

631.426(091) (-91)

STICHTING VOOR BODEMKARTEERING

WAGeningen

BIBLIOTHEEK

(045.1)

3-47.

BIJDRAGEN  
TOT DE GESCHIEDENIS  
VAN DE SCHELDE,

DOOR

Dr. A. W. VLAM.

(OVERGEDRUKT UIT HET ARCHIEF, UITGEGEVEN DOOR HET ZEEUWSCH  
GENOOTSCHAP DER WETENSCHAPPEN 1946).

MIDDELBURG  
N.V. BOEKDRUKKERIJ EN BINDERIJ  
J. C. & W. ALTORFFER  
DRUKKERS VAN HET GENOOTSCHAP  
1946

CENTRALE LANDBOUWCATALOGUS



0000 0102 5978

# BIJDRAGEN TOT DE GESCHIEDENIS VAN DE SCHELDE

DOOR

Dr. A. W. VLAM.

---

## *I. Het Kreekrak.*

De scheepvaartweg, die in 1867 door een dam voor het verkeer te water werd gesloten, had niet veel gemeen met de Oosterschelde, zooals deze in de Middeleeuwen liep tusschen Brabant en Zuid-Beveland, langs de plaatsen Zandvliet, Ossendrecht, Woensdrecht, Bergen-op-Zoom en Schakerloo ter rechterzijde, en Bat, Hinkelenoord, Steenvliet, Creeke, Iersekeroord en Reimerswaal ter linkerzijde <sup>1)</sup>).

Eenige groote, historisch bewijsbare, veranderingen in dit gebied zijn veroorzaakt door de katastrofale overstromingen der 16e eeuw, doch reeds eerder moeten hier vrij aanzienlijke wijzigingen in den topografischen toestand der stroomen zijn voorgekomen <sup>2)</sup>).

Bekend is, dat omstreeks 1400 de Schelde zich ter hoogte van Zandvliet in twee takken verdeelde, waarvan de rechte, de eigenlijke Schelde, steeds minder bevaren werd. Dit blijkt uit de stukken van een proces, dat in de 15e en 16e

---

1) Zie dr. A. A. Beekman, *Geschiedk. atlas*; Zeeland omstreeks 1300.

2) Waarschijnlijk stroomde in Romeinschen tijd en nog eenige eeuwen daarna een Scheldetak, de z.g. Striene, naar het Noorden daar Caesar (*Bellum Gallicum* VI 33) mededeelt dat de Schelde in de Maas viel. Gelijkijdig zal een monding bij Domburg bestaan hebben, gezien de vondst van votiefsteenen, aan Nehalennia gewijd. De rivier boog mogelijk verder naar het Westen dan de laat-middeleeuwsche Oosterschelde; men vgl. de ligging van Schoudee op Zuid-Beveland en de vestiging van den Scheldetol te Iersekeroord, dat op oude kaarten t.o. Bergen-op-Zoom wordt geteekend, maar dat oorspronkelijk toch nabij Ierseke gezocht zal moeten worden. Vele middeleeuwsche oorkonden, die betrekking hebben op beherdijkingen in het oosten van Zuid-Beveland, duiden op overstromingen die stroomverleggingen kunnen hebben veroorzaakt op gelijke wijze als dat hieronder voor lateren tijd wordt beschreven. Voor de loop der Striene zij verder verwezen naar Beekman (a.w. p. 12, 93 e.v.) en Van Rheineck Leyssius (tekst bij de bladen *Holland ten Zuiden van het IJ* in 1300, en *Holland omstreeks den St. Elisabethsvloed van 1421*, p. 10, 71 e.v.).

eeuw door Antwerpen tegen de pachters van den grooten Zeeuwschen watertol van Iersekeroord (tegenover Bergen-op-Zoom gelegen) werd gevoerd <sup>1)</sup>). Daar de scheepvaart steeds meer de Honte ging volgen, leverde de genoemde tol voortdurend minder op. Om hem toch te kunnen innen legden de pachters een wacht in de Honte, waartegen Antwerpen zich verzette.

Gewoonlijk wordt een vermeerderde diepte der Honte voor dit verloop der scheepvaart aansprakelijk gesteld en waarschijnlijk is dit terecht, daar men den tol bij Iersekeroord gaarne ontweken zal hebben. Mogelijk is echter ook, dat een verzanding bij Woensdrecht een der redenen is geweest. In elk geval is deze verzanding in de laatste helft der 16e eeuw reeds een feit, wat uit verschillende gebeurtenissen blijkt.

De gegevens, die dienaangaande in verschillende Hollandische en Zeeuwsche archieven verzameld konden worden, leidden tot de volgende opmerkingen: Sneller <sup>2)</sup> vermeld „'t cleyn polderkiin voir tholhuys, geheeten Mokenbrouck”, waarover Claes de Knopper in 1464/65 schotplichtig is. Op 28 Juni 1508 werd octrooi verleend tot bedijking van „een cleyn aenwas, gelegen voor Moggenbrouck, recht voir tholhuys van Yersickeroord” <sup>3)</sup>.

Hieruit volgt dus een kleine landwinst in de Oude Schelde, hetgeen in verband met de kwestie betreffende den Iersekeroodschen tol en een mogelijke drempelvorming bij Woensdrecht toch niet geheel van beteekenis ontbloomt is.

De overstromingen in de 16e eeuw moeten grooten invloed hebben gehad op de vervorming van het oostelijk deel van Zuid-Beveland. Op 5 November 1530 liep tengevolge van een stormvloed ongeveer heel dit eiland onder. Uitvoerig worden deze ramp en de daarop gevolgde pogingen tot herdijking geschetst in „Zeeland door de eeuwen heen” <sup>4)</sup>.

Op de oudstbekende kaart van Zeeland, geteekend door Jacob van Deventer, circa 1546, loopt de oostelijke grens van Zuid-Beveland van Ierseke via Tolsende en Gawege naar Valkenisse; het zuidwesten, dat na eenige vergeefsche pogingen in 1551 voorgoed „drijvende” bleef, is er nog als een eenheid te onderkennen <sup>5)</sup>.

Op den Noord-Brabantschen wal zijn ten zuiden van

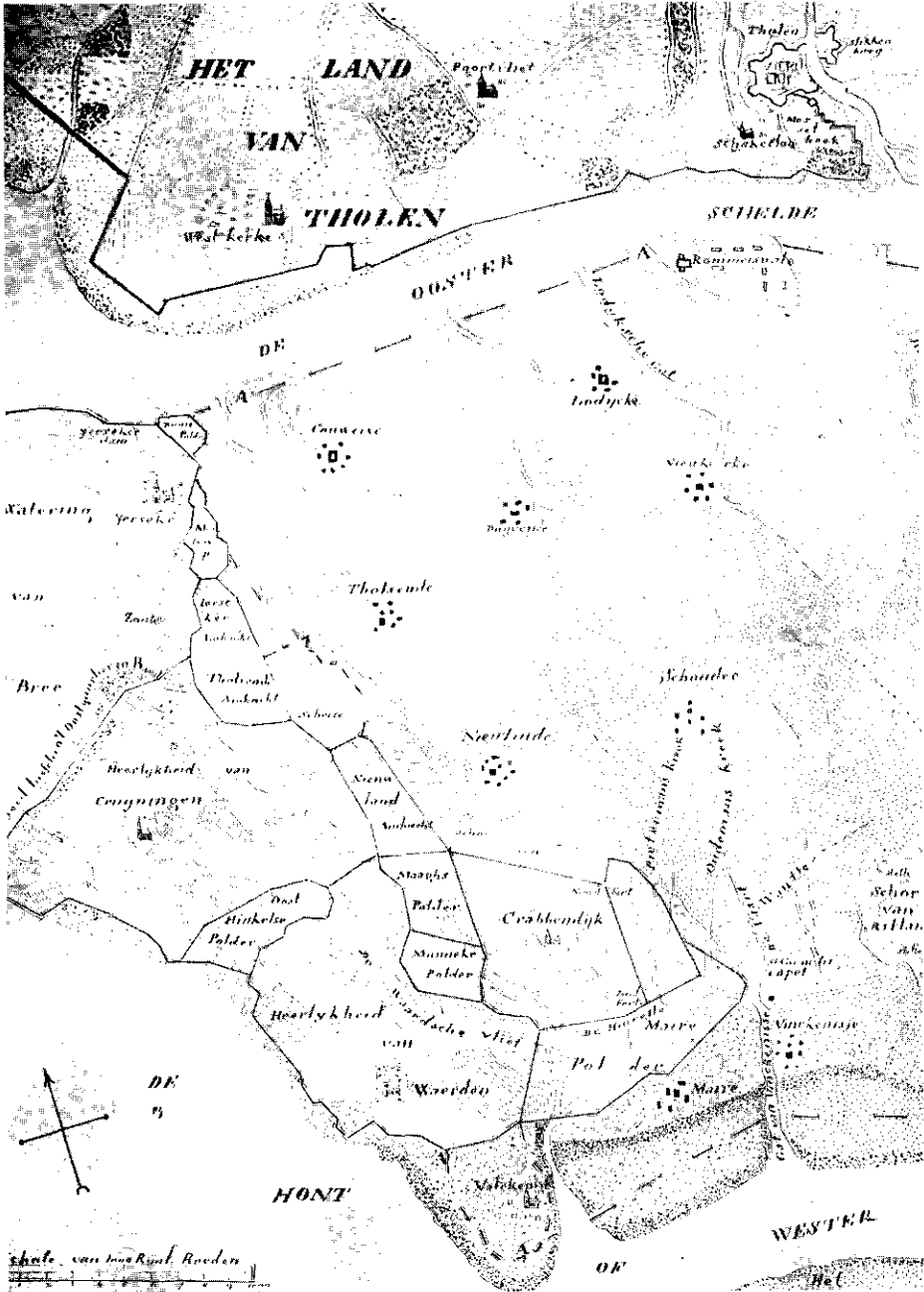
1) In hfdst. II zal op deze kwestie nader worden ingegaan.

2) Dr. Z. W. Sneller, Walcheren in de 15e eeuw, (Utrecht, 1916) p. 20.

3) Reg. Rekenkamer. Mem. VI f 82 (Alg. Rijksarchief).

4) M. van Empel en H. Pieters: Zeeland door de eeuwen heen I, p. 216—217.

5) Een reproductie van deze kaart bevindt zich in a.w. t.o. p. 117.



„Caerte figuratyve van 't Oostkwartier van den eyland  
(Naar een, thans v



Woensdrecht enkele overstromingen aangegeven. De ten noorden daarvan gelegen buurtschappen Emaus, Hildernisse en Burchvliet schijnen eerst door den Allerheiligenvloed van 1570 te zijn overstroomd. Op het Algemeen Rijksarchief bevindt zich althans een kaart, geteekend door Wouter van den Dijk, gemaakt „ten bevele van mijne heeren den Commissarissen van Zijne Mat. opt stuck van den dicagie tot Bergen opten Zoom in November 1570”<sup>1)</sup>, waar o.a. het „polderken Hildernisse” en het „slot van Burffvliedt” geïndeerd liggen. Waarschijnlijk is men onmiddellijk tot herdijking overgegaan, want op een kaart van Hattinga van 1784, die volgens de beschrijving een copie is van een kaart van Rute en Braems uit 1575, liggen deze landen weer bedijkt<sup>2)</sup>. Houdbaar zijn echter deze bedijkingen niet gebleken; op de kaart van Geenssen van 1698 liggen de schorren van Hildernisse en Emaus, later meestal genoemd het verdronken land van het Marquisaat van Bergen-op-Zoom, weer met de Scheldewateren gemeen<sup>3)</sup> (zie de afb.).

Deze kaart van Geenssen is nog in ander opzicht belangrijk; hierop is namelijk de ligging aangegeven van de dorpen, die met de vloed van de 16e eeuw verloren zijn gegaan, evenals de geheele voormalige omtrek van het eiland. Ook de loop der oude Schelde van vóór de overstromingen is er duidelijk op te onderscheiden. De provinciale grens toch, die oudtijds door deze rivier werd gevormd, bleef ook na het verlaten van de oude bedding en het zich verleggen van de hoofdgeul, op haar oude plaats. Uit de kaart blijkt dat de grenslijn de Boomkreek, den Agger en vervolgens het Creeckerack langs Bergen-op-Zoom volgde. De 18e eeuwse kaarten van de Hattinga's vermelden bij den Agger: „Rivier den Agger, scheyt Zeeland en Brabant”. Ook op de moderne topografische kaart is die zg. Agger nog duidelijk te volgen in de Oud- en Nieuw Hinkelenoordsche polders.

De tegenwoordige grens volgt echter den ouden rivierloop niet meer. Aan Brabant waren verschillende polders vastgedijkt, die administratief tot Zeeland behoorden<sup>4)</sup>. Omdat zij geheel van Zeeland lagen afgescheiden en de communicatie dikwijls moeilijk was, werd het in de 19e eeuw beter geoordeeld hen bij Brabant in te deelen. Dit gebeurde bij K. B. van 20 Juli 1814, zonder dat daarbij echter een definitieve

1) A. R. A., Inv. Hingman no. 1466, (copie van 1638).

2) R. A. Zeeland, Inv. de Waard nr. 1150 (thans verloren).

3) R. A. Zeeland, Inv. de Waard nr. 662 (thans verloren).

4) Zie Tegenwoordige Staat der Vereenigde Nederlanden X p. 319.

grensregeling tot stand werd gebracht. Door de inpolderingen tijdens en als gevolg van de afdamming der Oosterschelde dreigde daardoor onzekerheid te ontstaan. Eerst bij de wet van 2 November 1871 (Stbl. 114) werd de grens tusschen Brabant en Zeeland tenslotte vastgesteld op de wijze, zooals de topografische kaart thans aangeeft.

Het gevolg van de 16e eeuwse overstromingen is intuschen geweest, dat de Scheldewateren zich over een veel grootere oppervlakte konden verspreiden, wat er toe heeft bijgedragen dat de oude Scheldegeul bij Woensdrecht geheel verlandde en allerlei nieuwe geulen zich in dat breede gebied konden vormen. Reeds 40 jaar na de rampen van 1530 en '32 was de passage tusschen den Brabantschen en Zuidbevelandschen wal zoo ondiep dat Mondragon in 1572 met een groot aantal soldaten, tot ontzet van Goes, de Oosterschelde en het Verdronken land te voet kon overtrekken. Volgens Bor<sup>1)</sup> en Van Meteren<sup>2)</sup> gingen de troepen van Woensdrecht af „omtrent vijf uren meest tot de middel toe door 't water”, waarna zij zonder ongelukken binnen Zuid-Beveland aankwamen.

P. J. Geyl<sup>3)</sup> schrijft, dat het leger van Mondragon met vaartuigen naar Zuid-Beveland werd overgezet, zonder zijn bron evenwel te noemen. Cuvelier<sup>4)</sup> haalt echter een stuk aan van 1590, waarin de bewoners van Antwerpen op herstel van de dijken rondom die stad aandringen, daar zij bevreesd zijn, dat de rivier zal verondiepen door de ontstane bredere bedding. Als voorbeeld noemen zij de Oosterschelde. Tengevolge van de overstromingen omstreeks het midden dier eeuw is „dye diepte sulx verslijmpt, dat men ten leegen watere te voete daer doire heeft sien gaen, jae met eenen heelen leger in 't ontset van der Goes”.

Als belangrijkste van de nieuwe geulen, die in de 16e eeuw door het verdronken gebied van Zuid-Beveland ontstonden, ontwikkelde zich al spoedig de zg. Geule over het Land. Het noordelijk gedeelte van deze geul werd in verband met zijn loop langs het voormalige dorp Creecke ook wel het Creeckerak genoemd. Het is de geul, die op kaarten van Visscher<sup>5)</sup>

1) P. Bor Czn : Historie der Nederlandsche oorlogen. 1679.

2) E. van Meteren : Historie der Nederlandscher ende haerder naburen oorlogen. 1623.

3) P. J. Geyl : Het verdronken land van Zuid-Beveland bij Bergen-op-Zoom. Sinte Geertruydsbronne, 1e jaarg.

4) J. Cuvelier : De bevaarbaarheid der Schelde op het einde der XVIe eeuw, Versl. en Meded. Kon. VI. Ak. 1924, p. 427.

5) Pascaert van de ghelegentheyte van de Schans te Santvliet, door Claes Jansz. Visscher, 1631. (Muller, Historieprenten, nr. 1671).

en Langenes<sup>1)</sup> uit 1631 is aangeduid als de Dult en de Zuidkreek; op de kaart van Visscher is de Zuidkreek wel eenigszins verteekend.

Deze kaarten zijn uitgegeven naar aanleiding van de groote overwinning der Hollandsch-Zeeuwsche vloot onder Hollaere op de Spanjaarden in het Slaak. Uitvoerig wordt deze onderneming behandeld door Dr. M. G. de Boer<sup>2)</sup>. Het doel der Spanjaarden was vasten voet te krijgen aan het Hollandsch Diep om daardoor de communicatie tusschen Holland en Zee-land te verbreken. Zij brachten daartoe o.a. een groote transportvloot bij elkaar tot vervoer van troepen en geschut. De opzet was geweest om na den tocht door de geulen van het verdronken land van Saaftinge, via de Pietermanskreek, van de Honte in de Schelde te komen, een weg, waarlangs de Hollandsch-Zeeuwsche vloot om de geringe diepte niet zou kunnen volgen. Echter bleek ook voor de Spanjaarden de overtocht door laatstgenoemde kreek onmogelijk. Het getij was zoodanig, dat in het gat bij hoogwater slechts  $3\frac{1}{2}$  voet water kwam, terwijl de Spaansche sloepen een diepgang hadden van  $4\frac{1}{2}$  voet. Zij waren dus verplicht den weg door de Dult en de Mosselenkreek te kiezen. Hollaere trok zich bij het bericht, dat de Spanjaarden in het Saaftingergat 's avonds 11 September waren aangekomen, terug naar de sterkte Keizershoofd, in de meening dat de expeditie tegen Zuid-Beveland gericht was. Daardoor gelukte het den Spanjaarden den volgenden morgen vroeg zich met opkomend getij ongemerkt uit de voeten te maken. Door de lengte der vloot hadden de laatste schepen al weer met vallend water te kampen, waardoor er verschillende Spaansche schepen aan den grond raakten. Toen Hollaere bemerkte, dat de Spanjaarden over het Verdronken land trachtten te ontkomen, kon hij de achtervolging niet direct beginnen, maar was genoodzaakt tot 's middags vier uur voor anker te blijven liggen om van het opkomend getij gebruik te kunnen maken. Uit deze geschiedenis blijkt wel duidelijk, dat de geulen slechts bij betrekkelijk hoog water bevaarbaar waren.

Deze toestanden, die zich dus ontwikkeld hadden na de ingrijpende veranderingen, die plaats vonden in het midden der 16e eeuw, bleven in de volgende eeuwen vrijwel stationnair.

1) Caerte van de Schelde, gelijk oock die verovering van 's vlands vloot. (Uitgegeven door Barent Langenes, 1631 (Muller a.w. nr. 1673)).

2) Dr. M. G. de Boer: De slag op het Slaak. (Tijdschr. voor Gesch., Land- en Volkenkunde, 1911).



De kaart van Hattinga <sup>1)</sup>, die de situatie van de Rillandsche en Batsche schorren in 1748 aangeeft, is gemaakt naar aanleiding van de bezetting van Zuid-Beveland, toen men tijdens het beleg van Bergen-op-Zoom een inval der Franschen en een herhaling van de gebeurtenissen van 1572 vreesde. De plaats, waar men te voet bij laag water kon oversteken, bevond zich op den Brabantschen wal nabij Woensdrecht, dus nog op dezelfde plek, waar Mondragon zijn tocht begon. De Geule-over-het-land wordt gezegd bij laagwater slechts 2 à 3 voeten diep te zijn. Waar wij weten dat de soldaten van Mondragon slechts tot het middel in het water gingen, beteekent dit dus binnen een tijdvak van bijna twee eeuwen vrijwel geen verandering.

Intusschen ging van beide kanten gestadig, zij het ook in heel langzaam tempo, de herdijking haar gang. Nog aan het einde der 16e eeuw won men op Zuid-Beveland de Krabbendijke-, Maags- en Monnikepolders terug, in de 17e eeuw volgden de polders van Valkenisse, Oude Maire en de Oostpolder, tenslotte in de 18e eeuw de Reigersbergsche polder. In Brabant waren het de polders van Ossendrecht, Woensdrecht en Oud-Hinkelenoord in de 17e eeuw, de Zuidpolder van Ossendrecht in de 18e eeuw.

Alleen in het noorden van Zuid-Beveland was herdijking onmogelijk. Ondanks vele pogingen, daartoe ondernomen, ging de eertijds machtige stad Reimerswaal met de haar omringende landen voorgoed verloren. De stad zelf bleef weliswaar het langste intact, zij werd echter steeds meer door haar inwoners verlaten. Toen in 1631 de gevangen Spanjaarden daar werden overgebracht namen de laatste bewoners de wijk naar Tolen.

Vond naar het noorden dus geen landaanwinning plaats, naar het oosten was vooral door de inpoldering van den Reigersbergschen polder, waarmee tevens het „Vinckenisse” gat en de „Batse Kaay” werden binnengedijkt, de afstand tot den Brabantschen wal aanmerkelijk verminderd. Geen wonder, dat men zich bij de nadering der Franschen op het einde der 18e eeuw opnieuw ernstig over de veiligheid van Zuid-Beveland ongerust maakte.

Volgens een bericht uit de Hollandsche Historische Courant van 25 Januari 1785 <sup>2)</sup> werd een commissie uit Goes afgevaardigd, die tot taak had te onderzoeken of het gerucht

1) Kaart van de Rillandsche en Batsche schorren door D. W. C. Hattinga. 5 Maart 1748. R. A. Zeeland, Inv. de Waard nr. 667 (thans verloren).

2) Uit de collectie—Verheye van Citters, port 68e (R. A. Zeeland).

waar was, dat de passage van het eiland naar den vasten wal bij laag water makkelijk was te volbrengen. De proef werd op de som genomen : een tweetal heeren volbracht de tocht binnen een uur.

Vermoedelijk werd naar aanleiding van dezen tocht een kaart opgemaakt, die berustte op het Rijksarchief in Zeeland<sup>1)</sup>. Er werden twee profielen bij geteekend waaruit blijkt, dat de breedte van de geul bij laagwater slechts 30 roeden bedroeg ; voor de rest kon de overtocht droogvoets worden volbracht over de bij eb geheel droog vallende slikken. Op de diepste plaats in de geul stond slechts 20 duim water.

In 1804 overtuigde de op waterstaatsgebied bekende Jan Blanken zich persoonlijk van de mogelijkheid het Kreekrak met laag water te doorwaden. Hij volbracht den tocht op 14 Aug. 1804 en stelde hiervan een uitvoerige memorie op, waarbij een tweetal kaarten werden gevoegd<sup>2)</sup>. Hij begint zijn beschrijving van het Kreekrak met de opmerking dat er „geene genoegzame diepte of passagie voor de scheepvaart bestaat ten tijde van laag water”. De overtocht van den Brabantschen wal tot op den zeedijk bij Bat duurde slechts 66 minuten. Tot bewijs dat de overtocht niet alleen mogelijk was voor volwassene maar ook voor kinderen, nam Blanken zijn 14-jarigen zoon mee.

In 1809 volbracht een leger voor de tweede maal dien tocht door de Oosterschelde. Op 4 September van dat jaar staken de Hollanders onder aanvoering van Cort Heyligers van den Brabantschen wal over naar fort Bat, teneinde Zuid-Beveland te ontzetten, dat in handen van de Engelschen was geraakt. De overtocht wordt ons als zeer moeilijk beschreven, maar geschiedde 's nachts bij onstuimig weer. Later doorwaadde een geheele afdeeling artillerie met al haar materiaal bij laagwater deze kreek zonder het minste verlies<sup>3)</sup>. Waarschijnlijk werd hierbij de route gevolgd, die op de kaart van J. Blanken Jansz. met „marschlinie” staat aangegeven en was

1) Kaart van Zuid-Beveland. Oosteinde 1785 (R. A. Zeeland, Inv. de Waard nr. 677 (thans verloren)).

2) Memorie, dienende tot een generaal rapport van den lt. kolonel directeur der maritieme werken en inspecteur der zeehavens en zeegaten J. Blanken Jansz. wegens deszelfs peilingen en opnemingen van de rivieren, vaarwaters en situatiën, zoo ten wederzijde van het Sloe, tusschen de eilanden Wálcheren en Zuidbeveland, als tusschen het Oosteinde des laatst genoemden eilands, en de vaste wal van Bergen op Zoom tot Zandvliet. Augustus 1804 (met 2 kaarten). (R. A. Zeeland, Aanwinsten 1939, nr. 14).

3) Baron Krayenhoff: Bijdragen tot de Vaderlandsche geschiedenis van de belangrijke jaren 1809 en 1810, p. 137.

de heele onderneming op diens ervaring gebaseerd<sup>1)</sup>. De diepte der geul, die bij laagwater moest worden doorgetrokken, bedroeg nog slechts 1 voet.

Het behoeft dan ook geen verwondering te wekken, dat reeds in het begin van de 19e eeuw plannen werden gemaakt tot afdamming van dit vaarwater.

Toen Napoleon in 1810 Zeeland bezocht, overtuigde hij zich persoonlijk van de mogelijkheid van deze afdamming. Aan A. Schraver, inspecteur van de zeewerken in het departement der Monden van de Schelde, werd opdracht gegeven de noodige plannen daartoe in gereedheid te brengen. Op 28 Januari 1811 diende hij deze bij Napoleon in<sup>2)</sup>.

Het doel, dat Napoleon hierbij voor oogen stond was van Antwerpen de grootste zeehaven van het noorden van zijn rijk te maken, welke, tevens als oorlogshaven ingericht, ook van den Hollandschen kant gemakkelijk benaderd moest kunnen worden. Het vaarwater bij Bat was daarvoor ten eenenmale onvoldoende. Naast plannen tot verbetering van de Weising-sche en Arnemuïdsche kanalen opperde Schraver dan ook het denkbeeld tot het graven van een kanaal door het oostelijk gedeelte van Zuid-Beveland. Door de ontwikkeling der politieke gebeurtenissen kon er evenwel geen begin van uitvoering aan worden gegeven. De plannen werden onder het volgende bewind echter weer ter hand genomen.

Op 22 April 1827 bracht de Hoofdingenieur van den Waterstaat te Middelburg aan den Gouverneur der provincie Zeeland rapport uit over de groote land- en watercommunicatie-middelen in die provincie<sup>3)</sup>. Hierin werd o.a. betoogd: „de sterke aanlanding van het Sloe en de ongeschiktheid voor de scheepvaart, zelfs voor gewone binnenlandsche vaartuigen, van het verdronken Zuid-Beveland, maken het onder menigvuldige standpunten volstrekt noodzakelijk, dat een nieuwe communicatie tusschen de Ooster- en de Westerschelde worde daargesteld, die geschikt is, zoowel voor de groote zeevaart, als de kleine of binnenlandsche scheepvaart, en welke na de voltooiing van het kanaal van Terneuzen, in verband met de verdere ontwerpen, in uitvoering zijnde, of bereids uitgevoerde

1) Kaart van de peilingen en opnemingen der vaarwaters tusschen Zuid-Beveland en de vaste wal en Bergen-op-Zoom door J. Blanken Jansz. 1804 (A. R. A., Inv. Hingman nr. 1203).

2) Consideratiën van den inspecteur der zeewerken A. Schraver nopens de vereeniging van het eiland Zuid-Beveland met het vaste land van Brabant (R. A. Zeeland, Archief Rijkswaterstaat, voorl. inv. nr. 350).

3) R. A. Zeeland. Archief Rijkswaterstaat (Voorl. inv. nr. 207 A).

kanaalprojecten in de zuidelijke provinciën, als de voltooiing der groote communicatiën te water tusschen de beide hoofd-deelen des Rijks moet beschouwd worden te zijn".

Ook deze grootsche plannen kwamen niet tot uitvoering. De gebeurtenissen van 1830 verhinderden verderen voortgang.

In 1839 begint weer een nieuwe periode in de veelbewogen geschiedenis dezer afdamming. Twee Middelburgsche ingezetenen vroegen in dat jaar concessie onder meer tot afdamming van het Sloe en het dichten van het vaarwater tusschen Bat en Woensdrecht, ter verbinding van Zeeland met den Noordbrabantschen wal. Na eindeloze onderhandelingen waarbij dan weer van de zijde der regeering, dan weer van de zijde der requestranten bezwaren werden geopperd<sup>1)</sup>, werd eindelijk in 1849 bij K. B. van 6 October aan Dirk Dronkers concessie verleend tot afdamming van de Oosterschelde, onder verplichting om voor den aanvang van dat werk een kanaal te graven door Zuid-Beveland. De Staat stond hierbij het recht van de op- en aanwassen in de Oosterschelde, begroot op 12 à 14.000 bunders, aan den concessionaris af. De concessie tot aanleg van een spoordijk van Venloo naar Vlissingen, die enkele jaren vroeger was verleend, werd daarbij ingetrokken.

In 1853 werden nieuwe pogingen gedaan om Zeeland aangesloten te krijgen op het reeds bestaande spoorwegnet. Ditmaal werd de concessie verleend bij K. B. van 21 Augustus 1854. De concessionaris kreeg daarbij het recht om voor de overgang van Brabant naar Zuid-Beveland gebruik te maken van den dam, bedoeld in de concessie van 1849.

Groot waren evenwel de financieele moeilijkheden, die voor het verwezenlijken der beide projecten waren te overwinnen. Zoowel de „Maatschappij tot indijking van de ondiepten en aanwassen in de Oosterschelde", waaraan Dronkers zijn concessie had overgedaan, als de „Banque général Suisse de crédit international" te Genève, die de spoorwegconcessie in handen had gekregen, bleken niet tegen hun taak opgewassen. De spoorwegconcessie werd in 1858 reeds weer ingetrokken, daar aan de gestelde voorwaarden, door de financieele crisis in Europa, niet kon worden voldaan.

De Maatschappij tot indijking der gronden in de Oosterschelde was reeds in 1852 aangevangen met het bedijken der zg. Bathpolders. Door eenige kort op elkaar volgende doorbraken zag zij al haar werk, en daarmee ook het grootste gedeelte van haar kapitaal, verloren gaan. Onmachtig om de

1) Uittoerig behandeld door Mr. G. N. de Stoppelaar : De Zeeuwsche Spoorweg (Middelburg, 1867).

verplichting tot het graven van een kanaal na te komen, moest zij tenslotte in 1861 berusten in het tot stand komen van een dading met den Staat, waarbij deze alle reeds begonnen werken en aanwezige materialen overnam.

Vooraf onder invloed van de krachtige strooming in het land tot bespoediging van den spoorwegaanleg, waarmee wij bij het buitenland achter dreigden te geraken, werd er, nu van Staatswege, steviger aangepakt. Op 15 October 1866 werd het kanaal door Zuid-Beveland voltooid opgeleverd. Onmiddellijk daarop werd met de afdamming der Oosterschelde een begin gemaakt. Op 28 Juni 1867 was de verbinding tusschen Brabant en Zeeland reeds tot stand gebracht.

Uit enkele rapporten, die werden uitgebracht gedurende de periode, gelegen tusschen de eerste concessieaanvraag en de afsluiting in 1867, blijkt, dat het vaarwater „over het land” in de 19e eeuw de neiging vertoonde nog ondieper te worden dan het al was.

Volgens een rapport van den Hoofdingenieur van den Rijkswaterstaat, d.d. 4 Februari 1860<sup>1)</sup>, liep de Oosterschelde tusschen Bat en Bergen-op-Zoom, bij de roode ton, over een groote uitgestrektheid geheel droog. „Van Bath komenge verdeelt het vaarwater zich bij de Roode ton in tweeën, de Bergsche vlei, in een noordelijke richting, wordt als zijnde het breedste, het meeste gebezigd, deze geul heeft echter slechts een diepte van 2 el onder H.W. bij doode tijden. De andere geul, het Oostgaatje, heeft wel 0,50 el meerdere diepte, maar daarentegen ook slechts 12 à 15 el breedte. Bij zuidenwind, wanneer men tegen stroom en wind uit Holland naar Bath moet, is overtocht voor geladen vaartuigen ondoenlijk, en tijdens mijn verblijf te Bath in 1854 heeft zich het voorbeeld opgedaan, dat vaartuigen bij de Roode ton 14 dagen hebben moeten liggen, alvorens de wind veranderde en zij de reis naar Antwerpen konden vervolgen. Zwaar geladen steenschepen verkiezen vooral bij dood tij den weg door het Sloe boven den korteren, doch ondieperen weg over het land.”

Het rapport van de heeren C. Brunings, hoofdingenieur van den Waterstaat in het 11e district, en A. R. Blommendal, chef der hydrographie, aan de Nederlandsche regeering, uitgebracht bij brief van 6 Maart<sup>2)</sup>, vermeldde voor de geul bij hoogwater een diepte van 27 tot 30 palmen.

1) A. R. A. Buitenl. Zaken, port. 3267 a—c.

2) Gepubliceerd in de notulen van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs 1866/7.

Dit stemt geheel overeen met de opgave van Blommendal in zijn brochure van 1867<sup>1)</sup>. Daarin werd namelijk geconstateerd, dat de droogste plaatsen eerst begonnen onder te vloeien als de vloed reeds 1 meter was gestegen. Daar het tijverschil aldaar op ongeveer 4 meter gesteld moet worden, bleef bij hoogwater dus slechts een diepte van  $\pm 3$  meter.

Ten slotte is nog van belang een rapport van Blommendal, ingezonden bij brief aan den Minister van Marine d.d. 7 November 1865 No. 61<sup>2)</sup>, dat ons den toestand van de Oosterschelde schetst kort voor de afdamming. „Met laagwater is het eene nagenoeg geheel droogliggende vlakke, die men zelfs droogvoets kan passeeren, aangezien het geultje, waarin van Bath af gerekend nog eenige palmen water blijven staan, even benoorden het Westen van Woensdrecht niet meer gevonden wordt. Door het groote verschil (43 palmen), hetwelk bij Bath tusschen hoog- en laagwater bestaat, wordt die droge vlakke tweemaal in het etmaal eene zee gelijk, doch blijft niettemin voor de scheepvaart van weinig belang, omdat er in het algemeen geene vaartuigen van meer dan zes voeten diepgang tijdens het hoogwater kunnen passeeren”.

Het in 1867 voltooide Kanaal door Zuid-Beveland moet dus in feite als een groote verbetering inzake de verbinding tusschen Noord en Zuid worden beschouwd.

## II. De bevaarbaarheid van de Honte of Westerschelde gedurende de latere Middeleeuwen.

Uit een bodemonderzoek, op Walcheren en Zuid-Beveland verricht, is gebleken dat ver voor den Frankischen tijd deze eilanden doorsneden waren door een net van getijgeulen, die hun toevoer gedeeltelijk uit het zuiden ontvingen<sup>3)</sup>, waardoor het bestaan van een vroeghistorische Honte zeer waarschijnlijk wordt.

In de 12e eeuw is de Honte blijkbaar zeer breed, althans wordt zij in de bedijkingsoorkonden van die eeuw wel als „mare” aangeduid<sup>4)</sup>. Zooals dr. Beekman echter reeds be-

1) A. R. Blommendal: Des barrages de l'Escaut Oriental et du Sloe au point de vue technique (brochure 1867).

2) A. R.A. Buitenl. Zaken, port. 3267 a—c.

3) Dr. A. W. Vlam: Historisch-morfologisch onderzoek van eenige Zeeuwsche eilanden. T.K.N.A.G. 1943 p. 1 e.v.

4) Van Lookeren: Chartes et documents de l'abbaye de St. Pierre, nr. 214: de abdy krijgt de tienden van de nieuwe landen bij Groede „quae per maris alluvionem veteri terrae concreta est”. (1133).

no. 342: „terram maris inter Ossensesse et Guntenesse (Hontenisse) iacentem” (1183).

toogde <sup>1)</sup> wil dat niet zeggen dat daaraan een groot vermogen gepaard ging. Waarschijnlijk was de diepte niet zeer belangrijk, zooals uit het hieronder volgende ook nog nader zal blijken.

Gedurende de geheele periode der Middeleeuwen werd langs de oevers der Honte druk ingepolderd. Af en toe onderbraken overstromingen dit proces; daarna ging men echter weer met vernieuwden ijver voort.

Het eerst is hierop de aandacht gevestigd door Blanchard <sup>2)</sup>, die tot de conclusie komt: „s'il y a eu un changement depuis la fin du XIIIe siècle, il faut le chercher dans un rétrécissement lent mais continu de l'estuaire.” Hij neemt hiermee stelling tegen de opvatting van Kluit <sup>3)</sup>, die op grond van een door hem medegedeeld charter van Jacoba van Beieren besluit, dat de Honte in de Middeleeuwen slechts een onbeduidende stroom was, die eerst omstreeks 1500 bevaarbaar begon te worden.

Kluit ontleende dit charter aan een proces tusschen de stad Antwerpen en de pachters van den tol van Iersekeroord over de kwestie of de graaf van Zeeland al dan niet het recht had tol te heffen op de Honte. Gedurende de geheele 15e eeuw is dit proces hangende gebleven, tot tenslotte in 1504 de eindspraak viel ten gunste van de pachters.

Van het grootste belang is het daarom de geschiedenis van bovengenoemden tol, den z.g. Grooten Zeeuwschen tol, na te gaan. Oorspronkelijk werd deze geheven te Iersekeroord, welke plaats wij omstreeks 1400 met Sneller <sup>4)</sup> te zoeken hebben op den oever van de Schelde op Zuid-Beveland tegenover Bergen-op-Zoom <sup>5)</sup>. Op oude kaarten zien wij daar het tolhuis nog aangegeven (zie de afb.). Deze plaats was zoo gekozen dat de schepen, die uit Holland of uit zee de havens van Brabant en Vlaanderen wilden bezoeken, het tolhuis moesten passeeren. In die gunstige ligging kwam pas verandering toen de Honte als scheepvaartweg mee ging tellen, wat volgens de historische gegevens in de 15e eeuw langzamerhand het geval werd. In de rekening van den rentmeester van Zeeland bewesten Schelde van 1429/30 klaagde deze over de geringe opbrengst van den tol van Iersekeroord, die sterk verminderd was doordat „die meeste hoop van den coopmannen haire goederen senden tAntwerpen waert uut Vlaenderen, ende oick als zy, uter zee commen, bi der Honten; ende die goeden van dane

1) Dr. A. A. Beekman: Geschiedk. Atlas van Nederland. Zeeland in 1300. Tekst p. 12.

2) R. Blanchard: La Flandre (Paris, 1906), p. 178, n. 8.

3) A. Kluit: Historia critica I, 2 p. 139 e.v., p. 164.

4) Z. W. Sneller: Walcheren in de 15e eeuw, p. 18.

5) Vgl. hiervóór p. 32 n. 2 en Vlam, a.w. p. 61 n. 39.

wederom bringhen int Swin of dair si se hebben willen" <sup>1</sup>). Bij de verzoening tusschen Philips van Bourgondië en Jacoba van Beieren in 1433 was aan Jacoba de opbrengst toegestaan van dezen tol. Na de klachten van den rentmeester en van Jacoba zelf bepaalt hertog Philips dan ook dat op de Honte eveneens tol betaald zal moeten worden <sup>2</sup>). Dit recht nu betwist Antwerpen den graaf: „la riviere de la Honte, partant de la mer et faisant passage à tous marchans jusques en nostre ville d'Anvers, avoit de tout temps esté et encoures estoit ung fleuve publicq et francq, appartenant au duc de Brabant", en dit wel volgens een scheidsrechterlijke beslissing van 1276 <sup>3</sup>).

In dit stuk van 1276, dat Blanchard eveneens aanhaalt om te bewijzen dat de Honte ook in de 13e eeuw reeds als scheepvaartweg in gebruik was, en dat door Kluit reeds werd vermeld, is sprake van den tol of het geleide op de Honte bij Valkenisse, Rilland en Agger <sup>4</sup>), waarbij aan Antwerpen vrijstelling daarvan wordt verleend. Wij kunnen daaraan nog toevoegen de vrijheid van tol of geleidegeld, verleend aan het klooster Afflighem, in 1285, aan de abdi van Duinen in 1290 en aan „die van" Tolen in 1291 <sup>5</sup>).

Van de zijde van de pachters echter wordt betoogd dat die beslissing niet ter zake doet: „car elle ne parte ne touche riens au dict tonlieu de Zeelande, mais faisoit seulement mencion d'un gheleyde des harencs, que du temps passé esté mis sur la dicte Honte lorsqu'elle estoit encoires petite pour conduire les marchans du harencq et les garder contre les mauvois garçons, qui se battoient es marez et es casteaulx et destrousoient les passans". Zij betoogen verder dat het geleide geheel iets anders is dan de Zeeuwsche tol, hoewel er dikwijls sprake is van „thol oft onghelt" en „tol oft gheleyde".

Hiermede wordt dus zoowel de opvatting van het proce-

1) Dr. W. S. Unger, De tol van Iersekeroord (R. G. P. Kleine Serie nr. 29) p. 154 n. 5. 2). a.w. p. 5 e.v.

3) Uit de einduitspraak door den Grooten Raad te Mechelen in 1504 (1e Copulaatboek der Rekenkamer (R. A. Zeeland) f. 104); zie ook J. Denucé, De loop van de Schelde van de Zee tot Rupelmonde in de XVe eeuw (Antwerpen, z. j.), p. 19.

4) Het ambacht Agger lag in 1276 dus blijkbaar nog aan de Honte. De eerste vermelding van een geslacht van dien naam is van 1187 (O.H. Z. I no. 165). Of Agger in de betekenis van naspui hiermede in verband is te brengen? Vgl. de eger op de Severn. Deze onregelmatigheid in de getijden kan in een rivier veroorzaakt worden door het samenkomen van twee stroomen, het nauwer worden van de bedding of door beide (zie Beekman, Dijk- en waterschapsrecht I p. 65). Mogelijk waren oudtijds een of meer van deze voorwaarden vervuld.

5) Oorkondenboek van Holland en Zeeland II nos. 324, 489, 492, 528, 563, 687 en 790.



deerende Antwerpen als die van Blanchard weersproken als zou al in 1276 op de Honte een tol geheven worden, die te vergelijken is met een wachtpost van Iersekeroord. Immers, het gaat hier slechts over een soort veiligheidsbelasting, waarvan de steden en kloosters, die door hun ligging er het nauwst bij betrokken waren, werden vrijgesteld, echter niet als zij vreemde goederen vervoerden. Nog in de 15e eeuw blijkt het geleiderecht zich naast den gewonen tol gehandhaafd te hebben, want in 1479 en 1488 doet Antwerpen pogingen om de „haringen, die diverse particuliere personen in 't geleyde van de riviere van de Honte hebben", af te kooplen <sup>1)</sup>.

Zonder als Sneller <sup>2)</sup> een anderen weg te willen zoeken waaraan die plaats (Agger, Rilland en Valkenisse) gelegen zouden hebben en waarbij waarschijnlijk werd gedacht aan de oude verbinding tusschen Antwerpen en Middelburg via de Zwake en Loo-Yve, die echter in de 13e en 14e eeuw sterk verlandde <sup>3)</sup> en tenslotte in 1480 door een dam geheel werd afgesloten, kunnen wij de opvatting van Beekman <sup>4)</sup> en Prims onderschrijven dat de Honte in de 13e eeuw vooral van belang was voor het binnenlandsch verkeer. Prims <sup>5)</sup> zegt daarvan : „de Honte is in de XIIIe eeuw van beteekenis noch voor de vaart op Engeland, vermits die langs de Schelde haar weg neemt, noch voor de vaart op Maas- en Rijnlanden, want dan ging het langs Striene en Eendracht. Voor beide bestemmingen kon Antwerpen de Honte missen. Maar van des te meer belang was deze kreek voor de Antwerpsche stapels voor den visch- en zouthandel, ook voor de granen”.

Elders <sup>6)</sup> noemt hij een bericht waaruit zou moeten blijken dat in 1235, wanneer Isabella van Engeland, de bruid van keizer Frederik II, door een deputatie van Westminster wordt gehaald, de vloot de Oosterschelde invoer op weg naar Antwerpen. Dat hier werkelijk sprake is van de Oosterschelde lijkt wel waarschijnlijk, doch wordt nergens bewezen. De kroniekschrijver <sup>7)</sup> zegt zelfs dat de schepen na drie dagen

1) Reg. Priv. Ducis Caroli (A. R. A. Leenkamer nr. 64) f. 87—89.

2) Sneller, Walcheren p. 22 n. 1: het zwaartepunt van de kwestie ligt — meen ik — in de „theloneum sive conductus de Rieland ... de Valkenisse ... de Agger", en in het vaststellen van de verkeersweg(en), waaraan deze tolln lagen.

3) Beekman: Zeeland in 1300 p. 46: Ovezand en Heinkenszand eind 13e eeuw bedijkt. 4) Ibidem p. 12.

5) F. Prims, Geschiedenis van Antwerpen II boek 2 p. 184.

6) A.w. I p. 100.

7) Rogeri de Wendover: Chronica, 447—1235. Mon. Germ. S.S. 28 p. 72.

varens den Rijnmond<sup>1)</sup> bereikten en na een heelen dag en nacht pas bij de Antwerpsche burcht aanlegden.

Beekman beschouwt de Honte in de Middeleeuwen als een uitgestrekte, ondiepe zeeboezem bij vloed, een grootendeels droogvallende zand- en slijkvlakte bij eb, waar tusschendoor geulen of krekken liepen van weinig diepte en waarvan waarschijnlijk slechts een enkele (de Honte) onafgebroken doorliep van de Schelde naar het Westen. De aanhoudende werking der getijden, sterker geworden door de verwijding van den mond aan zee, heeft de gronden uitgeschuurd en daarna de gronden in en langs de Honte voor een deel doen verdwijnen.

Een compromis dus tusschen de opvattingen van Blanchard en Sneller. Ook dr. W. S. Unger, die aan den tol van Iersekeroord een publicatie wijdde<sup>2)</sup>, komt tot de conclusie dat gedurende de 15e eeuw de scheepvaartweg zich van de Schelde naar de Honte heeft verplaatst.

Oorspronkelijk is het tolhuis te Iersekeroord voldoende om den tol te innen, die „hangt an den vier marcten tot Antwerpen ende tot Bergen an den Zoem, ende sonderlinghe an den Engelschen coepman“<sup>3)</sup>. Wanneer de schippers echter nieuwe wegen ontdekken en daarvan gebruik maken om den tol te ontloopen, moet de pachter hen daar volgen en deze zet dan allerlei wachtposten uit. Het boven vermelde eindvonnis noemt er verschillende in een charter van Philips den Schoone. Deze bepaalt dat de tol weer geheven zal worden zooals ten tijde van de hertogen Philips den Goede en Karel den Stoute. Tijdens het bewind van Maria de Rijke was er een onderbreking geweest, afdgedwongen door Antwerpen : „.....et l'annee ensuyant, qui fut IIIIXXXV“<sup>4)</sup>, eussions par nos lettres patentes ordonné que, quant la ferme desdicts de Middelbourg (dat dan optreedt als tolpachter) seroit expiree, nostre dict tonlieu seroit mis à nouvelle ferme à tous les wachtes, qui souloient estre durant le temps de nosdicts predecesseurs, est assavoir Vlissinghe, Ermude, Zoutelant, Rammekens, Veere, Cats, Valckenesse et aultres“.

Tenslotte heeft de Honte alle scheepvaart tot zich getrokken en wordt de tol overgeplaatst naar Antwerpen<sup>5)</sup>; dit gebeurt in 1532, wanneer keizer Karel V ordonneert „dat de tollenaar

1) De uitgevers merken in een noot op : ostium Rheni — potius Scaldis.

2) Zie hiervóór p. 44 n. 1.

3) Dr. H. J. Smit: Bronnen tot de geschiedenis van den handel met Engeland, Schotland en Ierland (R. G. P. 65) I nr. 943.

4) 1495. 5) Unger, Iersekeroord p. 131.

van Selandt, nu ende in den tiet wesende, zijn tholl van Zelandt, die hy plach te ontfaen up Iersickeroot, de Honte ende andere wachten van dien, daer de scipperen tot off van Antwerpen souden mogen arriveren, vortaen ontfangen sall in de stadt van Antwerpen, gelick men dat useert in de stadt van Bergen upten Zoom."

Hiertegen is, evenwel zonder resultaat, geprotesteerd door Zeeland, dat in die verplaatsing een nadeel zag voor de Walchersche steden en bang was, dat op den duur de tol als domein van Brabant beschouwd zou worden.

Het tijdstip waarop de Honte als scheepvaartweg begint mee te tellen hebben wij volgens enkele door Sneller medegedeelde gegevens omstreeks het jaar 1400 te stellen. Hij citeert <sup>1)</sup> uit de handvesten van Amsterdam uit 1396: „ende voort, soo sullen die poorteren van Amstelredam onverbonden wesen in deser saken, also dat sy varen mogen welck sy willen, hetsy die Schelt of die Honte". En daarnaast een tolprivilege, in 1400 aan Lübeck verleend: „item, (zoo zal men geven) van elker ame wijns, die men t Antwerpen uut oft invoeren sal, hetzy bi der Honte oft by der Sceld, anderhalven groten".

Hieraan kunnen wij nog een charter van 1387 toevoegen, waarin wordt bepaald dat de poorters van Antwerpen, wanneer zij „coemanscap te Middelborch, te Zierixee oft elders in Zeelant hanterden, vry zouden mogen varen ende keeren" over de Honte of welken stroom zij liefst hadden, behoudens dat, „als zy vieant goed in haer scepe gheladen hadden, dat zy daermede souden moeten varen al de Scelt op ende gheven minen heere van Hollant sijn recht" <sup>2)</sup>.

En dat in het begin van de 15e eeuw de Engelschen nog den ouden weg gebruiken, zou kunnen volgen uit het charter, door Willem VI van Holland in 1411 verleend aan de Engelsche kooplieden, die Holland en Zeeland bezoeken <sup>3)</sup>: „dat zy voirby Yersickerort haer goet souden mogen voeren also dicwile, als sy souden willen met eens daerof tol te betalene ende daernaer niet meer."

Volgens de rentmeestersrekening is in 1418 de wacht in de Honte verpacht geweest <sup>4)</sup>, doch nadere gegevens daarover ontbreken. Er is eerst weer sprake van nadat de rentmeester over den achteruitgang van de tolopbrengst heeft geklaagd,

1) Walcheren p. 24.

2) Antwerpsch Archievenblad XXV p. 169.

3) Smit, Bronnen handel Engeland I no. 877.

4) Unger, Iersekeroot p. 184.

waarop Jacoba, waarschijnlijk met autorisatie van Philips van Bourgondië, „ordonna à Claes Ruycherock, son fermier audict tonlieu, par ses lettres patentes de l'an mil IIIICXXXIII de mectre sa wachte sur ladicte riviere de la Honte et lever illecq le droit de tonlieu de Zeelande, ce qu'il fist" <sup>1)</sup>).

In het nu volgende proces wordt in 1468 een voorloopig vonnis gewezen ten gunste van Antwerpen, waarin o.m. wordt betoogd dat in tegenstelling van klagers, „que ladicte Honte estoit fleuve publique et franc, respondoient les appellans que le contraire estoit verité et que sur ladicte Honte a tousiours esté wachte depuis que icelle Honte est devenu grande et que les marchans ont prins leur chemin par icelle en delaisant le chemin de l'Escault, de tout temps accoustumé, en fraudant par ce nostre tonlieu de Yersickeroint."

Dat er veranderingen in de rivier hebben plaats gegrepen moeten de klagers echter toegeven; de pachters betoogen: „que du temps passé l'eau de la Honte estoit si petite, que nulz ou bien peu de navires, venans de la dicte ville d'Anvers, pouvoient passer par les dites rivieres, tous les navirens passoient parmi le païs de Zellande, où il avoit ses gardes, assavoir à Yersekerhoirt et Geervliet, et que par les alluvions et inondacions des eaux la dicte riviere de la Honte estoit devenu plus na(vi)gable et plus parfonde, qu'elle n'estoit auparavant, tellement que presentement tous ou la plupart des navires, allans et venans en la dicte ville d'Anvers, passoient par la dicte riviere de la Honte." De tegenpartij antwoordde daarop: „que la dicte alluvion, dont parle le dict procureur, fait pour eulx, car ce que la dite riviere a gaigné par alluvion, inondacion ou autrement en largeur et parfondeur, elle la gaignie sur la terre et coste de Flandres, où est presentement la droite parfondeur, fluz et strom par où passant les dits navires" <sup>2)</sup>).

Zeeland gaat echter verder met de tolheffing en wordt, na veel geharrewar en zelfs arrestaties van de wachten door Antwerpen, tenslotte in 1504 bij vonnis van den Grooten Raad in het gelijk gesteld <sup>3)</sup>. De conclusie luidt dat de Honte een Zeeuwsche stroom is, waarop de Vlaamsche graaf slechts jurisdictie heeft voor zoover hij kan waden en den vluchteling met een zwaard aanraken <sup>4)</sup>.

1) Bovengenoemd vonnis van den Hoogen Raad te Mechelen 1504.

2) Unger, a.w. p. 20 e.v.

3) Unger, a.w. p. 69 e.v., Denucé, Loop der Schelde p. 19.

4) „Qu'il pouvoit entrer en l'eau et atoucher d'une epee ou de la verge de justice ce qu'il a voulu exploicter" (en niet: aloncher, zoals Beekman, a.w. p. 17, Kluit volgend, geeft). Zie hiervoor de opmerking van S. T. Bindoff, *The Scheldt question to 1839* (Londen, (1945)) p. 61 n. 1.

Antwerpen probeert geen enkele keer het betoog der pachters, als zou de Honte vroeger veel minder bevaarbaar zijn geweest, te weerleggen. Wel beroept het zich op de uitspraak van 1276 en een nietszeggenden brief van 1304 — waarin de hertog van Brabant den Hollanders en Zeeuwen toestond hun vijanden te arresteren op het water, dat hij niet anders noemt dan „aquam nostram” — om te bewijzen dat er altijd een doorgang is geweest, „que le passage n'estoit pas nouvel”. Zeeland heeft dit ook niet beweerd, maar wel „que par les grandes innondacions, qui advinrent en son temps — d.w.z. ten tijde van Jacoba van Beieren — et aussi auparavant tout en Flandres que en Hollande ladicte riviere de la Honte, qui paravant avoit esté petite, étroite et peu profonde, estoit devenu si grande, large et profonde, que tous bataulx, tous karakes, gallaes, y poivent franchement navier et passer.”

Zoo vlot als hier wordt voorgesteld ging het echter ook weer niet. Nog in 1443 is de weg Bergen-op-Zoom niet verlaten, zooals blijkt uit een Middelburgsche schepenacte<sup>1)</sup>, volgens welke de schipper van een Antwerpsche kraaijer en twee kooplieden uit Ipswich, van Antwerpen komende, te Iersekeroord het zeil hebben gestreken en van al hun goederen tol hebben betaald.

En wanneer in 1452 tusschen Antwerpen en de Hanze onderhandeld wordt over het vestigen van den stapel aldaar, blijken de zware Hanzeschepen nog niet via de Honte Antwerpen te kunnen bereiken<sup>2)</sup>.

Resumeerende kunnen wij dus met Sneller besluiten, dat de Honte niet lang vóór 1400 een geregelde scheepvaartweg is geworden. In de 15e eeuw is zij echter nog niet voor de groote zeeschepen van dien tijd bevaarbaar; daartoe komt het eerst in de 16e eeuw<sup>3)</sup>.

Het is wel waarschijnlijk dat de verzanding van de Oosterschelde en de verdieping van de Honte met elkaar in plausibel verband staan. Het wantij, d.i. de zoogenaamde samenkost der getijgolven van Ooster- en Westerschelde, verplaatste zich naar het schijnt van de lijn Bat-Saaftinge naar de lijn Bat-Woensdrecht. Een zeer geringe verdieping der Honte tusschen Bat en Vlissingen of een zeer geringe verondieping

1) Smit, Bronnen handel Engeland I nr. 1262.

2) Hanserecesse II, 4 no. 52.

3) Merkwaardig is het voorkomen van een ondiepte „Sceltlant” in de Honte tusschen Borselhoeck en Gaternisse op een 15e eeuwse kaart van het Scheldegebied, gereproduceerd door Denucé, a.w. Of betreft het hier een fout van den copist?

van de Oude Schelde tusschen Bergen-op-Zoom en Schouwen, d.w.z. een geringe wijziging in de verhouding der voortplantingssnelheden der getijgolven langs beide zeearmen, kunnen dit bewerkt hebben<sup>1)</sup>. Omstreeks 1400 zal de omzwaaiing van het wangetij hebben plaats gehad in dien zin, dat tusschen circa 1350 en 1550 de drempel bij Woensdrecht allengs verhoogde en die bij Saaftinge allengs verlaagde. Mede met het oog op de neiging van getijstroomen aan de kortste en de meest zuidelijke tak de voorkeur te geven, is dit alleszins waarschijnlijk.

Men behoeft dus omstreeks 1400 geen groote wijzigingen in den topografischen toestand dezer streek als noodzakelijk aan te nemen, doch slechts een betrekkelijk eenvoudige verplaatsing van het wantij met de daarbij behorende drempels. Zooals de Antwerpsche schepen na 1400 niet goed meer de (Ooster)Schelde konden bereiken, zullen zij daarvóór niet goed in de Honte hebben kunnen komen. De woorden van Jacoba van Beieren : „aparavant petite, étroite et peu profonde”, die zij gebruikte om den vroegeren toestand van de Honte aan te geven, zullen waarschijnlijk slechts op een geul in den ouden drempel bij Saaftinge betrekking hebben. Na 1400 zouden welhaast dezelfde woorden gebruikt kunnen worden voor de geul in den nieuwen drempel bij Woensdrecht. Bepaald zeker was dit reeds omstreeks 1550 het geval, terwijl nadien de toestand vrijwel dezelfde bleef tot 1867, toen de dam tusschen Brabant en Zuid-Beveland werd geslagen.

---

1) Vgl. dr. ir. Joh. van Veen: Onderzoekingen in de Hoofden in verband met de gesteldheid der Nederlandsche kust, ('s-Gravenhage, 1936), p. 134 e.v.