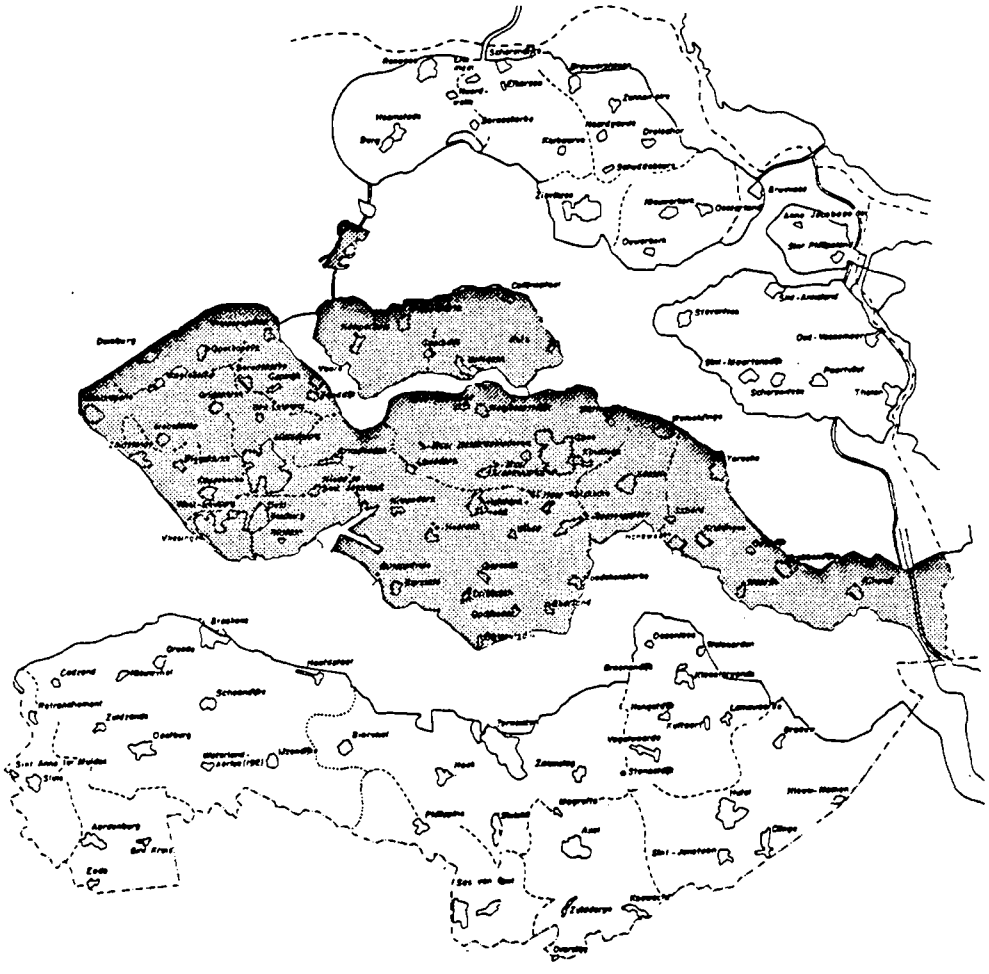
monumenten inventarisatie project Zeeland

regiobeschrijving



midden-zeeland

(oktober 1992)

S. R. Jonkergouw

INHOUDSOPGAVE

		Blz.
	VOORWOORD	7
1.	INLEIDING	9
2.	BODEMGESTELDHEID	11
2.1	Genese en landschapstypen	11
2.1.1	Algemeen	11
2.1.2	Walcheren	17
2.1.3	Zuid-Beveland	18
2.1.4	Noord-Beveland	18
2.2	Reliëf	19
2.3	Afwatering	19
2.3.1	Algemeen	19
2.3.2	Walcheren	19
2.3.3	Zuid-Beveland	20
2.3.4	Noord-Beveland	22
3.	GRONDGEBRUIK	23
3.1	Inleiding	23
3.2	Grondgebruik en verkaveling	25
3.3	Inundatie van 1944	27
3.4	Huidig landschapsbeeld	27
4.	INFRASTRUCTUUR	29
4.1	Wegen	29
4.2	Waterwegen, kanalen, havens en veren	31
4.2.1	Waterwegen	31
4.2.1.1	Walcheren	31
4.2.1.2	Zuid-Beveland	31
4.2.1.3	Noord-Beveland	31
4.2.2	Kanalen	32
4.2.3	Havens	34
4.2.4	Veren	36
4.3	Dijken, kaden en dammen	39

4.4 Spoor- en tramwegen 41
4.4.1 Spoorwegen 42
4.4.2 Tramwegen 43

4.5 Verdedigingswerken. 45

4.6 Vliegvelden 45

5. NEDERZETTINGEN 47

5.1 Functionele ontwikkeling 47
5.1.1 Algemeen 47
5.1.2 Industrie 47
5.1.3 Visserij 50
5.1.4 Recreatie 51
5.1.5 Energievoorziening 52
5.1.6 PTT 54
5.1.7 Religie 55
5.1.7.1 De hoofdstromen 1800-1945 55
5.1.7.2 De afzonderlijke eilanden 57

5.2 Bewoningspatroon 57

5.3 Steden 58

5.4 Dorpen 62

LITERATUURLIJST

BIJLAGEN I Inventarisatieresultaten Midden-Zeeland
II Beschermde stads- en dorpsgezichten in Zeeland
III Kaart Provincie Zeeland, 1866 uit: J. Kuijper, zie literatuurlijst
IV Kaart Provincie Zeeland, ca. 1926, uit: Wegwijzer voor Zeeland, zakatlas, Zierikzee, z.j.
V Kaart Midden-Zeeland, 1991

VOORWOORD

Wat is het Monumenten Inventarisatie Project?

Door het rijk is in samenwerking met de provincies en de vier grote steden een project ontwikkeld dat als doel heeft de inventarisatie van jonge bouwkunst en stedebouw in Nederland. "Jonge" betekent hier: tot stand gekomen in de periode midden 19e eeuw - Tweede Wereldoorlog.
De verkregen gegevens worden landelijk verzameld en verwerkt. Ze kunnen dienen als uitgangspunt voor verder onderzoek en voor het te voeren beleid van rijk, provincies en gemeenten. Ze bestaan uit regio- en gemeentebeschrijvingen en uit de inventarisatieresultaten (veldwerk).

Regiobeschrijving

De inventarisatie wordt per provincie (of grote stad) gebiedsgewijs aangepakt. Daartoe is de provincie Zeeland in drie werkgebieden verdeeld, namelijk Midden-Zeeland, Noord-Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen.
Per gebied wordt eerst een regiobeschrijving gemaakt, met daarin een beschrijving van de historische en ruimtelijke ontwikkelingen in de periode ca. 1850 - 1945. Bij de beschrijving wordt globaal aandacht besteed aan de algemeen historische aspecten van bestuurlijke, landschappelijke, sociaal-economische en geografische aard.

Gemeentebeschrijving

Met behulp van de regiobeschrijving vindt nader onderzoek plaats per gemeente en per kern. In eerste instantie gebeurt dit op basis van literatuurstudie en vergelijkend kaartonderzoek. De resultaten hiervan worden aangevuld met gegevens uit de object- en complexinventarisatie. Het onderzoek leidt tot een korte beschrijving van de kernen per gemeente en de historische en ruimtelijke ontwikkeling daarvan, waarbij aandacht wordt besteed aan algemeen historische aspecten van onderwerpen die ook bij de regiobeschrijving zijn behandeld (zie boven).
Met behulp van (voornamelijk) historisch kaartmateriaal wordt inzicht gegeven in de ruimtelijke ontwikkelingen.
Wanneer een kern in de betrokken periode belangrijke functionele en stedebouwkundige ontwikkelingen heeft doorgemaakt, wordt er bovendien een overzichtskaart toegevoegd van deze ontwikkelingen met een typologie van de uitbreidingen.
De regio- en gemeentebeschrijvingen vormen de basis voor het veldwerk. Het veldwerk bestaat uit inventarisaties van objecten, complexen en stedebouwkundige structuren, die voor de periode belangrijk en/of kenmerkend of juist bijzonder zijn. Aan de gemeentebeschrijvingen is een adreslijst van geïnventariseerde objecten en complexen toegevoegd.

1. INLEIDING

Deze regio-beschrijving betreft het gebied dat Midden-Zeeland wordt genoemd, en omvat de voormalige eilanden Walcheren, Zuid-Beveland en Noord-Beveland.
De oppervlakte van de provincie Zeeland bedroeg op 1 januari 1987 met inbegrip van de wateren 301.700 ha.
Midden-Zeeland wordt omringd door een duingebied op Walcheren en Noord-Beveland, en door zeedijken op Walcheren, Noord-Beveland en Zuid-Beveland. Midden-Zeeland is centraal gelegen ten opzichte van de overige delen van de provincie. Ze maakt aan de noordzijde deel uit van het Midden-Deltagebied. Het Midden-Deltagebied is gesitueerd tussen de sterk verstedelijkte en nog verder te verstedelijken gebieden van de Randstad en de Brabantse stedenrij, de Belgische steden Antwerpen, Gent, Brugge en het Scheldebekken. Midden-Zeeland heeft de functie toebedeeld gekregen van centrale open ruimte.
Aan de zuid-zijde vormt Midden-Zeeland onderdeel van het Westerschelde bekken. Het Sloegebied, de Kanaalzone Gent-Terneuzen en het Antwerpse industriegebied zijn hier de structuurbepalende elementen. Het Westerscheldebekken kan worden gekarakteriseerd als gebied met afwisselend geïndustrialiseerde en verstedelijkte zones en open landelijke zones. De verstedelijkte gebieden van Midden-Zeeland zelf vinden we rond de steden Middelburg, Vlissingen en Goes. In deze gebieden wordt de ruimte gebruikt voor woonbebouwing, bedrijfsterreinen en regionaal verzorgende voorzieningen.
In het midden-gebied van Walcheren en het overgrote deel van Noord- en Zuid-Beveland is de agrarische functie primair. In een aantal agrarische gebieden is naast de agrarische functie ook het natuur- en landschapsbehoud van grote betekenis. Dit geldt in het bijzonder voor de open landelijke gebieden van Walcheren en Zuid-Beveland.
Midden-Zeeland heeft veertien gemeenten, te weten op Walcheren, Arnemuiden, Domburg, Mariekerke, Middelburg, Valkenisse, Veere, Vlissingen en Westkapelle. Op Zuid-Beveland Borsele, Goes, Kapelle en Reimerswaal. Op Noord-Beveland Kortgene en Wissenkerke.
Het aantal inwoners van de provincie Zeeland bedroeg op 31 december 1991: 359.205 personen.
In Midden-Zeeland bedroeg dit aantal 200.268 (voorlopige cijfers).

2. BODEMGESTELDHEID

2.1 GENESE EN LANDSCHAPSTYPEN

2.1.1 Algemeen

Voor de oppervlakte-geologie van Zeeland zijn de afzettingen uit het Kwartair van belang. Dit geologisch tijdperk wordt nader onderverdeeld in het Pleistoceen en het Holoceen.
Gedurende het Pleistoceen stond Nederland onder invloed van ijstijden. Voordat een klimaatsverandering zou intreden, d.w.z. de temparatuur ging stijgen, werd dekzand afgezet.
In Zeeland komt het dekzand alleen in Zeeuwsch-Vlaanderen langs de landgrens met België aan de oppervlakte voor.
Aan het begin van het Holoceen veroorzaakte de stijging van de zeespiegel een verhoging van het grondwater. Onder deze omstandigheden ontstond het zogenaamde basisveen. Doordat de zeespiegel verder steeg, verdronk dit basisveen en is oude zeeklei afgezet.
Tijdens de sedimentatie van de oude zeeklei vormde zich langs de kust van het ondiepe waddenlandschap, wat Zeeland toen was, een schorwallencomplex. Dit breidde zich geleidelijk uit tot een natuurlijke barriere. De afwatering stagneerde en verzoeting door de aanvoer van rivier- en regenwater trad op.
De jonge zeeklei is de jongste mariene afzetting, waarvan de vorming sinds enkele eeuwen voor Chr. in het buitendijks gelegen gebied ook thans nog doorgaat. Als gevolg van een stijgende zeespiegel werd het langs de kust gelegen schor- en standwallencomplex (oude duinen) op verschillende plaatsen doorbroken. Deze inbraken groeiden uit tot een wijd vertakt geulensysteem, waarvan de kleinste uitlopers ver in het veengebied doordrongen en waarbij grote delen van het veenlandschap werden opgeruimd. Vanuit deze kreken werd op het veen de jonge zeeklei afgezet. In Zeeland is het oppervlakte-veen, voor zover niet weggeslagen met een dunnere of diepere laag jonge zeeklei bedekt.

De wisselende invloed van de zee, de Duinkerke-transgressies doen zich in feite nog steeds voor. Door deze transgressies zijn enkele periodes van bodemvorming te onderscheiden, met elk, tot op zekere hoogte hun eigen landschappelijke kenmerken. Zo onderscheidt men oudland, middelland en nieuwland.

Het oudland

Onder de invloed van transgressies wordt het (oppervlakte) veengebied herschapen in een slikken- en schorrenlandschap met talrijke kreken. Hieruit ontstaan de oude kernen van de Zeeuwse eilanden met gronden die men oudland noemt. De oudlandgebieden zijn als volgt ontstaan.
Uit het vloedwater wordt zand en slib aangevoerd. Bij het overstromen van de kreekoevers neemt de stroomsnelheid af en daarmee het transporterend vermogen van het water. Langs de flanken van de kreken bezinkt het grovere materiaal als zand en zavel onder vorming van een oeverwal.
Verder van de kreken vandaan, op de veeneilanden waar de stroomsnelheid mede door de begroeiing sterk vermindert, bezinkt het fijne materiaal in komvormige laagtes als zware klei. Door de grote uitgestrekt-

heid waarover het aangevoerde sediment in die tijd moest worden verdeeld, verliep de opslibbing uiterst langzaam. Hierdoor ontstonden de poelgronden en in het geheel van deze afzettingen vond sterke ontkalking plaats. Als tenslotte ook de kreek gaat verlanden, wordt de bedding opgevuld met schelprijk zand en naar boven toe met zavel. Samen met de oeverwallen vormen deze de kreekrug. Door inklinking van de veenondergrond als mede door verveningen kwamen de poelgronden ten opzichte van de kreekruggen steeds lager te liggen.
De oudlandgebieden bestaan dus afwisselend uit poelgronden en kreekruggronden. Poelgronden zijn de oorspronkelijke veengebieden. Ze liggen relatief laag en de invloed van zout grondwater is op veel plaatsen te bespeuren. Vele percelen hebben een hollebollig karakter als gevolg van moernering. Moernering is het uitgraven van veen om te dienen als brandstof (turf) of voor zoutwinning. Doordat eerst putten werden gegraven, vervolgens het veen naar boven werd gehaald en de putten weer dicht gegooid werden, kreeg het poelgebied een zogenaamd hollebollig oppervlak.
Door recente herverkaveling is weinig van de oorspronkelijke structuur van de poelgebieden overgebleven.
Kreekruggronden zijn gevormd in de dichtgeslibde getijdegeulen. Ze bestaan uit lichte gronden en er zit geen veen in de bodem. Door omkering van het reliëf (inversie) liggen ze hoger dan de poelgronden en zijn herkenbaar als langgerekte ruggen in het landschap. De oudste nederzettingen, boerderijen en wegen liggen op kreekruggen.
De oudlandgebieden vormen de oude kernen van Walcheren en Zuid-Beveland.

Het middelland

De transgressies tussen 900 en 1200 na Christus zijn verantwoordelijk voor de vorming van het middelland. Enerzijds was er afbraak van het bestaande land en anderzijds opslibbing. De opslibbing vond deels via de krekensystemen van het oudland plaats. De kreken die nog niet geheel waren volgeslibd, werden vooral langs de randen van het oudland opnieuw opengereten, maar er werden ook nieuwe kreken gevormd.
Een nieuwer dek, kalkrijker dan de afzettingen van het oudland, kwam op delen van het eerste gevormde land tot afzetting.
De oorspronkelijke topografie van kronkelende langgerekte kreekruggen waartussen lager gelegen poelgebieden, bleef hierbij gedeeltelijk behouden. Tevens vond opslibbing plaats van de nog overgebleven onbedekte, soms een weinig opgeslibde veengebieden.
Hierbij zijn vlakkere polders ontstaan van een landbouwkundig betere kwaliteit.

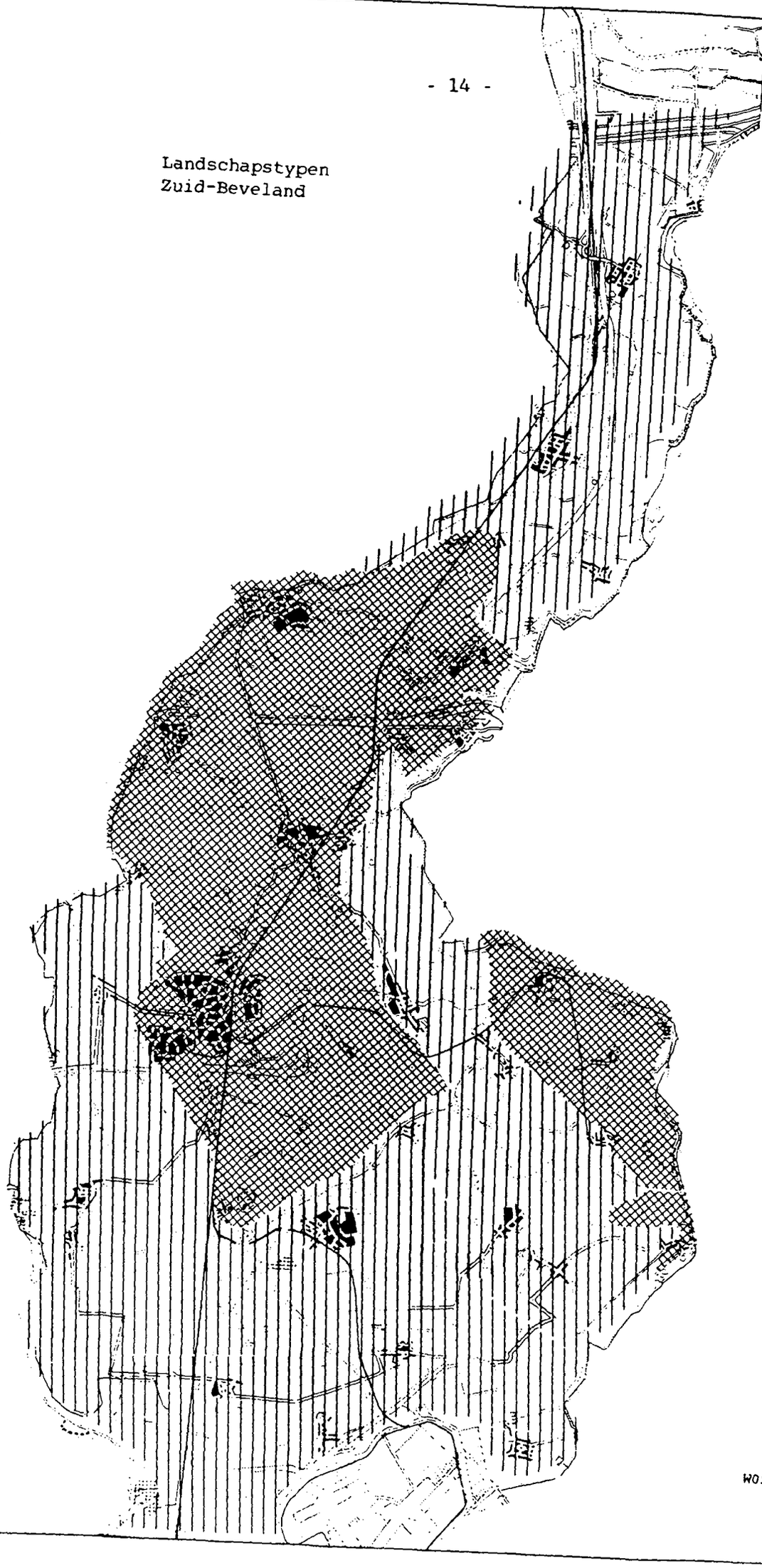
Het nieuwland

De op- en aanslibbingen vanaf 1200 à 1300 worden gerekend tot de afzettingen van Duinkerke IIIb. Nieuwlandgronden ontstaan als opwas of als aanwas.
Een opwas ontstaat in de zeegaten. Op laag niveau treden in de zeegaten van het getijdegebied sterke stromingen op, waarbij zand wordt meegevoerd dat als zandbanken tot afzetting komt. Deze banken "wandelen", waarbij ze aan de ene zijde afnemen en aan de andere zijde aangroeien. Door stroomverlegging of -vermindering kan een zandbank begroeid raken en verder opslibben.

Landschapstypen
Walcheren

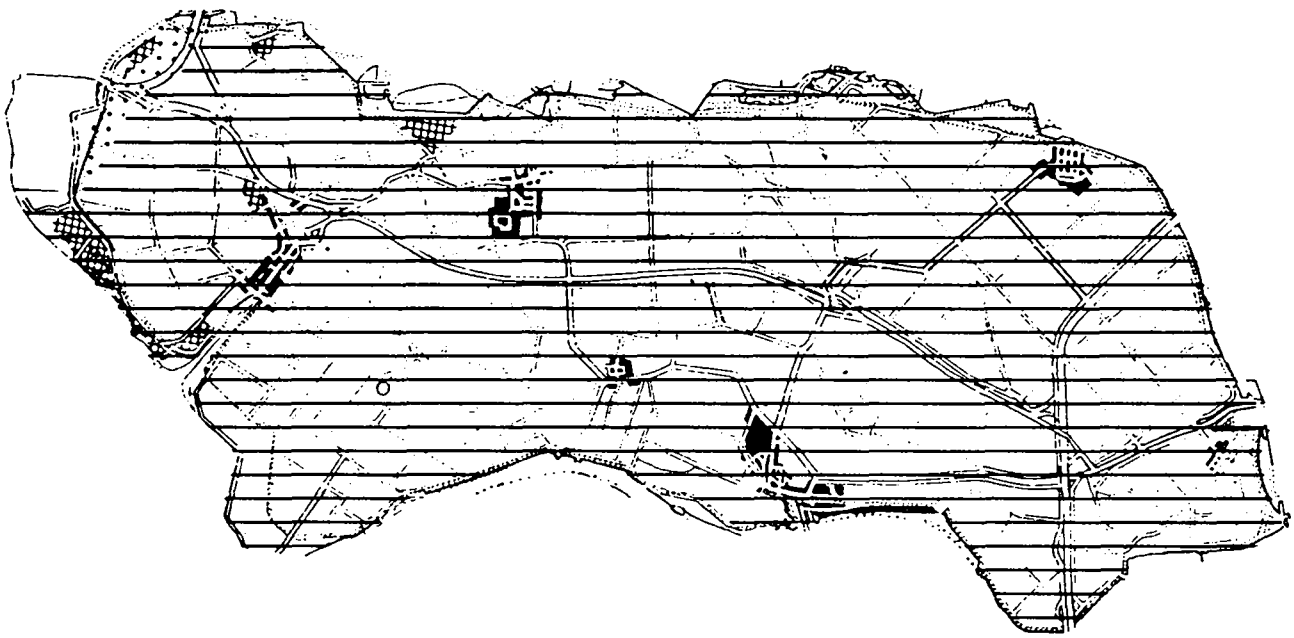
W0549110.a

Landschapstypen
Zuid-Beveland



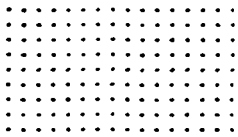
W0549110.a

Landschapstypen
Noord-Beveland

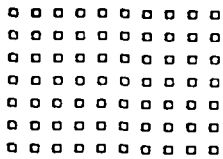


W0549110.a

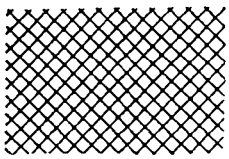
Legenda landschapstypen



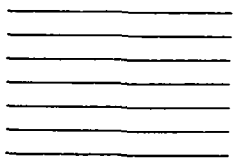
Duinlandschap



Oude zeekleilandschap



Oud- en Middelland



Nieuwland

Het grootste deel van het nieuwland is echter als aanwas bedijkt. Voor een aanwas is bestaand land nodig. Tegen de buitenkant slibt het nieuwland op. Er werd een nieuwe dijk aangelegd, zeewaartse van de oude en die werd aan weerszijden op de oude dijk aangesloten.
Zo ontstonden in eerste instantie langgerekte smalle polders langs de oudlanddijken. Op deze manier kreeg het landschap kleine, lange smalle polders en dichtbij elkaar gelegen evenwijdige dijken met zo nu en dan een dwarsdijkje. Vanaf de 17e eeuw werd het aangedurfd grotere bedijkingen uit te voeren. Daarbij werden ook de grote getijgeulen afgedamd. Door het afdammen van deze geulen en het verlanden daarvan groeiden verschillende oude kernen, zoals die van Zuid-Beveland, aan elkaar.
Veel ingedijkt land ging ook verloren. Zeer berucht werden de stormrampen van 1530 en 1532. In deze jaren gingen de polders Noord-Beveland en Sint Philipsland verloren. Deze gebieden hebben langdurig onder water gestaan. Het ruggen- en poelengebied werd weer bedekt met een nieuwe kleilaag en werd naderhand opnieuw bedijkt. Ook deze polders worden gerekend tot het nieuwland.
De twee gronden van het nieuwland zijn globaal gesteld de schorgronden en de plaatgronden. De schorgronden (aanwas) zijn vlakke kleiige gronden, welke overwegend in gebruik zijn als bouwland. De plaatgronden (opwas) hebben een zandig karakter en zijn vanuit landbouwkundig oogpunt geschikt voor tuinbouw, fruitteelt en bebossing (buitenplaatsen).

2.1.2. Walcheren

Kort voor onze jaartelling doorbrak de zee de door de strandwallen gevormde natuurlijke barrière en overstroomde het veengebied. Dit onbedijkte gebied werd bij de volgende regressie (rustige periode van de zee) bewoonbaar. Op het einde van de derde eeuw overspoelde de zee het gehele gebied. Met name uit het noordwesten drongen grote kreken het gebied binnen en werd op het nog onbedekte veen de oudlandgronden afgezet. Tenslotte verlandden de kreken en ontstonden de voor Walcheren zo karakteristieke kreekruggen.
Omstreeks de zesde eeuw werd de zee vanuit het westen agressief. Het nieuw gevormde schorrenlandschap werd gedeeltelijk opnieuw versneden en opgedeeld in eilanden. Hierna vond weer opslibbing tussen de kreken en later ook in de kreken plaats. De uit deze tijd daterende afzettingen worden tot de middellandgronden gerekend.
Toen de duinen zich langs de kust vormden (na 1200) werden langs de westkust overgegaan tot bedijking van het eiland.
Na de twaalfde eeuw zijn verschillende op- een aanwassen nog als polders aan het bestaande land toegevoegd. Al vroeg vonden bedijkingen plaats bij Vrouwenpolder en later ook bij Nieuw- en Sint Joosland en ter hoogte van Arnemuiden.
Deze jonge polders vormen de nieuwlandgronden van Walcheren.
Op grond van de ontstaanswijze van Walcheren worden vier landschappen onderscheiden, het duinlandschap, het oudland, middelland en nieuwland.
Het duinlandschap is langs de kust hoger gelegen en geaccidenteerd en wordt steeds vlakker naarmate ze in het achter gelegen polderland overgaat. Het duingebied is begroeid met gemengd loofbos, en wordt plaatselijk gebruik voor bouw- of weiland. Het oud- en het middelland

vormt het eiland Walcheren zoals het reeds in de twaalfde eeuw uit één grote polder bestond. In het lage centrale deel rond Middelburg is de grond vochtig. Bovendien is als gevolg van het moeren in de Middeleeuwen de ligging van dit gebied nog geaccentueerd en zijn vele percelen in een hollebollige toestand achtergebleven.
Door de lage ligging hadden grote gedeelten te lijden van wateroverlast en verzilting.
De nieuwlandgronden beslaan slechts een klein deel van de Walcherse oppervlakte. Ze komen voor bij Vrouwenpolder, Arnemuiden en Nieuw- en Sint-Joosland.

2.1.3. Zuid-Beveland

Het huidige Zuid-Beveland valt zowel bodemkundig als landschappelijk in twee duidelijk verschillende delen uiteen. Enerzijds het oud- en middelland met zijn kronkelende wegen, grillige verkaveling en afwisseling van laaggelegen graslanden en hooggelegen bouwland en boomgaarden, anderzijds het nieuwland, de jonge bedijkingen met een patroon van rechte wegen en strakke verkaveling. Akkerbouw en fruitteelt zijn de voornaamste vormen van bedrijfsvoering. De aanwezige landschappelijke verschillen kunnen uit de ontstaanswijze van Zuid-Beveland worden verklaard.
De oude kernen, zoals de Breede Watering Bewesten Yerseke, de Ellewoutsdijk-, Baarland- en Hoedekenskerkepolder, vormden met de eertijds verdronken gebieden Reimerswaal en Borssele het landschap van kreekruggen en poelgronden. Het zijn van oudsher door stromen gescheiden aparte bedijkingen geweest.
Naast de strijd om het behoud van deze oude kernen zijn al vroeg nieuwe op- en aanwassen bedijkt.

De oud- en middellandgronden zijn op Zuid-Beveland aanwezig als grote poelgebieden welke doorsneden worden door kreekruggen.
Grote aaneengesloten nieuwlandgronden vinden we in het oosten onder Krabbendijke en Rilland-Bath. In het westen komen zij voor bij Wolphaartsdijk, Borssele en in de Jacob- en Quarlespolder.

2.1.4 Noord-Beveland

Tot 1200 bestond Noord-Beveland nog uit twee door de Wijtvliet gescheiden eilanden (oudland), die naderhand door afdamming aan elkaar zijn gevoegd.
Bij de Sint Felixvloed van 1530 en de storm in november 1532 ging het gehele eiland ten onder. Ongeveer zeventig jaar is het drijvend gebleven. De Oud-Noord-Beveland-polder werd in 1598-99 als eerste polder bedijkt. Deze bedijkingsactiviteiten zijn doorgegaan tot in de negentiende eeuw.
Als gevolg van de hernieuwde opslibbing na de Sint Felixvloed in 1530 kan het gehele land thans in landschappelijk opzicht tot het nieuwland worden gerekend.

2.2 RELIEF

In het oudland en middelland komen op korte afstand grote hoogteverschillen voor. De poelgronden zijn het laagst gelegen, gemiddeld tussen NAP en 1 meter beneden NAP; de kreekruggen liggen 1 à 2 meter hoger. De voornaamste oorzaak van de lage ligging is de opgetreden inklinking van het onder de poelklei gelegen oppervlakteveen. Ook door het moeren is het maaiveld verlaagd. De lage ligging maakt beheersing van een landbouwkundig verantwoord polderpeil met behulp van natuurlijke lozing onmogelijk.
De kreekruggen liggen relatief hoog en hebben zelden overlast van water.
Het nieuwland is aanmerkelijk minder geaccidenteerd dan het oudland. Alleen de niet of slechts ten dele verlande kreken treft men als laagten in het terrein aan. De hoogteligging van plaat- en schorgronden is gelijk, en bedraagt veelal 0,50 - 1,50 meter boven NAP. Dankzij de relatief hoge ligging ten opzichte van de eb-standen wordt voor de afwatering vaak met natuurlijke lozing volstaan.

2.3 AFWATERING

2.3.1 Algemeen

Midden-Zeeland kan, wat betreft de afwatering, niet als één gebied worden beschouwd. De drie voormalige eilanden Noord- en Zuid-Beveland en Walcheren kenden ieder hun eigen problematiek.
Tot de voltooiing van het Drie-eilandenplan (dit is de afsluiting van het Veerse Gat door de Veersegatdam en de Zandkreekdam) had de afvoer van het overtollige polderwater op Noord-Beveland uitsluitend plaats op natuurlijke wijze. De natuurlijke lozing is doorgaans een kenmerk van jonge, meestal vrij hoog gelegen polders.
Walcheren had in haar verleden veel last van overtollig binnenwater. De hoogteligging van Walcheren is nogal afwisselend, en er werd vroeger nog niet aan egaliseren en/of verkaveling gedacht. Die ongelijke ligging wordt mede toegeschreven aan het moeren. De afwatering op Zuid-Beveland is vergelijkbaar met die van Walcheren. Ook hier treffen we verschillen in hoogteligging van de polders. Doch op het gebied van de suatie maakten ze een andere ontwikkeling door: op Zuid-Beveland wel stoomgemalen, terwijl Walcheren deze historische ontwikkelingsfase oversloeg.
Verder is algemeen te stellen dat in het oudland in de kommen een fijnmazig netwerk van slootjes aanwezig was, dat aansloot op relatief kronkelige hoofdwatergangen. De echt hoog gelegen ruggen hadden weinig of geen kunstmatige waterlozing. In het nieuwland gebeurde de afwatering rechtlijnig naar de hoofdwatergangen, die meestal aan de voet van dijken waren gelegen.

2.3.2 Walcheren

Als gevolg van het in de vorige eeuw gegraven Kanaal door Walcheren, dat een splitsing in de afwatering voor Walcheren bewesten en beoosten Het Kanaal meebracht, werden vele verbeteringen uitgevoerd.

Voor het zuidwestelijk deel werd in de zeedijk bewesten Vlissingen (nu Boulevard Bankert) de Westersluis gebouwd, die in 1869 in werking werd gesteld.
Gelijk met de uitvoering van de kanaalplannen werd voor de afwatering van het noordwestelijke deel van Walcheren aan de buitenhaven van het Kanaal te Veere in de eerste plaats de Oostersluis gebouwd. Die sluis had tevens een afvoerkoker voor het rioolwater van Middelburg. Aan de oostzijde van dezelfde buitenhaven werd een tweede Oostersluis gebouwd, die dienst deed als afwatering van het poldergedeelte van Walcheren benoorden Arnemuiden.
De uitwateringswerken in het kader van de kanaalaanleg waren aangelegd door de Staatsspoorwegen. In 1871 werden alle werken overgenomen door de Polder Walcheren. In 1872 werden de twee vorengenoemde suatie-sluizen te Veere in gebruik gesteld. De twee suatiesluizen in de voormalige Middelburgse haven werden toen afgebroken. In 1883 werd het vroegere Molenwater te Vlissingen verruimd tot een 5 ha grote binnenboezem, de "Kom".
In 1917 kwam een bemalingsplan voor de polder Walcheren op tafel. Dit plan omvatte bemaling van de Polder Walcheren bewesten het Kanaal door het stichten van een gemaal bij Middelburg. Het duurde tot 1928 alvorens een besluit over een gemaal werd genomen. Met de inwerkstelling van het electrisch gemaal Boreel was de eerste kunstmatige waterlozing op Walcheren een feit.
Enige jaren later werd het poldergedeelte beoosten het Kanaal en ten zuiden van Arnemuiden eveneens van een bemalingsinstallatie voorzien. Eind 1935 was men te Ritthem bij de Zuidersluis begonnen met de bouw van een gemaal dat op 10 november 1936 gereed kwam.
De totale electrificatie van de afwatering van de Polder Walcheren werd voltooid door het gereedkomen van een gemaal aan de oostzijde van het Kanaal te Veere.

2.3.3 Zuid-Beveland

Tot in de twintigste eeuw had Zuid-Beveland in natte jaargetijden hinder van ondergelopen landwegen en van verzilting van laag gelegen landerijen.
De sluis van Wemeldinge, de sluis bij Kattendijke en de sluis bij Yersekedam waren tot het midden van de negentiende eeuw de belangrijkste lozingspunten van Zuid-Beveland. In de jaren '80 van de vorige eeuw werden de eerste stoomgemalen op Zuid-Beveland gebouwd.
Na een onderzoek naar de waterstaatkundige staat werd besloten tot de bouw van een hulpstoomgemaal aan de Oosterschelde bij de Kattendijkse sluis bij Kattendijke. In 1883 vond oplevering van het gemaal plaats. In 1953 werd de stoommachine vervangen door een electromotor. In het regenseizoen bleef De Poel en de omgeving van Kattendijke last houden van water. Daarom werd in 1965 naast het bestaande gemaal bij Kattendijke een noodgemaal gebouwd.
Het gedeelte van het voormalige waterschap De Breede Watering Bewesten Yerseke aan de andere kant van het kanaal door Zuid-Beveland sueerde via de sluis bij Yersekedam. In 1939 kwam het gemaal "De Moer" hiervoor in de plaats. Dit is een electrisch gemaal.

Op het gebied van de huidige Schengepolder sueerden tot 1874 zes uitwateringssluizen. De grootste daarvan was de suatiesluis van het waterschap 's-Heer Arendskerke bij het buurtschap Eindewege. Bij de bedijking van de Schengepolder in 1874 werd aan het toen aangelegde haventje in de Piet tevens een suatiesluis gebouwd. Door die sluis werd vanaf 1874 het overtollige binnenwater afgevoerd op de Zandkreek. Het gebied dat hierop loosde, omvatte de Schengepolder, negen achterliggende polders het waterschap 's-Heer Arendskerke (20 polders). Voor de regeling van de nieuwe afwatering werd in 1874 het waterschap van "de Sluis in de Piet" opgericht.
Na twintig jaar kwamen er klachten over" de Sluis in de Piet". Nadat diverse verbeteringsplannen naar voren waren gebracht, werd in 1912 besloten tot de stichting van een tijdelijk hulpstoomgemaal bij de sluis. In 1917 werd een definitief stoomgemaal gebouwd, welke in 1918 in werking werd gesteld.
Naast het uitwateringsschap de Piet was in 1882 het waterschap voor de uitwatering door de sluis aan de Oosterlandpolder opgericht. Dit werd gevormd door het waterschap Oud Wolphaartsdijk en de Perponcher-, de Heeren- en de Oost Nieuwlandpolders. De sluis lag aan de haven van Wolphaartsdijk bij het veer op Noord-Beveland.
Een ander uitwateringsschap was het waterschap De Valkenissegeul opgericht in 1879. Daartoe behoorden het waterschap Krabbendijke en de polders Emmanuël, Maags, Maïre, Oost, Stroodorpe en Valkenisse. De sluis lag in de zeedijk van de Emmanuelpolder.
Verder vond de afwatering van Zuid-Beveland tot ongeveer het midden van deze eeuw plaats via een aantal zelfstandige afwateringseenheden, waarbij een aantal polders elk hun eigen afwateringssluis hadden. Voorts loosden een aantal polders hun overtollige water via een daarvoor gelegen polder.

Voor Walcheren geldt dat de afwatering na de oorlogsinundatie van 1944 op punten is herzien. Voor Zuid-Beveland was dit na 1953. Voor Noord-Beveland trad een verandering in het systeem van afwatering na sluiting van het Veerse Gat in.
De drooglegging en herinrichting van Walcheren na de inundatie resulteerden in twee wezenlijke veranderingen: vier grote kreken ter hoogte van de inundatiegaten bleven achter en het net van slootjes werd sterk verminderd. In verband met verzilting van het polderwater door zoute kwel moest de afwatering worden herzien. Uitgangspunt bij die herziening was dat de reconstructie diende te worden aangepast aan de landschappelijke structuur van vóór de inundatie. Slechts plaatselijk zijn er hinderlijke kronkels verwijderd of zijn nieuwe hoofdwatergangen gegraven of verlegd. Dit laatste betrof onder andere het tracé van de Vlissingse watergang, dat werd verlegd naar een door de Duitsers aangelegde tankgracht nabij Abeeleburg en het verloop van de Rijkebuurtssprink.
Het na de inundatie ontstane krekenstelsel werd meegenomen in het afwateringssysteem. Verder wordt er voor gezorgd, dat de hoofdwatergangen zodanig onderling werden verbonden, dat het overtollige water in meer dan één richting zo snel mogelijk kon afvloeien. Anno 1988 is het tracé van de hoofdwatergangen grotendeels hetzelfde als dat in 1900.

2.3.4 Noord-Beveland

Tot 1961 hadden de volgende polders op Noord Beveland een suatiesluis: Willem Adriaan, Soelekerke, Spiering, Jacoba, Onrust en Leendert Abraham. De drie polders Oud Noord-Beveland, Nieuw Noord-Beveland en Kats sueerden via de uitwateringssluis ten westen van de haven te Colijnsplaat.
In Noord-Beveland bestonden tot 1959 drie uitwateringsschappen:

a. Het uitwateringsschap "Willem c.a.", bestaande uit de polders Geersdijk, Maria, Toren, Vliete, Willem en Wissenkerke. Dit is het oudste uitwateringsschap op Noord-Beveland, en is opgericht in 1868. Deze polders loosden via de suatiesluis aan de haven van Geersdijk. Vanaf 1961 heeft de suatie plaats via het gemaal aan de Willemspolder.
b. Het uitwateringsschap "Stads c.a.", bestaande uit de polders Adriaan, Frederiks, Jonkvrouw, Anna, Oost, Oud Kortgene, Stads en West is in 1871 opgericht.
   Vanaf 1684 werd via de oostelijke suatiesluis aan de haven te Kortgene geloosd. In 1874 werd de tweede westelijke sluis gebouwd. Vanaf 1961 vindt suatie plaats via het gemaal aan de Adriaanpolder.
c. Het uitwateringsschap "Heer Jansz. c.a." bestaande uit de polders Anna Friso, Kampens Nieuwland, Kamperland, Heer Jansz Rip, Jacoba en Onrust is opgericht in 1879.
   Het waterschap bestuurde en onderhield de uitwateringssluis aan de Heer Janszpolder aan de haven te Kamperland, de gemeenschappelijke uitwateringsgeul van die sluis tot het toenmalige Veerse Gat, de spuikom met spuisluis en spuidammen en alle werken welke zijn of zullen worden aangelegd om deze geul op de vereiste diepte te houden.

Sinds 1959 zijn genoemde uitwateringsschappen bij het nieuwe waterschap Noord-Beveland ondergebracht. Bij de afdamming van het Veerse Gat en de Zandkreek kwamen acht van de elf suatiesluizen buiten gebruik. De sluis van de Heer Janszpolder is opgeruimd, terwijl de overige zeven sluizen intact zijn gebleven om in voorkomende gevallen (bij abnormaal hoge polderwaterstanden) mede dienst te kunnen doen. Voor de kunstmatige lozing, die sinds de afsluiting van het Veerse Gat nodig is, zijn drie gemalen gebouwd, namelijk aan de Adriaanpolder, aan de Willempolder en aan de Jacobapolder.

3. GRONDGEBRUIK

3.1 INLEIDING

Wanneer de belangrijkste ontwikkelingen in de landbouw in Zeeland worden bezien, dan kan men concluderen dat de economische ontwikkeling hiervan een zeer complex proces is, dat bovendien samenhangt met sociale, culturele en technische veranderingen.
Voor een eenzijdige opvatting moet worden gehoed. Namelijk die opvatting, dat de technische verbeteringen uitsluitend een industrieel karakter droegen. Zij werden ook voor de landbouw van grote betekenis. De Industriële Revolutie bracht een omwenteling op agrarisch gebied te weeg.
Meer rationele methoden zouden in de landbouw worden toegepast.
Het mag duidelijk zijn, dat in de vorige eeuw het grootste deel van de Zeeuwse bevolking leefde van de landbouw. De Zeeuwse landbouw is een commercieel bedrijf. Hiermee bedoelen we dat het zich met name specialiseerde in de produktie van nijverheidsgewassen als graan, meekrap en vlas. De tarwe werd als belangrijkste graangewas verbouwd. Meekrap was een handelsgewas, dat verbouwd werd vanwege de rode kleurstof die de wortels van de plant leverden. Deze kleurstof werd gebruikt voor het verven van textiel.
De meekrapcultuur was typisch voor Zeeland in deze tijd. De teelt vereiste veel arbeid. Het planten was moeizaam, voortdurend moest onkruid tussen de planten worden verwijderd. In de winter werden de plantjes met mest afgedekt. Het gewas moest twee à drie jaar op het veld staan voordat het werd geoogst. De bewerking van de wortel vereiste de meestoof, waarin de meekrapwortel werd gedroogd.
Voorts was het pachtwezen karakteristiek voor Zeeland. Veel grond was in bezit van rijke stedelijke burgerij (die inpolderingen hadden geïnitieerd). Het was in vrijwel geheel Zeeland de gewoonte, dat pachtcontracten voor een termijn van zeven jaar werden gesloten, in overeenstemming met de traditionele zevenjarige vrucht-wisseling.
Voor de eerste helft van de negentiende eeuw geldt in het algemeen de belangstelling onder de burgerij voor het "sociale vraagstuk".
Voor Zeeland betekende dit de oprichting van de Zeeuwsche Landbouw Maatschappij (ZLM) in 1843. Door het verspreiden van inzichten en onderzoeksresultaten op landbouwkundig gebied moest de welvaart op het platteland worden vergroot en de zedelijke toestand verbeteren. De ZLM deed voorstellen in de richting van de verbetering van arme arbeiders. Ze wezen de boeren op hun sociale verplichtingen, stelden de oprichting van een schoolfonds ten behoeve van scholing van kinderen voor, de werkgelegenheid moest worden uitgebreid en de volkshuisvesting worden aangepakt.
Door liberalisering van het handelsverkeer in de jaren vanaf 1846 en de voorspoedige ontwikkeling van de economie in de buurlanden werd de vraag naar luxere voedingsmiddelen als vlees, boter en kaas en naar zogenaamde industriële inputs (meekrap, vlas) sterk vergroot. Tot 1870 kon de Zeeuwsche landbouw hiervan profiteren.
Bovendien beleefde de meekrapcultuur na een inzinking opnieuw een bloeiperiode na 1850. De opleving van de meekrapcultuur moeten we toeschrijven aan:

1. de toenemende vraag: met de economische expansie van de Engelse katoenindustrie in Lancashire nam de vraag naar kleurstoffen voor katoendrukkerijen toe. Voorheen werd de kleurstof van de Franse concurrenten afgenomen, maar nu werden ook weer orders geplaatst bij de Nederlandse meekrapindustrie;
2. de verbetering van meekrapbereiding: onder invloed van de ZLM, met name door I.G.J. van den Bosch worden garancine-fabrieken opgericht en technische vernieuwingen in oude meestoven doorgevoerd.

Ook voor de akkerbouw gold in deze periode: het doorvoeren van nieuwe technieken, zoals de verschillende aspecten van de intensivering door het terugdringen van de braak, de verspreiding van de rijenteelt, de opkomst van klaverbouw, de wisselbouw, het experimenteren met nieuwe soorten en rassen, het gebruik van kunstmest, toepassing van drainage en nieuwe werktuigen. Belgische suikerfabrikanten zorgden ervoor dat suikerbieten in Zeeland werden geproduceerd. Echte doorgroei van de suikerbietenteelt vond in deze periode niet plaats. De bietenproduktie bleek niet zo eenvoudig, en nog steeds had de Zeeuwse boer een afkeer van kunstmest. De achteruitgang in de meekrapcultuur droeg ertoe bij dat de bietenteelt toch langzaam, maar zeker toenam.
Door de uitvinding, in 1868 van een synthetische vervanger voor de meekrap, verviel de meekrapteelt en verlieten vele boeren het oude systeem van vruchtwisseling. De suikerbietenteelt verbreidde zich snel. De bietencultuur verbeterde bovendien, terwijl bijproducten als pulp, koppen en bladeren werden verkocht als veevoeder.
De gunstige economische ontwikkeling (tussen circa 1890 en 1914) in de landbouw ging ondermeer samen met een groeiend bewustzijn onder de boerenbevolking. Coöperaties werden opgericht.
Dit waren veelal zogenaamde dorpsverenigingen, die de coöperatieve aankoop van zaden, kunstmeststoffen, de organisatie van landbouwcursussen, de onderlinge verzekering en de aanleg van proefvelden op zich namen. Rond de eeuwwisseling kende Zeeland twaalf coöperatieve zuivelfabrieken. Dit waren meestal kleine bedrijven. Enige maakten gebruik van stoomkracht. In 's-Heer Arendskerke vonden we een zuivelfabriek op stoomkracht. Walcheren, toch één van de belangrijkste zuivelgebieden, had pas laat, in 1910, een zuivelfabriek.
De Zeeuwse Landbouw Maatschappij kon haar voorlichtende taak steeds meer overlaten aan de dorpsverenigingen. In de voorlichtende taak gingen ook steeds meer officiële rijksinstanties een rol spelen in de vorm van door het rijk benoemde landbouwconsulenten. De ZLM verzorgde sinds 1900 een uitgave, het Maandblad, dat na 1918 onder de naam Zeeuws Landbouwblad werd uitgegeven.
Voorts droeg de verbeterde infrastructuur bij aan de bloei van het landbouwbedrijf. De lokale tramlijnen, de spoorlijn Vlissingen-Roosendaal, de verbeterde doorgaande wegen en de stoombootverbindingen (zie hoofdstuk 4) verbeterden het goederenvervoer over lange afstand.
Tenslotte konden, doordat rationele methoden voor de landbouw ingang vonden, enkele grote landbouwondernemingen in Midden-Zeeland ontstaan.
De Koninklijke Maatschap tussen eigenaren van gronden in de Wilhelminapolder en de Oost-Bevelandpolder is de vroegste. In 1809 werd de Wilhelminapolder bedijkt op initiatief van een groep ondernemende Rot-

terdammers. In de Wilhelminapolder vinden we modelboerderijen die gezamenlijk het bedrijf vormen: de Hoeve's Oost Beveland, Waterloo, Mosselbank, Groenje, Hongersdijk en Rotterdam.
Verder ontstond het dorp Wilhelminadorp langs de Goese Sas. Zij werd in 1815 bij K.B. officieel als dorp erkend.
Vele ZLM initiatieven werden vanuit de Wilhelminapolder gestart.

In 1879 richtte Daniël Johannes van der Have een zaaizadenbedrijf op. Het lukte een gezond bedrijf te ontwikkelen, met name doordat al snel op wetenschappelijke manier werd geproduceerd.
Door bemesting, grondbewerking en zaadveredeling kon het bedrijf uitgroeien.
Het bedrijf houdt zich thans bezig met de veredeling en instandhouding van gewassen voor gematigde klimaten. Het bedrijf heeft zowel bijgedragen aan een regionale als een nationale ontwikkeling van de landbouwindustrie in Nederland. Het hoofdbedrijf bevindt zich in Kapelle, het kweekbedrijf te Rilland-Bath.

In 1856 en 1862 werden respectievelijk de Eerste en Tweede Bathpolder bedijkt. Ze werden ook wel Engelse Polder genoemd, doordat een Engelse Landaanwinningsmaatschappij het karwei van de inpoldering op zich nam. Met de vloed van 1906 liepen de Bathpolders onder. Toch zag een groep mensen toekomst in deze jonge polders. Op 16 mei 1906 kocht de N.V. Landbouwmaatschappij De Bath Polders alle rechten en verplichtingen van de in liquidatie getreden Engelse Maatschappij.
De dijkdoorbraken werden gedicht. De overgenomen huisjes moesten worden herbouwd of opnieuw gezet. Gips werd gebruikt om de structuur van de landbouwgrond te verbeteren. De dijken werden met behulp van het systeem De Muralt verstevigd, het wegennet werd verbeterd.
Een bedrijf als de Bathpolders kon meer doen dan een "gewoon" boerenbedrijf. Er werd gepionierd en er werden proeven met nieuwe gewassen genomen. In de polders vinden we de Westhof, Middenhof en Zuidhof als bedrijfsgebouwen. Naast de traditionele gewassen tarwe, suikerbieten en aardappels worden ook fruit, graszaden, plantuien en bloembollen geteeld.

3.2 GRONDGEBRUIK EN VERKAVELING

De duinzandgronden zijn voor een deel ongeschikt als landbouwgronden. Ze worden tot woeste gronden gerekend.
Delen van de duinzandgronden werden wel ontgonnen. De hooggelegen vlaktes waren geschikt voor beweiding. Meer landinwaarts trof men op kleine percelen ook bouwland aan.
In het oudland kwamen op de kreekruggronden bouwland en hoogstamboomgaarden voor, op de poelgronden grasland (voor weiden en hooilanden).
In het nieuwland kwam veel bouwland voor, vooral op de zwaardere kleigronden. Op de zandige plaatgronden werd dit bouwland afgewisseld met grasland en hoogstamboomgaarden. Ook de dijken werden bijna altijd beweid. Dit gold ook voor de vroegere hoogstamboomgaarden.
Kenmerkend voor het Walcherse grondgebruik is steeds het gemengd karakter. De omstandigheden noodzaakten daartoe. Dat betekende akkerbouw op de hogere kreekruggen en grasland op de lager gelegen poel-

gronden, met melkveehouderij op de dichtst bij de boerderijen gelegen percelen. Daarnaast hadden vele boeren een aantal losse percelen grasland in nog lagere middengebieden, de zogenaamde weidehoeken, ten behoeve van het weiden van jong- en mestvee. Het gemengde karakter en de kleinschaligheid op Walcheren werkten vertragend op de invoering van moderne landbouwtechnieken. Op Noord-Beveland en Zuid-Beveland vinden we grotere ongemengde bedrijven.
De voornaamste akkerbouwgewassen zijn granen, suikerbieten, aardappelen, peulvruchten, vlas, blauwmaanzaad, karwijen en klaver.
De tuinbouw en de fruitteelt zijn na 1918 in opkomst, mede dankzij een voortdurende intensivering van de cultures. De toename van deze twee sectoren is het grootst op Zuid-Beveland geweest. Drie belangrijke veilingen van Midden-Zeeland voor deze producten zijn die van Goes, Kapelle en Middelburg.
In Zeeland zijn weinig veehouderijen. Het vee wordt voor eigen gebruik gehouden. Voor een deel is deze situatie te wijten aan de inrichting van het landbouwbedrijf in Midden-Zeeland. De weilanden liggen namelijk in de lagere, natte delen van de polders, ver van de boerderij af. De boerderijen worden op drogere, hogere gronden gebouwd. Door het geringe aantal melkkoeien per bedrijf is de oprichting van zuivelfabrieken langzaam van de grond gekomen.
Op de boerderijen worden enige varkens, geiten en schapen in kudden gehouden en geweid op schorren, dijken en stoppelvelden. Er worden ook pluimveehouderijen, paardenfokkerijen en -houderijen (ten dienste van het trekpaard) aangetroffen.

Ten aanzien van het verkavelingspatroon verschillen oudland- en nieuwlandpolders aanzienlijk.
In het oudland werden de perceelsvormen hoofdzakelijk bepaald door de fysisch-geografische omstandigheden, zoals bodemkwaliteit, hoogteligging, afwateringsmogelijkheden en dergelijke. Dit resulteerde in onregelmatig gevormde percelen. Binnen dit perceeltype, dat thans grotendeels is opgeruimd als gevolg van herverkaveling, in Walcheren reeds na de inundaties van 1944, in de overige delen na 1950, konden nog enkele varianten worden onderscheiden. De belangrijke kreekruggen zijn gekenmerkt door een vrij grootschalige percelering. De percelering op de kleinere kreekruggen en in de kommen daarentegen was veel minder ruim opgezet. Hier lagen overwegend kleine, onregelmatige gevormde percelen. Van een spontane planloze percelering mag niet altijd gesproken worden. Dit blijkt met name bij de verkaveling die eertijds voorkwam in de poelen. Behalve onregelmatige blokverkaveling werd namelijk ook een onregelmatige strokenverkaveling aangetroffen, meestal bestaande uit kleine, repelachtige percelen, binnen een soort Gewann (perceelrichtingen die elkaar kruisen). Voor de perceelsrichting zal in een aantal gevallen de terreinhelling van doorslaggevende betekenis zijn geweest. Dit volgt uit de strekking van de percelen, loodrecht op de kleinere kreekruggetjes die de percelen doorsnijden. De begrenzing van de kavels bestond in grote lijnen uit natuurlijke afscheidingen, zoals laagtes, geulen en kreekruggen.
Het nieuwland kent een meer planmatige aanpak met een uit regelmatige vierkanten en rechthoeken bestaande verkaveling, een enkele keer ook uit lange, regelmatige stroken.

3.3 INUNDATIE VAN 1944

Zinvol is het stil te staan bij de verandering die het Walcherse landschap en daarmee samenhangend het agrarisch grondgebruik door de oorlogsinundatie heeft ondervonden.
Op 3 oktober 1944 werd op vier plaatsen de Walcherse zeedijk door de geallieerden gebombardeerd. Deze vier enorme gaten waren voldoende om 80% van het eiland Walcheren onder water te zetten. Alleen de nieuwlandpolders, de omgeving van Kleverskerke, de duinrand, de hoge dorpskernen en de steden bleven droog.
Nadat de zee ruim een jaar op Walcheren had geheerst, kwam een desolaat landschap te voorschijn.
Alle beplanting was dood. Huizen waren verwoest of beschadigd, en de grond voor jaren bedorven.
Het uit het zeewater afkomstige chloor spoelde met de regen uit, maar het natrium (zout) verbond zich met de kleideeltjes tot "natron-klei". Dit gaf met regen een structuurloze, papperige massa en in perioden van droogte werd de grond zo hard als beton. Tonnen gips en kalkmengsel waren nodig om de oude structuur te herstellen.
De zogenaamde Snelcommissie zorgde voor het herstelplan voor Walcheren. Er moest onder meer een volledige herverkaveling tot stand komen. Motieven daarvoor waren dat de nieuwe verkaveling 1. een gunstig effect op de landbouw zou hebben, 2. door herverkaveling de inundatieschade beter opgevangen zou kunnen worden, 3. gelden, benodigd voor het herstel van wegen en waterlopen bij herverkaveling tevens aan een verbetering konden worden besteed en 4. herverkaveling de mogelijkheid tot vergroting van kleinere bedrijven bood.
Verder werd na de inundatie de bestaande bosstrook op Walcheren aanzienlijk uitgebreid in de strook Zoutelande-Vlissingen en rond de nieuw ontstane kreken.

3.4 HUIDIG LANDSCHAPSBEELD

Het tegenwoordige grondgebruik is veranderd. Op de scheiding van Walcheren en Zuid-Beveland ligt het zeehavenindustriegebied Het Sloe. Het Veerse Gat is van vaarwater en visserijgebied na de afdamming in 1961 veranderd in een omvangrijk recreatie- en natuurgebied, waaromheen tal van recreatiecomplexen en jachthavens zijn aangelegd. Verblijfsrecreatieterreinen treft men aan langs de kuststrook.
De woonkernen en industrieterreinen kennen na 1945 een grote groei, wat ten koste ging van landbouwgrond.
De landbouw legt, ondanks het prijsgeven van grond aan recreatie, industrie en wonen toch nog steeds een groot beslag op het grondgebruik. Door menselijke behoefte én technische vooruitgang is echter minder een afhankelijkheid van fysisch-geografische gegevens te constateren. Dit komt tot uiting in een verbeterde ontwatering en betere landbouwkundige bedrijfsvoering.
De voorkeur voor bouwland ging ten koste van grasland. Alleen de diepere vochtige delen van het land komen nog steeds in aanmerking voor weiland.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1 WEGEN

De landwegen als verbinding met omringende gebieden hebben in het verleden voor Zeeland een ondergeschikte rol gespeeld. In de 16e eeuw en 17e eeuw toen er sprake was van een economische bloeiperiode werd het wegennet belangrijk verbeterd. Een deel van de tegenwoordige wegen in Midden-Zeeland is ontstaan uit aarden weggetjes en karresporen.
De wegen werden gekarakteriseerd door de soort polder, oudland of nieuwland, waarin de wegen lagen. Het oudland kende een grillig verloop wat betreft weggetjes. Naast de primaire verbindingswegen over de hoge kreekruggen werden de poelen ontsloten door de grotendeels onverharde "zoekwegen". Deze hadden meestal een rechter verloop en velen liepen uiteindelijk dood in de agrarische gebieden. Het meest in gebruik waren evenwel de voetpaden of zogenaamde kerkepaden. De openbare wegen waren sterk gebonden aan het fysische geografische milieu en zorgden daarvoor voor ruime omwegen.
Een netwerk van voetsporen omzeilde deze omwegen. Het nieuwland kende reeds een ander meer "zakelijk" wegenpatroon. De nieuwlandpolders onderscheidden zich door een combinatie van verharde verbindingswegen met een meer rationeel stelsel van agrarische ontsluitingswegen.
In het duinengebied op Walcheren trof men een dicht onverhard wandelpadennet. In de duinen liep het wegenpatroon parallel aan het geomorfologisch patroon van het duinlandschap.
Particulieren als polderbesturen en ambachtsheren vroegen octrooi aan bij de Staten van Zeeland. Indien octrooi werd verleend, verplichtte een particulier zich een weg te verbeteren of nieuw aan te leggen en ontving daarvoor het recht inkomsten (tol) van die weg te trekken.
Een belangrijke impuls tot het verbeteren van wegen was tevens het steeds belangrijker worden van een regelmatig postverkeer. De postroute over land liep voor Zeeland over Walcheren, Zuid-Beveland, Tholen richting de Noord-Brabantse plaats Steenbergen. De steden Vlissingen, Veere, Goes en Tholen (later ook Middelburg) sloten een contract af met de postmeester van Steenbergen. Dit contract kwam in 1745 tot stand. Voor deze postverbinding werd gebruik gemaakt van twee veren te weten Gorishoek-Yersekendam en het Sloe. We kunnen constateren dat het traject dat de postroute volgde, voor een groot deel overeenkomt met het huidige traject van rijksweg nr. 58.
Ten tijde van de Republiek der Zeven Provincies ontbrak een stelselmatige aanleg van wegen. Voorzover er wegen werden aangelegd betrof het meestal een betere verbinding tussen handelssteden. Als je over grote afstand reisde, kwam je wegen van verschillende kwaliteit tegen. Om dit laatste reisde men in Zeeland graag per schip, waardoor in die tijden de vele zee-armen van Zeeland voor dit gebied een bindend element waren. Dit in tegenstelling tot thans: de veren zijn nu reden van oponthoud.
Tijdens de Franse overheersing werden pogingen ondernomen tot verbetering van de landwegen:

1. poging tot uniformeren van de middelen van vervoer;
2. regeling instellen ten behoeve van beplanting langs de weg;
3. poging de wegen te classificeren.

De classificatie van de wegen was voor de eerste maal op 16 december 1811 geregeld. In het departement der Monden van de Schelde (de naam voor het Zeeuwse gebied) waren er volgens de indeling géén routes impériales of keizerlijke wegen, wel departementale- en buurtwegen.
Na de Franse tijd gaf de Nederlandse overheid ook een indeling af. Volgens deze indeling vinden we in Zeeland de zijtak Breda tot Middelburg (over Tholen, Gorishoek, Goes en het Sloe) van de grote weg van de eerste klasse nr. 3 (Amsterdam - Franse grens over Utrecht, Breda en Antwerpen). Verder werd het gedeelte van de grote weg der 2e klasse van Middelburg over Vlissingen, Breskens en Aardenburg tot Maldegem gerekend als zijtak van de grote weg der 1e klasse nr. 10 (Brussel-Oostende).
Voor verharding van wegen en het verbeteren van veren was geld nodig. De leningen, die het Rijk in 1815 en 1817 verstrekte, waren niet aan Zeeland ten goede gekomen. De provincie bood aan zelf over te gaan tot het aangaan van leningen. Uit deze gelden werd ondermeer de grote (rijks)weg der eerste klasse van Middelburg naar Tholen bestraat. Tevens werden daaruit de verbetering van sommige havens, aanlegplaatsen en andere gemeenschapsmiddelen in de provincie gefinancieerd. De veren Yersekendam-Gorishoek en die over het Sloe werden in die tijd overgenomen door de provincie.
Met de opening van de spoorlijn Vlissingen-Roosendaal nam de betekenis van de grote weg naar Tholen af. Enkele jaren later, rond de eeuwwisseling, zagen we ook op de Zeeuwse wegen de auto en de motorfiets. De fiets had al een onstuitbare opmars gemaakt. De toename van het verkeer vroeg om een verbetering van de wegen.
In 1919 werd een ontwerp-besluit, met als belangrijkste verdediger Van Niftrik, ingediend bij de staten van Zeeland, dat voorstelde enerzijds de hoofdverkeerswegen aanzienlijk te verbeteren en anderzijds dat de hoofdverkeerswegen tussen de verschillende gemeenten voor zover zij niet onder rijkswegen vielen, door de provincie zouden moeten worden overgenomen en onderhouden. In de memorie van toelichting werd duidelijk een relatie gelegd tussen een economische opleving van Zeeland en een goed wegennet. Verder werd voorgesteld een ferryveer over de Schelde in te stellen. Een ferryboot waar ook plaats was voor een aantal spoorwagons. Zo zou bereikt worden dat het spoor van Midden-Zeeland door zou kunnen gaan over Zeeuwsch-Vlaanderen.
Het oorspronkelijke ontwerp werd gezien als te hoog gegrepen. Het uiteindelijk resultaat van het debat was wel, dat ten eerste een commissie provinciale verkeersmiddelen werd ingesteld met de opdracht onderzoek te doen naar verbeteringen van de verkeersmiddelen nu en in de toekomst, en dat ten tweede krediet voor verbeteringen werd verleend.
Uit het tweede rapport van deze commissie kunnen we de stand van zaken voor wat betreft de doorgaande wegen in 1922 aflezen: onderscheiden werden 9 rijkswegen, 11 provinciale wegen. Voor Midden-Zeeland waren dat:

<u>Rijkswegen</u>
1. weg Middelburg-Goes
2. weg Goes-Yersekendam
3. weg Kleverskerke-pont Veere
4. wegen langs het Kanaal door Zuid-Beveland.

Provinciale wegen
1. weg langs Wolphaartsdijk
2. weg Goes-'s-Gravenpolder-Hoedekenskerke
3. verbindingsweg Kreekrakdam (toen nog Oosterscheldedam genoemd).

De voorstellen voor verbetering aan het wegennet moeten we in het licht zien van nationale en internationale ontwikkelingen op het gebied van het verkeer. In 1920 werd het Eerste Nederlandse Wegencongres gehouden. Op dit congres werd een aanzet gegeven voor een wegenbelastingstelsel.
Voor Zeeland kwam het wegenplan in een stroomversnelling door de wegenbelastingwet van 1926. In deze wet werd het gehele financiële systeem van onze moderne wegenwet geregeld.

4.2. WATERWEGEN, KANALEN, HAVENS EN VEREN

4.2.1 Waterwegen

4.2.1.1 Walcheren

Vanaf het Sloe (Haven Vlissingen Oost) tot Vlissingen stroomt de Honte, één der hoofdgeulen van de Westerschelde. Voor Vlissingen stroomt de Sardijngeul tussen de Boulevard en het Nolleplaatje. Via de Sardijngeul kan door de Galgeput en het Oostgat langs Westkapelle de Noordzee bereikt worden. Een kleine geul "Urk" geeft oostwaarts verbinding met de Roompot die verder langs de Noord-Bevelandse kust stroomt en tot 1961 toegang gaf tot het Veerse Gat.
Aan de zuidoostzijde van Walcheren stroomde het Sloe, de scheiding tussen Walcheren en Zuid-Beveland en in de vorige eeuw afgedamd. Het Sloe gaf verbinding naar het Veerse Gat en de Honte of Westerschelde.

4.2.1.2 Zuid-Beveland

Zuid-Beveland wordt aan de zuidzijde begrensd door de Westerschelde. De hoofdgeul van de Westerschelde op Nederlands gebied wordt gevormd door het Nauw van Bath, Zuidergat, Middelgat, de Pas van Terneuzen en de Honte.
Aan de noordzijde wordt Zuid-Beveland ten westen van de Zandkreekdam begrensd door dat deel van het Veerse Meer dat voor 1961 Zandkreek werd genoemd. Verder vormen de geulen van de Oosterschelde de belangrijke waterwegen noordelijk langs Zuid-Beveland.

4.2.1.3 Noord-Beveland

Noord-Beveland wordt aan de zuidzijde en aan de westzijde omspoeld door het water van de Zandkreek en het Veerse Gat. (Beide zijn in 1961 binnenwateren geworden).
Aan de noord- en oostzijde ligt respectievelijk het Schaar van Onrust, overgaande in de Roompot die via het Schaar van Colijnsplaat verbinding geeft aan het Engelse Vaarwater.

4.2.2 Kanalen

Midden-Zeeland kent de volgende kanalen:

a. het Havenkanaal van Goes naar het Goese Sas;
b. het Kanaal door Zuid-Beveland;
c. het Kanaal door Walcheren en
d. het Arnekanaal, een zijtak van het Kanaal door Walcheren.

a. Het Havenkanaal van Goes naar het Goese Sas

De voormalige haventoegang naar Goes via de Schenge werd begin 18e eeuw steeds moeilijker bevaarbaar vanwege verzanding. De aanleg van verbeterde sluizen had niet de gewenste resultaten. In 1809 kochten enkele kapitaalkrachtige Rotterdammers de grond, waarop de huidige Wilhelminapolder ligt.
De kopers namen de verplichting op zich om behalve de bedijkingen van de schorren, ook het graven van een kanaal door de Mosselbank en het zogenaamde Hondegat op zich te nemen. Dit om een goede scheepvaartverbinding tussen Goes en de Oosterschelde tot stand te brengen. Bij de uitvoering moest een schutsluis worden gebouwd en een buitenhaven worden aangelegd. In 1810 werd het kanaal in gebruik genomen. De sluiswerken waren echter van slechte kwaliteit. In 1819 kwamen verbeteringen aan de sluis gereed. Tot omstreeks 1860 ging het goed met het Goese Sas. Toen traden ernstige gebreken aan de sluis aan de dag. Welke men toeschreef aan het gebruik van cazius-cement voor de sluiswerken. Pas in 1893 werd een nieuwe sluis opgeleverd.

b. Kanaal door Zuid-Beveland

Toen er sprake was van een spoorlijn door Walcheren en Zuid-Beveland, werd de vraag weer actueel om een kanaal door Zuid-Beveland te graven. De scheepvaart tussen de Rijn en Antwerpen maakte gebruik van het vaarwater de Kreekrak, gelegen tussen de provincie Noord-Brabant en het voormalige eiland Zuid-Beveland. Dit vaarwater begon te verzanden. Rond 1860 kozen al vele schepen voor de langere weg door het Sloe.
In het tractaat van 19 april 1839, dat de afscheiding tussen Nederland en België voorgoed regelde, was in artikel 9 van paragraaf 8 opgenomen, dat beide regeringen zich verbonden de vaarwateren van de Schelde en zijn uitmondingen te behouden. Nederland kreeg de plicht voor goede binnenwaterverbindingen te zorgen over de Nederlandse waterwegen tussen België en de Rijn.
Reeds in 1846 waren er plannen om te komen tot een kanaal door Zuid-Beveland. De concessie, die D. Dronkers in 1846 wist te verkrijgen voor de aanleg van de Zeeuws-Duitse spoorweg, hield ook in de aanleg van een vervangende scheepvaartroute.
De concessie, die Dronkers verwierf voor de aanleg van het Kanaal droeg hij in 1851 over aan de "Nederlandse Maatschappij tot indijking van de ondiepten en aanwassen in de Oosterschelde". De aanleg van het kanaal zou worden uitgevoerd door een Engelse firma Thos Hutching & Co. In Hansweert begonnen de eerste werkzaamheden.

De aannemer toonde echter steeds meer belangstelling voor landaanwinningswerken op de schorren en slikken bij Bath. Zo werd steeds meer gewerkt aan de bedijkingen bij Bath en steeds minder aan het kanaal. De Engelse firma verliet het werk zonder dat de plannen waren uitgevoerd.
In augustus 1853 werden de kanaalwerken opnieuw aanbesteed. Met deze (alweer Engelse) aannemers vlotte het werk ook niet. Op 13 februari 1858 werden de werkzaamheden gestaakt.
Tenslotte besloot het Rijk in 1860 het werk zelf ter hand te nemen. In dit jaar werd de Wet op de Spoorwegen aangenomen, die ook in de aanleg van de lijn Vlissingen-Roosendaal voorzag. Het Kanaal werd dus uiteindelijk gegraven en twee sluizen werden aangelegd bij Hansweert (uitmonding van het Kanaal in de Westerschelde) en Wemeldinge (uitmonding van het Kanaal in de Oosterschelde) en het Kreekrak werd gesloten door middel van een dam.
De werkzaamheden aan het Kanaal brachten veel drukte met zich mee. Voor bijvoorbeeld Hansweert, een klein dorp aan de Westerschelde, betekende de kanaal- en sluiswerken, dat er honderden "polderjongens" moesten worden opgevangen. Hansweert breidde zich uit door deze activiteiten: huizen en winkels werden gebouwd.
Op 11 oktober 1866 kon het Kanaal door Zuid-Beveland feestelijk worden geopend. Vanaf 15 oktober 1866 was het Kanaal voor scheepvaartverkeer geopend. Er werd meteen druk gebruik van gemaakt.
Onderweg had het scheepvaartverkeer te maken met vier laag gelegen bruggen: de verkeersbrug bij Schore, de spoorbrug bij Vlake, de Postbrug - tussen Vlake en Wemeldinge - en de Bonzijbrug in Wemeldinge. Mede op aandrang uit Belgische scheepvaartkringen werd verzocht de capaciteit van het Kanaal te vergroten. Rijkswaterstaat vond de oplossing in het verbreden van het Kanaal en het verplaatsen van de verkeersbrug van Schore naar Vlake.
Tussen 1934 en 1938 werd het verhoogde bruggencomplex gebouwd. Tussen de twee enkelsporige spoorbruggen was een gemeenschappelijk bedieningshuis gebouwd naar ontwerp van "spoorweg"-architect ir. S. van Ravesteijn. In dit bedieningshuis deden de brugwachters dienst en bedienden zij de verkeersbrug en de twee spoorwegbruggen.
De nog maar een paar jaar oude Vlake-bruggen werden in 1940 door oorlogshandelingen vernield. De bruggen werden hersteld en wederom in 1944 vernield. De Duitsers zetten deze streek onder water en plaatsten afweergeschut bij de sluizen van Hansweert en Wemeldinge. De sluizen werden ernstig beschadigd. Verder werden in het Kanaal en in de buitenhaven bij Hansweert 39 binnenvaartschepen tot zinken gebracht. Kortom, dit waren ernstige belemmeringen voor het doorgaande scheepvaartverkeer.
De functie van het Kanaal door Zuid-Beveland is in onze tijd deels overgenomen door het Rijn-Schelde kanaal. Sinds meerdere jaren is men bezig met een verbreding van het kanaal en de aanleg van nieuwe bruggen, sluiscomplexen en havens.

c. Het Kanaal door Walcheren

Het Kanaal door Walcheren is gelijktijdig met de aanleg van de spoorweg Roosendaal-Vlissingen aangelegd. Ook voor dit kanaal bestonden al langer plannen. De bekende D. Dronkers en F. van Sorge

vroegen in 1840 een concessie aan om een kanaal te graven van het Marinedok bij Vlissingen naar Middelburg. Verder omvatte het voorstel van Dronkers c.s. de aanleg van de kaden en een dok te Middelburg, de afdamming van het Sloe en het Kreekrak.
Het verzoek van 1840 werd afgewezen. In 1852 werd door enige personen uit Middelburg opnieuw een verzoek ingediend om te mogen overgaan tot de aanleg van haven- en kanaalwerken in Middelburg, en afdamming van het Sloe. Deze verzoeken werden wederom afgewezen.
Als gevolg van de aanleg van de spoorlijn werd besloten het Sloe af te dammen en van Vlissingen naar Middelburg een kanaal te graven. In 1870 werd begonnen met de aanleg van het Kanaal door Walcheren.
Tussen Vlissingen en Middelburg werd langs het tracé van de spoorlijn het Kanaal gegraven. Bij Vlissingen werd het havencomplex alsmede het verbreed kanaal aangelegd.
Op 9 september 1872 waren de werken zover voltooid dat de vaart tussen Veere en Middelburg opengesteld kon worden. Officieel werd het Kanaal door Walcheren op 8 september 1873 feestelijk geopend. Sinds 1874 heeft Waterstaat het beheer over deze kanaal- en havenwerken.
De scheepvaart door het Kanaal door Walcheren was in vergelijking met dat door het Kanaal door Zuid-Beveland van bescheiden omvang. Door de economische situatie op Walcheren trok het Kanaal nauwelijks nieuw vervoer aan.

d. Het Arnekanaal

Het Arnekanaal is een zijtak van het Kanaal door Walcheren en geeft oostwaarts een verbinding met de haven van Arnemuiden. Het kanaal heeft ook een zuidwaartse aftakking naar de haven van Nieuwland. Het Arnekanaal werd in april 1873 geopend.

4.2.3 Havens

Op Walcheren en Zuid-Beveland hadden de steden Vlissingen, Middelburg, Arnemuiden, Veere en Goes in de late middeleeuwen een belangrijke functie als havenplaats.
Veranderingen in het geulenstelsel waren een belangrijke oorzaak voor de opleving van deze plaatsen. De scheepvaart moest na 1400 steeds meer gebruik maken van de Westerschelde, omdat de toegang naar Antwerpen via de Oosterschelde en het Kreekrak veel te wensen overliet. Bovendien waren Brugge en Sluis door verzanding van het Zwin steeds moeilijker toegankelijk. Rond 1500 zien we een opleving van deze steden als havenplaats.
Voor Noord-Beveland waren de havens van Colijnsplaat, Kortgene en Kamperland het belangrijkst. Ze waren de toegangs- of uitvalpoorten van Noord-Beveland. De havens van Kortgene en Kamperland zijn sinds de sluiting van het Veerse Gat binnenhavens. Colijnsplaat heeft de oudste haven van Noord-Beveland. In de jaren '80 van de negentiende eeuw werd deze verzande havens belangrijk verbeterd. Colijnsplaat speelde een belangrijke schakel in de export van aardappelen en sinds de afsluiting van het Veerse Gat de thuishaven voor de Veerse en Arnemuidense vissers.

In de door ons beschouwde periode (1850-1945) springt Vlissingen naar voren als het gaat om een haven met expansie. Verbeteringen in de negentiende eeuw aan de Middelburgse haven: de Nieuwe Haven (1817), en de aanleg van het Kanaal door Walcheren (1873) mochten niet bijdragen tot een verdere ontwikkeling of opbloei van Middelburg als havenplaats. Veere en Arnemuiden hadden tot aan de sluiting van het Veerse Gat betekenis als vissershaven. De haven van Goes breidde zich in de jaren '30 van de twintigste eeuw uit, onder andere in het kader van de werkloosheidsbestrijding.
Een stimulans voor Vlissingen in haar functie van havenplaats was de verplaatsing in 1814 van het loodswezen van Antwerpen naar Vlissingen. De marinewerf volgde en dit alles zorgde voor een langzame opleving. Bovendien exploiteerde de Provincie sinds 1828 een stoomboot op Breskens. Een klap kreeg de haven te verduren in het midden van de negentiende eeuw: de marinewerf werd overgebracht naar en samengevoegd met die van Den Helder.
Toen de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen werd aangelegd, en het Kanaal door Walcheren werd gegraven, kwamen in Vlissingen grote havenuitbreidingen tot stand. Deze bestonden uit de aanleg van de Eerste en Tweede Binnenhaven en van de Buitenhaven. In 1873 konden die havens door koning Willem III worden geopend. In 1874 werden de havenwerken door de Staatsspoorwegen aan de Rijkswaterstaat in beheer en in 1875 in onderhoud overgedragen.
De havenexploitatie, die aanvankelijk door het Rijk geschiedde, werd bij wet van 18 december 1882 overgedragen aan de Koninklijke Maatschappij "De Schelde". Het lukte ook De Schelde niet de haven werkelijk tot bloei te brengen. Bij wet van 1 december 1913 werd bepaald dat de exploitatie aan de gemeente Vlissingen werd overgedragen. Het ging langzaam beter en de Buitenhaven werd vergroot. In 1933 werd de N.V. Haven van Vlissingen opgericht. Tijdens de oorlog 1940-1945 kreeg de haven het zwaar te verduren. De Vlissingse haven werd zwaar beschadigd. Vrijwel alle kademuren werden vernield. Rijkswaterstaat zorgde voor de herstelwerkzaamheden. Eind jaren vijftig werden de binnenhavens hersteld. In 1965 was De Buitenhaven weer gereed voor gebruik.
De haven van Vlissingen kent vele perioden van voor- en achteruitgang. Eind negentiende eeuw, in 1875, kreeg Arie Smit een concessie om een scheepswerf te beginnen op de voormalige Rijkswerf. Het aanvankelijk kleine werfje zou uitgroeien tot de N.V. De Schelde. De terreinen van De Schelde namen in de stad een dominante plaats in.
Ook in 1875 vestigde de Stoomvaartmaatschappij Zeeland zich in Vlissingen met haar veerdienst op Engeland. Beide brachten de nodige bedrijvigheid in Vlissingen.
Behalve genoemde havens kende Midden-Zeeland tal van tij- en/of landbouwhaventjes. Langs de kust van Zuid-Beveland, bijvoorbeeld lagen er zo'n achttien haventjes. Sommige hadden een specifieke functie, zoals Bath. Daar was een douanepost gevestigd. De meeste zijn in de loop van deze eeuw vervallen of van functie veranderd van landbouwhaven in jachthaven.
Yerseke heeft zich wel kunnen ontwikkelen als havenplaats, dankzij de expanderende mossel- en oestercultures.

4.2.4 Veren

In een waterrijk gebied als de provincie Zeeland moest veel vervoer over water geschieden.
Deze provincie heeft immers eeuwenlang uit vele eilandjes bestaan. Vele veren vormden de verbinding tussen die eilanden en met het omringende gebied.
De mogelijkheid om te varen was veelal afhankelijk van het getij, vooral bij wat grotere afstanden, wanneer zeilboten werden gebruikt. Over kortere afstanden werd ook wel met roeiboten overgezet. De stand van het water was behalve voor het varen zelf ook van betekenis voor het aan boord komen en het aan wal gaan. Bij laag water moest men op vele plaatsen eerst door de slikken lopen om het veerschip te bereiken.
De huidige veren in Midden-Zeeland zijn:

a. het veer Vlissingen-Breskens;
b. het veer Kruiningen-Perkpolder.

De Kreekrakdam, de dam over het Sloe, de Zandkreek, de Veerse dam, de Zeelandbrug en de weg over de Oosterscheldekering hebben vele veren doen verdwijnen.

Daar er een veelheid aan officiële en officieuze veren zijn geweest, zullen we ons wat de veren betreft beperken tot de periode 1850-1945, de inventarisatie-periode van het project. Slechts in een enkel geval zal teruggeblikt worden.

Veren op de Westerschelde

We bekijken eerst de verbindingen met Zeeuwsch-Vlaanderen.
In oktober 1866 vond een reorganisatie plaats van de veerdiensten op de Westerschelde. Deze diensten werden onder provinciaal beheer gesteld. In feite kwam er toen een nieuw veerbedrijf tot stand: de Provinciale Stoombootdiensten op de Westerschelde. Het schip van deze dienst legde de volgende route af: Breskens - Vlissingen - Borssele - Terneuzen - Hoedekenskerke - Hansweert - Walsoorden.
Er werden ten tijde van deze reorganisatie allerlei verbeteringswerken uitgevoerd. In mei 1873 werd in Walsoorden een nieuwe aanlegsteiger gebouwd. In Terneuzen bouwde het Rijk een nieuwe aanlegsteiger aan de Oosterhavendam.
Vlake, aan de nieuwe spoorlijn Vlissingen-Roosendaal werd als overstapplaats voor reizigers van en naar Zeeuwsch-Vlaanderen belangrijk. Vanuit Hansweert werd een veerdienst geëxploiteerd (vanaf 1879) door de heren Jan Smit V, Diepenveen en Van der Bent met een jaarlijkse subsidie van de provincie. De concessie verleend aan de bovengenoemde heren was vijfentwintig jaar geldig. Men noemde dit veer "spoorbootdienst" Walsoorden-Vlake.

Het stoombootverkeer op dit traject was in 1879 niet bepaald groot, want er werd maar tweemaal per week een dienst Vlake-Hansweert-Walsoorden uitgevoerd. Het aantal passagiers nam wel toe:

1868: 600 passagiers
1878: 1.000 passagiers
1888: 6.600 passagiers
1898: 12.000 passagiers

In 1904 liep de vijfentwintig jarige concessie-periode af. De ondernemers kwamen met de provincie niet tot overeenstemming over het nieuwe bedrag van subsidie. De concessie werd nog wel tot 1 januari 1905 verlengd. Vanaf 1905 namen de Provinciale Stoombootdiensten op de Westerschelde de exploitatie van de veerdienst Hansweert-Walsoorden op zich.
In 1940 konden de veerdiensten in Zeeland op de Westerschelde en Oosterschelde ondergebracht worden in één dienst de PSD (Provinciale Stoombootdiensten).
Reeds in de twintiger jaren hadden de veerdiensten te maken met de toename van het autoverkeer. Er onstond de behoefte aan vervoer van auto's met veerboten.
Op het traject Hansweert-Walsoorden werd in 1933 het motorschip "Prins Hendrik" in gebruik genomen. De "Prins Hendrik" was uitgevoerd met zijdeuren in verband met het autovervoer. De zijdeuren waren zo groot, dat een vrachtauto uit die tijd ook kon overvaren.
Er bestonden provinciale plannen om het veer Hansweert-Walsoorden te verbeteren. Gezien de ruimte in zowel Hansweert als Walsoorden konden de voorgestelde plannen niet uitgevoerd worden. In 1940 werd in Perkpolder (Zeeuwsch-Vlaanderen) en in 1943 in Kruiningen een nieuwe veerhaven in gebruik genomen.

Door de stoomboot-dienst "De Telegraaf" werd het veer Hansweert-Terneuzen eind 19e eeuw uitgevoerd.
Deze stoombootdienst was eveneens een onderneming van Jan Smit V.
De veerdienst Hansweert-Terneuzen werd, wegens gebrekkige belangstelling in 1912 ingekrompen. In 1916 werd de veerdienst Hansweert-Hoedekenskerke-Terneuzen nieuw leven ingeblazen met drie afvaarten per dag in Hansweert. De dienst werd in de eerste wereldoorlog gesplitst in een stoombootdienst op de boven-Schelde en één op de beneden-Schelde. Het veer Hansweert-Terneuzen werd op 15 mei 1930 opgeheven. De dienst Hoedekenskerke-Terneuzen bleef nog wel bestaan. Pas per ingang van 2 januari 1972 werd ook deze dienst opgeheven. In plaats van deze veerdienst kwam de gecombineerde autobusdienst Goes-Kruiningen-Perkpolder-Terneuzen.
Tenslotte, kenden we de mailboten, de internationale veerdiensten op Engeland. De mailboten en de aansluitende treinverbindingen komen ook terug in paragraaf 4.4.1 over de spoorwegen.

Veren op de Oosterschelde

De Noord-Bevelandse zijde kende de volgende veren:

a. Colijnsplaat-Zierikzee;
b. Kortgene-Wolphaartsdijk;
c. Kamperland-Veere;
d. Katse Veer

a. Colijnsplaat-Zierikzee

Al in 1599 was er sprake van een vaste veerdienst tussen Colijnsplaat en Zierikzee. Eind 19e eeuw was het een vervallen veerdienst. Vanaf 1929 werd weer een geregelde veerdienst in stand gehouden. Het was een veer voor personen-, rijwielen- en motorrijwielenvervoer. In 1954 werd deze dienst ingekrompen tot enkele zomerdiensten en vaarten op verzoek. Een vaste zomerdienstregeling kon tot 1960 in stand gehouden worden.
Naar Schouwen kon men eveneens varen met de Zierikzee- of spoorboot. In 1866 was een geregelde dienst begonnen vanaf Middelburg via Wolphaartsdijkse veer, Kortgene, Katseveer naar Zierikzee. Kortgene was de inscheephaven voor Noord-Beveland. Het was van oorsprong een particulier veer (de Zeeuwse Spoorboot Maatschappij te Middelburg). De provincie Zeeland nam deze dienst vanaf januari 1912 over.
Bij besluit van Gedeputeerde Staten in 1922 verviel het traject Middelburg - Wolphaartsdijkse veer - Kortgene. Omstreeks 1930 verviel ook het traject Kortgene-Katseveer, waarmee Noord-Beveland haar rechtstreekse verbinding met Schouwen voor auto's en rijtuigen voorlopig had verloren. Na 1960 werd de aanlegplaats van de veerboot verplaatst van Katseveer naar een nieuwe haven aan de Oostelijke zijde van Noord-Beveland.
Een andere verbinding met het vaste land was nog mogelijk met de Rotterdamse boot, die een geregelde dienst onderhield tussen Middelburg en Rotterdam en daarbij Kortgene als tussenstation aandeed. Grote betekenis had deze dienst met name voor het vervoer van vee.

b. Kortgene-Wolphaartsdijk

Het veer Kortgene-Wolphaartsdijk vormde tot 1 oktober 1960 het belangrijkste veer in de verbinding van Noord-Beveland met Zuid-Beveland. Het was een van de "slagaders" van Noord-Beveland, het enige veer waarmee men per auto van en naar het eiland kon komen. Verder vormde het voor de eilandbewoners de voorziening van levensmiddelen door wekelijkse bodediensten op particuliere bestelwagens, voor ziekenvervoer per auto, voor zakenreizen, busdiensten, veevervoer en dergelijke.
De dienst werd sinds 1 januari 1913 door de provincie uitgevoerd. In 1914 werd een klein motorbootje, "de Juliana" in gebruik genomen. In 1919 bracht de provincie een grotere boot "de Zuidvliet" in de vaart, die ook rijtuigen en auto's kon vervoeren. In 1926 werd de "Zuidvliet" vervangen door de motorboot "Zandkreek". Met de toename van het autoverkeer bleek ook deze boot te klein. In 1947 werd de "Zandkreek" daarom verlengd. In 1952 werd een nog grotere boot de "Noord-Beveland" in de vaart genomen, die dienst zou doen tot de opheffing van de veerdienst.
In de loop der jaren werd ook de constructie van de aanleginrichtingen en steigertoegangen aangepast als gevolg van de toename van het verkeer en de frequentie van de veerdiensten.

c. Kamperland-Veere

Dit veer was tot 1961 de kortste verbinding tussen Walcheren en Noord-Beveland. Het was een oud veer. Reeds in 1530 zorgde het voor deze verbinding. De namen Campveerse toren en de plaatsnaam Veere herinneren hieraan.
Het veer was een verbinding voor voetgangers, rijwielen en motorrijwielen en vanaf 1928 voor auto's.
In 1924 kwam het veer in onderhoud en beheer van de provincie. Voor 1925 voer men nog met een zeilboot. In 1925 nam men het motorbootje "Juliana" van het veer Kortgene-Wolphaartsdijk over. Dit geschiedde eveneens met de andere veerboot de "Zuidvliet".
Nadat de Veerse dam werd opengesteld, verviel het veer.

d. Katse Veer

Het Katse veer verzorgde de korte verbinding van oostelijk Noord-Beveland met Zuid-Beveland. Voor 1877 werd dit veer nog met roeiboten bediend. Vanaf 1913 voer ook hier een motorbootje. Het veer was uitsluitend bedoeld voor personen, rijwielen en motorrijwielen.
Na sluiting van de Zandkreek door een dam in 1960 werd ook dit veer opgeheven.

4.3 DIJKEN, KADEN EN DAMMEN

Het tegenwoordige gebied van Midden-Zeeland kon ontstaan dankzij het opwerpen van kaden, het afdammen van grotere en kleine geulen en het aanleggen van dijken. Bij oudlandpolders was bedijking een middel waarmee de mens zich tegen de opdringende zee verweerde en bestaand land beschermde. Dit wordt defensieve bedijking genoemd. Sinds de dertiende eeuw werd de bedijkingstechniek echter tevens aangewend voor de winning van land. Dit is offensieve bedijking. Door het voortgaande proces van offensieve bedijking, waarbij telkens nieuwe polders tegen de oude worden aangedijkt, veranderden destijds zeewerende buitendijken in binnendijken.
Een speciaal type binnendijk is een inlaagdijk. Werd een zeewerende dijk bedreigd door oeverafschuiving op een dijkval, dan werd op enige afstand daarachter een vervangende dijk of kade aangelegd. Wanneer de buitenste zeewering inderdaad werd aangetast, kon zijn taak direct door de achterliggende dijk of kade worden overgenomen.
Verder kent men "vijfzoden". Deze werden aangelegd in de dertiende en veertiende eeuw als afsplitsing van sommige polders in waterstaatkundige eenheden. Schinkeldijken zijn ook binnendijken die een verbinding tussen twee dicht bij elkaar gelegen binnendijken vormen. Het gaat dan om smalle polders met lange zeewerende binnendijken. Zij verdelen de polders in aparte eenheden en verminderen het risico van overstroming.
Sedert het midden van de twaalfde eeuw begon men bestaande dijktracés met elkaar te verbinden door een gesloten ringdijk.
In 1818 vond in Walcheren een belangrijke afdamming plaats, namelijk die van "oud" Walcheren met "jong" Walcheren. Het nieuwland ten oosten van de Arne en de Welsinge werd verbonden door een dam bij het dorp Nieuw- en Sint Joosland. Een andere "recente" afdamming was die van

het Sloe, die zorgde voor de verbinding tussen Walcheren en Zuid-Beveland.
Op Walcheren wordt de zeewering gevormd door duinen en zeedijken. Wat betreft de zeedijken moeten de Westkapelse zeedijk en de Vlissingse boulevards worden genoemd. Voor (waarschijnlijk) de vijftiende eeuw werd het gebied van Westkapelle beschermd tegen de zee door een duinenrij. Deze was zo zwak dat men in vermoedelijk de 15e-16e eeuw overging tot de aanleg van een zeedijk, welke eerst functioneerde als inlaag.
Vlissingen wordt sinds de dertiende eeuw beschermd door zeedijken; aanvankelijk tezamen met inlaagdijken.

Zuid-Beveland wordt tegen de zee beschermd door zeedijken. Duinen worden niet aangetroffen. De meeste binnendijken worden gevonden in de Zak van Zuid-Beveland. Rond de middeleeuwen zijn hier talloze bedijkingen uitgevoerd.
De oudste dijken van Zuid-Beveland moeten worden gezocht in de polders De Breede Watering Bewesten Yerseke.

Alle dijken op Noord-Beveland zijn een of meerdere malen waterkerend geweest. De dijken zijn op de Galgendijk tussen de Westpolder en de Willem Adriaanpolder na, intact gebleven na de ramp van 1953. De eerste binnendijk ontstond in 1616 tussen de oud Noord-Bevelandpolder en de in 1616 bedijkte Nieuw Noord-Bevelandpolder.

Betonmuren volgens het systeem De Muralt en Owens en Case

De afmetingen van de oudste zeedijken (elfde en twaalfde eeuw) waren vrij gering: een tot twee meter hoog. Geleidelijk aan werden zwaardere dijken gebouwd. Thans is een hoogte van 11 tot 12 meter boven NAP niet ongebruikelijk. Tal van manieren werden gebruikt om tot een goede dijkbekleding te komen. Grasmatten en bonken vette klei begroeid met wier of zeegras waren vroege manieren. Een andere manier van dijkbekleding was het aanbrengen van krammatten. Paalwerken werden ook toegepast als versterking. Heel geleidelijk begon men met stenen bekleding. Reeds in de zestiende eeuw was er sprake van toepassing van vilvoordse stenen ten behoeve van dijkglooiingen.
Dijkverhogingen zijn in de eerste helft van de twintigste eeuw uitgevoerd in beton. Schouwen-Duiveland is de bakermat van het systeem De Muralt. In Midden-Zeeland is deze techniek ook toegepast. Ook het systeem van twee Engelsen Owens en Case wordt in Midden-Zeeland gevonden. Het verschil tussen de betonmuren van De Muralt en van Owens en Case bestaat hierin dat de eerste uit muurmoten van enkele meters lengte bestaan met afzonderlijk gebetonneerde pilasters. De betonmuren van Owens en Case zijn zogenaamde penantpijlers met ingeschoven betonplaten.
Reden voor deze dijkverhogingen was de stormvloed van 1906. De dijkkruinen konden niet zonder meer verhoogd worden door klei, hiervoor waren de dijken te smal. Ze zouden moeten worden verbreed. Eén en ander zou een kostbare zaak worden, want het zou een nieuwe dijkglooiing aan de zeezijde betekenen en aan de landzijde vaak het verleggen van een weg, het graven van een nieuwe sloot. Voor dit alles zouden

onteigeningen van landbouwgronden nodig zijn. Daarom werd het idee van dijkverhoging door betonmuren geopperd.
Het grootste deel van de betonnen muurtjes is als gevolg van de Deltawerken verdwenen. Op Walcheren werd het systeem weinig toegepast. In 1922-23 werd vier kilometer De Muraltmuur geplaatst in de polders Nieuw Sint Joosland, Rapenburg en Suzanna (bij de Sloedam). Op Zuid-Beveland werd het systeem op grotere schaal toegepast, twee vijfde van de dijklengte was verhoogd met betonmuurtjes. Het systeem Owens en Case werd toegepast aan de Oost-Bevelandse polder bij het Goese Sas. In Noord-Beveland werden tussen de jaren 1912-1927 dijken versterkt met betonmuurtjes volgens het systeem De Muralt en het systeem Owens en Case. De ramp van 1953 heeft nauwelijks gevolgen gehad voor de betonmuurtjes op Noord-Beveland.

4.4. SPOOR- EN TRAMWEGEN

4.4.1 Spoorwegen

Een algemene trend in het midden van de negentiende eeuw was het presenteren van grootse plannen voor de verbetering van de infrastructuur door spoorwegen met de daaraan gekoppelde bruggen, kanaalwerken, wegen, enz.
De plannen werden meestal genomen op initiatief van particulieren. In Midden-Zeeland duikt de naam van D. Dronkers regelmatig op wanneer het gaat om grootschalige infrastructurele werken. Een versnelling op dit gebied kwam pas na de instelling van de spoorwegwet van 1860.
Een eerste concessie dateert van 1846 en werd verleend aan de eerdergenoemde D. Dronkers. Zeeland zou een directe spoorverbinding met Duitsland krijgen. De plannen voor deze spoorlijn bleven hangen op moeizame onderhandelingen met Waterstaat, Defensie en de Belgen over Sloe- en Kreekrakdammen en later over de vervangende kanalen door Walcheren en Zuid-Beveland.
Uiteindelijk werd de Zeeuwse Spoorweg opgenomen in een samenstel van spoorwegverbindingen, welke volgens de Spoorwegwet van 1860 zou worden aangelegd.
Na overwegingen over een lijn op Brouwershaven of Stavenisse of Vlissingen werd gekozen voor een lijn Roosendaal-Vlissingen, omdat mede hierdoor de provinciestad Middelburg en een groot deel van Zeeland centraal zouden zijn ontsloten. De te maken dammen waren weliswaar duur, maar zorgden tevens voor landaanwinningen.

Het tracé

In Roosendaal werd gestart vanaf het station aan de Markt en werd de lijn naar België een stuk gevolgd. Vandaar werd naar het westen afgebogen. Langs de landzijde werd de lijn ingegraven en door de zeepolders via een wijde boog naar de vier kilometer lange Kreekrakdam gebracht. De lijn volgde de kustlijn, totdat op Goes kon worden gericht. Vervolgens volgde de lijn een noordwestelijke richting tussen de verschillende dorpen door, behoudens een gedeelte loodrecht op het nieuwe noord-zuid gerichte kanaal door Zuid-Beveland. Nog voor Goes sloeg men

de richting van de Sloedam in. Het station Goes lag zo'n 300 meter ten zuiden van de stadsgracht (1868).
De Sloedam, aangelegd waar het water het smalst was, was goed gericht op Arnemuiden en Middelburg. Ter vervanging van het Sloe werden het Kanaal door Walcheren en een zijkanaal naar Arnemuiden gegraven.
De spoorweg bij Middelburg ging verder langs de zuidoostelijke oever van het kanaal, met het station recht tegenover de draaibrug over het kanaal naar de binnenstad van Middelburg (1872).
Het spoor bleef de kanaaloever volgen tot de Keersluis te Vlissingen. Vlissingen had aanvankelijk twee stations; Vlissingen-stad (1873) aan het Kanaal door Walcheren en een havenstation. Door het toenemende aantal passagiers op de stoomvaartdienst naar Engeland, vooral door de directe mailtreinverbinding met Duitsland werd in 1893 een nieuw station aan de haven gebouwd. Het station Vlissingen-stad raakte in onbruik.

Belangrijk in de beginjaren van de spoorlijn was het inmiddels opgeheven station Vlake. Niet omdat er zoveel mensen in Vlake woonden, maar omdat vanuit Vlake een verbinding was naar het veer op Walsoorden (Zeeuwsch-Vlaanderen). Kruiningen bleek vooral voor goederenvervoer van groot belang. Veel mosselen, oesters en kreeften werden vanuit Yerseke via Kruiningen naar de binnenlandse, maar vooral buitenlandse bestemmingen verzonden. Landbouwprodukten, zoals uien, suikerbieten, aardappelen en stro werden daar in grote hoeveelheden in spoorwagons verladen. Rond Kruiningen ontstond dan ook een uitgebreid goederenemplacement. Doordat het scheepvaartverkeer in de jaren twintig in het Kanaal door Zuid-Beveland belangrijk toenam, werd door Rijkswaterstaat besloten tot verbreding van het Kanaal. Dit had consequenties voor de lage spoorbrug bij Vlake. Deze werd vervangen door een hooggelegen spoorbrug om vertragingen voor de scheepvaart te beperken.
Als gevolg hiervan moest de spoorbaan tussen Kruiningen en Vlake flink opgehoogd worden. Het station Vlake werd bovendien opgeheven. Dit laatste gebeurde op 7 oktober 1933. De functie van dit station, overstapplaats voor het veer op Walsoorden, werd naar Kruiningen verplaatst. Van hieruit reed een bus naar Hansweert, waar men aansluiting had op de veerdienst op Walsoorden.
De overwegingen om voor Vlissingen-Roosendaal te kiezen, waren onder andere gebaseerd op het feit dat Vlissingen bestemming had als haven van Nederland bezuiden de rivieren. Vlissingen miste uiteindelijk deze bestemming, omdat de oorspronkelijk niet voorziene rivierovergangen via Den Bosch en Dordrecht eerder of gelijktijdig met de Zeeuwse lijn gereed kwamen. Vlissingen werd meer haven voor personenvervoer op Engeland.
Er werd aanvankelijk ook niet voorzien dat naast vervanging van bestaand (goederen)vervoer de grote snelheid van de trein ook nieuw vervoer opriep, met name van personen.
Deze constatering wordt onderbouwd door het feit, dat de stationsplaatsen aan de Zeeuwse lijn vaak ongelukkig ten opzichte van de nederzettingen lagen. Uit een beschrijving uit 1873 van de steden en dorpen gelegen aan de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen is dit op te maken. De plaatsen lagen gemiddeld een kwartier, soms een half uur gaans van het station. De plaatsen gelegen langs de lijn waren op Brabants gebied Roosendaal, Wouw, Bergen op Zoom en Woensdrecht, en op

Zeeuws gebied Rilland-Bath, Krabbendijke, Kruiningen(-Yerseke), Vlake, Kapelle-Biezelinge, Goes, 's-Heer Arendskerke, Arnemuiden, Middelburg en Vlissingen.
Er wordt gesteld dat door de aanleg van de spoorlijn Midden-Zeeland een structuurwijziging in de oriëntatie op Holland onderging. Een hechte relatie was van oudsher noord-zuid op Holland gericht. Zeeland had weinig banden met Noord-Brabant, want de grens met deze provincie liep door slecht bevaarbaar soms breed water. Het kontakt met Holland per schip speelde zich buitengaats af of via het Hollands Diep en Dordrecht. De spoorweg doorbrak deze structuur door in 1872 Vlissingen, Middelburg en Goes rechtstreeks met Bergen op Zoom en Roosendaal te verbinden. Echter, daar richtte het Zeeuwse relatie-patroon zich weer via de spoorlijn naar de Moerdijk en Dordrecht in de richting van Holland. Het opkomende autoverkeer voegde zich oorspronkelijk naar deze gerichtheid.
Later echter maakten bruggen en dammen in het kader van de Deltawerken deze ondergeschikt aan een nieuwe noord-zuid gerichte wegverkeerstructuur.

4.4.2 Tramwegen

Met de spoorwegverbinding tussen Roosendaal en Vlissingen kon slechts een beperkt deel van Midden-Zeeland worden bereikt.
Rond en na de eeuwwisseling werd een net van tramlijnen voor lokaal vervoer aangelegd.
De stoomtram Hansweert-Vlake was een onderdeel van de Provinciale Stoombootdienst op de Westerschelde en vormde een schakel in de verbinding van oostelijk Zeeuwsch-Vlaanderen met de rest van Nederland. De tram ging rijden op 2 januari 1913. Vanwege de bouw in 1933 van een nieuwe spoorbrug over het Kanaal door Zuid-Beveland en de opheffing van NS-station Vlake werd de tramlijn opgeheven. Vanaf die tijd nam een autobus de verbinding van Hansweert naar station Kruiningen-Yerseke over.
Op Zuid-Beveland kende men verder de Spoorweg Maatschappij Zuid-Beveland (SZB). De SZB was slechts in naam een spoorwegmaatschappij. Zij heeft alleen tramwegen aangelegd. Dit waren de ringlijn van Goes over Hoedekenskerke en Borssele naar 's-Heer Arendskerke en de lijnen naar Wemeldinge en Wolphaartsdijkse veer.
Op 19 mei 1927 is de tramdienst op al deze drie lijnen gestart. Op het stuk Goes en 's-Heer Arendskerke werd over de spoorweg gereden. Dit kon doordat de tramwagons eenzelfde breedte als de treinwagons hadden. Het succes van de lijnen van de SZB was niet groot. Het aantal reizigers was gering. Dit wordt geweten aan het feit, dat sommige stopplaatsen te ver van de dorpen aflagen. In 1934 werd het reizigers-vervoer beperkt tot het traject Goes-Hoedekenskerke, dat de aansluiting op de boot naar Terneuzen verzorgde. In 1946 kwam ook hier een busdienst voor in de plaats.
Het goederenvervoer per tramlijn ontwikkelde zich beter. Dit vervoer werd door gewone spoorwegwagons uitgevoerd. Via Goes konden deze wagons naar verdere bestemmingen in Nederland gereden worden. De lijnen op Wemeldinge en op Wolphaartsdijk werden op respectievelijk 17 en 24 augustus 1942 ook voor het goederenvervoer opgeheven. De ringlijn van de SZB ging op 1 juli 1951 in eigendom over aan de Nederland-

4.5 VERDEDIGINGSWERKEN

Naast een aantal verspreide bunkers in Midden-Zeeland treffen we een nagenoeg complete landlinie, "Landfront" genaamd aan. Deze linie is onderdeel van een groter verband, namelijk van de Atlantic Wall. De op Walcheren liggende verdedigingslinie had tot doel de havenstad Vlissingen in verdediging te brengen. De Duitsers achtten het voor de geallieerden noodzakelijk bij hun invasie een havenstad te veroveren voor de aan-, en afvoer van materiaal en goederen. Deze verdedigingslinie bestaat niet alleen uit verschillende type bunkers, maar ook uit een tankgracht, een antitankmuur en betonnen piramidevormige zogenaamde Höckerhindernisse.
Bunkers dienden als bomvrij onderkomen voor wapens, apparatuur en bezetting. Hiertoe hadden bunkers een plafond van gewapend beton (beton met staal) van minstens twee meter dik.
De linie "Landfront" liep van Valkenisse over Koudekerke, Nieuw- en Groot-Abeele naar Fort Rammekens. De linie wordt doorsneden door het Kanaal door Walcheren. Het deel ten westen van het Kanaal door Walcheren is, op één bunker na, nog geheel intact.
Bunkers worden gezien als een historische ontwikkelingsfase in de vestingbouwvorm.

4.6 VLIEGVELDEN

Op het terrein in Vlissingen waar thans een groot gedeelte van de wijk Westerzicht staat en zich het sportveldencomplex ten noorden van de President Rooseveltlaan bevindt, lag vroeger het vliegveld. Het 30 ha grote terrein was oorspronkelijk aan het eind van de eerste wereldoorlog als marinevliegveld aangelegd. Voor een klein gedeelte (0,4 ha) lag het op Souburgs grondgebied. In 1926 ging het open voor zowel burger- als militaire luchtvaart. In 1932 werd het door de KLM opgenomen in de dienst Rotterdam-Haamstede-Vlissingen, later werd de lijn doorgetrokken tot het Belgische Knokke. Door de inundatie van Walcheren is het vliegveld in 1944 volledig vernield. Al eerder hadden Duitse vliegtuigen er bombardementen op uitgevoerd.
In 1968 werd begonnen met de aanleg van een burgerluchtvaartterrein bij Arnemuiden. Dit vliegveld "Midden-Zeeland" wordt nog steeds gebruikt.

5. NEDERZETTINGEN

5.1 FUNCTIONELE ONTWIKKELING

5.1.1 Algemeen

Voor 1850 was de handel, scheepvaart en visserij naast de landbouw van grote betekenis. Vele steden in het Zeeuwse lagen op de handelsroute met overzeese gebieden en het Vlaamse achterland. Zeeland was ondermeer centrum voor de zouthandel, voor de aanvoer van en handel in meekrap en had een grote graanmarkt.
De agrarische produktie moet reeds in de middeleeuwen deels op de markt zijn gericht. Toen in de negentiende eeuw de handel- en overslagfunctie van tal van Zeeuwse steden wegviel, zette de agrarische produktie voor de markt sterker door.
De industrialisatie is in de negentiende eeuw aan vrijwel geheel Zeeland, op enkele concentratie-gebieden na voorbijgegaan. In de dorpen en steden wordt weliswaar een ambachtelijke industrie gevonden, maar deze had niet de capaciteiten en de omstandigheden mee om door te groeien tot een moderne grootindustrie.

5.1.2 Industrie

Allereerst moeten we opmerken, dat het rurale karakter in de provincie Zeeland voor 1940 duidelijk overheerst.

Onderstaande tabel geeft het totaal aantal werkenden in de industrie en de landbouw in Zeeland in % van de totale beroepsbevolking weer:

	1899		1909		1920		1930		1947	
Bedrijfsklasse	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
Industrie	15.698	18,4	18.028	20,4	21.509	23,5	24.400	24,5	28.969	26,8
Landbouw	40.467	47,4	40.791	46,2	37.996	41,5	40.326	40,4	38.116	35,3
Overige	29.171	34,2	29.532	33,4	38.053	35,0	36.926	35,1	30.945	40,9
Totale beroepsbevolking	85.336	100,0	88.351	100	91.558	100	99.662	100	108.020	100

Bron: ETI-dossiers

In Zeeland (en ook in het overige Nederland) was in de eerste helft van de negentiende eeuw nog geen sprake van een industriële revolutie. De structuur van de economie noemen we pre-industrieel.
Het grote aantal bedrijven was ter voorziening van de lokale markten en kleinschalig van karakter. M.C. Verburg geeft in zijn artikel "Industriële bedrijvigheid op Walcheren gedurende de tweede helft der 19e eeuw" (in: Zeeuws Tijdschrift 1950 (jrg.1) nr. 1. pp 17-25) een overzicht van industriële bedrijvigheid en de verdwenen ambachtelijke industrieën in de tweede helft van de negentiende eeuw.

Opvallend voor deze regio waren de chocoladefabrieken, de sigaren- en tabaksindustrie, de kunstboterfabriek (margarine) in de Seisstraat te Middelburg, de meestoven en garancinefabrieken, scheepswerven, baksteenbakkerijen (één steenbakkerij de Suzanna Johanna (1879 - 1885) te Nieuwland leverde onder meer een gele siersteen), meelfabrieken en houtzagerijen.
Verder constateren we voor die tijd een verschuiving van het industriële zwaartepunt van Middelburg naar Vlissingen en directe omgeving.

Jaar	Plaats	Personen werkzaam in industriële beroepen
1899	Middelburg	2000
	Vlissingen	1375
	Oost- en West-Souburg	nihil
1947	Middelburg	2800
	Vlissingen	3700
	Oost- en West-Souburg	350*)

*) Deze 350 personen waren met name werkzaam in Vlissingen.

bron: M.C. Verburg, in: Zeeuws Tijdschrift 1950 (jrg. 1) nr. 1.

In de tweede helft van de negentiende eeuw verdween de industriële ambacht om plaats te maken voor "echte" industrie in de Randstad.
De laatste resten van handel waren eind achttiende eeuw met de Oost- en West Indische Compagnie al verdwenen. Er vond een exodus van mensen plaats, die vooral werk vonden in het toen opkomende Rotterdam. Bovendien ging de Zeeuwse bevolking in de jaren tachtig van de vorige eeuw gebukt onder de landbouwcrisis.
Tot de in de negentiende eeuw verdwenen industrieën (vanwege verbeterde technologie) mochten we ook de bereiding van de rode kleurstof uit de meekrap rekenen. De meekrap was tot het derde kwart van de negentiende eeuw een van de belangrijkste middelen van bestaan voor de Zeeuwse landbouw.
Reeds in de zeventiende eeuw was er sprake van de oprichting van meestoven. In meestoven werd de rode kleurstof uit de meekrapplant gewonnen.
Al eerder schreven we, dat de meekrapcultures na 1850 een nabloei door maakten. Het leek er op dat de meekrapcultures voor Nederland al voor 1850 geheel verloren waren. Mechanisatie van het produceren van de rode kleurstof uit de meekrapplant in de Franse garancine-fabrieken had de meestoven (kleinschalig en ambachtelijk) de das omgedaan.
In 1845 trof de Nederlandse regering echter maatregelen om ook de Nederlandse fabricage van garancine te mechaniseren. Zo ontstonden er in Nederland garancine-fabrieken.
In Zeeland:

- te Middelburg de N.V. Middelburgsche Garancine-fabriek. De productie begon in een voormalige graan-, schors- en pelmolen. In 1868 werd de fabriek opgeheven.

- te Wilhelminadorp werd een fabriek door de Z.L.M. opgericht, de Zeeuwse Maatschappij van Meekrapbereiding. De fabriek stond bekend om het feit dat ze gebruik maakte van geavanceerde "toestellen" ter bereiding van de kleurstof.
- in Goes vonden we twee fabrieken:.
  1. De in 1852 opgerichte fabriek van C.A. Renterghem en Comp. Later word deze fabriek omgezet in de Goessche Garancine-fabriek.
  2. En de eveneens in 1852 opgerichte fabriek van O. Verhagen Phz. en Johannes Fransen van de Putte.

De oorzaak van het verval van de garancine-fabrieken moeten we zoeken in de uitvinding van het chemische alizarine. De voordelen van alizarine boven garancine waren de eenvoud van het gebruik, de lagere kosten voor steenkool en arbeidslonen, de kortere voor het verven benodigde tijd, de grotere kleurvastheid en de meerdere glans.

Het jaar 1875 was voor Vlissingen, Walcheren èn ook voor Midden-Zeeland een breekpunt. De eerste moderne groot industrie had zich gevestigd en de industriële revolutie deed haar intrede.
De Koninklijke Maatschappij De Schelde vestigde zich in Vlissingen. De Schelde drukte met name een stempel op de Walcherse economie. Ze was een geavanceerd bedrijf, dat goed inspeelde op de technologische eisen van de nieuwe tijd. In opdracht van verscheidene Nederlandse scheepvaartmaatschappijen werden voor de begrippen van toen grote passagiers- en vrachtschepen gebouwd en voor de Marine onderzeeërs, torpedobootjagers en kruisers. Sedert 1935 kwam daar de bouw van vliegtuigen en watervliegtuigen bij, respectievelijk de Scheldemusch en de Scheldemeeuw. Verder maakte men complete machine-installaties voor elders gebouwde schepen, stoomketels, constructiewerken voor bruggen etc. Deze sterk gespecialiseerde onderneming werkte vrijwel geheel op basis van bestellingen uit het binnenland, zodat de kwetsbaarheid voor negatieve economische ontwikkelingen buiten de Nederlandse grenzen minder groot was. In de dertiger jaren ging de algehele crisis ook niet aan De Schelde voorbij.
De Schelde was niet alleen goed voor de werkgelegenheid van Vlissingen en omstreken, doch had ook invloed op de sociale voorzieningen in Vlissingen. De Schelde investeerde in volkswoningbouw (de Vereniging tot Verbetering van Volkshuisvesting), moedigde het sparen onder haar werknemers aan, gaf subsidie aan het Badhuis in Vlissingen en gaf een subsidie aan het Departement Vlissingen van de Maatschappij tot Nut van 't Algemeen voor de oprichting van een Volksleeszaal.
Een ander industrieel bedrijf, dat in de vorige eeuw is opgericht, is De N.V. Vitrite Fabrieken, fabriek voor lampvoeten en dieptrekwerk van kleine metaalwaren te Middelburg in 1893.
Een Engelsman heeft het bedrijf opgericht. Hij vestigde zijn bedrijf in Middelburg om moeilijkheden in verband met de Britse patentwetten te ontwijken. In Nederland had hij echter ook geen succes, hij ging failliet. Dit faillissement had tot gevolg, dat een Nederlandse onderneming met de oorspronkelijk Engelse naam ontstond.

Tot 1900 is de fabricage van lampvoeten (of fittingen) voornamelijk handwerk. In de periode 1900 - 1914 deden de eerste machines hun intrede. Onmiddelijk gevolg voor het bedrijf was de verbetering van de kwaliteit en verlaging van de productiekosten. Bovendien kan de productie nu voldoen aan de steeds stijgende vraag.
De N.V. The Vitrite Works werkte in tegenstelling tot De Schelde grotendeels voor de export naar vele landen van Europa en ook naar Noord-Amerika. Hierdoor was dit bedrijf uitermate conjunctuurgevoelig en hadden wijzigingen in de internationale economie direct hun terugslag op het bedrijf.
De periode van de Eerste Wereldoorlog was erg moeilijk. Grenzen waren gesloten, van export kon dus geen sprake zijn.
Een belangrijke opleving had het bedrijf eind twintiger jaren. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd de fabriek voor tweederde verwoest.
In de oorlog ging na een provisorisch herstel de productie door. Na de Tweede Wereldoorlog werd een programma van uitbreidingen opgesteld: de modernisering van productiemiddelen en van de gebouwen. De oorspronkelijke fabriek stond op het terrein van de werf van de voormalige Commercie Compagnie aan de Maiskade. Sinds kort is het bedrijf verhuisd naar het industrieterrein Arnestein.
In Middelburg treffen we nog steeds de N.V. Houthandel v/h den Bouwmeester en de N.V. Houthandel Alberts aan. Het bedrijf is eind negentiende eeuw opgericht en uitgegroeid tot een groot houtindustriebedrijf.

5.1.3 Visserij

Visserij werd in geheel Zeeland beoefend. In Midden-Zeeland concentreerde deze bedrijfstak zich in de plaatsen Yerseke, Arnemuiden, Veere en Vlissingen. Rond de eeuwwisseling kende Zeeland drie soorten visserij: de kustvisserij voornamelijk op garnalen, de oester- en de mosselcultures.
Omstreeks 1870 stelde de Maatschappij ter bevordering van Nijverheid een aantal onderwerpen aan de orde die voor de visserij van belang waren. Daaronder vielen onder meer de kunstmatige mossel- en oestercultuur, de conservering van vis tijdens het vervoer en het stimuleren van de visserij op makreel in Arnemuiden. Mede hierdoor kreeg de mossel- en oestercultuur een ander gezicht.

Aanvankelijk werden oesters eenvoudig opgevist op plaatsen waar ze natuurlijk voorkwamen. De oesterteelt was in de eerste helft van de negentiende eeuw aanvullende werkgelegenheid voor enkelen in de winter. Van regeringswege werd in de tweede helft van de negentiende eeuw aandacht geschonken aan voorstellen tot uitgifte van gronden en banken voor de oesterteelt. Bij K.B. van 25 februari 1870 werd vastgesteld, dat de natuurlijke banken in de Schelde en de Zeeuwse stromen aan de publieke visserij werden onttrokken en in percelen in het openbaar verpacht werden. Kortom, niet langer kon iedereen oesters vangen. Door de verpachting van de banken was de oesterteelt aanvankelijk voor een groot deel in handen van kapitaalkrachtige buitenstaanders. De teelt van oesters was zeer speciaal. Het broed van natuuroesters werd opgevangen en afgezet op gekalkte dakpannen. Voor de bewerking van deze dakpannen waren grote hoeveelheden kalk nodig, vandaar de kalkblusse-

rijen in de nabije omgeving van oesterpercelen. Deze verdwenen toen ontdekt werd, dat het oesterbroed zich ook hechtte op mosselschelpen. In Yerseke verschenen op het einde van de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw oesterputten en loodsen, waarin het sorteren, schoonmaken en verpakken van oesters plaats vond. Strenge winters, maar ook ziekte-gevoeligheid van de oester maakte de oesterteelt een riskante broodwinning.

De mosselvisserij maakte een vergelijkbare ontwikkeling door als de oesterteelt. In Yerseke was de mosselvisserij maar klein van omvang. De mosselvisserij concentreerde zich meer in Noord-Zeeland. De garnalenvisserij was geconcentreerd in Arnemuiden. Vanuit Arnemuiden werden verse garnalen geëxporteerd per nachtboot via Vlissingen naar Londen. Voor de binnenlandse handel werden veelal 's avonds de garnalen gepeld, zodat ze de volgende morgen verhandeld konden worden. Aanvankelijk werd het pellen uitsluitend in inmakerijen gedaan, waar ook garnalen voor de export werden geconserveerd. Sinds 1911 vond het pellen ook als thuiswerk plaats.

Overige visserij

Kreeften werden in het begin van deze eeuw voor het eerst beroepsmatig langs de zeeweringen van Zuid- en Noord-Beveland, Tholen en Schouwen gevangen. Andere visserijprodukten waren alikruiken, wulken, zee- en kleine krabben, rog en paling. Voor enkele ondernemers zat hier broodwinning in.

5.1.4 Recreatie

Voor Midden-Zeeland geldt, dat recreatie en toerisme thans zeer belangrijke bronnen van bestaan zijn. Er wordt zelfs van een toeristenindustrie gesproken. De badcultuur brak rond de eeuwwisseling goed door. In Domburg echter, was al eerder sprake van een vorm van toerisme. Het gebied rond Domburg oefende altijd al aantrekkingskracht uit op gegoede Middelburgers. In de zeventiende eeuw, maar ook vroeger lieten de welgestelde Middelburgers hun buitenverblijf in de bosrijke omgeving bouwen.
Na 1834 ontdekten Middelburgers dat het goed baden was in de zee bij Domburg. De badplaats Domburg was een feit.
Een versnelling in haar ontwikkeling als badplaats maakte Domburg door, toen Dr. Joh. G. Mezger zich in 1886 in deze plaats vestigde. Mezger was een vermaard arts en fysiotherapeut. Hij trok een patiëntenkring aan, afkomstig uit de Europese aristocratie. Verder werd Domburg door de aanleg van de tramweg beter te bereiken.
Baden in Domburg werd door medici bestempeld als gezond en heilzaam. Gegoede buitenlanders kwamen in Domburg kuren. Families lieten villa's bouwen in de duinen. Tot de eerste wereldoorlog bleef Domburg haar exclusieve karakter behouden.

Een andere badplaats in die tijd was Vlissingen. In Vlissingen vond rond 1880 als gevolg van economische opleving in de industrie enige stadsuitbreiding plaats. Er werd een begin gemaakt met de bebouwing van boulevards. Hier werd in juni 1886 het Grand Hotel des Bains geopend (later Brittania geheten). Het betekende voor Vlissingen een bescheiden begin als badplaats.
Het merendeel van de bezoekers aan Vlissingen bestond uit dagjesmensen. Dit was mogelijk door de goede bereikbaarheid van Vlissingen per trein en per tram. Het vertier scheen ook van een andere aard te zijn dan in Domburg. Domburg was elitair, Vlissingen was volkser.
Ten behoeve van de toeristen werd in 1936 een wandelpier aangelegd, die helaas geen lang leven was beschoren. In 1943 werd de pier door Duitse bombardementen verwoest.

5.1.5 Energievoorziening

Gas

In de grotere steden van Midden-Zeeland zien we in het midden van de negentiende eeuw gasfabrieken ontstaan. Wat jaartallen: de eerste uit 1854 vonden we in Middelburg. Deze werd in 1880 door de gemeente van de particuliere eigenaar overgenomen. In 1860 treffen we een gasfabriek aan in Goes en één jaar later in Vlissingen, die eigendom was van de gemeente. In 1880 werd de Vlissingse fabriek verkocht aan de Imperial Continental Gas Association (ICGA) uit Londen, Engeland.
De gasvoorziening werd in de twintigste eeuw verzorgd door de volgende plaatselijke bedrijven: Gemeente Gasfabriek Yerseke (Yerseke); Gemeente Gas bedrijf Goes (Goes, Wilhelminadorp, Kloetinge, Kapelle, Wemeldinge, Kruiningen, Krabbendijke, Waarde, Rilland-Bath), Gemeente bedrijven Middelburg (Middelburg); Provinciaal Gasbedrijf Zeeland te Vlissingen (Walcheren exclusief Middelburg en Sint Laurens (ged.).
De gasfabrieken verzorgden onder meer de straatverlichting. Gasverlichting werd beschouwd als een grote vooruitgang. Olielantaarns, die elke avond werden aangestoken en tegen middernacht gedoofd moesten worden, waren niet langer nodig.
Met de oprichting van de NV Zeeuwse Gasmaatschappij (ZEGAM), met als grootste aandeelhouder de Provincie kwam de gasvoorziening voor bijna geheel Zeeland in één hand. In 1943 ging de ZEGAM over in het Provinciaal Gasbedrijf. Na fusie met de Gasfabriek te Goes volgde op 30 december 1955 de oprichting van de NV Maatschappij tot Gasvoorziening Midden-Zeeland (GMZ).
Noord-Beveland kende geen gasfabrieken. Totdat in de jaren '60 het aardgas uit Slochteren Zeeland bereikte, verzorgden de diverse gasfabrieken de gasvoorziening in Zeeland.

Electriciteit

Vanuit "vreemde" hoek kreeg Vlissingen als eerste een electriciteitscentrale. De tramwegmaatschappij Societé Anonyme des Tramways à vapeur de Flessingue, Middelbourg et extensions besloot in 1907 de tramlijn te electrificeren, en bouwde daartoe een electriciteitscentrale aan

de Koningsweg. In 1910 werd het voor de stad Vlissingen mogelijk daarvan electriciteit te betrekken. Vanaf 1912 nam Middelburg ook electriciteit af van deze centrale.
Inmiddels waren een aantal dorpen in Walcheren, Zuid-Beveland en Noord-Beveland overgegaan tot het stichten van een eigen centrale. Het betrof meestal laagspanningsnetten, die na enkele jaren niet rendabel bleken te zijn.
Provinciale Staten van Zeeland besloten reeds in 1914 een onderzoek in te stellen naar de beste wijze van electriciteitsvoorziening in Zeeland, zowel wat betreft opwekking als distributie. Prof. C. Feldman, hoogleraar te Delft bracht de Provinciale Staten in 1917 advies uit. In 1919 werd een Provinciale Electriciteits Maatschappij (PZEM) opgericht. Na jaren van breedvoerige debatten over de invulling van de PZEM, kwam in 1928 de doorbraak. De centrale van de Belgische tramwegmaatschappij in Vlissingen werd inclusief het trambedrijf overgenomen.
De plaatselijke centrales van Arnemuiden, Sint Laurens, Serooskerke, 's-Heer Arendskerke, Goes en Kloetinge werden in 1929 opgeheven en vanaf dan in handen genomen door de PZEM. In 1930 volgden Oost- en West Souburg, Veere, Oostkapelle, Domburg, Kapelle, Borssele, 's-Heerenhoek, Heinkenszand en Wolphaartsdijk, in 1913, Westkapelle en Nieuwdorp. In 1930 werd de eerste PZEM kabel door het Zandkreek naar Noord-Beveland getrokken en de tweede kabel door het Veerse Gat dateert van 1933.
In 1937 valt de electriciteitsvoorziening voor geheel Zeeland (met uitzondering van Middelburg, die zelf voor distributie zorgt en Sint Maartensdijk die een eigen centrale bezit) onder de PZEM. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden Vlissingen en Middelburg in de meidagen gebombadeerd. De centrale bleef weliswaar gespaard. De stroomproduktie en -distributie werden onderbroken door beschadigingen aan centrales, netten en transformatorstations.

Waterleiding

Eind negentiende eeuw gebruikte men voor de openbare watervoorziening voor plaatselijk watergebruik pompen. Waar geen pompen waren op het platteland verkreeg men drinkwater uit de regentonnen: van de goot in de ton. Arme boeren en landarbeiders, die huizen zonder goot hadden, konden moeilijker regenwater opvangen. Via de daken van kloosters, kerken en scholen kon water worden vergaard. Zo dienden ze als grote publieke waterleveranciers.
De behoefte aan zoet water was stijgend eind negentiende eeuw. Van de kant van de bedrijven werd om zoet water gevraagd: de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen, de Stoomvaart Maatschappij Zeeland en enige industriële ondernemingen.
In 1875 werd in Vlissingen een zogenaamd drievoudige distilleertoestel van Normandy aangeschaft, waarmee zeewater gezuiverd kon worden tot drinkwater. In havenplaatsen werd dit systeem vaker toegepast voor de watervoorziening van schepen.
In Vlissingen werd het eerste waterleidingbedrijf (1883) opgericht: de Vlissingse Duinwaterleidingmaatschappij. Ze betrok water uit de winplaats in het duingebied bij Valkenisse. De technische voorzieningen werden aangelegd door A.H.J. Diemont van Dathar uit Arnhem. In

1892 was de oprichting van een gemeentelijk drinkwaterleiding-bedrijf in Middelburg een feit. In 1888 was reeds gestart met de aanleg van elf kilometer waterleidingbuizen van de duinen bij Oranjezon naar Middelburg. De waterwinning in Middelburg verliep aanvankelijk niet best. Er waren klachten over de geur en kleur van het water. Onderzoek wees uit dat er een te veel aan ijzer in het water zat. In 1894 werd een cokes-toren gebouwd om het aanwezige ijzeroxyde en kwalijk ruikende gassen uit het water te verwijderen. In 1910 kreeg Zuid-Beveland haar waterleidingmaatschappij: de Waterleidingmaatschappij "Zuid-Beveland". Bij Goes en Ovezande werden daartoe watertorens gebouwd. De Duitse firma Carl Franken legde het net van waterleidingbuizen door Zuid-Beveland aan.
In de dertiger jaren richtten enkele gemeenten op Walcheren, onder andere Souburg en Domburg een eigen waterleidingbedrijf op, waarbij zij zich belastten met de distributie en het water betrokken van Vlissingen en Middelburg.
In 1936 werd de N.V. Waterleidingmaatschappij Midden-Zeeland opgericht. De aandelen van de N.V. waren als volgt verdeeld, 55% in handen van de provincie en 15% voor elk van de overige deelnemers: de N.V. Waterleidingmaatschappij Zuid-Beveland, en de gemeenten Middelburg en Vlissingen. De nieuwe N.V. werd opgericht omdat de vraag naar water toenam. Extra water werd betrokken uit Brabant. Een opjaagstation werd bij de Sloedam gebouwd, alsmede een transportleiding naar Vlissingen en een watertoren bij Souburg. De werken kwamen in 1938 gereed. In de maanden hierop traden enkele andere gemeenten toe tot de nieuwe N.V. Na de Tweede Wereldoorlog komen de belangrijkste fusies tussen de verschillende waterleidingbedrijven tot stand.
Noord-Beveland krijgt dan ook haar aansluiting op het zoetwaternet. In 1954 werd de eerste waterzinker door de Zandkreek gelegd, gevolgd door enkele andere in 1956.

5.1.6 Ptt

De ontwikkeling op het terrein van post, telefoon en telegrafie is enerzijds een verhaal over de totstandkoming van grootschalige organisaties. Anderzijds hebben deze ontwikkelingen hun stempel gedrukt op de inrichting van het land: telefoonpalen, postkantoren en dergelijke. Daarnaast hadden post, telefoon en telegraaf grote invloed op het dagelijks leven: een ware communicatierevolutie.

Post

In de paragraaf over de wegen in Midden-Zeeland kwam de postweg ter sprake, welke liep over de eilanden Walcheren, Zuid-Beveland en Tholen naar het Noord-Brabantse Steenbergen. In 1824 was sprake van een dagelijkse brievenpost naar de steden. Tot de invoering van de Postwet van 1850 had het overige postverkeer ongeregeld plaats. Na de invoering van de Postwet, waarbij de organisaties van de Posterijen werd geregeld, werd in diverse plaatsen een "Bestelhuis van 's Rijks Posterijen" of een hulpkantoor ingericht.

Telegraaf

Op 1 maart 1852 werden de eerste telegraafkantoren in Nederland geopend te Amsterdam, Haarlem, Den Haag en Rotterdam. Op zaterdag 14 oktober 1854 werd het eerste telegraafkantoor in Zeeland te Vlissingen geopend, en op die dag werd voor de eerste maal uit Zeeland met de telegraaf naar Den Haag geseind. In Middelburg had men enkele maanden later de beschikking over een telegraaf.
De bovengrondse Rijkstelegraaflijn bereikte vanaf Tholen Zuid-Beveland met een kabel door de Oosterschelde om verder over land te gaan en via een kabel door het Sloe naar Walcheren. De telegraaflijn, die het traject van de Rijksweg nr. 58 volgde, was ook in het beheer van 's Rijks Grote Wegen. In 1886 werd een kabel door de Westerschelde getrokken naar Zeeuwsch-Vlaanderen. Eind negentiende eeuw vinden we in Vlissingen, Middelburg, Goes en Hansweert (aan het Kanaal door Zuid-Beveland) Rijkstelegraafkantoren.

Telefoon

Reeds drie jaar na de opkomst van de telefonie in Nederland kreeg Middelburg als eerste Zeeuwse stad een lokaal telefoonnet. Dit was door particulieren tot stand gebracht, en al snel door het Rijk overgenomen. In Zuid-Beveland werd in 1888 de eerste telefoonverbinding tot stand gebracht. Het net breidde zich snel uit. Er kon niet alleen binnen een plaats getelefoneerd worden (lokaal), doch ook tussen verschillende plaatsen (interlokaal). Op 18 juni 1907 werd te Kortgene de eerste telefooncentrale voor Noord-Beveland gebouwd.
In de twintigste eeuw werden de lijnen technisch verbeterd. Zeeland was een ingewikkeld gebied door het vele water wat overbrugd moest worden. Er werden door de Zandkreek, Oosterschelde en Westerschelde verschillende verbindingen tot stand gebracht.

5.1.7. Religie

5.1.7.1 De hoofdstromen 1800-1945

De belangrijkste kerk aan het begin van de negentiende eeuw in Nederland én in Zeeland was de Nederlands Hervormde Kerk. De Hervormde Kerk is ontstaan door de Reformatie. Ze werd onder de naam Nederduits Gereformeerde Kerk dé staatskerk. Later, in 1816 gaf Koning Willem I aan de Hervormde Kerk een nieuwe Kerkorde.
De ideeën van de Franse revolutie over vrijheid, gelijkheid en broederschap hadden invloed op de staatskerk. In 1816 aanvaardde de Hervormde Kerk een nieuwe synode.
Vele gelovigen binnen de Hervormde Kerk volgden de vernieuwingen met verontrusting. In de negentiende eeuw zien we:

1. continue pogingen binnen de Hervormde Kerk om hervormingen tegen te gaan.
2. twee afscheidingen van de Nederlands Hervormde Kerk
   a. de Afscheiding van 1834, en
   b. de Doleantie van 1886.

Voorts was het Rooms-Katholieke geloof sinds de Tachtigjarige oorlog officieel verboden, maar werd officieus getolereerd. Er wordt verondersteld, dat ongeveer vijfentwintig procent van de Zeeuwse bevolking in de negentiende eeuw tot de Rooms Katholieke Kerk behoorde. Dat bepaalde gebieden in Zeeland, zoals enkele enclaves op Zuid-Beveland Rooms-Katholiek bleven, wordt toegeschreven aan de macht van de ambachtsheren.
Als derde ontwikkeling in de negentiende eeuw is te onderscheiden:

3. Het herstel van de Bisschoppelijke Hiërarchie in 1853, en de daarmee gepaard gaande emancipatie van de Katholieke bevolking.

De richtingenstrijd in de Hervormde Kerk leidde in 1834 tot een scheuring: De Afscheiding. De Afscheiding in Zeeland brak goed door toen H.J. Budding zijn ambt als predikant van de Hervormde Gemeente te Biggekerke neerlegde. Door de provincie heen stichtte hij Christelijk Afgescheiden Gemeenten. De Christelijk Afgescheidenen vroegen veelal een Koninklijke Erkenning aan. Verschillende groepen waren het daarmee oneens en gingen verder onder de naam Gereformeerde Kerken onder het Kruis. Later, in 1869 fuseerden beide groepen tot de Christelijk Gereformeerde Kerk. Een aantal van de kruisgemeenten ging niet mee met de vereniging. Voorts waren er gemeenten ontstaan door de arbeid van ds. L.G.C. Ledeboer uit Benthuizen. Uit de Kruisgemeenten en de zogenaamde Ledeboeriaanse gemeenten ontstonden de huidige Gereformeerde Gemeenten, de Gereformeerde Gemeenten in Nederland en de Oud Gereformeerde Gemeenten in Nederland.
In 1886 deed zich een tweede afscheiding in de Hervormde Kerk voor: de Doleantie.
De Christelijk Gereformeerde Kerk en de Dolerenden van 1886 vormden in 1892 de Gereformeerde Kerken in Nederland. Niet allen konden zich verenigen met deze fusie, waardoor er opnieuw een Christelijk Gereformeerde Kerk ontstond.
Door de arbeid van ds. H.J. Budding, die zich later van de Afscheiding afkeerde, ontstonden vooral in Zuid-beveland Vrije Evangelische Gemeenten.

De Doopsgezinde gemeenten bleven in Zeeland beperkt in omvang, evenals de Evangelisch Lutherse gemeenten.
In 1944 deed zich binnen de Gereformeerde Kerk een afscheiding voor en ontstonden de Gereformeerde Kerken Vrijgemaakt (artikel 31 K.O.).
Deze afscheidingen, maar ook het herstel van de Bisschoppelijke Hiërarchie in 1853 zorgden voor een "hausse" in de bouw van kerken.
De emancipatie van Katholieken en Gereformeerde bevolkingsgroepen uitte zich in de oprichting van diverse eigen verenigingen, scholen, politieke partijen. Voor de activiteiten had men gebouwen nodig: verenigingsgebouwen en dergelijke verrijzen.

5.1.7.2 De afzonderlijke eilanden

Walcheren
De bevolking van Walcheren behoort voor het grootste deel tot de Protestantse Kerkgenootschappen.
Het Rooms-Katholicisme komt wel voor en concentreert zich in de steden: Middelburg, Veere, Vlissingen en het aangrenzende Oost- en West-Souburg.
Voor de verspreiding van de (Walcherse) bevolking over de kerkelijke gezindte wordt naar tabel 1 verwezen.

Zuid-Beveland
De Afscheiding van 1834 bleef op Zuid-Beveland niet onbesproken, al kwam de beweging langzaam op gang. De kerkelijke kaart van Zuid-Beveland kwam in feite al voor de Doleantie in 1886 tot stand. De in gang gezette Doleantie schiet nauwelijks wortel in Zuid-Beveland.
Opvallend voor Zuid-Beveland zijn verschillende Rooms-Katholieke enclave's: enkele dorpen zijn overwegend Rooms-Katholiek: 's-Heerenhoek, Ovezande, Kwadendamme, Heinkenszand en Lewedorp (zie ook tabel II).

Noord-Beveland
Met name de Afscheiding van 1834 is van invloed geweest op het kerkelijk leven op Noord-Beveland. Het percentage Rooms-Katholieken is te verwaarlozen.

5.2 BEWONINGSPATROON

Nederzettingen c.q. de latere woonkernen ontstonden vaak op de kruising van kreekruggen (oudland) of aan dijken (nieuwland). Het hart van het dorp wordt in de meeste gevallen gevormd door een kerk met toren. Hoewel de dorpen de eigenlijke bebouwingsconcentraties vormden, was de verspreid voorkomende bebouwing in het oudland bijna even belangrijk voor het karakter van de streek. Er ontstond op den duur tussen de dorpen een relatie, die in eerste instantie ruimtelijk gestalte kreeg door de aanleg van een weg, meestal op een kreekrug gelegen. Daarlangs situeerde zich vervolgens een bebouwing met lintachtig karakter: hoe dichter bij de dorpen, hoe dichter de onderlinge afstand van de bebouwing.
Boerderijen kwamen ook verspreid te liggen op de oude kleiplaatgronden. In de poelgebieden trof men geen of zeer weinig bebouwing aan. Was dit wel het geval dan lagen deze boerderijen op kleine kreekruggen of op terpen.
In de oudere, meestal ook kleinere polders van voor 1600 bouwde men aan de voet van of op de dijken. In de jonge, meestal ook grotere, polders van na 1600 werd de agrarische bebouwing gesitueerd nabij dijken op de zandige, qua ondergrond stabiele, plaatgronden en incidenteel ook langs de toen reeds eigentijdse strakke wegen. De aard van de bebouwing was vroeger hoofdzakelijk agrarisch, met name grote boerderijen en kleine landarbeiderswoningen. Het oude bewoningspatroon

vormt nog steeds de basis van het hedendaagse landschap. Alleen is plaatselijk de functie van de bebouwing veranderd: landarbeidershuisjes en kleine boerderijen doen nu dienst als burgerwoning of recreatiewoning.
Verder koos men voor de binnenduinrand bij de aanleg van buitenplaatsen (ongeveer vanaf de zestiende eeuw). De boomgaarden, tuinen en parken konden hier goed worden aangelegd. Concentraties van deze "lusthoven" ontstonden tussen Domburg en Oranjezon, in de strook tussen Oostkapelle en Serooskerke en aan weerszijden van de weg Middelburg-Koudekerke-Vlissingen.
Veelal verdwenen deze lusthoven in de negentiende eeuw als gevolg van economische recessie. De resterende zijn in de negentiende eeuw vaak verbouwd in de Engelse landschapsstijl. Ook werden er nieuwe huizen bijgebouwd. In onze tijd hebben veel van deze landhuizen een nieuwe functie gekregen als sociale instelling, museum, kantoor en dergelijke.
Een andere verandering is het langs de kuststroken (met name Walcheren) ontstaan van recreatiecomplexen. Verder zijn de dorpen en steden uitgebreid met nieuwe woonwijken, gemeentelijke industrieterreinen en in het Sloegebied ligt een bovenregionaal industrieterrein.
In het oudland is het bebouwingspatroon gehandhaafd. In het nieuwland is het niet langer een "must" nieuwe bebouwing specifiek langs de dijken aan te brengen. Van primair belang is hier een goede aansluiting bij de bestaande infrastructuur. Naast de oudere boerderijen vinden we agrarische bedrijven met bedrijfswoningen, moderne grote schuren, silo's en glastuinbouw.

5.3 STEDEN

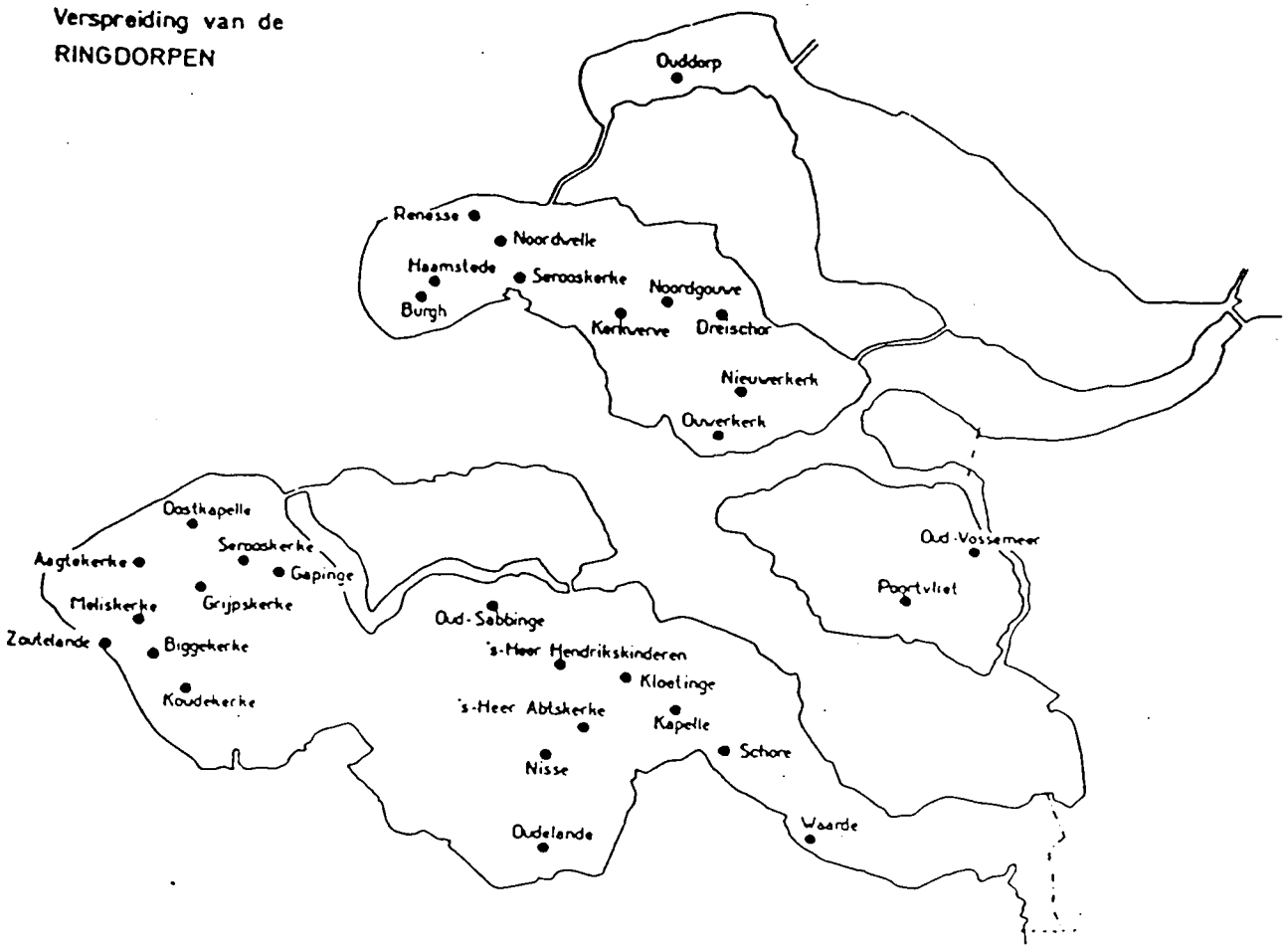
Van de Midden-Zeeuwse nederzettingen die ooit stadsrechten ontvingen, maakten maar enkele een echte stedelijke ontwikkeling door: Middelburg, Vlissingen en Goes.
Arnemuiden werd door haar machtigere concurrent Middelburg in haar groei belemmerd. Domburg is als stad eigenlijk nooit tot bloei gekomen. Domburg is echter vooral van belang wegens negentiende eeuwse gebouwen die hier gebouwd zijn, nadat Domburg als badplaats in trek kwam. De stedelijke aanleg van Westkapelle is in de Tweede Wereldoorlog geheel verwoest. De grote straat tussen de kerktoren en de dijk is nog overgebleven. Al in de vorige eeuw was van de oorspronkelijke aanleg van dit stadje weinig meer over. De stad is door het voortdurend landverlies aan de zeezijde nooit tot enige bloei gekomen.
Veere is thans museumstadje. Het oudste stedelijk element vormt de haven bij het veer naar het oude Kamperland. Markant zijn de Markt, het stadhuis en de enorme kerk.

Goes, de stad die haar oorsprong vindt in een nederzetting ontstaan bij een versterkt huis, het Slot Oostende ontwikkelde zich in de dertiende eeuw tot een havenstadje. Ondanks de verminderde betekenis van Goes als havenstadje in de loop van de eeuwen kon ze het marktcentrum van Zuid-Beveland blijven, getuige de drie rechthoekige marktpleinen: Grote Markt, Beestenmarkt en Vlasmarkt. Nog steeds vervult Goes die streekfunctie.

Middelburg, de oudste kern van Middelburg bestaat uit een versterking uit Karolingische tijd (7e eeuw). De stad ontwikkelde zich van agrarisch, wereldlijk en religieus centrum, tweede havenstad van de Noordelijke Nederlanden met een zeer uitgebreide internationale vloot in de 17e eeuw, in de 18e eeuw tot een stad die zich als regionaal handels- en ambtenarencentrum redelijk kon handhaven.
Pogingen in de negentiende eeuw om de stad een betere verbinding met de zee te geven (in 1817 door opening van de Nieuwe Haven en het Kanaal door Veere en door het graven van het Kanaal door Walcheren in 1867-1873) en ook de komst van de spoorweg hadden niet het gewenste effect op de economische ontwikkeling van Middelburg. Pas rond 1900 is de bevolkingsgroei dusdanig dat de stad zich buiten haar zestiende eeuwse wallen kan gaan uitbreiden. De stad wordt hedentendage gekenmerkt als ambtenarenstad met een marktfunctie en wat nijverheid.

Vlissingen is in de twaalfde eeuw ontstaan aan de monding van de Schelde. De nederzetting ontwikkelde zich op de oostelijke oever van de wetering naar de Scheldemond. De nederzetting kreeg in 1315 van Graaf Willem III stadsrechten en een nieuwe haven. De ontstane havenstad werd in 1849 omwald. De stad werd destijds door de haven duidelijk in tweeën gedeeld; in het westelijk deel stond het stadhuis en in het oostelijk deel de kerk. De stad wist een positie te verwerven als handelsplaats, centrum van scheepsbouw en visserij. Vanaf 1614 was ze tevens marinebasis. De aanleg van de spoorlijn en het graven van het kanaal door Walcheren leverden in 1873 een nieuw havencomplex ten oosten van de stad op. Na opheffing van de marinewerf begon de scheepsbouwmaatschappij De Schelde (1875) haar activiteiten in de stad. Deze maatschappij zou zich tot een groot bedrijf ontwikkelen en een dominante plaats in de stad Vlissingen innemen.

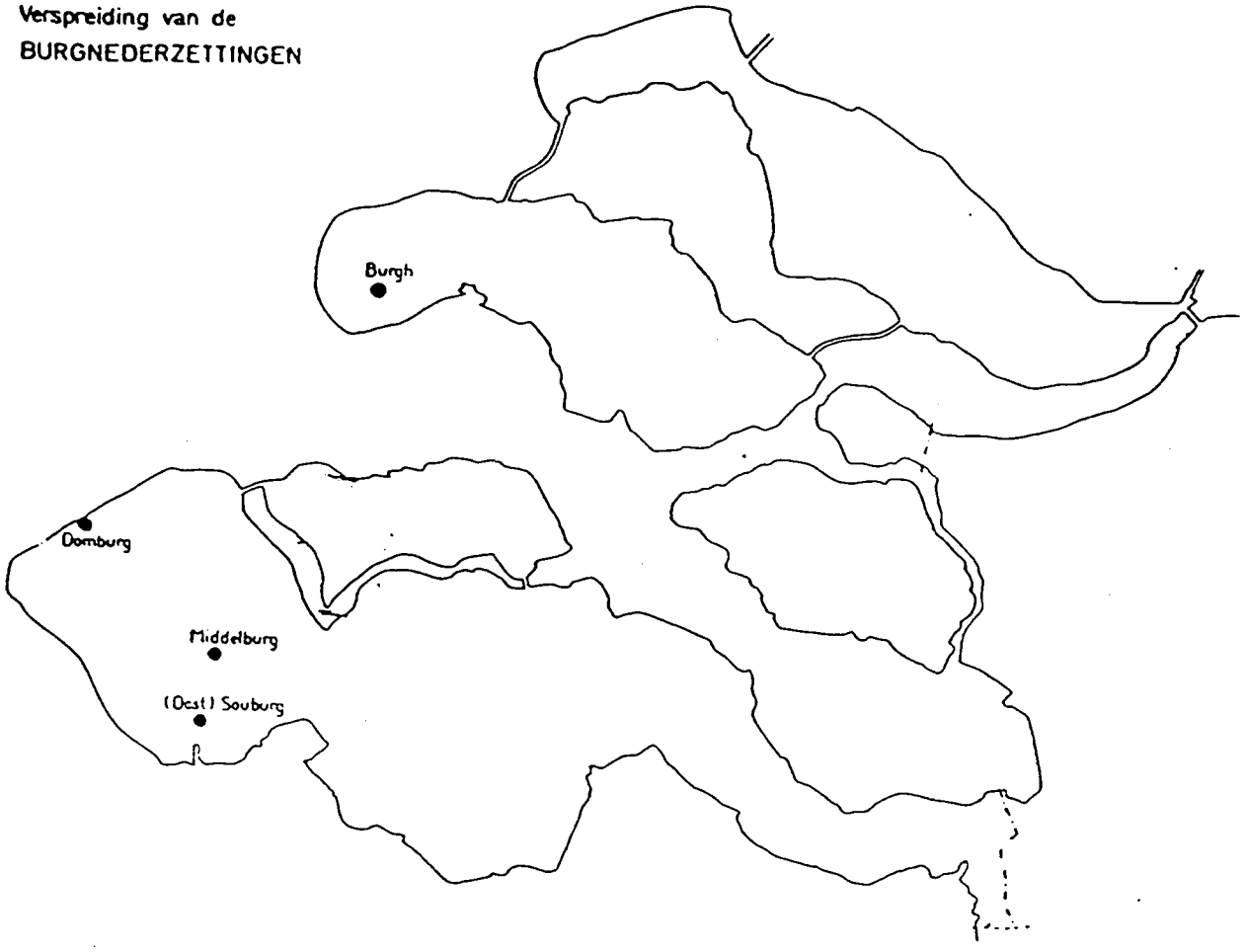
Verspreiding van de
RINGDORPEN



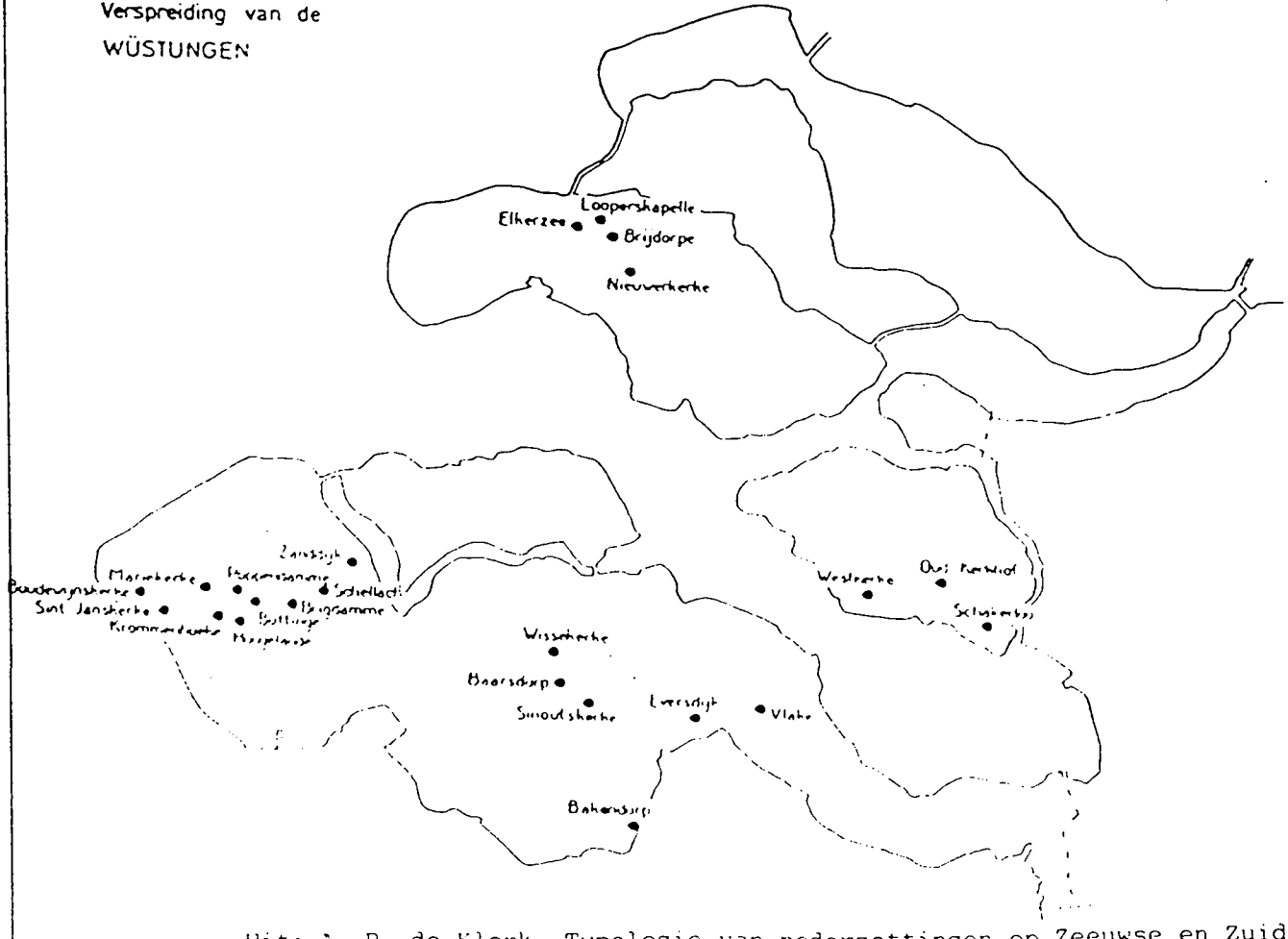
Verspreiding van de
WEG - EN DUKDORPEN

Uit: A. P. de Klerk, Typologie van nederzettingen op Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden

Verspreiding van de
BURGNEDERZETTINGEN



Verspreiding van de
WÜSTUNGEN



Uit: A. P. de Klerk, Typologie van nederzettingen op Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden

5.4 DORPEN

Polders van zeer uiteenlopende ouderdom kunnen in Zeeland direct naast elkaar liggen; hetzelfde geldt voor de nederzettingen in die polders. Dit heeft tot gevolg dat de verschillende nederzettingstypen die ieder hun eigen periode van ontstaan hebben op het eerste gezicht vaak kriskras door elkaar liggen.

Het oudste type wordt gevormd door de ronde burgen. In een aantal plaatsen, Middelburg en Oost-Souburg, is de ronde vorm een beslissende factor in de latere ontwikkeling van de plattegrond van de nederzetting gebleven.

Karakteristiek voor het oudlandgebied zijn de ringdorpen, die op natuurlijke hoogten zijn ontstaan in verband met bescherming tegen het overstromingsgevaar. Ze ontstonden op kreekruggen, grotendeels op de plaatsen waar enkele ruggen elkaar ontmoetten. Op welke manier de ringdorpen zijn ontstaan is echter nog niet helemaal uitgemaakt. Een deel van deze oudlandnederzettingen is vermoedelijk primair als kasteelnederzetting geformeerd in de nabijheid van versterkte woonplaatsen van locale machthebbers. De resten van deze woonplaatsen zijn soms nog in de vorm van vliedbergen in het landschap te herkennen. Secundair zijn ze daarna tot kerknederzetting omgevormd. In die gevallen, waar nooit een heuvelburg in of nabij de kern heeft gelegen, zouden ringdorpen wel primair als kerknederzetting zijn ontstaan. Kenmerkend voor dergelijke nederzettingen is een centrale cirkelvormige of vierkante ruimte, die meestal weer omsloten is door een rondweg met aan de buitenzijde daarvan de bebouwing. Vaak wordt de ruimte ingenomen door een kerk en/of kerkhof met eromheen een min of meer regelmatige kerkring. Deze ring is bij enkele dorpen nooit duidelijk ontwikkeld, de zogenaamde onvolledige ringdorpen. De kern blijft echter de kerk, die meestal op het hoogste punt is gesitueerd. De meeste ringdorpen hebben zich verder uitgebreid, een aantal dorpen zijn echter in omvang sterk afgenomen, maar nog wel als kleine nederzetting herkenbaar.

Een gering aantal nederzettingen wordt gerekend tot het type voorstraatdorp. Dit type wordt aangetroffen in de nieuwlandpolders. Een verbijzondering van dit type is het ringstraatdorptype. In beide gevallen betreft het een geheel geplande dorpsaanleg. Dwars op de zeedijk werd de weg geprojecteerd, de voorstraat. Deze liep uit op een kerk met kerkhof, al dan niet gelegen in de ring. Aan weerszijden van de voorstraat localiseerde men de bebouwing.

De weg- en dijkdorpen worden beschouwd als restcategorie. Qua verschijningsvorm lijken ze veel op elkaar, qua ontstaan en ligging worden grote verschillen aangetroffen. We zien ze zowel in de oude kerngebieden als in de nieuwe polders.
Naast de beschouwde nederzettingstypen kunnen we ook buurtschappen, gehuchten en zogenaamde "Wüstungen" onderscheiden. Onder Wüstungen verstaan we nederzettingen (naar A.P. de Klerk) die momenteel nog uit enkele huizen en/of bedrijven bestaan, maar vroeger in bijna alle gevallen een grotere omvang hebben gekend. Belangrijk element van een Wüstung is een kerkhof en/of vliedberg.

LITERATUURLIJST

Provinciale Almanak voor Zeeland, 87/89
62e-64e jaargang Middelburg.

Anderhalve eeuw gereformeerden in stad en lande, deel 2 Zeeland Kampen 1984.

M.P. de Bruin, Waken en bewaren 100 jaar provinciale waterstaat Zeeland 1881-1981, Middelburg 1981.

Bodemsaneringsprogramma 1988, augustus 1987.

P.J. Bouman, Geschiedenis van den Zeeuwschen Landbouw in de negentiende en twintigste eeuw en van de Zeeuwse Landbouwmaatschappij 1843-1943, Wageningen 1946.

C. Dekker, Zuid-Beveland de historische geografie van een Zeeuws eiland in de Middeleeuwen, Assen 1971.

C. Dekker, Resultaten van historisch geografisch onderzoek in Zeeland (pp. 93-106) in: Verhulst, A en M.K.E. Gottschalk (ed) Transgressies en occupatiegeschiedenis in de kustgebieden van Nederland en België, Gent 1980.

P. Don, Kunstreisboek Zeeland, Zeist 1985.

De economische toekomst van Zeeland: voordrachten en discussies gehouden op het congres van 4 en 5 november 1946 van de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en handel departement Zeeland Middelburg 1946.

H.F.J.M. van den Eerenbeemt, Industrieel ondernemersschap en mentaal klimaar 1914-1940 Tilburg 1979.

Encyclopedie van Zeeland, 3 delen Middelburg.

A.F. Franken, Walcheren in het spoor van bedrijf en techniek, vier routes langs objecten die herinneren aan de ontwikkeling van verkeer, handel en nijverheid Middelburg 1988.

B. van Gelder, Spoorzoeken in de bonte wereld van geloven en denken, Amsterdam 1971.

P. Geschiere, De agrarische crisis van 1878-1895 en de gevolgen voor twee Walcherse dorpen; Oostkapelle en Grijpskerke. Grijpskerke 1986 (scriptie aanwezig op Zeeuws Dokumentatie Centrum).

Handboek pastorale sociologie, onder redactie van W. Banning deel 1 Zeeland, Zuid-Hollandse eilanden, Noord-brabant, Limburg, 1953 Den Haag 1953.

Handleiding Inventarisatie jongere bouwkunst en stedebouw (1850-1940), Zeist 1987.

P.J. 't Hooft, Dorpen in Zeeland Amsterdam 1944.

A.P. de Klerk, Typolgie van nederzettingen op Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden (scriptie aanwezig op het Zeeuws Documentatiecentrum).

J. Kok, Knooppunt in West-Europa, Kruiningen 1986.

De Koninklijke Weg, honderd jaar geschiedenis Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen 1875-1975 onder eindredactie van G.A. de Kok Middelburg 1975.

J. Kuijper, Gemeente-atlas van Nederland naar officiële bronnen bewerkt 5e deel Zeeland, Leeuwarden (ca. 1866).

G.J. Lepoeter, Een kijkje in Zuid-Beveland, 2e helft 19e eeuw in: Zeeuws Tijdschrift 1979 (jrg. 29), nr. 4, p. 121-131.

G.J. Lepoeter, Bij het 175-jarig bestaan van de Wilhelminapolder, in: Zeeuws Tijdschrift 1984 (jrg. 34), nr. 5, p. 161-178.

D.W. Lindenbergh, Honderdjaar Van der Have 1879-1979, Zeeuws zaaibedrijf. in: Zeeuws Tijdschrift 1979 (jrg. 29), nr. 4, p. 140-148.

J. Maclean, Opkomst, bloei en verval der garancine-fabrieken 1847-1875 in: Zeeuws Tijdschrift 1978 (jrg. 28) nr. 4, p. 127-132.

Meertens over de Zeeuwen, Zeeuwse tradities weergegeven naar aanleiding van zijn tachtigste verjaardag, Middelburg 1979.

Het Nederlandse landschap, een historisch-geografische benadering, S. Barends e.a. redactie Utrecht 1986.

Ontwikkelingsplan voor Zeeland met betrekking tot bevolking en industrie, samengesteld dor het Economisch Technologisch Instituut voor Zeeland, Middelburg 1952.

G. van Rossum, Van waterdrager tot tapkraan, Goes.

R.A.F. Smook, Binnensteden veranderen, atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw, Zutphen 1984.

Stedebouwkundige ontwikkelingen 1850-1940, Zeist 1987.

P. van der Sluijs, G.G.L. Steur en J. Ovaa, De bodem van Zeeland toelichting bij blad 7 bodemkaart van Nederland, Wageningen 1965.

Streekplan Midden-Zeeland, vastgesteld bij besluit van Provinciale Staten van Zeeland van 7 mei 1982, no. 27.

Streekplan Zeeland, ontwerp, september 1987.

Telefoondistrict Breda, grepen uit een vijftigjarige historie 1932-1982.

Tussen stroom en water, vijftig jaar PZEM, 1969.

M.C. Verburg, Industriële bedrijvigheid op Walcheren gedurende de tweede helft der 19e eeuw, in: Zeeuws Tijdschrift 1950 (jrg. 1), nr. 1, p. 17-25.

J.A.J. Vervloet, Inleiding tot de historische geografie van de Nederlandse cultuurlandschappen, Wageningen 1986.

H.A. Visser, Walcheren, natuur, landschap en geschiedenis, Bussum 1983.

N.V. de Vitrine fabriek Middelburg (Nederland) fabriek voor lampvoeten, 1957.

Walcheren, Landschapsonderzoek Zeeland, (PPD) 1986.

M.P. de Bruin, M.H. Wilderom e.a., Tussen afsluitdammen en deltadijken, I, Noord-Beveland, geschiedenis van strijd, nederlaag en overwinning op het water, Middelburg 1961.

M.H. Wilderom, Tussen afsluitdammen en deltadijken, III, Midden-Zeeland (Walcheren en Zuid-Beveland), Middelburg 1968.

M.J. Wintle, Aspect of religion ans society in the province of Zeeland (Netherlands) in the nineteenth century, 1985.

J.L. van Zanden, De economische ontwikkeling van de Nederlandse landbouw in de negentiende eeuw 1800-1914, Wageningen 1985.

Het Zeeuwse zeekleilandschap, uitgave van de Provincie Zeeland, 1987.

J. Zuurdeeg, De Zeeuwse weg, Rijksweg nr. 58 van postweg tot autosnelweg in: Historisch Jaarboek voor Zuid- en Noord-Beveland, no. 2 1976 pp. 83-114.

J.I.S. Zonneveld, Levend land: de geografie van het Nederlands Landschap, Utrecht 1985.

INVENTARISATIERESULTATEN MIDDEN-ZEELAND

Aantal objecten/complexen per gemeente

Arnemuiden	16
Borsele	311
Domburg	87
Goes	356
Kapelle	109
Kortgene	67
Mariekerke	67
Middelburg	366
Reimerswaal	132
Valkenisse	135
Veere	80
Vlissingen	316
Westkapelle	10
Wissenkerke	52
	2.104

Gebieden met bijzondere waarde

In de gemeenten Domburg, Goes, Kapelle, Middelburg, Reimerswaal, Valkenisse en Vlissingen zijn gebieden met bijzondere waarde aangewezen.
Het betreft hier 27 gebieden waarvan de stedebouwkundige en/of cultuurhistorische waarden uit de periode 1850-1945 van regionaal of lokaal belang zijn. De afmeting van de gebieden kan variëren van een stads- of dorpsgedeelte tot een groot complex. Voor verdere toelichting kan de desbetreffende gemeentebeschrijving worden geraadpleegd.

1. Domburg:
   a. Domburg: duingebied en overgangsgebied met bebossing, met villa's, watertoren, badpaviljoen en badhotel.
   b. Domburg: Burgemeester van Teylingen Park; villaparkje uit periode ca. 1915-1930.

2. Goes:
   Alle gebieden zijn in de kern Goes gelegen:
   a. Gebied tussen Voorstad en F. den Hollanderlaan: "Bouwplan I" uit 1917 en tussen ca. 1917 en 1924 bebouwd, voornamelijk met lagere- en hogere middenstandswoningen.
   b. Gebied tussen Westsingel en Middelburgsestraat: "Bouwplan II" uit 1917 en tussen ca. 1917 en 1924 bebouwd, voornamelijk arbeiders- en lagere middenstandswoningen; enkele openbare gebouwen.
   c. Gebied achter Voorstad, Oostsingel en langs Heernisseweg. "Bouwplan III" uit 1924, zogenaamde Bloemenbuurt; arbeiders- en middenstandswoningen.
   d. Gedeelte van Kloetingseweg met losstaande en aaneen gebouwde woningen, villa's, voormalig ziekenhuis, verpleegtehuis; bebouwing vanaf begin deze eeuw met nadruk op de jaren twintig.
   e. Gedeelten van singelbebouwing: Oostsingel.

3. Kapelle: Wemeldinge: complex van sluizen, sluisbebouwing, havens, kanaalmonding, aangelegd en gebouwd in periode 1866-ca. 1925.

4. Middelburg: Alle gebieden zijn in de kern Middelburg gelegen:
   a. Kanaal door Walcheren.
   b. Stationscomplex, Stationsbrug en Stationsstraat/Loskade met bebouwing. Ontstaan na de aanleg van spoorlijn en kanaal in 1872.
   c. "Nieuw Middelburg": planmatig uitbreidingsgebied waarop twee woningbouwverenigingen (christelijk en socialistisch) architectonisch en stedebouwkundig karakteristieke arbeiderswoningcomplexen realiseerden, ca. 1921.
   d. Villagebied, deels gelegen aan het Molenwater (stedelijk villagebied) deels gelegen op het Noordbolwerk (als overgangstype stedelijk en landelijk villagebied) ca. 1870-1930.
   e. Landelijk villagebied aan de Seissingel, vrijstaande villa's op zeer ruime kavels; 1904-vrij recent.
   f. Uitbreidingsplan "'t Zand", met arbeiderswoningen in Delftse School-trant ter vervanging van in 1940 verwoeste woningen in de kern Middelburg. Wijkje opgebouwd met hiërarchisch stratenplan rond de Lange Vieleweg.
   g. Wederopbouw-gebied in het in 1940 verwoeste centrum van Middelburg, aangepaste architectuur en stedebouwkundige wijzigingen. Stedebouwkundige plannen uit 1940-1941, bebouwingsrealisatie voor een deel 1940-1941, overig na de Tweede Wereldoorlog.
   h. Gebied rond Noordsingel, Park- en Laan van Nieuwenhove: Semi-villa/luxe middenstandswoningen, enkele vrijstaand, veel per 2 of 3 gekoppeld; Park- en Laan van Nieuwenhove als geheel ontworpen, aangrenzende singel- en Sportlaanbebouwing op bestaande structuur gebaseerd; ca 1925-1935.
   i. Beeldbepalend stadswallengebied, in de periode 1841-1848 tot plantsoen/stadswandeling getransformeerd door K.G. Zocher.
   j. Park de Griffioen. Rond een waterpartij ontworpen semi-villaparkje, bestaande uit voornamelijk twee en drie gekoppelde woningen met forse tuinen en veel gemeenschappelijk groen; ca. 1935.
   k. Noordweg van de kern Middelburg tot de kern Sint Laurens. Gave lintbebouwingsstructuur uit de periode 1900-1935.

5. Reimerswaal: Yerseke: gebied bedijkte oesterputten met bedrijfsbebouwing, 1874-1883.

6. Valkenisse: Zoutelande: bebouwing van voornamelijk recreatieverblijven in het duingebied.

7. Vlissingen: In de kern Vlissingen:
   a. Villapark en park, gelegen tussen Koudekerkseweg, Vrijdomweg, Burg. Van Woelderenlaan, Badhuisstraat en Strandweg.
   b. Bebouwing en omgeving Boulevard Bankert en Evertsen. Vanaf jaren tachtig van 19e eeuw aangelegd en bebouwd.

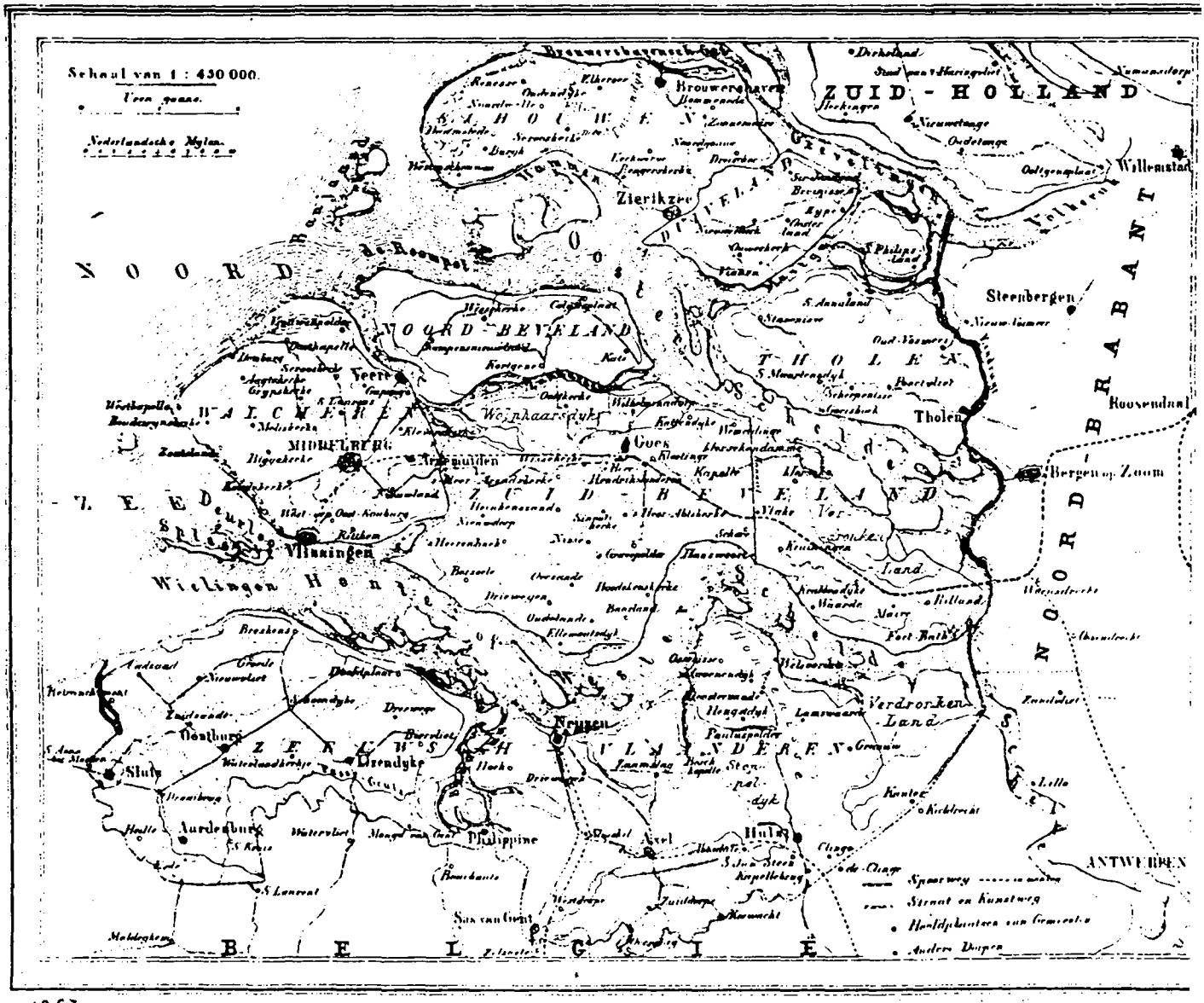
c. Bebouwing aan de (Coosje Buskenstraat en de) Badhuisstraat. Vroege stadsuitbreidingen buiten de voormalige stadswallen in de vorm van veelal meer-gezinswoningen in stedelijke structuur.
d. Arbeiderswoningen (1924 en 1938) in het gebied omsloten door Schuitvaartgracht, Eedestraat, Slottegemstraat, Bonedijkestraat en Hogeweg.
e. 180 arbeiderswoningen in het gebied omsloten door Kasteelstraat, Nicolaes Honinghstraat, Verkuyl Quakkelaarstraat en Callenfelsstraat, gebouwd in een traditioneel rechthoekig stratenpatroon met inspringende rooilijnen. 1912.
f. Dit gebied bestaat uit een deel van het terrein van scheepswerf De Schelde met het Dok, de monding van het Kanaal door Walcheren, de le en 2e binnenhaven, de buitenhaven en het stationscomplex.

BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN IN ZEELAND (STAND VAN ZAKEN JANUARI 1992

Borssele
Brouwershaven
Colijnsplaat (in procedure)
Dreischor
Goes
Hulst
Kloetinge
Middelburg
Nisse
Noordgouwe (in procedure)
Sint Anna ter Muiden
Sint Maartensdijk
Tholen
Veere
Vlissingen
Wemeldinge
Zierikzee

BIJLAGE III

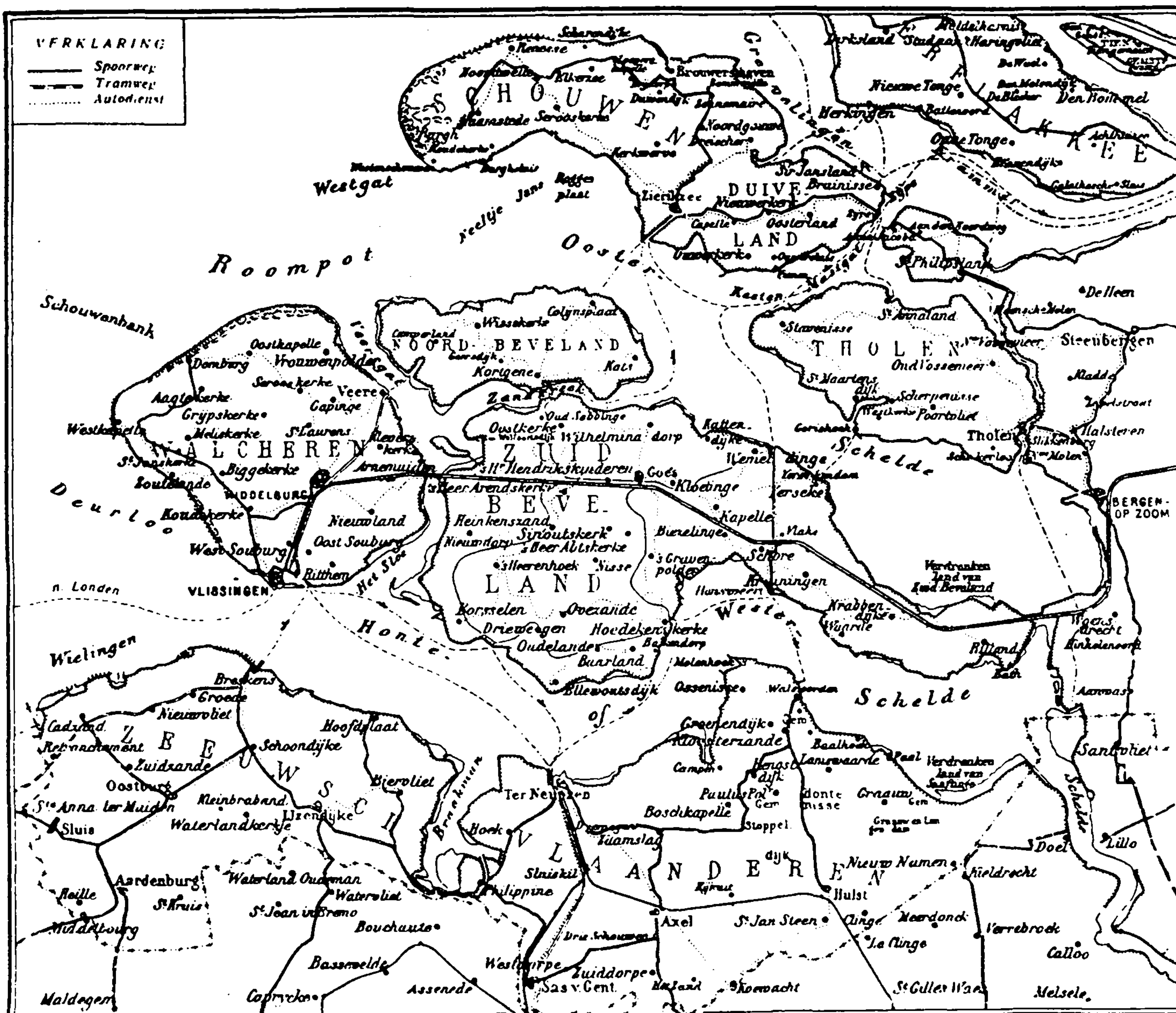
PROVINCIE ZEELAND.



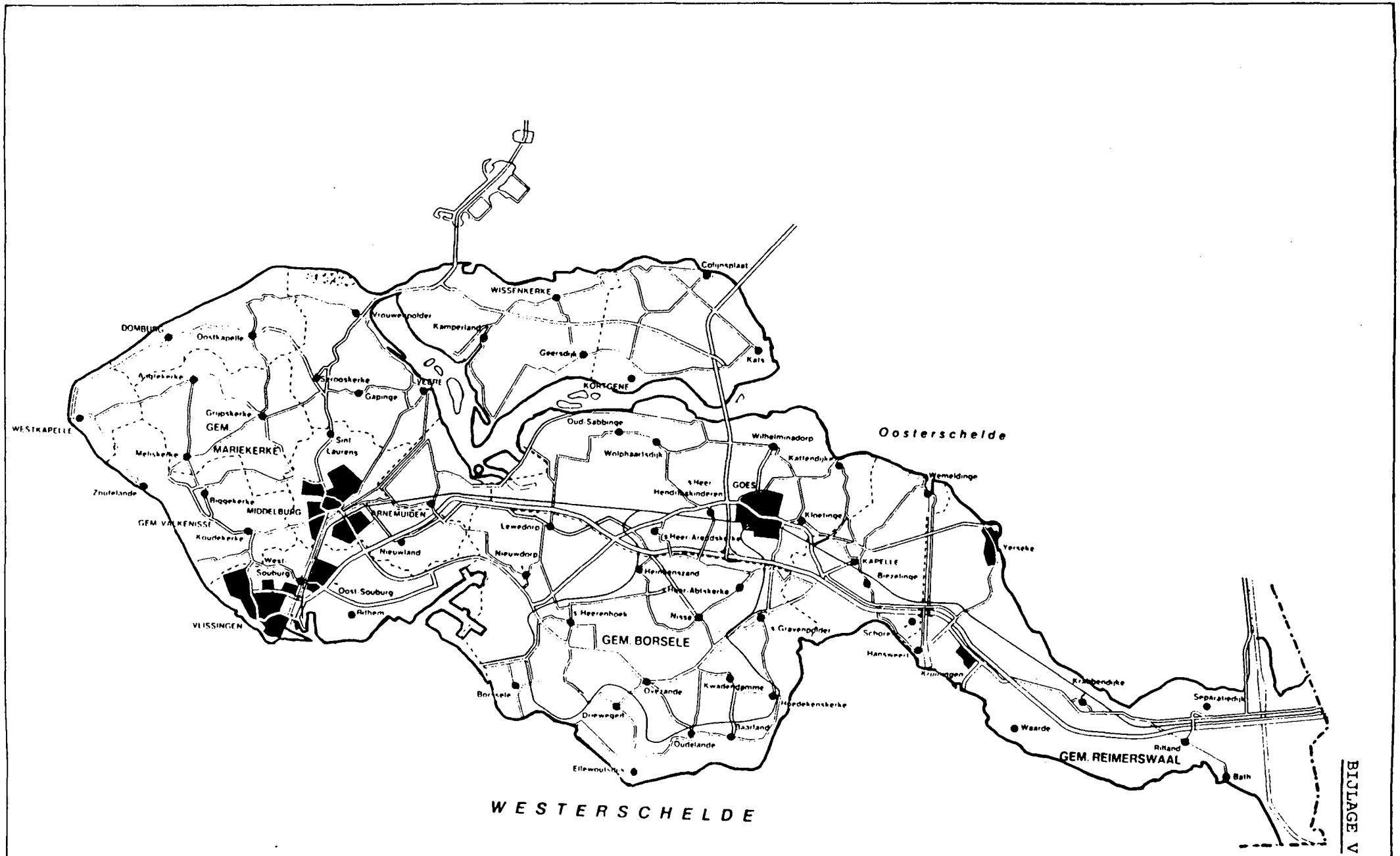
1867.

176266 Bunders. 166112 Inwoners.

BIJLAGE IV



Schaal 1 : 330.000


WESTKAPELLE
DOMBURG
Oostkapelle
Aagtekerke
Grijpskerke
GEM.
MARIEKERKE
Meliskerke
Zoutelande
Biggekerke
MIDDELBURG
GEM. VLISSINGEN
Koudekerke
West Souburg
Oost Souburg
VLISSINGEN
Arnemuiden
Sint Laurens
Gapinge
Vrouwenpolder
VEERE
Kamperland
WISSENKERKE
Colijnsplaat
Geersdijk
KORTGENE
Kats
Oud-Sabbinge
Wolphaartsdijk
Wilhelminadorp
Kattendijke
Oosterschelde
Wemeldinge
s Heer Hendrikskinderen
GOES
Kloetinge
Lewedorp
Nieuwland
Nieuwdorp
s Heer Arendskerke
Heinkenszand
s Heer Abtskerke
KAPELLE
Biezelinge
Yerseke
Rilthem
s Heerenhoek
Nisse
GEM. BORSELE
s Gravenpolder
Schore
Hansweert
Krabbendijke
Borssele
Ovezande
Kwadendamme
Hoedekenskerke
Driewegen
Baarland
Oudelande
Ellewoutsdijk
Waarde
Separatiedijk
Rilland
GEM. REIMERSWAAL
Bath
WESTERSCHELDE

BIJLAGE V