijde nog een stalen vakwerkbrug van 63,60 m lengte. De totale lengte der overbrugging met toegangen bedroeg 560 m gemeten tussen de zeedijken van Noord- en Zuid-Beveland. Fig. 204 geeft een afbeelding van de brug. Aan de Zuid-Bevelandse kant werd inplaats van het plateau tussen twee afzonderlijke viaducten later een doorgaand viaduct ontworpen.

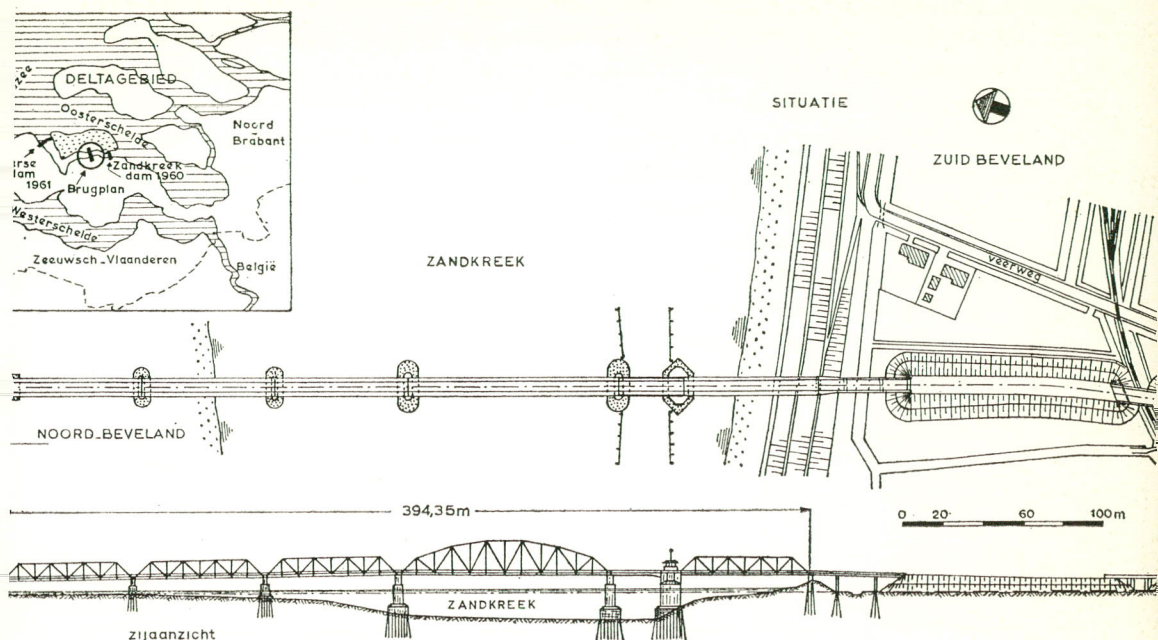


fig. 204. De Noord-Bevelandse brug, aanbesteed in 1940. De aanbesteding werd door het uitbreken van de oorlog geannuleerd.

De bovengeschetste brug werd op 8 mei 1940 aanbesteed, twee dagen voor het uitbreken van de oorlog. De laagste inschrijver voor de onderbouw was de N.V. Amsterdamsche Ballast Mij. te Amsterdam voor f 982.600,—, voor de bovenbouw was dit de fa. Penn en Bauduin te Dordrecht voor f 386.380,—. De verdere oorlogsontwikkeling had onder meer tot gevolg dat de bezetter de uitvoering van het plan verhinderde en dat de besteding werd geannuleerd. Voorlopig was de zo nabij geweest zijnde kans om een vaste verbinding tussen Noord- en Zuid-Beveland te krijgen in rook vervlogen. Van enige activiteit in de gewenste richting kon vooreerst geen sprake zijn.

Noord-Beveland wist de oorlog zonder grote verwoestingen door te komen, al heeft men op alle mogelijke manieren genoeg last van de bezetter gehad hetgeen helaas een aantal burgers van het eiland het leven kostte. Na de bevrijding van Noord-Beveland op 31 oktober 1944, ijverde men al spoedig opnieuw voor een brug over de Zandkreek. Inmiddels was er echter „concurrentie” ontstaan in de vorm van het z.g. Drie-eilandenplan, de vereniging van Walcheren en de Bevelanden. Hoewel hierbij tevens werd gedacht aan een brug over de Zandkreek scheen het toch dat het oorspronkelijke brugplan op de achtergrond werd gedrongen.

Uit de vereniging „De Noord-Bevelandse brug” werd toen een werkcomité opgericht om te trachten deze zaak te bespoedigen. In dit comité hadden o.a. de volgende heren zitting; G. M. F. Bom, P. G. v. d. Weele en A. Markusse terwijl M. W. v. Arenthals als adviserend lid werd gekozen. De laatste is sinds mei 1953 voorzitter van het brugcomité. Ondertussen had het kringbestuur van de Z.L.M. een zelfstandige actie gevoerd door het uitgeven van een geïllustreerde folder, waarvan een afbeelding is gegeven in fig. 205, p. 270, onder het motto „Bruggen in heel Nederland; Behalve naar Noord-Beveland”. De folder was afgestemd op een tafereeltje dat zich 24 maart 1951 afspeelde aan het veer te Kortgene bij hoogwaterspringtij toen steiger en veerdam onder water stonden. Op de folder was onderstaand rijm gedrukt.

A.N.W.B., 'k wil U vragen:
nog één enkel waarschuwbord.
Want in heel ons Nederland
is maar één zo'n bord tekort.

Met je auto op twee plankjes
steil naar boven op de boot,
is heel moeilijk en gevaarlijk;
dat moet Noord-Beveland uit nood.

Bij springtij is het diep, diep treurig;
de toevoerwegen staan dan blank.
'k Zag dames in hun blote benen
door 't water naar de steile plank.
De auto's door het zilte nat.
En 't eind van dit gedwongen bad:
is roestend staal en kou gevat.

't Is daarom nodig dat men wete,
ja, dat heel Holland niet vergete
hoe in onze bruggenrijke staat
nog zo een hopeloos veer bestaat.

Men begon te spreken van de brug der zuchten, doch desondanks gaven de Noord-Bevelanders de moed niet op. Toen kwam het rampjaar 1953. Geen brug- of werkcomité kon sneller werken dan de in genoemd jaar voorgekomen stormvloed, helaas ten koste van vele mensens levens en uitgebreide verwoestingen in zuidwest Nederland. De gevolgen van de bekende stormramp waren evenwel van dien aard dat men voor de verbinding van Noord-Beveland met het vasteland spoedig het Drie-eilandenplan op stapel zette, al sprak dan in dit geval de veiligheid der bewoners het grootste woord. De Noord-Bevelandse brug kwam nu niet meer aan de orde, men heeft de brug slechts op papier gekend. Het initiatief tot het brugplan van de Noord-Bevelanders en van velen buiten het eiland moet gewaardeerd worden. Het plan werd echter door de tijd achterhaald, oorlog en stormramp gaven een heel andere wending aan de gang van zaken.

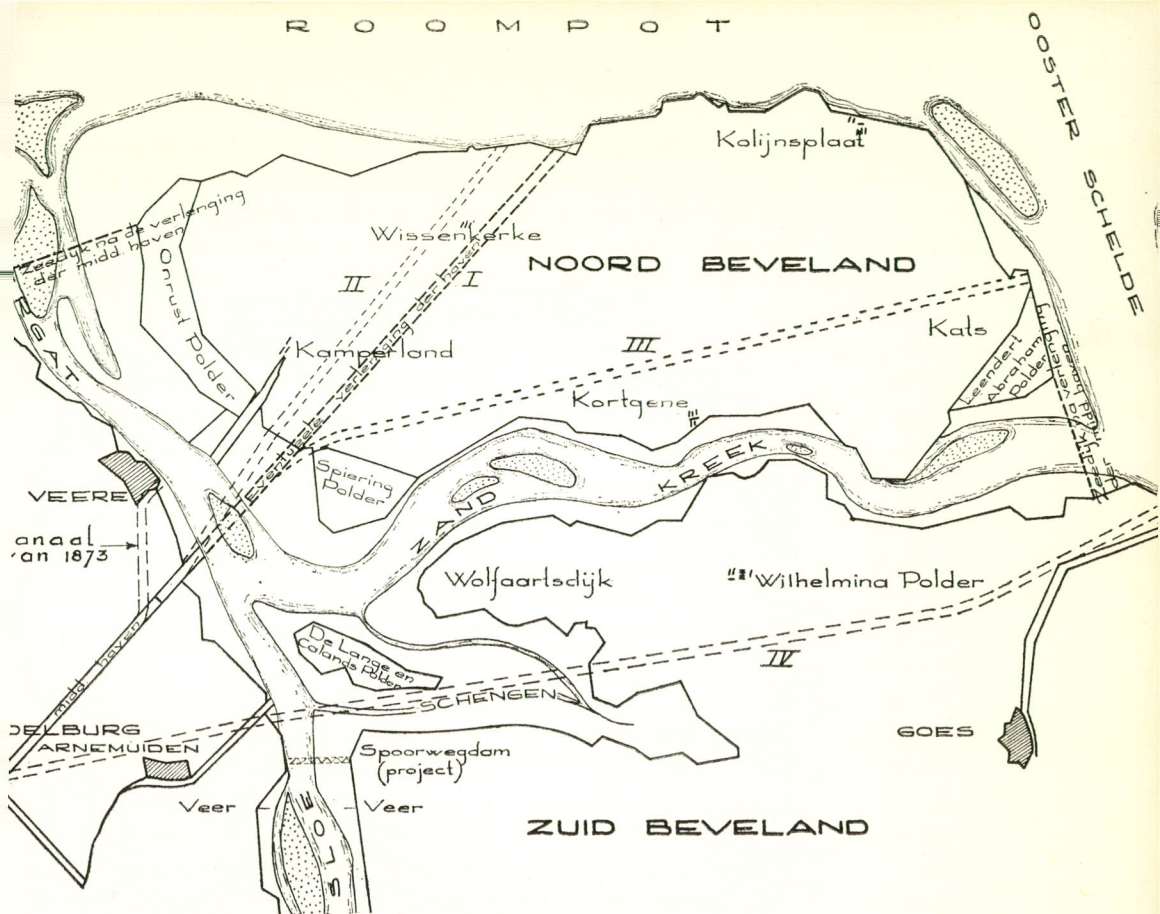


fig. 206. Het „Drie-eilandenplan van Dronkers naar zijn kaartje van 1866 met daarop aangebracht latere afdammings- en kanaalplannen.

Tot de geschiedenis van de vaste verbindingen van Noord-Beveland behoren behalve het brugplan, meerdere plannen die alleen op papier zijn gezet. Interessant is het na te gaan welke plannen men heeft gehad. Het is achteraf bijzonder leerzaam de destijds gepropageerde voor- en nadelen nu op hun juiste waarde te toetsen.

Reeds in 1866 was door de aannemer Dirk Dronkers (1801—1881) die voor verschillende grote Zeeuwse projecten heeft geijverd,¹³⁴ een plan naar voren gebracht om in plaats van de afbuiging van het kanaal door Walcheren naar Veere, een kanaal aan te leggen in het verlengde van het Middelburgs havenkanaal van 1817 door het Veerse Gat en Noord-Beveland naar de Roompot ten westen van Colijnsplaat. Het is plan I in fig. 206. Na verlenging van de Middelburgse haven zou men dammen kunnen leggen in de mond van de Zandkreek en van het Veerse Gat. Het eerste „Drie-eilandenplan” dus. Het plan vond geen doorgang. Enkele jaren later, in 1871, werd het Sloe afgedamd.

Tengevolge van verschillende ondiepten die ondanks een algemene verdieping van het Veerse Gat na de afdamming van het Sloe, in het

bijzonder voor de kanaalmond te Veere waren ontstaan, zocht men in 1875 naar een oplossing om deze moeilijkheden voor de scheepvaart op te heffen. Men dacht o.a. ook aan een verlenging van het kanaal door Walcheren in noordoostelijke richting dwars door het Veerse Gat, zodat een nieuwe uitmonding (à la plan Dronkers) in de Roompot aan de noordkust van Noord-Beveland bij de Vlietepolder zou ontstaan. Het is plan II in fig. 206. Een derde plan, ook voor verlenging van het kanaal door Walcheren was een ontworpen tracé uitmondend in de Oosterschelde bij de v.m. polder Al te Klein aan de oostkust van Noord-Beveland, in dezelfde figuur aangeduid als plan III.

In elk plan lag dus besloten dat het Veerse Gat afgedamd werd, terwijl men aan de Vlietepolder of aan de Al te Kleinpolder een schutsluis had gedacht. Voor de kleine scheepvaart zou het laatste plan gunstiger zijn geweest terwijl een kortere verbinding met het Zijpe zou zijn ontstaan.

Indien een der plannen was uitgevoerd waren de moeilijkheden van de ondiepten voor de kanaalmond te Veere zeer zeker opgelost. Doch de veranderingen die deze werken voor Noord-Beveland gebracht zouden hebben, waren niet toe te juichen. Men zou een in tweeën verdeeld Noord-Beveland hebben overgehouden, wellicht over het kanaal verbonden door een aantal bruggen, doch dergelijke kunstwerken betekenen dikwijls een stremming in het weg- en scheepvaartverkeer. Maatregelen voor de afwatering van het omliggende gebied zouden dan reeds in de vorige eeuw nodig zijn geweest. Daartegenover stond dat een vaste verbinding met overig Zeeland via de aan te leggen dammen zou zijn ontstaan, terwijl de gevolgen van de stormvloed van 1953 voor Noord-Beveland wellicht tot enkele inlagen beperkt waren gebleven.

De Hoofdingenieur van de Waterstaat in Zeeland opperde in 1876 het denkbeeld om de Zandkreek en het Veerse Gat aan beide zijden door middel van een dam met schutsluis af te sluiten en aldus in een kanaal te veranderen dat gemakkelijk op diepte was te houden en waarvoor weinig kunstwerken of onteigeningen nodig waren, dus een geïkanaliseerde Zandkreek. Voor de afwatering en de tijhaventjes zou dit laatste plan voor Noord-Beveland geen meer ingrijpende gevolgen hebben gehad dan nu het geval is. Geen der genoemde plannen is tot uitvoering gekomen en in de moeilijkheden aangaande de verondieping van het vaarwater heeft men door baggerwerken en door aanleg van een stroomleidende dam aan de zuidoostzijde van de kanaalmond en op de Goudplaat trachten te voorzien.

Bijna een halve eeuw later komen andermaal plannen naar voren. Bij besluit van Ged. Staten van Zeeland d.d. 21 juli 1921, nr 10 werd



fig. 207.
De veerboot „Zandkreek” in
het ijs (1947).

foto N.N.

fig. 208. Dichtgevroren Zandkreek in 1947
met „voetpad” over het ijs.



foto N.N.

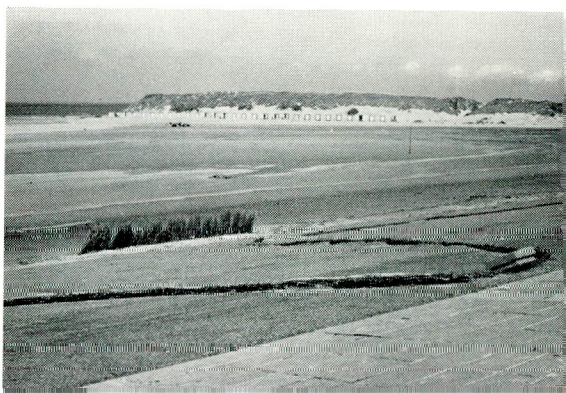


fig. 201. De veerboot „Zuidvliet” vertrekt
van Veere naar Kamperland (1960).

fig. 202. De aanlegsteiger van de veerboot
te Kamperland (1960), met op de
achtergrond, silhouet van Veere.



fig. 217. Een gedeelte van het recreatie-
gebied „De Banjaard”; de duinen
te Kamperland.



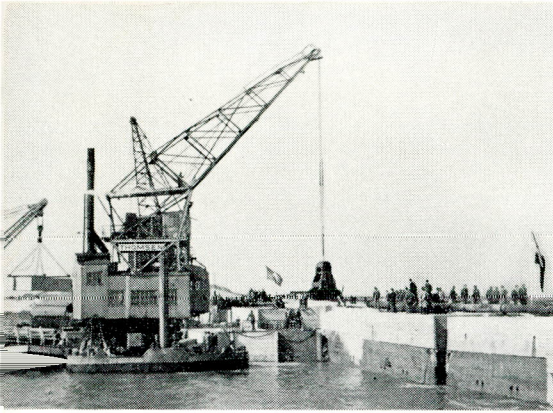


fig. 212. De vlag in top, de Zandkreekdam is gesloten, 4 mei 1960.



fig. 211. De „deur” van de Zandkreekdam draait dicht, 4 mei 1960.

fig. 214. De doorlaat caissons voor de Veerse dam liggen gereed in het bouwdoek (febr. 1961).

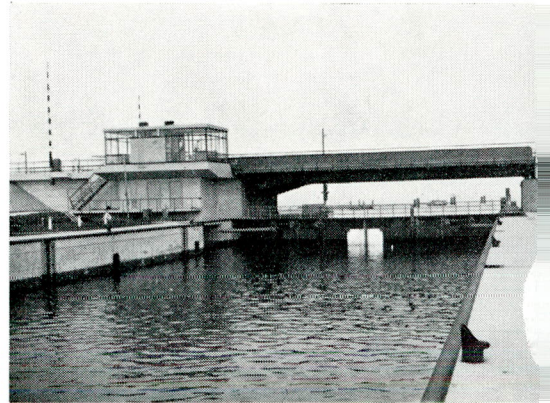
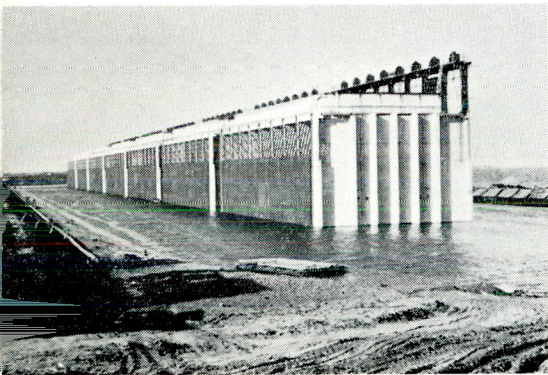


fig. 213. De eerste brugverbinding met Noord-Beveland, de basculebrug over de schutsluis te Katse veer (1960).

fig. 215. Het sluitgat in het Veerse Gat (febr. 1961). De volgende mijlpaal is in 't zicht.

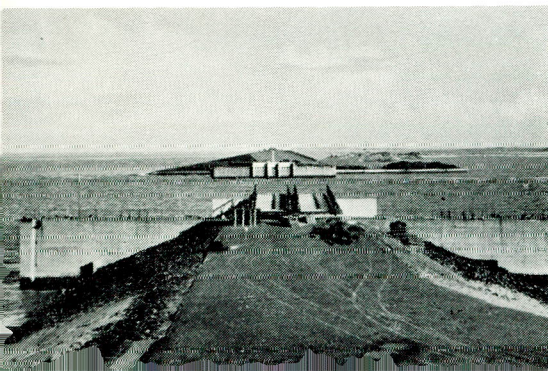
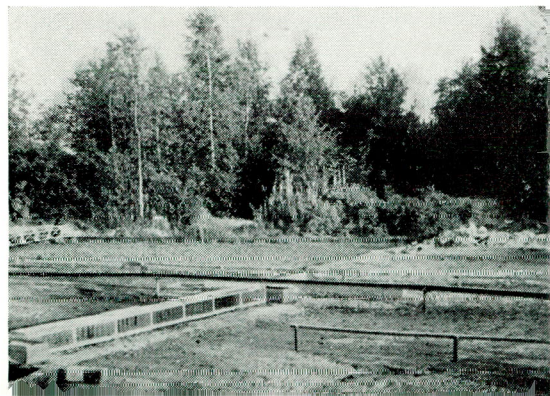


fig. 216. In het laboratorium in de Noord-oostpolder was de Veerse dam reeds gesloten in 1959.



opgericht de „Commissie tot onderzoek van de vraag, of afdamming van de Eendracht en van de Zandkreek uitvoerbaar en gewenst kan zijn”.

De commissie kwam tot de conclusie dat wat de Zandkreek betreft, afdamming technisch uitvoerbaar was. Als variant dacht men hierbij ook aan verlenging van het kanaal door Walcheren via de Schengepolder in Zuid-Beveland naar de schutsluis aan het Goessche Sas, met latere afdamming van de Zandkreek. In fig. 206 is deze variant aangeduid als plan IV. Overigens had meergenoemde Hoofdingenieur van de Waterstaat in 1876 ook dit denkbeeld naar voren gebracht. De te verwachten voordelen wettigden niet de zeer hoge kosten van het te maken kanaal. De globale raming van het graven van het bedoelde kanaal was 8 à 9 miljoen gulden, destijds een vrij hoog bedrag. De intensiteit van het wegverkeer speelde toen ook nog niet een zodanige rol dat voor een dergelijk bedrag een vaste verbinding verantwoord was.

In dezelfde commissie kwam eveneens weer het plan van doortrekking van het kanaal dwars door Noord-Beveland ter sprake. Dit zou weliswaar goedkoper zijn geweest doch men vond de uitmonding voor de scheepvaart aan de noordkust van Noord-Beveland te ongunstig. In hoofdzaak om financiële redenen werd van afdamming van de Zandkreek afgezien. De Commissie werd dan ook ontheven van haar taak, voor zoveel de Zandkreek betreft. Het onderzoek inzake de afdamming van de Eendracht werd voortgezet en resulteerde tenslotte in het tot stand komen van de Thoolse brug in 1928. Onder dankbetuiging voor hare gewichtige en omvangrijke arbeid werd de commissie ontbonden bij besluit van de Staten der Provincie Zeeland d.d. 3 juli 1923, nr 5 j.

Ook onze tijd kent behalve het deltaproject plannen voor een vaste oeververbinding, maar nu in de vorm van een brug van Noord-Beveland naar Schouwen tussen Colijnsplaat en Zierikzee (zie fig. 218, overzichtsk kaart) als schakel tussen Midden- en Noord-Zeeland. De Provincie Zeeland verricht op het ogenblik hiertoe voorbereidende werkzaamheden. De kosten van het project worden geraamd op ca 60 miljoen gulden, terwijl het in de bedoeling ligt om de brug gereed te hebben als de Grevelingendam van Bruinisse naar Flakkee klaar is. Het wachten is echter op de goedkeuring van hogerhand.

In het kader van de vaste verbindingen willen we nog even memoreren de verbindingen die op „natuurlijke wijze tijdelijk tot stand zijn gebracht via de „ijsbrug” Het is bekend dat dit geschiedde in de strenge winter van 1517. Men wandelde van Goes naar Wolfaartsdijk (over de dichtgevroren Schenge) en vandaar over de Zuidvliet (Zandkreek)

naar Kortgene. In de winter van 1542—1543 was de scheepvaart in Zeeland 6 weken gestremd. Men liep over de „veren” te voet, evenals we dit van het jaar 1740 vermeld vinden. Daarna gebeurde het dat men in de barre winter van 1788/89 te voet over het ijs van Kortgene naar Wolfaartsdijk liep. In de 68 felle vorstdagen van de winter 1794/95 kon men dit eveneens aanschouwen. Dit was de winter waarin de Fransen de gelegenheid kregen om over de rivieren in ons vaderland door te dringen. Wat men in de 18e eeuw driemaal had gezien had weer plaats op 13 januari 1820 toen vijf personen te voet over het ijs van Kortgene naar Wolfaartsdijk kwamen. In januari van de strenge winter van 1823 gingen twee ingezetenen van Kortgene te voet over het ijs van de Zuidvliet naar het Wolfaartsdijkse veer en terug; een half uur later volgden nog veertien anderen. De volgende dag, zaterdag 25 januari 1823, ging men op dezelfde manier over het ijs en was het drukker dan ooit. 's Woensdags daarna was het ijs losgeraakt en de stroom geheel vrij. In 1838 ging men niet alleen te voet maar zelfs met arresleden van Kortgene naar Wolfaartsdijk. In 1841 werd het vaarwater tussen Kortgene en Wolfaartsdijk te voet gepasseerd. Op 2 februari 1855 lag de Zandkreek dicht. Te Kortgene ging men van 17-25 februari te voet over het ijs; aan het Katse veer kon dit tot 22 februari. Er waren openingen en sleuven in het ijsveld, zodat men kon overvaren terwijl anderen te voet overliepen. ¹³⁵⁾

In onze eeuw deed dezelfde situatie zich ook meermalen voor. Zo dreef in de stenge winter van 1929 een grote ijsschots klem tussen de steigers van Kortgene en Wolfaartsdijk, van deze tijdelijke vaste verbinding werd door verschillende personen gebruik gemaakt. In februari 1947 werd weer geschiedenis gemaakt. In deze strenge winter is voor het eerst een auto over het ijs van de Zandkreek tussen Kortgene en Wolfaartsdijk van Noord- naar Zuid-Beveland gereden. Het voorbeeld werd gevolgd door de bodediensten die de vrachtgoederen in sleden over het ijs vervoerden, nadat gedurende drie weken geen vervoer mogelijk was geweest, behalve voetverkeer over het ijs. De fig. 207 en 208, p. 287, geven een beeld van de dichtgevroren Zandkreek bij Kortgene en van de ingevroren veerboot. Van 11 februari tot 11 maart 1947 heeft de veerboot te Kortgene niet gevaren. De veerboot te Veere lag wegens ijsgang stil van 19 februari tot 7 maart 1947. In februari 1956 herhaalde zich de situatie nogmaals. De mannen van de P.T.T. brachten de post te voet over de Zandkreek. Zelfs het veer Kamperland—Veere functioneerde niet meer. Een helikopter werd ingeschakeld om het isolement te doorbreken. Het was in 1956 de laatste keer dat een vaste verbinding met het eiland op natuurlijke wijze tot stand kwam. In de toekomst zal waarschijnlijk ook in minder strenge winters de „ijsbrug” meermalen ge-

vormd worden, maar dan met het vasteland van Noord-Beveland omdat de werking van eb en vloed in het Veerse Gat en de Zandkreek niet meer bestaat. Voor recreatie zijn dus hier 's winters ook mogelijkheden in het kader van de molen- en merentochten per schaats zoals die o.a. in Zuid-Holland plaats hebben, al zal wel rekening gehouden moeten worden met de plaatsen van waterlozing.

* * *

§ 3. NOORD-BEVELAND IN HET DELTAPLAN.

De grote veranderingen die in de provincie Zeeland plaats hebben tengevolge van de uitvoering van de Deltawerken zijn voor Noord-Beveland momenteel voor een groot deel verwezenlijkt in de vorm van het Drie-eilandenplan, dat als onderdeel van het grote Deltaplan de eilanden Walcheren, Noord-Beveland en Zuid-Beveland verbindt.

Nadat de tweede wereldoorlog van 1940—1945, na veel verwoestingen, inundaties, honger en ellende was voorbijgegaan, kon men allereerste acties bespeuren van wederopbouw, herstel en vernieuwing. Zo verscheen o.a. in november 1945 de brochure „Er op of er onder”, een oproep tot Zeeuwse actie voor een beter en welvarender Zeeland.¹³⁶) Naast verschillende projecten die hierin belicht worden, werd ook een Drie-eilandenplan voor bovengenoemde eilanden gelanceerd. Hieraan werd gekoppeld een moderne veerverbinding tussen Colijnsplaat en de mond van de nieuwe haven in Zierikzee. Dit laatste was reeds een oud plan en zou zeer zeker ook doorgang hebben gevonden, als de Noord-Bevelandse brug tot stand was gekomen, aldus is in deze brochure te lezen.

Op landelijk niveau is kort na de oorlog, eind 1946, de Nederlandse Vereniging voor Landaanwinning opgericht onder voorzitterschap van Jhr. Ir. O. C. A. van Lidt de Jeude, oud-minister van Waterstaat. Op een persconferentie op 28 april 1947 deed genoemde voorzitter een aantal mededelingen over het doel van deze vereniging, waarbij verschillende landaanwinningsprojecten werden voorgelegd, o.a. een Drie-eilandenplan.

In 1945 dacht de Rijkswaterstaat aanvankelijk bij het Drie-eilandenplan aan een enkele afdamming van de Zandkreek alleen. Dit ontmoette echter bezwaren, daar verzanding van het Veerse Gat en de Zandkreek hiervan het gevolg had kunnen zijn. Bovendien moet de scheepvaart die sinds de aanleg van de Sloedam in 1871 de sluisen te Veere passeert doorgang kunnen vinden naar de Oosterschelde. Voor de laatste wereldoorlog passeerden door de schutsluisen te Veere gemiddeld 15000 schepen per jaar met rond twee miljoen ton laadvermo-

gen. In 1960 bedroeg dit aantal schepen ruim 7600 met totaal iets grotere tonnage (ruim twee miljoen ton).

Er werd daarna nog een tweede dam geprojecteerd in het Veerse Gat tussen de zuidoosthoek van de Oosternieuwlandpolder op Walcheren en de Onrustpolder op Noord-Beveland, ca 3 km te noorden van Veere. De Zandkreekdam was toen geprojecteerd ca 500 m ten oosten van het haventje van Kats. Bij dit plan was tevens gedacht aan een brugverbinding over de Zandkreek van Kortgene naar het Wolfaartsdijkse veer. Volgens vooroorlogse prijzen kwam men op een bedrag van 6 à 7 miljoen gulden voor uitvoering van dit totale plan. Alhoewel vele voordelen konden worden aangetoond tegenover veel minder nadelen, vond men de financiële consequenties zodanig dat het niet verantwoord werd geacht dit plan spoedig ten uitvoer te brengen.

Door het aan de orde zijn van genoemde afdammingsplannen bleef ondertussen het Noord-Bevelandse brugplan, dat na de bevrijding in 1945 naar voren was gebracht, eveneens slepende, totdat het rampjaar 1953 aanbrak en na dichting van de stroomgaten en herstel van de zeedijken, mensen en materiaal vrijkwamen om een begin te maken met de uitvoering van de Deltawerken.

Op 31 januari 1953 werd het nieuwe gemeentehuis te Kortgene feestelijk geopend. Dit moderne gebouw is een creatie van de architect J. H. Valk uit Goes. Een historisch feit bij deze opening was, dat men besloot het volgende telegram aan de Minister van Verkeer en Waterstaat te zenden:

„De Raad der gemeente Kortgene, voor het eerst in openbare vergadering bijeen in het nieuwe gemeentehuis te Kortgene, in tegenwoordigheid van de heer Commissaris der Koningin in Zeeland, dringt er bij Uwe Excellentie met klem op aan, een vaste oeververbinding tussen Noord- en Zuid-Beveland te bevorderen, in verband met het feit dat het eiland Noord-Beveland heden gedurende verschillende uren wederom onbereikbaar was tengevolge van de hoge waterstand.”

Kortgene, 31 januari 1953.

Een dag later kwam een en ander wel in een geheel ander licht te staan. Door de kort na de ramp (18 februari 1953) door de Minister van Verkeer en Waterstaat ingestelde Deltacommissie werd op 5 januari 1955 het vierde interimadvies uitgebracht omfattende de afdamming van het Veerse Gat en de Zandkreek. Hierin werd geadviseerd om zo spoedig mogelijk over te gaan tot de uitvoering van het Drie-eilandenplan. Men achtte dit onder meer nodig omdat de bouw van de dam in het Veerse Gat ervaring zou kunnen leveren inzake constructiewijzen, materialen en materieel welke kunnen worden toegepast bij de grote afsluitdammen van Brouwershavensche Gat en Oosterschelde. Tevens vormt de afsluiting van het Veerse Gat en de Zandkreek een onderdeel van elk plan tot verbetering van de veiligheid der waterkeringen op deze

riviergedeelten. Om technische en financiële reden werd het niet aanbevelenswaardig geacht, Oosterschelde en Veerse Gat door één dam van Walcheren naar Schouwen af te sluiten, terwijl een dam bij Veere alleen, ontoelaatbare stromen via de Oosterschelde in de Zandkreek zou veroorzaken.

Nadat men sinds 1933 had geijverd voor een brugverbinding met Noord-Beveland en naderhand voor een afdamming, namen de definitieve plannen in 1955 vastere vorm aan. Het Drie-eilandenplan was inmiddels al enige jaren bij de Rijkswaterstaat in studie. Hoewel volgens de Deltacommissie aan de afsluiting van het Haringvliet een grotere urgentie moest worden toegekend dan aan de uitvoering van het Drie-eilandenplan, werd geadviseerd toch reeds aan laatstgenoemd plan te beginnen omdat bij het Haringvliet nog enige tijd van voorbereiding nodig was i.v.m. het omvangrijke sluizencomplex aldaar. Al met al kon deze omstandigheid dus voor Noord-Beveland als een gelukkige aangemerkt worden, daar het op die manier als eerste in het Deltaplan werd opgenomen. De totale kosten, verkaveling e.d. inbegrepen, worden geraamd op ca 82 miljoen gulden.

De Deltawet werd na enige wijzigingen aangenomen door de Tweede Kamer der Staten-Generaal op 5 maart 1957 met 107 stemmen voor en 8 stemmen tegen. Een overzicht van het Deltaplan zo men dit in de toekomst verwezenlijkt hoopt te zien is aangegeven in fig. 209. Als onderdeel hiervan is in fig. 210 een dwarsprofiel gegeven van de Veerse dam en van de Zandkreekdam ter plaatse van de sluitgaten. Het zijn de dammen die Noord-Beveland verbinden resp. met Walcheren en Zuid-Beveland. Vergelijk hierbij de eerste zeedijk van Noord-Beveland van 1598 in fig. 4, p. 35. Nog voor de Deltawet was bekrachtigd, was men voor wat het Drie-eilandenplan betreft reeds in 1956 begonnen met het aanleggen van een werkhaven bij Vrouwenpolder, terwijl bij het Katse veer een begin was gemaakt met de aanleg van een bouwput voor de schutsluis in de Zandkreekdam. De bouwput werd aanbesteed op 20 maart 1957. De aannemer was D. Blankevoort en Zn N.V. te Bloemendaal voor de som van f 2.305.300,—, nadat de overeenkomst enigszins was gewijzigd.

Buffervoorraden van zink- en stortsteen waren reeds bij het aannemen van de Deltawet opgeslagen langs de boorden van het kanaal door Walcheren. Diverse onderzoekingen en studies waren aan de gang betreffende golfbeweging in het Deltagebied, zandtransport, zoutproblemen en ijsafvoer, het verrichten van grondboringen, getijberekeningen en modelonderzoek. Voorts werden proefnemingen gedaan o.a. op de zandplaat „De Haringvreter” in het Veerse Gat, met gewapende kunststoffolies en asfaltzinkstukken, verder op andere plaatsen met riet-

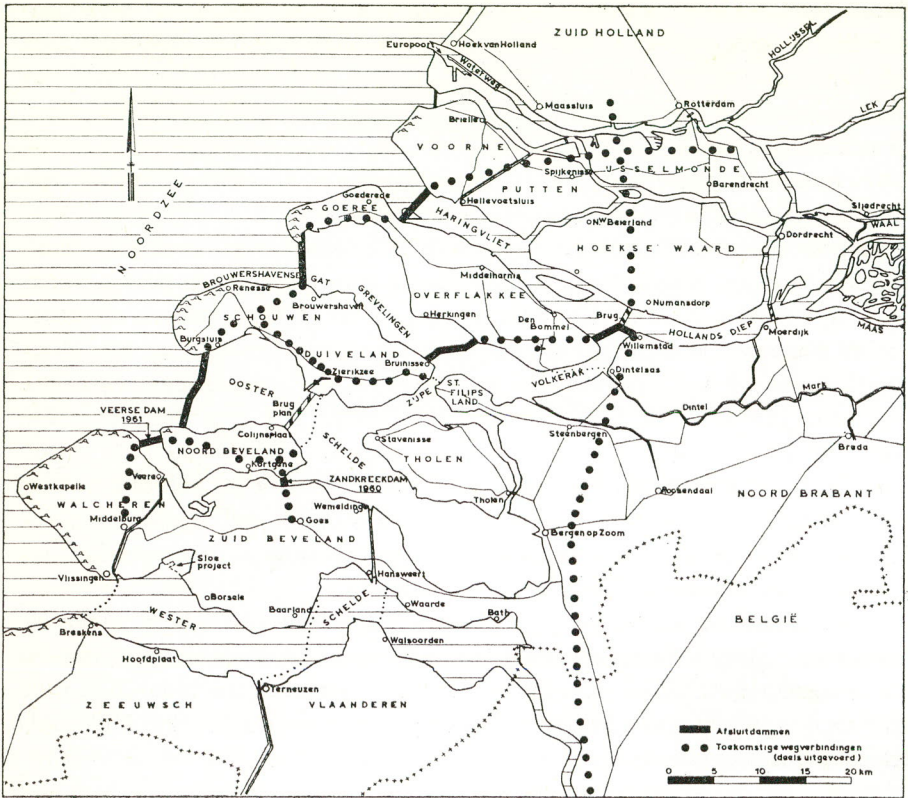


fig. 209. Het Deltaplan.

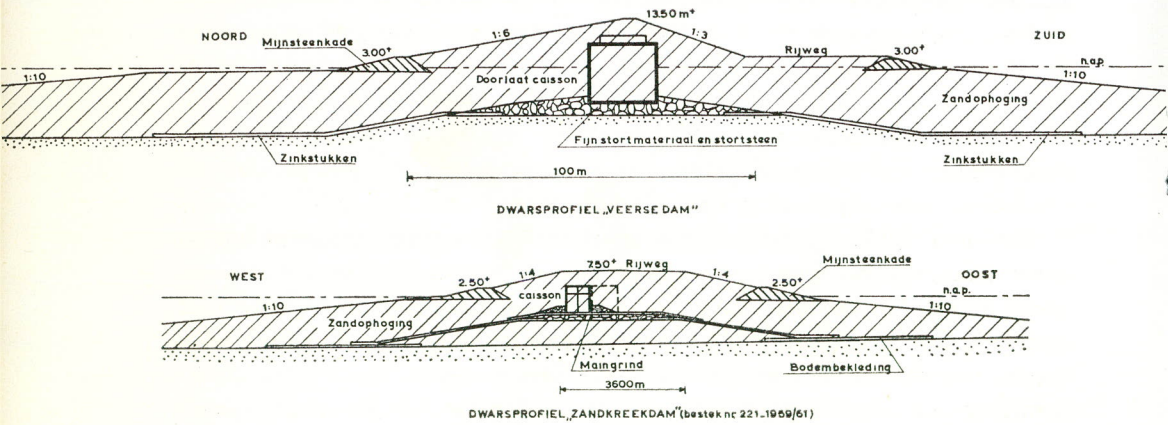
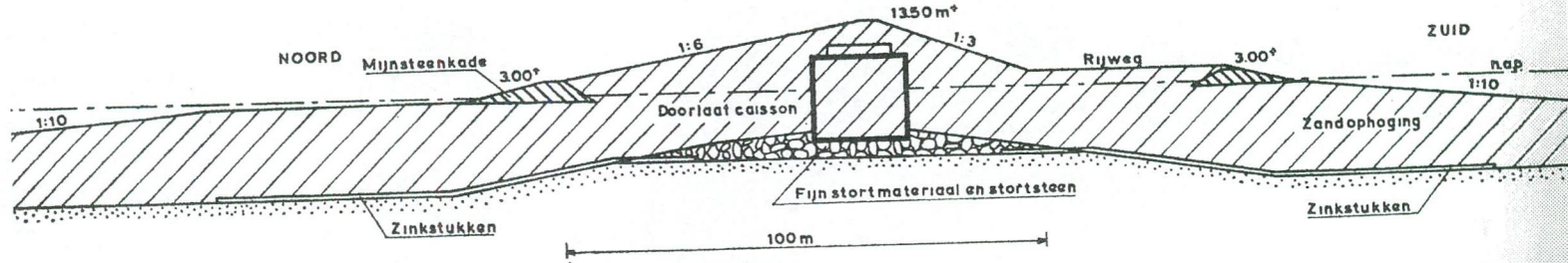
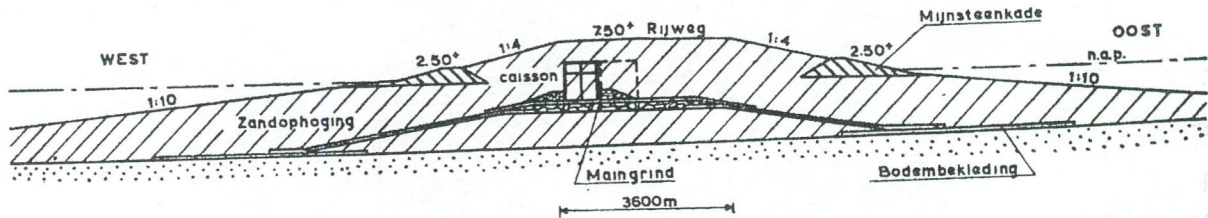


fig. 210.



DWARSPROFIEL „VEERSE DAM“



DWARSPROFIEL „ZANDKREEKDAM“ (bestek nr 221-1959/61)

platen zinkstukken, mijnsteen, nylonmateriaal e.a. Na 1957 werd de activiteit steeds groter. In dat jaar werd een kleine afdamming tot stand gebracht van een geultje in de Katse schorren, het z.g. „Katse Gat”, dat ten behoeve van de voltooiing van de aldaar in aanleg zijnde bouwput op eenvoudige manier werd afgesloten. Het betrof een geultje dat bij L.W. hoogstens 4 m diep was. De bouwput zelf werd met bijkomende werken opgeleverd in het voorjaar van 1958.

Op 20 juni van hetzelfde jaar werd de schutsluis in de Zandkreekdam aanbesteed. De aannemer was de fa van Hattum en Blankevoort N.V. te Beverwijk voor een bedrag van f 3.597.800,—. Enkele afmetingen en bijzonderheden van de sluis zijn: ¹³⁷⁾ Schutlengte 140 m; Doorvaartbreedte 20 m; Drepeldiepte 5.50 m — N.A.P.; Onderkant beweegbare brug 7.00 m + N.A.P.; Bovenkant sluishoofden en schutkolkmuren, 4 m + N.A.P. Vultijd van de schutkolk bij een verval van 3 m, ca 11 min. Het stel puntdeuren in het oostelijk sluishoofd, kerend naar de Oosterschelde is voorzien van een afneembare waterdichte leuning tot 5.00 m + N.A.P. Deze hoogte is nl. de maximale stormvloedstand waarop de constructie is berekend voor de jaren die nog zullen verlopen voor de afsluiting van de Oosterschelde een feit is. Over het oostelijk sluishoofd is een acht meter brede verkeersweg voor snelverkeer geleid via een enkele basculebrug. De afmetingen van het sluishoofd en van de Zandkreekdam zijn zodanig dat indien nodig de brug en de weg verdubbeld kunnen worden.

Aan het gehele sluizencomplex is o.a. verwerkt, 520 ton stalen damwand, 23000 m³ gewapend beton en 2200 ton wapeningsstaal. De totale kosten van sluizencomplex, basculebrug, bewegingswerktuigen en elektrische installatie bedroegen ca f 10 miljoen. De schutsluis is tevens ingericht als uitwateringssluis om het peil op de Zandkreekboezem te kunnen handhaven. Het zomer- en winterpeil van de Zandkreekboezem is vastgesteld op resp. N.A.P. en 0.70 m — N.A.P. De schutsluis werd in gebruik genomen op maandag 2 mei 1960, twee dagen voor de afsluiting van de Zandkreekdam. Inmiddels was op 18 augustus 1959 te Den Haag aanbesteed het maken van de eigenlijke afsluitdam in de Zandkreek. De aannemer was dezelfde als voor het bouwen van de schutsluis, voor een bedrag van f 3.720.000,—.

De dam heeft een lengte van ca 500 m tussen de schutsluis en de oever van Zuid-Beveland en is gelegen ongeveer ter plaatse van het z.g. wantij in de Zandkreek, d.w.z. waar het vloedwater uit het Veerse Gat en uit de Oosterschelde elkaar ontmoeten. De afsluiting van de Zandkreek, hoewel buitengewoon interessant en evenzeer de nodige voorbereiding en zorgvuldigheid vereisend, was vanwege genoemd wantij niet zo spectaculair, als bij sommige afdammingen of sluitingen het geval

kan zijn. Bij vloed stroomde slechts $7\frac{1}{2}$ miljoen m³ water naar binnen. Er werden 34 eenheidscaisons geplaatst van 6 m hoog, 12 m lang en 7,5 m breed, alsmede 26 „manchetten” om de caison te verhogen.

Op woensdag 4 mei 1960 had onder zeer grote belangstelling de sluiting van de Zandkreekdam plaats. Om 14 uur 10 werd het sein gegeven dat de laatste caisson kon worden ingevaren en om 14 uur 22 was de dam gesloten. Noord-Beveland was geen eiland meer. De bekende klanken van loeiende sirenes en stoomfluiten van de dienstdoende vaartuigen en andere schepen kondigden dit moment luidruchtig aan. De operatie was vlot verlopen. Een mijlpaal in de Deltawerken maar in het bijzonder in de geschiedenis van Noord-Beveland was geplaatst en het moment waarnaar vooral vele eilandbewoners van Noord-Beveland hadden uitgezien was bereikt. De fig. 211 en 212, p. 288, geven een beeld van de laatste fase van de sluiting (de „deur” draait dicht) en van de Zandkreekdam direct na de sluiting; de vlag is in top.

Kort na de blokkering werd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de volgende verklaring afgegeven:

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat maakt bekend, dat woensdag 4 mei om 14.22 uur de dam in de Zandkreek bij Katse veer werd gesloten. Deze eerste Deltadam kwam tot stand in goede samenwerking tussen ingenieurs, technici en arbeiders, zowel van Rijkswaterstaat als van aannemerszijde. Men hoopt hiermede te hebben gehandeld volgens de hoge idealen van hen, die wij nu na 15 jaar herdenken en die het ons mogelijk hebben gemaakt de werken van het Deltaplan in vrijheid te realiseren.”

Zoals bekend is 4 mei de nationale herdenkingsdag voor de gevallen in de Tweede Wereldoorlog. Eveneens werd een historisch moment bereikt toen slechts veertien dagen later, op 18 mei 1960, Hare Majesteit Koningin Juliana bij een tweedaags bezoek aan Zeeland, in tegenwoordigheid van enkele autoriteiten per jeep over de dam van Noord naar Zuid-Beveland reed. In allerijl was de zandbaan voor deze historische tocht in orde gebracht, terwijl tevens het bewijs was geleverd dat met voltooiing van de dam snelle voortgang werd gemaakt. Het hoogste punt van de dam is 8.25 m + N.A.P., terwijl de kruisbreedte 30 m bedraagt.

De Zandkreekdam werd op 1 oktober 1960 voor het rijverkeer opengesteld. Noord-Beveland was hiermee volledig uit zijn isolement verlost. De oplevering had enkele maanden eerder plaats dan in het bestek was voorgeschreven. Dit doet weer denken aan de in 1871 voltooide Sloedam, die Walcheren met het vasteland verbindt en waarvan de oplevering ook enige maanden binnen de voorgeschreven termijn plaats had. Fig. 213, p. 288, laat de eerste brugverbinding met Noord-Beveland zien, de basculebrug over de schutsluis te Katse veer in de Zandkreekdam. Inmiddels heeft een druk verkeer over de dam plaats. Uit verkeersstellingen is gebleken dat dagelijks gemiddeld ca 1000 auto's de dam

passeren, dat is ongeveer $2\frac{1}{2}$ maal zoveel als in 1960 gemiddeld per dag werd overgezet op het veer Kortgene—Wolfaartsdijk.

Hoewel Noord-Beveland dus reeds eiland af was, moest toch de finale nog worden geblazen aan de dam in het Veerse Gat. Als eerste werk hiervoor was op 31 mei 1956 de werkhaven nabij Vrouwenpolder onderhands aanbesteed. De aannemer was het Aannemersbedrijf v/h T. den Breejen v/d Bout te Aerdenhout voor de som van f 652.304,—. De werkhaven heeft een oppervlakte op de hoogte van N.A.P. van ca 7,3 ha en een diepte van ca 5 m — N.A.P. Ze ligt ca 3 km ten zuiden van de Veerse dam. In juli 1957 werd deze werkhaven voltooid.

Op 8 april 1958 had een openbare aanbesteding plaats voor het maken van het eerste gedeelte van de afsluitdam in het Veerse Gat. Het betrof de ca 1700 m lange dam over de Plaat van Onrust met bijbehorende duinverzwaring ten noordwesten van de Onrustpolder. Dit werk werd aangenomen door een combinatie van de volgende aannemers:

N.V. Aannemersbedrijf v/h fa T. den Breejen v/h Bout te Aerdenhout, fa van Hattum en Blankevoort N.V. te Beverwijk, Hollandse Aannemingsmij N.V. te 's Gravenhage, en Kon. Mij tot het uitvoeren van Openbare Werken „Adriaan Volker” te Slie-drecht, tezamen naderhand genoemd de Combinatie Veerse Gat, voor de som van f 5.875.000,—.

Voor dit gedeelte van het werk werd van half mei tot 1 oktober 1958 ca 1.370.000 m³ zand opgespoten tussen perskaden van mijnsteen. Een speciaal asfaltbedrijf werd op het riviereinde van de dam opgebouwd met een weekproduktie van ca 6000 ton asfalt, waarmee het zandlichaam is bekleed, terwijl het binnentalud deels van een kleibekleding werd voorzien. Op 5 januari 1959 leverde men het werk op, waarmee een belangrijke stap in de afsluiting van het Veerse Gat was voltooid. Het tempo waarmee dit werk is tot stand gebracht heeft vooral aan de buitenstaanders die het van nabij hebben aanschouwd, grote bewondering afgedwongen. Het volgende grote werk in het Veerse Gat was het maken van het tweede gedeelte van de afsluitdam met bijkomende werken. Dit werd overeengekomen met de N.V. Aannemingsmij „Dijkbouw te 's Gravenhage voor een bedrag van f 23.250.000,—. Het werd het grootste werk van het gehele Drie-eilandenplan.

Inmiddels was op 3 februari 1959 de bouw van 115 gewapend betonnen caissons en 115 dito opzetstukken aanbesteed voor een bedrag van f 1.374.000,— aan de aannemer J. A. Leijs te Kapelle-Biezelinge in Zuid-Beveland. Deze zogenaamde eenheidscaissons zijn gebouwd langs de oostzijde van het kanaal door Walcheren waar op de kanaalberm een werkterrein was ingericht. De caissons hebben een ledig gewicht van

180 ton en zijn gebruikt, zowel voor de Zandkreekdam als voor de Veerse dam. Als aardige bijzonderheid is te vermelden dat dezelfde aannemer halverwege de toegangsweg naar Zeeland, langs de Rijksweg onder Kapelle, in 1959 een restaurant heeft geopend met de toepasselijke naam „De Caisson”. De uit het oosten in Zeeland binnenkomende toerist wordt aldus opmerkzaam gemaakt dat hij de caissondammen van Zeeland nadert. Voor de eigenlijke afsluiting van het Veerse Gat werd gebruik gemaakt van zogenaamde doorlaatcaissons of tralieligger-caissons, waarvan er zeven nodig waren.

Het gemiddelde vloedvolume van het Veerse Gat bedraagt ca 70 miljoen m³. Ter vergelijking dienen de volgende vloedvolumen van enkele sluitgaten die de laatste jaren geblokkeerd zijn.

Walcheren (1945—1946)		
De Nolle bij Vlissingen	13	mill. m ³
Westkapelle	1,5	” ”
Veere	10	” ”
Rammekens	17	” ”
Schouwen-Duiveland (1953)		
Schelphoek	140	” ”
Ouwerkerk	45	” ”
Zuid-Beveland (1953)		
Kruiningen	40	” ”

Bij de sluiting van de Oosterschelde zal het vloedvolume ca 1000! miljoen m³ bedragen.

De risico's met normale caissons van het type „Phoenix” zoals bij meerdere sluitingen toegepast, werden bij een sluiting als in het Veerse Gat te groot geacht, hetgeen er toe heeft geleid dat genoemde doorlaatcaissons werden toegepast. Het beginsel van een dergelijke sluiting is reeds in 1922 voor de plannen van de Zuiderzeeafsluiting naar voren gebracht (niet toegepast) door Ir. J. de Booy Jr. Deze caissons zijn voorzien van een aantal schuiven welke na plaatsing in het damtracé tijdelijk weer worden geopend, zodat de waterloopkundige situatie voorlopig slechts weinig verandert.

De bouw van deze caissons werd aangenomen door de meergenoemde fa van Hattum en Blankevoort N.V. te Beverwijk voor f 4.422.000,—. Ze werden gebouwd in de Oosternieuwlandpolder tussen Vrouwenpolder en Veere, waarvoor een tijdelijk droogdok was ingericht. Nadat de bouw was voltooid liet men het grondwater in het bouwdoek opkomen, zie fig. 214, p. 288, door de bronbemaling stop te zetten, daarna werd een doorgraving in de zeedijk tot stand gebracht om zodoende de caissons naar de plaats van bestemming te kunnen varen. De caissons zijn 45 m lang, 20 m breed en 18 m hoog, terwijl elke caisson acht doorstroomopeningen heeft, elk met een breedte van 5 m. Nadat alle zeven caissons in het damtracé waren geplaatst vormden ze met de opgetrokken schuiven

als het ware een grote hulpsluis. Door alle schuiven op het juiste moment gelijktijdig te sluiten, behoorde ook de afsluiting van het Veerse Gat tot de werkelijkheid. Fig. 215, p. 288, geeft een beeld van het sluitgat in het Veerse Gat zoals dit was in februari 1961. Toch was in 1959 de Veerse dam ook al gesloten, maar dan in miniatuur in het openluchtlaboratorium in de Noordoostpolder te Kraggenburg, zie fig. 216, p. 288. In dit „lab” werden de nodige proeven verricht teneinde nauwkeurig de gedragingen van de stroom te kunnen nagaan om zodoende op alles voorbereid te zijn als de definitieve sluiting plaats had.

Inmiddels willen we hopen dat bij het verschijnen van dit werk de grote „hulpsluis” met zijn 56 schuiven reeds hermetisch gesloten is. Het vertrouwen in de succesvolle afloop was echter zó groot dat we reeds voortijdig durfden spreken van „Tussen Afsluitdammen en Deltadijken”.

Tot heden is aan het Drie-eilandenplan met bijbehorende werken als havens, wegen en afwatering globaal 70 miljoen gulden verwerkt of aanbesteed.

Met de voltooiing van het Drie-eilandenplan is een gebied van ca 4000 ha van het buitenwater afgesloten bestaande uit ca 2700 ha schorren, zandplaten en slikken en ca 1300 ha water. Voor een onderverdeling van de oppervlakten behorende tot het Noord-Bevelandse gebied moge worden gewezen naar paragraaf 5 van hoofdstuk II. Het buiten de afdamming gebleven duingebied (zie fig. 217, p. 287) te Kamperland zal nu waarschijnlijk nog meer in trek komen dan voor 1961 het geval was.

Van de bovengenoemde 4000 ha binnengedijkte oppervlakte behoort een gebied van ca 2200 ha schorren, slikken, zandplaten en water tot de aangrenzende gemeenten op Walcheren en Zuid-Beveland, zoals Vrouwenpolder, Veere, Arnemuiden, 's Heer Arendskerke, Wolfaartsdijk en Kattendijke. Het ontstane boezemmeer kreeg na overleg tussen de Rijkswaterstaat en het Koninklijk Aardrijkskundig Genootschap de naam het „Veerse Meer”.

Een verheugend bericht dat in februari 1961 namens de Minister van Verkeer en Waterstaat werd bekend gemaakt was dat de regering had besloten tot aanleg van een bassin in het Veerse Gat, waarin proeven kunnen worden genomen voor kunstmatige oesterteelt. Tevens wordt hierbij gelegenheid geboden om de beste oplossing te zoeken voor het verwateren van mosselen. Het bassin zal in 1962/63 gebouwd worden aan de Noord-Bevelandse kant ten zuidwesten van de Veerse dam, die hiervoor moet worden „geperforeerd”.

Een volgende mijlpaal in de geschiedenis der deltawerken en zeer zeker in de waterstaatsgeschiedenis van Noord-Beveland is met het sluiten van de Veerse dam bereikt. De wateren Zandkreek en Veerse Gat, waardoor het betrekkelijk jonge, ondanks de isolatie toch vooruit-

strevende Noord-Beveland, in zijn ontwikkeling werd geremd, worden nu door afsluitdammen in toom gehouden.

Moge de verdere ontwikkeling van het voormalige eiland zodanig zijn dat het, zowel voor de voorstanders van de afdammingsplannen als voor de vijf procent van de Noord-Bevelanders die indertijd tegen een overbrugging of tegen een afdamming waren, succesvol verloopt en dat de weinige nadelen in het niet verzinken tegenover de vele voordelen. Verdere plannen staan voor Noord-Beveland nog op het programma als omstreeks 1980 de grote finale zal worden geblazen en de 8 km brede Oosterschelde wordt bedwongen door de Oosterscheldedam tussen Noord-Beveland en Schouwen.

Momenteel is deze dam aan de Noord-Bevelandse zijde geprojecteerd ter hoogte van de Vlietepolder, terwijl een traçé ter hoogte van de Anna Frisopolder in onderzoek is. Slechts een klein gedeelte hoogwaterkering zal dan voor Noord-Beveland als zeedijk blijven bestaan. Hopelijk dat voor het nageslacht deze noordwesthoek van Noord-Beveland niet meer als een zwakke schakel in de waterkering aangemerkt zal moeten worden. Als eenmaal de laatste deltawerken zullen zijn voltooid, zou men weer als vroeger kunnen spreken van een Zeeland bewesten (zuid) en een Zeeland beoosten (noord) de Schelde, waarbij dan als grens bedoeld zou kunnen worden op de Westerschelde. Vroeger lag deze grens evenwel in het gebied van de Oosterschelde.

Kende men voor en tijdens de tweede Wereldoorlog een Vier-eilandenplan, omvattende Rozenburg, Voorne-Putten, De Hoeksche Waard en IJsselmonde en een Vijf-eilandenplan, waarbij ook het Eiland van Dordrecht was betrokken, nu ca twintig jaar later is het Drie-eilandenplan praktisch voltooid. De loop der gebeurtenissen heeft de plannen grondig gewijzigd.

* * *

AANTEKENINGEN

- 1) Dl IX, p. 62 e.v.
- 2) Wij danken dr M. Gysseling te Gent en dr D. P. Blok te Amsterdam voor inlichtingen.
- 3) Nagtglas in zijn voorwoord van „Onze Voorouders”, Middelburg 1883.
- 4) V. d. Bergh, Oorkondenboek van Holland en Zeeland, I, nr 285. Nom. Geogr. Neerl. IX, p. 68, noemt abusievelijk 1228.
- 5) Algemeen Rijksarchief (A.R.A.) Brussel, App. de Hollande, nr 185²; A.R.A. Den Haag, Sent. H. v. H., inv. nr 471 en mem. Poes nr 25.
- 6) Van Mieris, Groot Charterboek II, p. 634.
- 7) Alsv. en Hamaker, Rek. Heneg. Huis, II, p. 192, 194 en 202.
- 8) Van Mieris II, p. 420.
- 9) Smit, Rek. Heneg. Huis II, p. 365.
- 10) Rijksarchief (R.A.) in Zeeland, Abdijarchief reg. nr 192; Van Mieris IV, p. 727.
- 11 en 12) R.A. in Zeeland, Abdijarchief reg. 919 en 1009.
- 13) Fruin, De Keuren van Zeeland, 's-Gravenhage 1920.
- 14) A.R.A., Nass. Dom., f. 1419, nr XXX.
- 15) Tijdschr. O.T.A.R., dec. 1952.
- 16) Gem. archief Veere, poorterboek.
- 17) O.T.A.R., dec. 1952, noot 91.
- 18) Polman Kruseman, Zeeland van 1813 tot 1913, Middelburg 1914, p. 58.
- 19) Onze dank gaat uit naar de heer P. Scherft voor deze mededeling uit zijn nog niet verschenen proefschrift.
- 20) O.T.A.R., dec. 1952, noot 57.
- 21) A.R.A., kaart nr 2803.
- 22) Zeeuws Tijdschrift, jg. 1, p. 40 e.v.
- 23) Nass. Dom., nr 1344.
- 24) R.A. Zeeland, verz. M. J. de Jonge, nr 15.
- 25) Alsv., verz. Verheye van Citters, nr 137.
- 26) A.R.A., kaart nr 2805.
- 27) Nass. Dom., nr 9619.
- 28) Nass. Dom., nr 9580; R.A. Zeeland, handschr. nr 1366.
- 29) O.T.A.R., april 1951.
- 30) Statennot. 2 en 20 maart 1657.
- 31) A.R.A., kaart nr 2830.
- 32) R.A. Zeeland, handschr. nr 743.
- 33) Alsv. nr 744.
- 34) Fockema Andraea, Geschiedenis van de kartografie van Nederland, 's-Gravenhage 1947.
- 35) Ab Utrecht Dresselhuis, De provincie Zeeland in hare aloude gesteldheid en geregelde vorming beschouwd, 1836.
- 36) Resol. boek polder O. N.-Beveland, 2 mei 1736.
- 37) Conrad, Waterbouwk. aant. over de Zeeuwsche oeververdediging, 1874.
- 38) Tijdschr. „De Zeeuwsche Polder”, 1936 nr 6, R.A. Zeeland, archief waterstaat.
- 39) R.A. Zeeland, Prov. archief, Rel. 1-16 april 1815.
- 40) Archief Soelekerkepolder (Watersch. N.-Beveland).
- 41) Meded. Ver. Naamkunde, 1958 (2-4).
- 42) „Levensboek”, getypt ex. R.A. Zeeland.
- 43) O.T.A.R., sept. 1950.
- 44) „De Ingenieur”, 1924 nr 11.
- 45) „De Gids”, 1898 nr 12.
- 46) Archief rijkswaterst. Vlissingen.
- 47) Zie noot 45.

- 48) „De Ingenieur”, 1925 nr 39.
 49) Zie noot 43.
 50) Nass. Dom., f. 1420 nr XXXVI.
 51) Zie noot 24.
 52) Archief Zeeuwsch Gen. 1951, p. 40 e.v.
 53) Alsv. 1946/47, p. 66 e.v.
 54) R.A. Zeeland.
 55) Tijdschr. voor Gesch., Land- en Volkenk., 1911, p. 161 e.v.
 56) Zeeuws Tijdschr., 2e jg., p. 143 e.v.
 57) Inv. Lasonder nr 3677, 29 maart 1734.
 58) Verz. Verheye van Citters nr 67 achterin.
 59) Nass. Dom., nr 9582.
 60) Boerendonk, Hist. studie over den Zeeuwschen landbouw, 's-Gravenhage 1935, p. 36.
 61) P. J. 't Hooft, Dorpen in Zeeland, Amsterdam 1944.
 62) Actenboek Herv. gem. Colijnsplaat, 25 febr. 1646.
 63) A.R.A., kaart nr 2809.
 64) Alsv. nr 2828.
 65) Nagtglas, Zel. Illustrata II. Over de klok zie brochure Heijstek „Onze klok terug”.
 66) Heringa in Hist. Gedenboek 1813, dl III, Haarlem 1913, p. 443 en 486; De Kanter, De Franschen in Walcheren, Middelburg 1814, p. 58 en 131.
 67) Archief Rentambt Prinsen van Oranje, nr 205.
 67a) Bijlage Prov. Verslag 1926.
 68) Actenboek Herv. kerk.
 69a) Van der Baan, Wolfaartsdijk, 1866, p. 163.
 69b) P.Z.C. 15-6-'57.
 69c) Verslag Openb. Werken 1918, p. 186 en 187.
 70) O.T.A.R. nov. 1950, p. 102.
 71) Fokker, Repertorium charters en bescheiden Zeeuwsch dijkwezen, Archief Zeeuwsch Gen. IV, 1e st., p. 31.
 72) Nass. Dom., nr 9652.
 73) Krijger en Maris, Cultuurtechniek, 1959.
 74) Register vallen en afsch. prov. waterstaat Zeeland (Middelburg).
 75) R.A. Zeeland, archief waterst., peilrapport 30-3-1819.
 76) Neijt, Versl. nopens de dijkval 10-3-1864 Vlietepolder.
 77) Prov. Versl.; „De Zeeuwsche Polder”, 1933.
 78) O.T.A.R. juli 1952; Polytechn. Tijdschr. 12e jg. 7/8, 31/32.
 79) Zie noot 76.
 80) Kroniek van 1551, herdruk 1634.
 81) Zie laatstelijk S. F. Kuipers, Een bijdrage tot de kennis van de bodem van Schouwen-Duiveland en Tholen naar de toestand voor 1953, Wageningen 1960.
 82) „De Zeeuwsche Polder”, sept. 1932.
 83) Rapp. en Meded. Rijkswaterst. 1916 nr 6, p. 9.
 84) Vierling, Tractaet van dyckagie, p. 332.
 85) Archiefst. Rijkswaterst. Vlissingen.
 86) „De Zeeuwsche Polder”, april 1948.
 87) Voorlopig stormvloedversl. 1953.
 88) Polyt. Tijdschr. 1946, nrs 25/26.
 89) Hogerwaard, De oeververdediging in Zeeland, verv. 2e st., 's-Gravenhage 1905, p. 54.
 90) Bekaar, Iets over den invloed der afdamming van het Sloe op de Zeeuwsche stromen, 1873.
 91) Zie noot 85.
 92) Zie noot 37, p. 62-66.
 93) Zie noot 69c, 1912, 1915, 1917-1919, resp. p. 18, 16, 15, 14, 16.
 94) Berichten aan Zeevarenden, nr 26 van 4-2-1921.
 95) Voorschr. omtrent peilen vooroevers van polders en watersch. door G.S., Middelburg 21/28-3-1879.
 96) Zie noot 37, kaartje achterin.
 97) Lebret, Limosa 1959, nr 4.
 98) Duikrapp. Rijkswaterst. Vliss.
 99) Beekman, Polders en Droogmakerijen, 's-Gravenhage 1909.

- 100) Vlam, Hist.-morf. onderzoek van eenige Zeeuwsche eilanden, diss. Utrecht 1942.
- 101) Seelheim, De grondboringen in Zeeland, Amsterdam 1879.
- 102) Driemaandelijks bericht Deltawerken, nr 14.
- 103) Agro Hydrologische profielen van Zeeland, 1957.
- 104) „Geologie en Mijnbouw”, 39e jg., nov. 1960, p. 698.
- 105) Zie noot 45.
- 106) Jaarverslag 1914/15.
- 107) Alsv. 1927/28.
- 108) R.A. Zeeland, Prov. archief 1851-1910, nr 3963.
- 109) Zie noot 85.
- 110) Archief Adriaanpolder (Watersch. N.-Beveland).
- 111) Zie noot 85.
- 112) Archief Heer Janszolder (Watersch. N.-Beveland).
- 113) O.T.A.R. dec. 1952.
- 114) A.R.A., kaart nr 2801.
- 115) R.A. Zeeland, archief Waterstaat.
- 116) Alsv., Atlas Hattinga II 30.
- 117) Nass. Dom., nr 1455.
- 118) Zie noot 112.
- 119) Archief O. N.-Bevelandpolder (Waterschap N.-Beveland).
- 120) Beekman, Dijk- en Waterschapsrecht, dl II, 's-Gravenhage 1907.
- 121) Meded. Ver. Naamkunde, 1960 (1-2).
- 122) Verz. Verheye van Citters nr 67.
- 123) Zie noot 108.
- 124) Alsv.
- 125) Archief Soelekerkepolder (Waterschap N.-Beveland).
- 126) R.A. Zeeland, archief waterstaat nr 383.
- 127) De Kanter en Dresselhuis, De provincie Zeeland, Middelburg 1824, zie achterin „Reiswijzer”, p. 83.
- 128) Hartman, De stoombootdiensten op de Wester-Schelde en op de Ooster-Schelde 1828 tot 1928, (Middelburg 1929).
- 129) Zie noot 69a, p. 117.
- 130) Zie noot 108, nr 3964.
- 131) Zie noot 69a.
- 132) Zie noot 85.
- 133) Dagboek Jacob van Lennep, verzorgd door M. Elis. Kluit, Utrecht 1942.
- 134) Zeeuws Tijdschr. 10e jg., nr 4.
- 135) Zie noot 69a, p. 39, 94, 117, 132, 142, 162.
- 136) De Ranitz en De Vink.
- 137) Driemaandelijks bericht Deltawerken, waaraan meerdere gegevens zijn ontleend.

De afmetingen van de suatiesluizen en de hoogteligging van de polders alsmede de vermelde polderpeilen in hoofdstuk III zijn grotendeels resp. volgens de Waterstaatskaart en volgens gegevens van de Cultuur Technische Dienst.

ERRATA.

- pag.
50 18e regel v. b. : Eedele = Edele ;
85 3e regel v. o. : deze bezittingen, wordt bedoeld de bezittingen in het algemeen.
86 1e regel v. b. : staatseigendom = staatsdomein ;
89 met de in de figuur genoemde sectienummers wordt bedoeld sectieletters ;
95 20e regel v. o. : adere = andere ;
106 fig. 133 moet zijn fig. 33 ;
108 20e regel v. o. : weest = wees ;
178 bijschrift fig. 97 : ca 1650 = ca 1680 ;
234 onder C Mariapoledr = Mariapolder ;
235 21e regel v. b. : de komma achter porfierklei = ;

