

De Zeeuwse spoorweg en de afdammingen van Oosterschelde en Sloe

België tegen Nederland met drie internationale 'arbiters'

TON BURGERS

Tijdschrift voor
Waterstaatsgeschiedenis
26 (2017) 2, 77-90

Vanaf 1839 zijn spoorlijnen aangelegd in ons land. In Zeeland had men al vroeg plannen, namelijk vanaf 1845. De reden was dat Middelburg en Vlissingen achter bleven in hun ontwikkeling, door het isolement van Walcheren. Toch kwamen Middelburg en Vlissingen pas aan de beurt na de eerste spoorwegwet van 1860. Om die beide steden te bereiken, moest er een verbinding komen tussen Brabant, Zuid-Beveland en Walcheren. Daarmee kruiste deze spoorlijn de zogenaamde tussenwateren: de verbinding van de Schelde (Antwerpen!) met de Rijn. En dat stuitte op bezwaren van de Belgische regering, die meende dat ze zeggenschap had over die tussenwateren. Of was Antwerpen bang voor de concurrentie van Vlissingen, beter gesitueerd aan de Scheldemonding? In ieder geval werd deze Zeeuwse spoorlijn de inzet van een groot diplomatiek en waterbouwkundig gevecht.

Er is veel gepubliceerd over het juridische en politieke geschil over de Schelde.¹ Over de vroege Zeeuwse spoorwegplannen is minder geschreven.² En over de daarmee samenhangende afsluitingen van de Oosterschelde en het Sloe bijna niets.³ Dit artikel gaat in op de samenhang tussen de spoorweg, de afsluitingen en de kanalen in Zeeland ter compensatie van die afsluitingen. Wat was de oorzaak van de Belgische houding? En hoe ontwikkelde zich dit geschil met Nederland? Welke waterbouwkundige argumenten werden gebruikt om de plannen door te voeren of te frustreren? En wie had er uiteindelijk gelijk?

De ontwikkeling van de Scheldemonden

De Schelde is als rivier tamelijk onbetekenend, want hij heeft een gemiddelde afvoer van slechts 105 kubieke meter per seconde. Deze afvoer is minimaal in verhouding tot het getijdebiet in de monding van de Westerschelde: gemiddeld ongeveer 50.000 kubieke meter per seconde.⁴ De geringe bovenafvoer rechtvaardigt totaal niet de wijde mond; het is een verdrongen riviermond, een estuarium, ontstaan door zeespiegelrijzing en, meer nog, door het wegslaan van het veen. De oorspronkelijke mond was niet de Westerschelde of Honte, maar de Oosterschelde. De naam Oosterschelde is voor ons onbegrijpelijk geworden, omdat die niets meer met het oosten te maken heeft. Maar tot en met de veertiende eeuw was de hoofdtk de oostelijke, die tussen Woensdrecht en Rilland-Bath doorliep, achter Zuid-Beveland langs naar het noorden (zie afb. 1). In de loop van de vijftiende en zestiende eeuw zijn er veel overstromingen geweest, waardoor de Westerschelde zich verbreedde en de belangrijkste vaarweg werd.

Een andere reden was dat de Oosterschelde tussen Zuid-Beveland en de Brabantse wal verzandde. Daar lag namelijk een wantij als gevolg van het doordringen van het getij vanaf zee in de beide takken. De loopsnelheid van het getij op die waterdiepte bedraagt ongeveer 10 meter per seconde (36 kilometer per uur) en dat verschilt niet veel voor Ooster- en Westerschelde. Maar omdat de getijgolf langs onze kust van zuid naar noord gaat, loopt het getij in de Oosterschelde iets achter op de Westerschelde. De beide getijgolven ontmoeten elkaar dan ongeveer halverwege, maar een beetje meer naar de kant van de Oosterschelde. Als gevolg daarvan slibde het gebied tussen Zuid-Beveland en de Brabantse

1 S.T. Bindoff, *The Scheldt question to 1839* (Londen 1945); C. Smit, *De Scheldelkwestie* (Rotterdam 1966); L.W. Wehry, *De Rijn- en Scheldeverbinding tussenwateren ('s Gravenhage 1919)*; Eric van Hooydonk, *Strijd om de Stroom. Een politieke geschiedenis van de Schelde* (Leuven 2012).

2 L. de Kraker, *Enige beschouwingen over de Zeeuws-Limburgse spoorweg (1839-1872)* (Middelburg 1993); W. van den Broeke, 'Perikelen rond een vroeg spoorwegplan. Aanleg Zeeuws-Limburgse spoorlijn 1845-1858', *De Ingenieur* 106 (1994), nr. 9; W. van den Broeke, L. de Kraker, 'Vroege spoorwegplannen: de Zeeuws-Limburgse spoorlijn (1845-1872)', *Zeeland: tijdschrift van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* 4 (1995), afl. 1.

3 E. Stamhuis, 'Het afsluiten van stroomgeulen in rivieren en estuaria. De ontwikkeling van deze techniek in Nederland', *Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis (TWG)* 4 (1995), 21-32.

4 I. Coen, *De eeuwige Schelde? Ontstaan en ontwikkeling van de Schelde* (Waterbouwkundig Laboratorium 1933-2008), 11.



Afb. 1. Detail van de kaart van Chr. Sgroten uit de Brusselse Atlas (1573).



Afb. 2. Detail van kaartblad Krabbendijke uit de Topografische Militaire Kaart (1864).

wal dicht. Dat werd nog bevorderd door het feit dat de rivier daar zeer breed is, een gevolg van het onderlopen van het Verdrongen Land van Zuid-Beveland. De belangrijkste geul in de doorlopende Oosterschelde was het Kreekrak (zie afb. 2). Voor Antwerpen vormde de Oosterschelde de kortste verbinding met de Rijn. Daarvandaan zeilde men dan over Keeten, Mastgat, Zijpe, Krammer, Volkerak, Dordtse Kil en Merwede naar de Waal.

Verder zeewaarts waren de Wester- en Oosterschelde ook nog met elkaar verbonden door het Sloe, het water tussen Zuid-Beveland en Walcheren. Ook hiervoor gold dat het getij van twee kanten binnenliep en dat er dus ergens een wanstij was, plus een gebied met weinig stroom. Toch was het Sloe – weliswaar verzandend – veel dieper dan het Kreekrak. Grotere en sterkere schepen konden gebruik maken

van de verbinding door het Sloe, maar wegens de grote omweg vanuit Antwerpen, deden ze dat alleen bij ongunstige wind. Ook schepen van en naar Gent en Terneuzen gaven de voorkeur aan de route door het Kreekrak: korter en meer beschermd.

De verbindingen tussen Schelde en Waal, de Tussenwateren, waren voor Antwerpen van het grootste belang, want het was de vaste route naar de Rijn. De Oosterschelde (het Kreekrak) met zijn vele bochten was moeilijk bevaarbaar, maar door het grote getij-

verschil kon men gebruik maken van hoogwater. Men vertrok dan met de navloed, twee uur voor hoogwater vanuit de omgeving Bath.⁵ Maar het vaarwater werd uiteindelijk zo bochtig, dat men altijd wel ongunstige windrichtingen kreeg ten opzichte van de te varen koers. Het was dus vaak niet mogelijk om in één getij het diepere deel van de Oosterschelde te bereiken. En dus moest het schip voor anker gaan, om bij het volgende getij, na hoogwater, met beginnende eb (voorbij het wantij) verder te zeilen.

De moeizame verhouding Nederland-België

Vanaf 1585 blokkeerde de Republiek der Verenigde Nederlanden de Schelde, en dat ging door na de Vrede van Munster in 1648. De Republiek was zelfs machtig genoeg om de Scheldesluiting internationaal erkend te krijgen, toen België – van 1715 tot 1795 – werd bestuurd door de Oostenrijkse Habsburgers. Pas in 1792 werd de blokkade onder druk van de Fransen opgeheven. In 1795 sloot de zojuist gevormde Bataafse Republiek een akkoord met Frankrijk over de vrije vaart op de Schelde. Deze zou open zijn voor de beide oeverstaten, want België was inmiddels ingelijfd bij Frankrijk. In de praktijk had Antwerpen er niet zoveel aan, omdat Napoleon in oorlog was met Engeland en de Engelsen jarenlang het verkeer van en naar de Schelde controleerden. Na de nederlagen van Napoleon beslisten de grote mogendheden dat er een Verenigd Koninkrijk der Nederlanden zou zijn – als tegenwicht tegen Frankrijk – onder het koningschap van het Huis van Oranje. In 1815 werd bovendien op het Congres van Wenen afgesproken dat de vaart op de grote rivieren vrij zou zijn. De Rijn werd daarbij het voorbeeld, maar voor de Maas en de Schelde golden dezelfde principes. Antwerpen bloeide op als haven, en koning Willem I deed er ook het nodige aan, maar de Antwerpenaren vergaten niet wat de Nederlanders hen eerder hadden aangedaan.

In 1830 brak de opstand in Brussel uit en scheidde België zich af van Nederland. Pas in 1839 aanvaardde koning Willem I het Scheidingsverdrag met België. Artikel 9 van het verdrag handelt over de vrije vaart, en daarbij was bepaald dat de afspraken van het Congres van Wenen ook “toepasselijk zullen worden gemaakt op de stromen en bevaarbare rivieren die het Belgische grondgebied en het Nederlandse grondgebied vaneen scheiden of gelijkelijk doorlopen”. Specifiek wordt in paragraaf 5 de scheepvaart op de binnenwateren tussen de Schelde en de Rijn genoemd. Deze zal “wederkerig vrij blijven en slechts aan gematigde tolgelden onderworpen, die voor de handel der beide landen dezelfde zullen zijn”. En in paragraaf 8 wordt gestipuleerd dat “de Nederlandse regering aan de Belgische scheepvaart, ter vervanging van onbruikbaar geworden wegen voor de scheepvaart, andere zodanige wegen zal aanwijzen, die even veilig en even goed en gemakkelijk zijn”.⁶ Het maakte daarbij niet uit, of de vaarwegen door “natuurlijke gebeurtenissen of door werken van kunst” onbruikbaar geworden zouden zijn. Het Scheidingsverdrag werd in 1842 gevolgd door het Uitvoeringsverdrag dat verdere details regelde. In artikel 39 van dat verdrag worden het Sloe, de Oosterschelde en de Maas specifiek genoemd als behorend tot de Tussenwateren.

De ijzeren weg: een alternatief voor het water

Nederland kreeg zijn eerste Spoorwegwet in 1860. Daarvoor waren alleen spoorwegen aangelegd door private partijen. Zo was de eerste spoorlijn Amsterdam-Haarlem voor rekening van de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij gereedgekomen in 1839 en het Rijnspoor – van Amsterdam naar Arnhem – in 1845. Het Nederlandse parlement dacht aanvankelijk geen spoorwegen nodig te hebben; wij hadden onze waterwegen, de trekschuit en beurtschippers. Antwerpen had een slechte verbinding met het achterland, bovendien had België zich van Nederland afgescheiden, en dus besloot men daar al in

5 C. Brunings, A.R. Blommendal, 'Advies aan de Nederlandsche Regering uitgebragt bij brief van den 6^{den} Maart 1866, no. 78', in: *Adviezen over de gevolgen der ontworpen afdammingen van de Oosterschelde en het Sloe* ('s Gravenhage 1867), 18.

6 De tekst is vrijwel gelijk aan de Franse Verdrags-tekst. Zie Smit, *Scheldekwestie*, 43-44. Franse teksten in Wehry, *Tusschenwateren*, 26-38. De cursivering is van schrijver dezes.

1834 om van staatswege een spoorlijn aan te leggen van Antwerpen naar Keulen. Dit werd de eerste IJzeren Rijn: de Vesdrelijn van Antwerpen over Mechelen, Luik en Aken, een 'verlenging van de zee', zoals de Antwerpse afgevaardigde Smits hem noemde bij de parlementaire behandeling in 1834. De lijn werd op 15 oktober 1843 in gebruik genomen; het was de eerste grensoverschrijdende spoorweg ter wereld.⁷

Tussen 1845 en 1860 had de Nederlandse regering veel concessies gegund, maar slechts enkele waren uitgevoerd. In het jaar vóór de eerste spoorwegwet had België 1713, Nederland 337 kilometer spoorlijn.⁸ Omdat de aanleg van spoorwegen door particuliere partijen was mislukt, en omdat men vreesde de concurrentie met het buitenland te verliezen, diende de regering in 1860, na eerdere pogingen, een nieuwe spoorwegwet in en deze werd aangenomen. Hierin was bepaald dat de Staat de spoorweg zou bouwen en dat de exploitatie daarna door een particuliere maatschappij zou geschieden. Na aanbesteding werd dat (merendeels) de 'Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen' (MESS of kortweg SS). Er zouden negen lijnen worden aangelegd, de lijn Vlissingen-Roosendaal was er een van, evenals de verbinding Breda-Maastricht. Er was toen al een lijn Roosendaal-Breda en er was ook een verbinding Maastricht-Aken. Door deze zogenaamde Zeeuwse spoorweg zou de haven van Vlissingen ook verbonden worden met het Duitse achterland. Dat betekende, in de ogen van Antwerpen, stevige concurrentie. Want Vlissingen ligt dicht bij zee dan Antwerpen, bovendien aan dieper water en het was (en is) een ijsvrije haven.

De Zeeuws-Duitse spoorweg en het kanaal door Zuid-Beveland

Onder de concessies van vóór 1860 was ook een aan de Zeeuwse aannemer Dirk Dronkers (1801-1881) voor de Zeeuws-Duitse spoorweg. Deze werd bij Koninklijk Besluit verleend en bekrachtigd op 11 maart 1846; de lijn zou lopen van Vlissingen-Middelburg, over Goes, Bergen op Zoom, Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch, Helmond, Venlo, Roermond naar Maastricht. Volgens de overeenkomst zou de spoorweg door het Sloe op dammen worden gebouwd en door de Oosterschelde op dammen met in het midden een brug. Onderdeel van de concessie was het graven van een kanaal van Vlissingen naar Middelburg. België protesteerde onmiddellijk op grond van het Scheidingsverdrag van 1839 en het Uitvoeringsverdrag van 1842. Naar zijn mening moest over de afsluitingen worden overlegd omdat het repercussies had op de verbinding van Antwerpen met de Rijn. Die mening werd gedeeld door Pruisen. Nederland wees overleg af, omdat het van mening was hiertoe volgens de verdragen niet verplicht te zijn. Men was bang dat iedere inlichting of verklaring zou leiden tot protesten en aanmerkingen van België, waarmee de eigen positie zou worden verzwakt.⁹

Bij de bovengenoemde concessie was nog geen sprake van een kanaal door Zuid-Beveland, omdat er een brug was voorzien in de dam in de Oosterschelde. Volgens artikel 12 van de concessieovereenkomst zou dat een dubbele brug zijn van zeshonderd meter lengte met daarin een draaibrug. Het vaarwater door de Oosterschelde zou dus intact blijven. In een advies aan de minister van Binnenlandse Zaken van 8 oktober 1846 schrijft de hoofdingenieur van Zeeland, Abraham Caland (1789-1869), dat de combinatie van een dam in de 3.500 meter brede rivier tussen Zuid-Beveland en Brabant, en een zeshonderd meter brede brug daarin, tot gevolg zal hebben dat de stroom zich concentreert, waardoor het vaarwater in diepte zal toenemen en "van een voor alle bodems zeer gevaarlijk vaarwater overgaan tot een bekwamen en geschikten vaarweg".¹⁰ Dat is een curieuze opmerking, omdat daar in de buurt een wantij lag en er dus weinig stroom zal hebben bestaan. Maar achteraf was zijn opmerking ook gevaarlijk, omdat die brug in het latere ontwerp verdween, waarbij Nederland ontkende dat het vaarwater zo wél in stand gehouden had kunnen worden.

Op 6 oktober 1849 werd de concessie aan Dronkers ingetrokken en twee dagen later

7 V. Freriks, *De IJzeren Rijn. Spoorwegverbindingen tussen Schelde, Maas en Rijn* (z.p. 2003), 37-47.

8 J.H. Jonckers Nieboer, *Geschiedenis der Nederlandsche spoorwegen 1832-1938* (Rotterdam 1938), 41.

9 C. Gerretson (ed.), *De tusschenwateren 1839-1867. Diplomatieke documenten verzameld en uitgegeven*. (Haarlem 1942), 2-12.

10 Gerretson, *Tusschenwateren*, 8-10-1846, 21.

Afb. 3. Detail van de Etappe-kaart Zeeland 1848. In rood de afsluitingen van Oosterschelde en Sloe, in blauw de vervangende kanalen.



werd deze gewijzigd heruitgegeven. Bij die gewijzigde concessie was de brug vervangen door volledige afdamming van de Oosterschelde. Ter vervanging van de vaarweg, die hierdoor gesloten zou worden, werd Dronkers nu verplicht een kanaal door Zuid-Beveland te maken. Daarnaast kreeg hij voor 99 jaar in erfpacht alle slikken en de op- en aanwassen die aan de Staat toebehoorden tot een maximum van 14.000 hectare. De concessie voor landaanwinning en de aanleg van het kanaal werd later door Dronkers overgedragen aan de Nederlandsche Maatschappij tot indijking der Op- en Aanwassen in de Oosterschelde.¹¹ Het kanaal moest zoveel mogelijk in een rechte lijn van Hansweert aan de Westerschelde naar Wemeldinge aan de Oosterschelde lopen.¹² De plaats en richting van het kanaal is uit waterbouwkundig oogpunt goed te begrijpen, want pas bij Wemeldinge had de Oosterschelde behoorlijke diepte, terwijl Hansweert door de Westerschelde gemakkelijk te bereiken was (zie afb. 3).

De ministers Thorbecke (Binnenlandse Zaken) en Van Bosse (Financiën) meenden echter dat de gewijzigde concessie tot moeilijkheden met België zou kunnen leiden. Minister Van Bosse wees Thorbecke erop dat men nu niet zou meer kunnen spreken van even gemakkelijke vaarwegen (artikel 9-8 van het Scheidingsverdrag), omdat schepen in het kanaal door mensen of paarden gejaagd zouden moeten worden als er geen wind was.¹³ Daardoor zouden ze in het kanaal kosten moeten maken, waar ze dat vroeger door de Oosterschelde niet hoefden. Een merkwaardig argument, want zonder wind kon ook de Oosterschelde niet worden bezeild. De aanwezigheid van jaagpaden kon het kanaal toch niet ongeschikter maken dan de Oosterschelde, waar een jaagpad helemaal niet mogelijk was? Maar de verantwoordelijke minister Thorbecke nam het argument over en annuleerde de concessie.¹⁴ Dat lokte – onder leiding van de Middelburgse burgemeester jhr. Marinus Paspoot van Grijskerke (1797-1874) – een Zeeuws rekwes uit aan de koning, ten einde “dit deel van Zeeland, vooral ook de hoofdstad van dit gewest, voor verder verval te bewaren”. Bijgevoegd was een verklaring van een oud-schipper dat een kanaal door Zuid-Beveland veel gunstiger zou zijn ook al moest men daar jagen.¹⁵ Tenslotte werd de gewijzigde concessie in 1854 opnieuw uitgegeven aan Dubois-Nihoul, met Dronkers als stille vennoot.¹⁶ Onderdeel van de concessie was nog steeds de afdamming van de Oosterschelde en een kanaal in rechte strekking van Hansweert naar Wemeldinge.¹⁷ Toen Dubois-Nihoul de concessie niet kon verwezenlijken, ging die over naar de Banque Générale Suisse de Crédit Internationale. Omdat ook deze concessionaris geen vorderingen maakte werd de overeenkomst in 1858 ontbonden.¹⁸

In 1861 werd evenzo de overeenkomst met de Nederlandsche Maatschappij tot indijking der op- en aanwassen in de Oosterschelde ontbonden en werden de (weinige) uitgevoerde werken voor het kanaal overgenomen door de Staat.¹⁹ Volgens de spoorwet

11 Dit bedrijf werd door Dronkers samen met Engelse en Belgische aandeelhouders in 1852 gesticht. De prioriteit van de onderneming lag bij het aanleggen van nieuwe polders. Zie: S.J.J. Chamuleau, ‘De rampzalige bedijkingen van het Verdronken Land van Zuid-Beveland’, TWG 23 (2014), 56-68.
 12 Gerretson, Tusschenwateren, 16-5-1847, 6 en 8-10-1849, 38-40.
 13 Ibidem, 26-3-1852, 72-73.
 14 Ibidem, 6-6-1852, 74-75.
 15 Ibidem, 23-12-1852, 76-86.
 16 Van den Broeke, De Kraker, ‘Vroege spoorwegplannen’, 3-4; Gerretson, Tusschenwateren, 27-12-1853, 97.
 17 Gerretson, Tusschenwateren, 17/24-03-1855, 101.
 18 De Kraker, Beschouwingen, 12-16.
 19 G.N. de Stoppelaar, Kort overzicht der geschiedenis van den Zeeuwschen spoorweg en de daarbij behorende werken (Middelburg 1866), 36-38; Staten-Generaal Digitaal (verder aangeduid als SGD) 18601861 0000461.



Afb. 4. Het Kanaal door Zuid-Beveland bij Hansweert naar het noorden, 1905-1915. Zeeuws Archief, Zeeuws Genootschap, Zelandia Illustrata, Prentbriefkaarten, nr 5503.



Afb. 5. Bouw van de schutsluis te Wemeldinge gezien uit het zuiden. Foto door Pieter Oosterhuis (1816-1885) op 2 oktober 1865. Zeeuws Archief, Zeeuws Genootschap, Zelandia Illustrata, deel III, nr 324-34.

van 1860 moest de spoorlijn nu onverwijld worden aangelegd door het Rijk, overeenkomstig de gewijzigde concessie-Dronkers. Dat betekende: eerst het kanaal, daarna de dam in de Oosterschelde en tenslotte de spoorlijn. Het werk startte in 1862 met het graven van het kanaal. Het kanaal was 8,8 kilometer lang, had een breedte van 42 meter op de waterlijn en 10 meter op de bodem, en een diepte van 6,40 meter (zie afb. 4). Aan beide kanten werden een grote en een kleine schutsluis gebouwd. De twee grote eerst, ze maten 119 bij 16 meter. De bouw werd gedocumenteerd met de prachtige foto's die Pieter Oosterhuis (1816-1885) en de lokale fotograaf D. Niehuis in opdracht van Rijkswaterstaat maakten (zie afb. 5). Na oplevering van de grote sluisen werd het kanaal op 15 oktober 1866 opengesteld. Daarna werden nog de twee kleine sluisen gebouwd (1871-1872). De totale bouwkosten bedroegen 4,5 miljoen gulden. De vaart op het kanaal was vrij van rechten. De grootste toegelaten schepen hadden een lengte van honderd meter, een breedte van 15,75 meter en 6,20 meter diepgang.²⁰

²⁰ Koninklijk Instituut van Ingenieurs (hierna KIVI), Gedenkboek 1847-1897 ('s Gravenhage 1897), 47.

Het Belgische protest

De Belgische protestmachine draaide inmiddels op volle toeren. De eerste Belgische commissie uit 1850 was nog gematigd in haar oordeel dat de vaarweg door het kanaal door Zuid-Beveland langzamer, lastiger en gevaarlijker was dan door het zogenoemde Kanaal van Bergen op Zoom (de Oosterschelde). Over nadelige gevolgen van de afsluiting voor de Westerschelde werd door deze commissie niet gerept.²¹ De tweede commissie bracht in 1860 rapport uit. Deze commissie zag, voor de Westerschelde, geen bezwaar in de afdamming van het Sloe, maar over de invloed van de dam in de Oosterschelde was ze verdeeld.²² Minister Thorbecke van Binnenlandse Zaken schreef aan zijn ambtgenoot Van der Maesen van Buitenlandse Zaken, dat het commissielid U.N. Kummer (1792-1862) – naar zijn oordeel de meest bevoegde waterbouwkundige van België inzake de Westerschelde – van oordeel was, dat het beste middel om de ondiepten in de Westerschelde bij Bath op te ruimen is gelegen in “de afsluiting van de opening, die daarin thans wordt aangetroffen, ten einde de rivier tusschen twee vaste oevers in te sluiten, zoodat de vloed zich niet over de schorren kunne verspreiden”.²³ Daarmee was de gepensioneerde hoofd-ingenieur van Bruggen en Wegen uit Antwerpen de lieveling van de Nederlandse politici. Hij zou anoniem zijn brochure hebben geschreven, en boze tongen in het Nederlandse parlement beweerden zelfs dat dit door de Belgische regering uit de handel zou zijn genomen.²⁴

De derde, in 1865 door België ingestelde, technische commissie had grote bezwaren met name tegen de afdamming van de Oosterschelde. Deze waren:

- 1 De afdamming zal aanslibbing tot gevolg hebben van gebieden bij de dam die nu onderlopen. Daardoor zal het opgaande getij boven Bath vertragen en afnemen. Deze ‘fatale invloed’ zal tot Antwerpen optreden.
- 2 Door de afdamming van het Sloe zal de Rede van Rammekens vernietigd worden. Deze rede lag ‘om de hoek’ bij Vlissingen in het Sloe en werd door (kleinere) schepen gebruikt om te schuilen tegen wind en golven uit het westen.
- 3 De verbindingen door het Kanaal van Bergen op Zoom (de Oosterschelde) en door het Sloe zijn veel directer en gemakkelijker voor de scheepvaart dan de passage door het Kanaal van Zuid-Beveland. De nieuwe verbinding zal vertragingen geven.²⁵

21 Gerretson, *Tusschenwateren*, 57.

22 Smit, *Scheldekwestie*, 53.

23 Gerretson, *Tusschenwateren*, 21-10-1862, 130-134. Un ingénieur (Kummer), *Notice sur le port d'Anvers et son avenir nautique à l'époque de 1859* (Anvers 1861), 59.

24 Interpellatie van de afgevaardigde Fokker, 20-8-1866, SGD 18651866 0000164, 776.

25 Ed. Pycke e.a., ‘Rapport van eene door het Belgische Gouvernement ingestelde commissie, aan de Nederlandsche Regering medegedeeld bij missive van den Belgischen Gezant, van den 2^{den} December 1865, no. 1200’, in: *Adviezen*, 3-8.

26 Brunings, *Blommendal*, ‘Advies aan de Nederlandsche Regering’, in: *Adviezen*, 8-35.

Het Nederlandse antwoord werd opgesteld door de hoofd-ingenieur van Zeeland C. Brunings (1810-1873) en de chef der Hydrografie A.R. Blommendal (1817-1875). Zij betoogden dat afdamming van de Oosterschelde gunstig zou zijn voor de Westerschelde, vooral voor het vak stroomopwaarts van Bath, omdat er tijdens de twee laatste uren van de vloed, water van de Westerschelde naar de Oosterschelde afvloeide; dat water ging verloren voor de rivier tussen Bath en Antwerpen. Voor achteruitgang van de Rede van Rammekens hoefde naar hun idee niet gevreesd te worden, omdat die rede er eigenlijk al niet meer was, en bovendien nog verder zou achteruitgaan door de verlanding van het Sloe. Minder water door het Sloe betekende, volgens hen, meer water door de Westerschelde.

Tenslotte betoogden zij dat de verbinding tussen Antwerpen en de Rijn korter zou worden door het Kanaal door Zuid-Beveland, omdat men vaak meerdere getijden moest afwachten alvorens de wind gunstig genoeg was om de hele reis door het Kreekrak te volbrengen. Omvaren door het Sloe zou nu niet meer nodig zijn - een verkorting van 59 kilometer. Dat gold ook voor schepen die van Gent en Terneuzen kwamen; hun route door het Zuid-Bevelandse kanaal werd 28 kilometer korter. Het kanaal zou ook de stoomvaart bevorderen; tussen Antwerpen en de Rijn voer slechts drie procent van de schepen op stoom, een laag percentage.²⁶

Net als Thorbecke wezen ook zij erop, dat in België niet altijd alleen maar stemmen tegen de afsluiting waren geweest. Immers, na de concessie van 1849 werd de afdamming

opgedragen aan de Nederlandsche Maatschappij tot indijking der op- en aanwassen in de Oosterschelde, met enkele vooraanstaande Belgische volksvertegenwoordigers in het bestuur. Scherper nog gaf Blommendal in 1865 zijn mening over het Belgische protest: “De oppositie die er nu tegen de afdamming bestaat, ligt niet in die afsluiting op zich zelve, maar moet naar mijn inzien gevonden worden in de tegenwoordige reden van die afsluiting. Was die afsluiting gemaakt, vóór dat het plan van den spoorweg bestond, dan zou er naar mijne overtuiging geene enkele stem tegen zijn opgegaan”.²⁷

In september 1866 gaf de Belgische commissie als antwoord dat hun mening niet veranderd was door het antwoord van hun Nederlandse collega's en dat zij unaniem bij hun eerder ingenomen standpunten bleef.²⁸

De gemengde Nederlands-Belgische commissie

Na lang aandringen van de Belgische regering ging Nederland akkoord met de instelling van een gemengde Nederlands-Belgische commissie. De Tweede Kamer had hier grote moeite mee, omdat naar zijn mening, België de aanleg van een Nederlandse spoorweg frustrerde met argumenten van waterbouwkundige aard. Men vond dat de regering te veel geneigd was toe te geven aan de Belgische wensen. Nederland had het soevereine recht om die spoorweg te bouwen, toestemming van België was daarvoor niet nodig. Het Kamerlid Van Heukelom zei het zeer scherp: “ons standpunt is, dat wij niet hebben te vragen of België al dan niet schade lijdt, maar dat wij met het werk doorgaan, onverschillig of België schade lijdt of voordeel heeft”.²⁹ Toch werd de commissie gevormd onder de Nederlandse voorwaarde dat deze voor 15 september 1866 verslag zou uitbrengen.³⁰ Het advies ging alleen over de invloed van de dam in de Oosterschelde, niet over die in het Sloe.

De commissie bestond uit de Nederlandse ingenieurs, P. Caland (1826-1902) en J.A. Beijerinck (1800-1874), van Belgische kant waren dat de ingenieurs Maus en Boudin. Op 15 september 1866 brachten zij rapport uit. Zoals verwacht kon worden, was de commissie verdeeld in zijn oordeel. Men was het eens over de eerste drie van de volgende punten, oneens over de laatste drie:

- 1 De vloed verdeelt zich bij Bath in twee stromen: de hoofdstroom gaat naar Antwerpen, de andere naar Bergen op Zoom. Deze laatste ontmoet de vloed die door de Oosterschelde binnenkomt op 5.500 meter voorbij Bath.
- 2 Per getij gaat er 32,5 miljoen kubieke meter water in de richting Bergen op Zoom. Daarvan vloeit 11,5 miljoen terug in de Westerschelde, terwijl 21 miljoen afvloeit naar de Oosterschelde.
- 3 De geprojecteerde dam komt op ongeveer 4.100 meter van Bath. De dam zal een scheiding geven, waardoor er geen water meer van de Westerschelde naar de Oosterschelde zal afvloeien.
- 4 De Nederlandse leden zagen punt 3 als gunstig, de Belgische als ongunstig. De Nederlandse redenering was dat deze hoeveelheid water zou doorgaan naar Antwerpen, met andere woorden het getij zou daar toenemen. De Belgische leden meenden dat deze hoeveelheid water niet meer zou binnenkomen.
- 5 De Nederlanders meenden dat het hogere getij gunstig zou zijn voor Antwerpen en dat het ook een sterkere ebstroom zou geven, met erosie van het bed van de Westerschelde beneden Bath als gevolg.
- 6 De Belgische commissarissen beweerden dat er minder water zou binnenkomen, waarbij wel de situatie boven Bath iets zou verbeteren, maar daarbeneden verslechteren. Tussen Vlissingen en Bath zou dientengevolge aanzanding optreden. Door de aanzanding zou de binnenstromende hoeveelheid water verder afnemen en dat zou uiteindelijk ook het gunstige effect tussen Bath en Antwerpen tenietdoen.³¹

27 Gerretson, *Tusschenwateren*, 7-11-1865, 174

28 Ed. Pycke e.a., 'Réponse de la commission Belge au rapport de la commission Néerlandaise, en date du mois d'avril 1866', in: *Adviezen*, 35-52.

29 Interpellatie Fokker, SGD 1865/1866 0000164, 777.

30 Gerretson, *Tusschenwateren*, 9-8-1866, 230.

31 'Rapport de la Commission internationale instituée par arrêté de Monsieur le Ministre de l'intérieur des Pays Bas (...) et par arrêté de Monsieur le Ministre des Travaux Publics de Belgique (...)', in: *Adviezen*, 52-62.



Afb. 6. Koning Leopold II van België. The London Stereoscopic Company, circa 1881-in of voor 1891. Rijksmuseum Amsterdam objectnr. RP-F-2001-7-67-104.

De internationale deskundigen

In november van datzelfde jaar (1866) bewerkte de Belgische gezant in Londen, Sylvain Van de Weyer (1802-1874), de Engelse regering voor de benoeming van een internationale commissie van ingenieurs over de kwestie. In zijn beschrijving van het conflict aan de Britse minister van Buitenlandse Zaken, lord Howard, maakte Van de Weyer een subtiel onderscheid in de rapportages van de Nederlandse en de Belgische ingenieurs in de gemengde commissie: de eerste ‘waren van mening’, terwijl de laatste ‘hadden aangetoond’.³² Maar ook Nederland maakte een onderscheid: onze gezant in Brussel, mr. J.L.H.A. baron Gericke van Herwijnen (1814-1899), vroeg de Belgische secretaris-generaal baron F.A. Lambertmont (1819-1905), waarom de Belgen toch twijfelden aan de adviezen van “onze waarlijk zaakkundige en onpartijdige ingenieurs”.³³ In een onderhoud met de Belgische eerste minister C.L. Rogier (1800-1885) sprak de normaal zeer diplomatieke Gericke over “het geheel hersenschimmig nadeel hetwelk hem [de minister] door twee Belgische ingenieurs voorgespiegeld werd” en over “de schromelijke vergissing van de vroeger geraadpleegde Belgische deskundigen”.³⁴

In Nederland was men geschokt door de Belgische pogingen om zonder overleg arbitrage van de grote mogendheden aan te vragen. Helaas was men in België

– gesterkt door de vijandige houding van koning (1865-1909) Leopold II (zie afb. 6) – niet voor rede vatbaar, zoals blijkt uit de kranten en de uitgave van geschriften als *Guerre à la Hollande*.³⁵ En dus kwam er een internationale commissie van ingenieurs. Weliswaar was er geen sprake van arbitrage, want Nederland weigerde instemming daarmee. Maar er zou een lastige situatie ontstaan bij een negatief oordeel. Nadat de ingenieurs in december opdracht hadden gekregen van hun eigen regeringen, brachten zij in maart 1867 rapport uit. Deze rapporten werden in april/mei ter kennis van Nederland en België gebracht.

De Franse ingenieur M. Gosselin, *ingénieur en chef des ponts et chaussées*, schreef een summier rapport – men zou kunnen zeggen: met de Franse slag.³⁶ Nadat hij een overzicht heeft gegeven van de inzichten der Nederlandse en Belgische ingenieurs, concludeert hij, dat enkele passen in de Westerschelde zullen verondiepen als gevolg van de bouw van de dam in de Oosterschelde. Maar dat euvel, zo stelt hij, zal gemakkelijk verholpen kunnen worden op de manier zoals de Nederlandse ingenieurs dat nu doen in hun rivieren. Zijn slotconclusie, dat de Franse (!) scheepvaart op de Schelde tussen Vlissingen en Antwerpen op geen enkele wijze nadeel zal ondervinden van de voorziene afsluiting, was uiteraard gunstig voor Nederland en werd gedeeld door hoofdinspecteur F.W. Conrad (1800-1870).³⁷

Het rapport van de Engelse ingenieur Sir Charles A. Hartley (1825-1915), hoofdingenieur van de Europese commissie voor de Donau, is in alles het tegendeel van zijn Franse collega. Het rapport is lang, het behandelt alle kwesties met veel (deels irrelevante) berekeningen en de conclusie op het belangrijkste onderdeel is contrair. Hij deelt de mening van de Belgen, dat de 21 miljoen kubieke meter die afvloeit naar de Oosterschelde, na de afsluiting niet meer zal binnenkomen in de Westerschelde. Dientengevolge zal de vaarweg in de Westerschelde aanslibben, eerst tussen Vlissingen en Bath en daarna ook tussen Bath en Antwerpen. Uitgebreide baggerwerken en/of kribben zouden nodig zijn om dat te compenseren. Hartley adviseerde daarom de dam te vervangen door een viaduct.³⁸

32 Gerretson, *Tusschenwateren*, 2-11-1866, 249.

33 Ibidem, 25-11-1866, 283.

34 Ibidem, 21-11-1866, 268.

35 Zie bijvoorbeeld: Gerretson, *Tusschenwateren*, 371 en 380. *Guerre à la Hollande – Révision des Traités de 1839* (Bruxelles 1867) werd geschreven door H. Vigneron, zie Van Hooydonk, *Strijd*, 254.

36 M. Gosselin, ‘Barrages de l’Escaut Oriental et du Sloe’, in: *Adviezen over de gevolgen der ontworpen afsluitingen van de Oosterschelde en het Sloe II* (’s Gravenhage, 1868), 29-33.

37 F.W. Conrad, ‘Considérations sur les rapports des ingénieurs étrangers’, in: *Adviezen II*, 102-105.

38 C.A. Hartley, ‘Barrages de l’Escaut Oriental et du Sloe’, in: *Adviezen II*, 54-55, 62-63.

Conrad deelde zijn mening geenszins. Integendeel, hij zette veel vraagtekens bij al zijn berekeningen en onderstellingen.³⁹

Wat betreft de Rede van Rammekens, was Hartley van mening dat die wel (versneld) achteruit zou gaan door de afsluiting van het Sloe, maar dat was geen reden voor hem om de dam af te keuren.⁴⁰ En tenslotte concludeerde hij over de beide kanalen ter vervanging van de afsluitingen, dat deze veel beter (zouden) zijn dan de op dat moment nog bestaande routes door de Oosterschelde en het Sloe. Dit bleek ook uit de verkeersstatistieken voor het Kanaal door Zuid-Beveland: de eerste maanden na de opening verkoos 76 procent van de schepen het kanaal, begin 1867 was dat al toegenomen tot 87 procent.⁴¹

De Pruisische ingenieur G. Hagen behandelde in zijn rapport eveneens de drie gestelde vragen. Zijn conclusie was dat de dam in de Oosterschelde geen enkele negatieve invloed zou hebben op de bevaarbaarheid van de Westerschelde tussen Antwerpen en de zee. Over het Kanaal door Zuid-Beveland had hij dezelfde mening als Hartley: een veel betere vaarweg dan de Oosterschelde. En ten aanzien van de Rede van Rammekens stelde hij, dat de achteruitgang een beetje zal versnellen ten gevolge van de afsluiting van het Sloe.⁴² Conrad constateerde dan ook dat Hagens opinie volstrekt overeenstemde met die van de Nederlandse ingenieurs én – wat betreft de invloed op de Westerschelde – die van drie Belgische ingenieurs (Kummer, Dejaer en Carez).⁴³

De afsluiting van de Oosterschelde

Nog voor de internationale ingenieurs door hun regeringen waren benoemd, was het werk voor de dam in de Oosterschelde al gegund aan de Sliedrechtse aannemer J. van Haaften – we schrijven dan juli 1866. Op 7 maart 1867 maakte de Nederlandse regering middels de *Staatscourant* bekend dat de werken tot afdamming van de Oosterschelde zouden aanvangen en dat het vaarwater weldra niet meer zou kunnen worden bevaren. Als alternatief werd het kanaal door Zuid-Beveland aangewezen, dat sinds 15 oktober 1866 in gebruik was. Het was duidelijk dat Nederland niet van zins was, zich in een mogelijk negatief oordeel van de buitenlandse ingenieurs te schikken.

Bij de Belgen kwamen de rapporten vermoedelijk minder plezant over. Op 19 augustus antwoordde eerste minister Rogier op een interpellatie in de Kamer van Afgevaardigden, dat de Belgische ingenieurs nog niet gereed waren met hun reactie op de uitspraken van de buitenlandse ingenieurs. Niettemin zou het protest van de Belgische regering krachtig gehandhaafd blijven. Die verklaring werd ‘luide toegejuicht’ in de Kamer.⁴⁴ Toen was echter de afsluiting al vijf weken een feit en de vaarweg door de Oosterschelde gesloten. Zonder veel overtuiging schreef *De Précurseur*, het ‘orgaan der Antwerpse belangen’, dat “indien België zich tegenover een *fait accompli* geplaatst ziet, het alsdan niet in de magt onzer Regering heeft gestaan om dit te voorkomen”.⁴⁵ De zaak bloedde dood, ondanks – nog steeds! – grote woorden. Bijvoorbeeld van de Belgische gezant baron A. Du Jardin in Den Haag, die vond dat de Nederlandse regering gesommeerd zou moeten worden om de dam te vernietigen of dat het anders voor hen zou worden gedaan.⁴⁶

39 Conrad, ‘Considérations’, 90-101.

40 Hartley, ‘Barrages’, 68.

41 Ibidem, 71-74.

42 G. Hagen, ‘Barrages de l’Escaut Oriental et du Sloe’, in: *Adviezen II*, 77-90.

43 Conrad, ‘Considérations’, 110.

44 *Oprechte Haarlemsche*

Courant, 21-8-1867.

45 Ibidem, 9-8-1867.

46 Gerretson, *Tusschenwateren*, 10-10-1867, 380.



Afb. 7. Dwarsprofiel van de dam door de Oosterschelde, 1869-1871. Zeeuws Archief, Zeeuws Genootschap, Zelandia Illustrata, deel II, nr 1640.

Afb. 8. Blad 636 van de Topografische Atlas Nederland (1:25.000), verkend in 1909, uitgegeven in 1912.



De dam in de Oosterschelde werd op de traditionele wijze gebouwd onder leiding van de ingenieurs M. Simon (1829-1904), die verantwoordelijk was voor de hele spoorlijn, en L.J. Kesper (1839-1918).⁴⁷ In het Kreekrak, de enige geul ter plaatse (bodem op NAP – 3,0 meter), werden zinkstukken afgezonken met rijzen dammen aan weerszijden. Daartussen werd grond gestort in horizontale lagen, aangetrapt door paarden. Het grootste deel van het tracé lag net onder normaal hoogwater, daar was een eenvoudige opbouw voldoende. Grond werd aangevoerd over water en over land met locomotieven vanuit de omgeving Woensdrecht. Gemiddeld was 123 kubieke meter per strekkende meter nodig. De dam was 3.640 meter lang, in totaal werd 500.000 kubieke meter grond aangevoerd. Aan beide zijden werd de dam bekleed met klei en stortsteen (zie afb. 7). De kruin van de dam was tien meter breed en lag ongeveer vijf meter boven normaal hoogwater. Daarop kwam een enkelsporige lijn.⁴⁸ Op 2 juli 1868 werd de spoorlijn van Bergen op Zoom naar Goes feestelijk geopend.⁴⁹

47 Zie voor Simon:

De Ingenieur 21-3-1903; voor Kesper: *De Ingenieur*, 25-5-1918.

48 P.J. Neyt, *De afsluiting van het Sloe* (Middelburg 1873), 15; *Bataviaasch Handelsblad*, 17-8-1868.

49 *Algemeen Handelsblad*, 3-7-1868.

50 M.P. de Bruin, 'De waterstaatsdienst in Zeeland en zijn eerste hoofdingenieur Andries Schraver', *Waterbouwkundig Tijdschrift OTAR* 35 (1950), nr. 5, 101.

51 In 1817 geopend door koning Willem I (*Middelburgsche Courant*, 8-8-1817).

52 M.C. Paspoort van Grijpskerke e.a., *Algemeene beschouwingen en voorstellen betrekkelijk de uitvoering van een plan tot het graven van een kanaal door het eiland Walcheren en het afdammen van het Sloe* (Middelburg 1851), 6-7.

53 SGD_18651866_0000304, 278.

54 J. Snijder, *Het voorstel tot verlegging der Middelburgsche haven bij Veere en het bouwen der sluiswerken in de onmiddellijke nabijheid dier gemeente* (Middelburg 1866).

Kanaal door Walcheren en afsluiting Sloe

De afsluiting van het Sloe werd al overwogen door Napoleon - dat was trouwens ook het geval voor de Oosterschelde. De reden was militair: het gemak van een snelle verbinding met de haven van Vlissingen. Het ontwerp daarvoor werd in 1810/11 gemaakt door de Zeeuwse hoofdingenieur Andries Schraver (1754-1827).⁵⁰ Zoals we zagen was bij de concessie-Dronkers van 1846 bepaald dat het Sloe zou worden afgesloten met een dam. Onderdeel van deze en latere concessies was ook altijd een kanaal van Vlissingen naar de Middelburgse Nieuwe Haven.⁵¹ De mond van deze haven lag aan de noordkant, drie kilometer oost van Veere (zie afb. 8). Het nieuwe kanaal was bedoeld om de Middelburgse haven een (tweede en) betere toegang te geven, ditmaal vanuit de Westerschelde.⁵²

Het wetsontwerp voor het nieuwe kanaal met de nieuwe buiten- en binnenhaven bij Vlissingen werd wet op 31 december 1865.⁵³ Maar nog voor de aanbesteding van de werken kwam de regering al met een nieuw wetsontwerp. Het havenkanaal van Middelburg zou maar voor een klein stukje worden gebruikt; halverwege zou het kanaal in westelijke richting afbuigen naar Veere en daar uitmonden. Dit was het gevolg van een succesvolle lobby van Veere's burgemeester mr. J. Snijder.⁵⁴ Hij argumenteerde dat uitmonding bij Veere veel zekerder was met het oog op verzanding. Ook wilde de regering het noodlijdende Veere "bewaren voor geheelen ondergang". De oorspronkelijk in de mond van de



Afb. 9. Het graven van het Kanaal door Walcheren bij Koudekerke, gefotografeerd door de Vlissingse fotograaf A.L. Preuniger (1846-1919) op 16 juli 1869. Zeeuws Archief, Zeeuws Genootschap, Zelandia Illustrata, deel III, nr 326-9.



Afb. 10. De afsluiting van het Sloe, gefotografeerd door A.L. Preuniger, juli 1871. Zeeuws Archief, Zeeuws Genootschap, Zelandia Illustrata, deel III, nr 326-35.

Nieuwe Haven geplande schutsluizen werden naar Veere verschoven. Het wetsontwerp werd in 1867 aangenomen.

De werkzaamheden aan de Vlissingse haven, de sluizen en het kanaal begonnen op 9 juli 1867 (zie afb. 9). Het kanaal werd 13 kilometer lang met een bodembreedte van 20 meter en 58 meter op de waterlijn. De bodem van het kanaal lag op NAP – 6,55 meter, het kanaalpeil op NAP + 0,90 meter. Aan beide zijden van het kanaal werden een grote en een kleine schutsluis gebouwd. De grote sluizen maten 146,80 bij 20 meter, de kleine 64,40 bij 8 meter. Op het kanaal werden schepen toegelaten tot 130 meter lang, 19,75 meter breed en 7,10 meter diepgang.⁵⁵

De afdamming van het Sloe begon in maart 1871. Op 23 april maakte de minister van Binnenlandse Zaken bekend dat de vaarweg binnenkort gestremd zou zijn en dat schepen de vaarweg langs het Kanaal door Zuid-Beveland konden nemen.⁵⁶ Van dijk tot dijk had de dam een lengte van 1.000 meter, tussen de laagwaterlijnen was dat 365 meter. Het diepste punt van de geul lag onder NAP – 10,0 meter, terwijl de kruin van de dam – 10 meter

⁵⁵ KIVI, Gedenkboek, 46-47.
⁵⁶ Middelburgsche Courant, 25-4-1871.

Afb. 11. Een trein getrokken door een stoomlocomotief op de Sloedam tussen Goes en Middelburg, 1912-1913. Het Utrechts Archief 163182.



breed – op NAP + 6,0 meter kwam (zie afb. 10). In tegenstelling tot de Oosterscheldesluiting werd hier één rijzen dam opgezonken tot net boven laagwater, vanuit de beide oevers naar het midden. Op 14 juni kon men over deze dam van oever naar oever lopen. Daarop werd vervolgens, in horizontale lagen van de boorden naar het midden, een pakwerk aangebracht. Op 12 juli bereikte dit pakwerk het peil van de gierstroomvloed; daarmee was de stroom definitief geblokkeerd en kon de dam worden afgebouwd. Tijdens het sluiten traden volgens hoofduitvoerder ir. P.J. Neyt stroomsnelheden tot 3,5 meter per seconde op. “Indrukwekkend was het te zien”, schrijft hij, “hoe in het begin van Julij, de (...) toch nog meer dan 140 M. breede Sloestroom, met circa 1 M. verval over de afdammingswerken stortte. Schuimend en bruisend vloog het water door het gat en bragt de uitgestrekte watervlakte daar benoorden tot wel 400 M. in beroering.” Doordat de aannemers een premie van 10.000 gulden kregen voor elke maand vervroegde oplevering, werd het werk ruim zeven maanden voor tijd, op 21 december 1871, opgeleverd. De totale kosten waren 1,1 miljoen gulden (zie afb. 11).⁵⁷

Op 8 september 1873 bezocht koning Willem III Vlissingen om daar de haven, het deel Middelburg-Vlissingen van de spoorlijn en het Kanaal door Walcheren te openen. Tijdens het grootse feest was ook de gouverneur van Oost-Vlaanderen aanwezig als vertegenwoordiger van Zijne Majesteit de koning der Belgen. Hij bracht een toast uit op de gezondheid van de koning en de welvaart van het koninkrijk Nederland en sprak over de sympathie tussen de koninkrijken Nederland en België; hij zou die graag nog nauwer zien worden.⁵⁸ Dat gebeurde niet: vijftig jaar later laaide de vijandschap weer op, toen België opnieuw herstel van de vaarweg door de Oosterschelde eiste. De hierop volgende Nederlandse volksopstand culmineerde in de verwerping door de Eerste Kamer van het reeds gesloten verdrag en het aftreden van de minister van Buitenlandse Zaken.

Nabeschuiving en conclusie

Wie had er gelijk in het conflict over de waterbouwkundige invloed van de afdammingen en de vervanging daarvan door kanalen? België accepteerde het Kanaal door Zuid-Beveland niet als vervanging van de Oosterschelde. Het betekende een omweg, bovendien sluisen en bruggen met navenant oponthoud. Maar de praktijk wees uit dat schippers, toen ze nog de keuze hadden, in grote meerderheid het kanaal prefereerden. En alle drie

⁵⁷ Neyt, *Afdamming Sloe*, 17-23; KIVI, *Gedenkboek*, 45-46.

⁵⁸ *Vlissingche Courant*, 14-9-1873.

buitenlandse ingenieurs waren het met Nederland eens: het kanaal is superieur. Dat het Kreekrak op de Topografische en Militaire Kaart van 1864 staat aangegeven als ‘Vaarwater over het Land’ zegt genoeg: het was “met laagwater bijna droog” en kon “met bekwame gidsen, te voet worden overgegaan”.⁵⁹ Ook over de Rede van Rammekens waren de drie buitenlandse ingenieurs het met Nederland eens.

Het belangrijkste punt was de invloed van de afsluiting van de Oosterschelde op de Westerschelde. Hierover waren de buitenlandse ingenieurs verdeeld. Hartley en de Belgische ingenieurs waren van mening dat het water dat vóór de afsluiting afvloeide naar de Oosterschelde, niet meer zou binnenkomen in de Westerschelde. Zij baseerden zich op wat Van Veen later noemde het kombergingsaxioma.⁶⁰ Dit houdt in dat er alleen water naar binnen stroomt als het waterpeil buiten een deels afgesloten kom hoger staat dan daarbinnen. Zijn de waterspiegels buiten en binnen gelijk, dan stroomt er geen water meer naar binnen. Als dus, in het onderhavige geval, water niet meer wegstroomt naar de Oosterschelde, zal de waterspiegel in de Westerschelde stijgen, en minder water vanuit zee toestromen. De Nederlandse ingenieurs meenden dat al het water dat afvloeide naar de Oosterschelde, na afsluiting zou doorlopen naar Antwerpen. En zo werkt het inderdaad, want het getij is een lange golf, die niet zomaar gestopt wordt. De getijgolf plant zich voort in het estuarium, meer of minder zijwaartse berging maakt niet uit. Neemt men berging weg, dan slingert het getij hoger op, want het water moet ergens heen: kan het niet zijwaarts weg, dan gaat het omhoog.

Het Belgische wantrouwen, ontstaan door de lange blokkade van de Schelde en de gebeurtenissen tussen 1830 en 1839, was de bron voor het conflict over de aanleg van de spoorweg. Nederland zag het Belgische verzet als dwarsbomen van gerechtvaardigde wensen met betrekking tot de ontwikkeling van Vlissingen en Middelburg; België zag de Nederlandse plannen als de zoveelste poging om Antwerpen tegen te werken. De Nederlandse angst voor internationale arbitrage door deskundigen kwam niet sterk over. Anderzijds: het risico op onjuist inzicht blijkt uit het rapport van Hartley. Mogelijk waren de Belgische ingenieurs te goeder trouw. Maar ze stonden zeker niet open voor hun Nederlandse collega's, als gevolg van de vijandige stemming in Antwerpen, bij hun regering en bij hun koning. Nadat alle werken waren uitgevoerd, werd er jarenlang niets meer vernomen van alle bezwaren - zoals we boven zagen, tot na de Eerste Wereldoorlog.

59 A.J. van der Aa, Aardrijkskundig Woordenboek der Nederlanden zesde deel (Gorinchem 1845), 641-642.

60 J. van Veen, Schelderegiem en Schelderegie (1944, heruitgegeven Middelburg, 1993), 8 e.v.