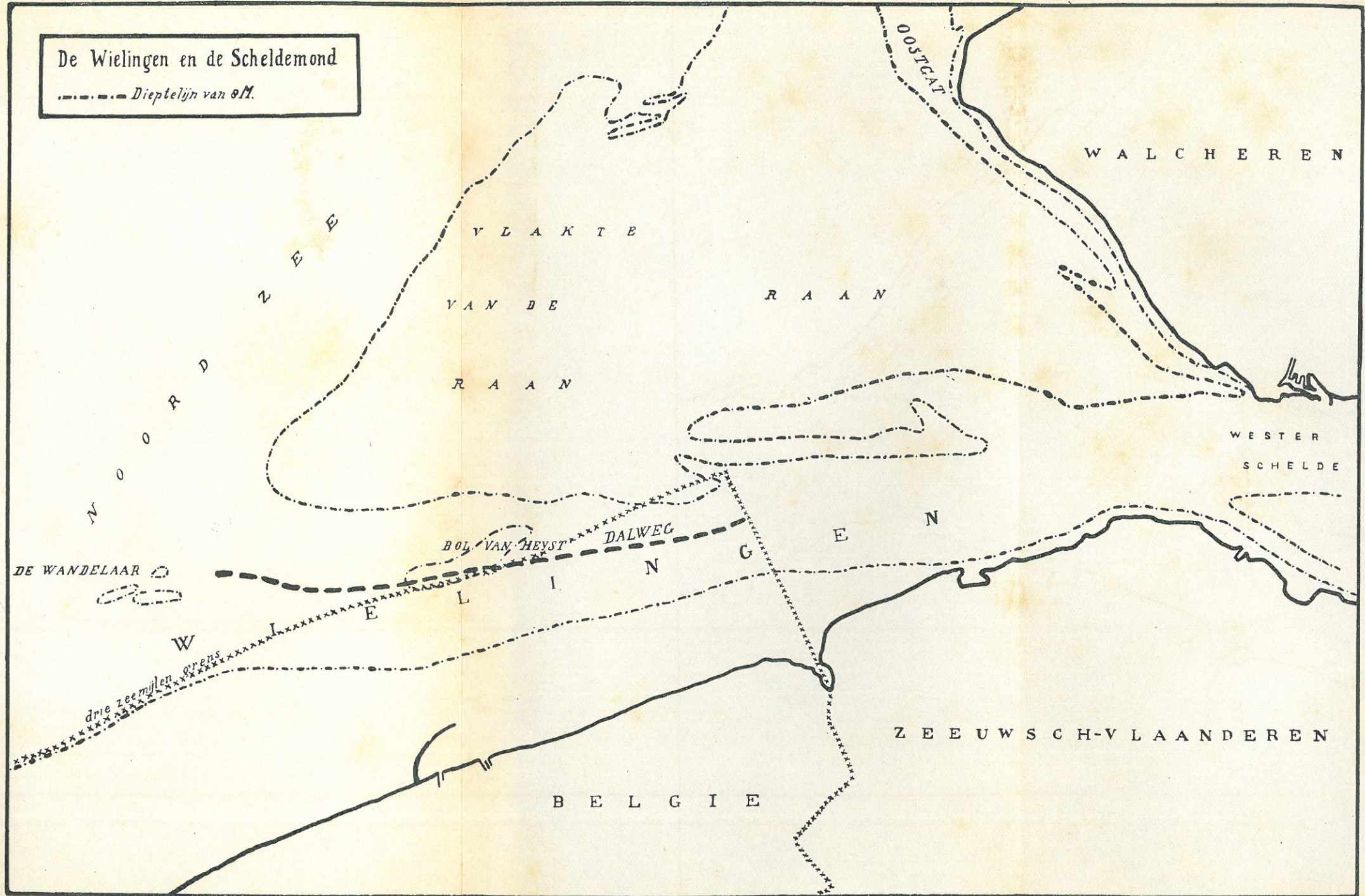


Wiskerke, C.

De Wester-Schelde als politiek-geografisch
wrijvingsvlak.

K.N.A.G. Vol. XLII, 1925.



DE WESTER-SCHELDE ALS POLITIEK- GEOGRAFISCH WRIJVINGSVLAK

DOOR

C. WISKERKE

(Met kaart N^o. VII)

Arthur Dix, de bekende beoefenaar der politieke geografie, heeft vlak na het uitbreken van den Wereldoorlog in de *Geographische Zeitschrift* (Dec. 1914) een artikel geschreven, waarin hij enkele der voornaamste „Reibungsflächen” der Europeesche Mogendheden belicht, zich daarbij echter beperkende tot die wrijvingsvlakken, welke zich tusschen twee of meer der oorlogvoerenden voordeden ¹⁾. Dus spreekt hij niet over de Scheldekwestie, hoewel deze een der belangwekkendste politiek-geografische geschilpunten vormt van Europa voor en na den oorlog.

Wrijvingsvlakken in politiek-geografischen zin zijn grenslijnen of -vlakken, waar wrijving en botsing plaats vindt van economische, nationale of politieke belangen van twee of meer staten. Dat de economische en politieke belangen van Nederland aan de beneden-Schelde moeilijk met die van België in overeenstemming zijn te brengen, dat leeren ons de historieschrijvers sinds de Middeleeuwen, terwijl voor de Scheldebeslommeringen der laatste jaren wederom de aandacht der Groote Mogendheden is ingeroepen, alhoewel zonder veel resultaat.

De meeste dezer geschilpunten schijnen opgeheven te kunnen worden door een wijziging der staatkundige grenzen. Deze oplossing wordt echter niet zoo gemakkelijk bewerkstelligd, want het is een middel, dat doorgaans slechts aan één der partijen voldoening schenkt. Als de wrijving niet zóó sterk wordt, dat er op het vlak een oorlog ontbrandt en de grensspanning door de kracht der wapenen wordt opgeheven, zien we dan ook, dat bij minnelijke schikking de benadeelde partij op andere wijze wordt schadeloos gesteld. We denken aan het Fransch-Duitsche wrijvingsvlak in Equatoriaal Afrika, waar in 1912 de door Duitschland vurig begeerde toegang van Duitsch Kameroen tot het Kongo-systeem

1) Zie ook dr. C. Easton, De Aardrijkskunde en de Oorlog. (Dit Tijdschrift, jg. 1918, blz. 178).

betaald werd met concessies aan Frankrijk in Marokko en aan het Tsjad-meer; of aan de onlangs van zekere zijde voorgestelde oplossing van het Scheldevraagstuk door den afstand van Zeeuwsch-Vlaanderen tegen de aanwinst van Oost-Friesland.

Daar de meeste politiek-geografische wrijvingsvlakken aldus in laatste instantie verband houden met de staatsgrenzen, behooren ze daardoor tevens tot het gebied der geografie, waar in den laatsten tijd het onderwerp „grenzen” juist vernieuwde belangstelling wekt. (Sölch, Sieger, Penck, Boerman, e. a.). Nog om een andere reden echter vragen deze geschilpunten de aandacht van den geograaf. De geschiedenis der wrijvingsvlakken is voor hem niet zoozeer belangwekkend als een aaneenschakeling van historische data, maar als treffend bewijs van den invloed der geografische ligging op den gang der historie, waarbij hij echter er op bedacht is, deze geografische factoren niet als bindende wetten op te vatten maar veel meer als een richtsnoer. De snijding van den Schelde-stroom door een politieke grenslijn, even beneden Antwerpen, heeft den eigenaar van de beneden-rivier een machtspositie geschonken over dien van den bovenstroom, welke in de geschiedenis op verschillende wijzen tot uiting is gekomen. Voor de Noordelijke Nederlanden is de grens op of langs den zuidelijken oever der Wester-Schelde steeds een machts-grens geweest in den waren zin.

Vóór den Franschen tijd nu is deze machtspositie in het Scheldevraagstuk hoofdzakelijk uitgekomen in den vorm van *economische* uitbuiting, dus als handelsbelemmering; na 1795 daarentegen wordt het wrijvingsvlak in de eerste plaats beheerscht door een anderen politiek-geografischen factor, n.l. den *strategischen*: de beneden-Schelde als in- en uitvalspoort van NW. Europa.

De Scheldekwestie vóór den Franschen tijd

De strijd om het gezag over de tegenwoordige Wester-Schelde voert ons terug tot de late Middeleeuwen, toen de worsteling tusschen Vlaanderen en Holland om het bezit van Zeeland Bewester-Schelde tot een voor het Noorden gunstig einde werd gebracht. Bij het Verdrag van Parijs (1323) werd Graaf Willem III van Holland ontslagen van alle leenhulde voor geheel Zeeland. Volgens velen nu behoort reeds van dien tijd de Wester-Schelde tot het territorium van Zeeland, daar de zuidgrens van dit gebied in dien tijd algemeen werd aangegeven met behulp van het begrip Heidensee. De afdoende wijze, waarop Beekman ¹⁾ heeft aangetoond, dat deze Heidensee een watertje is geweest op het voormalige eiland Wulpen, dat eens voor de kust van het tegenwoordige Zeeuwsch-Vlaanderen heeft gelegen, schijnt de conclusie te wettigen, dat inderdaad in de eerste helft der 14^{de} eeuw het gezag van de Hollandsche graven zich tot voorbij de Wester-Schelde heeft uitgestrekt. De

1) Zie dr. A. A. Beekman, De Heidensee. (Dit Tijdschrift, jg. 1924, bl. 359).

grensaanduidingen door middel van de kleine Heidensee hebben zelfs waarschijnlijk geen andere bedoeling gehad, dan uit te drukken, dat het gezag over de Honte (in zijn volle breedte) tot den Graaf van Holland en Zeeland behoorde; dat de beneden-Schelde een zuiver Zeeuwsche stroom was en geen grensstroom in de beteekenis van „grens-zoom”, wat rechtens met een „niemandsland” vergeleken kon worden. De begrenzing van Zeeland, „*infra Burnesse et Hedensee*” beteekent tevens, dat de politieke consolidatie van Holland en Zeeland aan den eenen, en Vlaanderen aan den anderen kant sterk genoeg was geworden om met de begrenzing door een strook van ettelijke kilometers breedte niet te kunnen volstaan: een overgangsstadium van de grensstrook naar de grenslijn ¹⁾.

Sinds de Honte echter, waarschijnlijk in het begin van de 15^{de} eeuw, grootere diepte had gekregen en tevens een voor den zeehandel geschikte verbinding met de eigenlijke Schelde, bleek in de geografische ligging van deze Wester-Schelde voor Zeeland een even groote waarde te schuilen als in den oostelijken nevenmond. De scheepvaart der Brabantsche en Vlaamsche Scheldesteden, die steeds de Ooster-Schelde had gevolgd en bij Iersekeroord den Grafelijken tol moest betalen, vertoonde n. l. al spoedig neiging, de nieuwe route langs den zuidelijken Scheldemond te verkiezen in de hoop daarmede den Zeeuwschen tol te ontgaan. Op grond van de in het Noorden heerschende meening, dat de grens met Vlaanderen langs den zuidelijken oever liep, meende de Graaf van Holland en Zeeland echter het recht te hebben ook op de Wester-Schelde een Zeeuwschen tol te mogen heffen, een opvatting, die in het Zuiden krachtig werd bestreden, daar men er de Honte nog steeds als een rest van den neutralen grenszoom beschouwde, waarop dus geen tol geheven mocht worden. Vlaanderen meende zelfs in verband met de geografische ligging van de bovenrivier meer rechten op de beneden-Schelde te hebben, dan Zeeland, terwijl ook Brabant gezag op de Schelde eischte van Saaftingen tot de volle zee ²⁾.

Het is aan een toeval te danken, dat het geschil langs juridischen weg is opgelost in stede van door wapengeweld. De drie betrokken landen kwamen n. l. spoedig onder één Heer, zoodat oorlog uitgesloten was: Philips van Bourgondië, Graaf van Vlaanderen, werd in 1430 ook Hertog van Brabant en in 1433 Graaf van Holland en Zeeland. Het heeft echter tot 1504 geduurd vóór de eindbeslissing van het geschil uitgesproken werd. Dit geschiedde door den Grooten Raad van Mechelen, die bevestigde, dat de Wester-Schelde een Zeeuwsche stroom was en dat de grenslijn zou loopen vóór de Vlaamsche kust. Het gezag van den Graaf van Vlaanderen zou zich niet verder uitstrekken, dan hij, in het water wadende, kon reiken met het zwaard of met de gerechtsroede. De oude

1) Vergelijk A. Dix, Politische Geographie. 1922. S. 166.

2) Zie Z. W. Sneller, Walcheren in de vijftiende eeuw. Dissertatie. Utrecht 1916.

aanspraken van Zeeland waren dus bekrachtigd. Met een duidelijker langs den zuidelijken oever gedefinieerde grenslijn dan sinds het jaar 1323 het geval was geweest, werd de beneden-Schelde voor Holland en Zeeland een nog sterker peripherisch „Schutzorgan”, en werd onze machtspositie ook in economischen zin opnieuw bevestigd.

Deze economische uitbuiting van de geografische ligging der Westerschelde heeft haar hoogtepunt bereikt in de sluiting van de Schelde tijdens en vooral na den Tachtigjarigen oorlog. Nadat onder Karel V alle Noord- en Zuid-Nederlandsche gewesten in één politieken band opgenomen waren geweest, en er gedurende een korte periode geen Scheldekwestie had bestaan, verbrak het Noorden in 1572 dezen band, en toen Vlissingen dadelijk het voorbeeld van den Briel volgde, werd de Schelde gesloten om den toevoer tot 's vijands land te beletten.

Met uitzondering van de zeer tijdelijke aaneensluiting van de Zuidelijke- en de Noordelijke Nederlanden na de Pacificatie van Gent (1576—1585) en van de rustperiode tijdens het Twaalfjarig Bestand, heeft men tot den Franschen tijd de Scheldesluiting gehandhaafd. Want wat eerst bedoeld was als een zuiver militaire actie — blokkade van het vijandelijk gebied — bleek spoedig uitstekend samen te gaan met twee economische belangen: stijving van de schatkist, en belemmering van de concurrentie, die Antwerpen aan de Zeeuwsche en Hollandsche handelssteden aandeed¹⁾. En het is vooral de concurrentievrees geweest, die meer dan twee eeuwen lang het economisch karakter van het Scheldenvraagstuk vóór 1795 heeft beheerscht. De invloed der voornaamste belanghebbenden, de Amsterdamsche koopmangeslachten, op de landsregering komt ook duidelijk aan het licht in art. 14 van het vredesverdrag van Munster: *Les rivières de l'Escaut, comme aussi les canaux de Zas, Zwyn et autres bouches de mer y aboutissants seront tenues closes du côté des dits Seigneurs Etats.*

Deze bepaling, die dus voor vreedestijd ging gelden, lijkt in onze oogen wel een zeer ongepast gebruik van de geografische ligging eener riviermonding. De sluiting van de Schelde in oorlogstijd kunnen wij met onze hedendaagsche opvattingen billijken; zulk een afsluiting *na* den Vrede van Munster, en dat wel door toedoen van het land, waar Grotius zijn *Mare liberum* schreef, is slechts te begrijpen, als we ons in de opvattingen van dien tijd verplaatsen. Men leefde nu eenmaal in een tijd, waarin handelsbelemmeringen aan de orde van den dag waren; Antwerpen hinderde op zijn beurt Gent, Middelburg bemoeilijkte den handel van Arnhem, Engeland belemmerde de Hollandsche handelsbeweging en de Oost-Indische Compagnie handhaafde haar monopolie in den Archipel.

Toch hebben de bewindhebbers der Republiek van den beginne ook gevoeld, dat de Westerschelde als grensstrom, zij het dan ook met de grenslijn langs den zuidelijken oever, op den duur bezwaarlijk overeen

1) Zie H. Pirenne, *Histoire de Belgique*, 1911. T. IV, p. 38.

kwam met een machtsstelling zooals hun die van den aanvang af voor oog en zweefde. Het gezag van de Republiek aan slechts één der oevers stelde haar aan voortdurende gevaren bloot. De waterwegen, die van het Scheldegebied naar het Noorden voerden, waren even zoo vele invalspoorten naar Zeeland en Holland¹⁾. En dat Holland op de Schelde den handel belemmerde van een buurstaat, die aan denzelfden waterweg grensde, was een onnatuurlijke toestand, die waarschijnlijk op den duur niet zou zijn vol te houden. Wij hebben later dan ook een soortgelijken toestand bestreden, en wij doen het nog, in het N.O. van ons land, aan den Eems, waar de Duitsche stafkaart de rijksgrens aangeeft vlak langs de zeedijken van Groningen, zoodat o.a. Delfzijl geen vrijen uitgang naar de zee zou hebben²⁾.

Beide bezwaren konden ondervangen worden, door de grenslijn, die sinds 1504 langs de laagwaterlijn liep van den Vlaamschen oever, verder naar het zuiden te schuiven, waardoor beide oevers tot het gebied van de Republiek zouden behooren. Dan zou de economische boycot in een ander licht komen te staan, terwijl men op den linker oever een bolwerk kon inrichten om den toegang naar het noorden te versperren.

Reeds spoedig na het uitbreken van den Tachtigjarigen oorlog kwam dit principe der „bruggehoofden” tot uitvoering. Hardnekkig en met taai geduld heeft de Republiek zoowel te velde als in de vergaderzaal om den linkeroever gestreden. En toen dan ook in 1648 bepaald werd, dat de toestand van het oogenblik gehandhaafd zou worden, kwam Staats-Vlaanderen, ongeveer in dezelfde uitgestrektheid als tegenwoordig, tot het gebied der Staten Generaal, en was de Wester Schelde in militairen zoowel als in politieken zin een ondubbelzinnig Nederlandsche rivier geworden. De Scheldesluiting had een hechtere rechtsbasis gekregen en door het bezit van het Vlaamsche bolwerk was niet alleen het bezit van de rivier beter beveiligd, maar ook dat van den rechteroever, ja van geheel Zeeland en het Zuiden van Holland.

De noodzakelijkheid om beide oevers in handen te hebben, die onze voorouders van de 16^{de} en 17^{de} eeuw beseften, gevoelde ook Napoleon na den inval der Engelschen in Zeeland, en gevoelen ook wij na de annexatieplannen van sommige begeerige Belgen, die met het bezit van Zeeuwsch-Vlaanderen tevens politieke rechten op de Wester-Schelde meenen te zullen krijgen. Het kan daarom niet bondiger gezegd worden dan Colenbrander het deed: „Een Nederland dat zijn positie aan de riviermonden aantasten laat, blijft geen Nederland meer. Een Staat renonceert niet straffeloos aan het beginsel van zijn wording”³⁾.

1) Mr. J. A. van Hamel, De Schelde-beslommeringen. (Tijdschrift voor Gesch., Land- en Volkenkunde, 1919. Blz. 16.

2) J. van der Hoeven Leonhard, De Eemskwestie, 1918. (Uitgave van den Bond van Neutrale Landen).

3) Dr. H. T. Colenbrander, Het Scheldevraagstuk. (Econ.-Stat. Berichten, 1918).

Tot het begin van den Franschen tijd hebben wij den economischen boycot op de Schelde gehandhaafd, hoewel het niet aan pogingen ontbroken heeft om onze machtspositie aldaar aan te tasten. In 1672 en in 1747 hebben de Franschen getracht zich aan de Wester-Schelde te nestelen, terwijl Karel VI en Jozef II ten behoeve van hunne Oostenrijksche Nederlanden gepoogd hebben om tenminste aan de Scheldesluiting te ontkomen; de eerste langs indirecten weg door de oprichting van de Compagnie van Oostende, de laatste door de Republiek voor een fait accompli te stellen met het zenden van twee schepen, die de sluitingsbepalingen moesten trotseeren, maar die door Holland in beslag werden genomen. Wederom hadden de handelsegoïstische bepalingen van den Munsterschen Vrede over den tegenstand van onzen zuidelijken buurman gezegevierd, maar dat nam niet weg, dat het geleidelijk veldwinnen van de leer der „natuurrechten” niet naliet, de geesten meer en meer onvankelijk te maken voor het recht van België op zijn natuurlijken uitweg naar de zee. Het was de Fransche Revolutie, die ten laatste deze moderne inzichten een snelle zege deed behalen op de oude historische tractaten en servituten.

Nog vóór de Franschen bij hun aanval op de Zuidelijke Nederlanden in het najaar van 1792 Antwerpen in handen kregen, had de Nationale Conventie reeds de vaart op alle internationale rivieren vrij verklaard en was aan het Fransche leger de opdracht verstrekt, „op grond van het natuurlijke recht der volken om de rivieren te bevaren, die hun gebied doorstroomen”, de maatregelen te nemen voor de verzekering van de vrije vaart op de Wester-Schelde. Wel protesteerden de Staten-Generaal, maar in het najaar van 1794 begon de bezetting van Holland, en de nieuwe Bataafsche Republiek moest bij het Haagsch Tractaat toestaan, dat de vaart op de Schelde vrij zou zijn voor Fransche zoowel als voor Hollandsche schepen, terwijl Staats-Vlaanderen afgestaan werd en er Fransche bezetting in Vlissingen kwam.

Zeer juist hebben de Franschen toen de Scheldekwestie begrepen. Geen betere waarborg voor de openstelling van de Belgische in- en uitgangspoort dan het bezit van ten minste één der oevers. Aan Frankrijk heeft België dus het verlossende woord en de bevrijdende daad te danken, waardoor het voor goed ontkomen is aan een machtsmisbruik, welks verstikkende greep handel en scheepvaart had doen verkwijnen.

De Scheldekwestie na 1795

Van hoe groote beteekenis de openstelling der Schelde ook was, economische voordeelen leverde de nieuwe regeling voorloopig nog niet op, want in de practijk duurde de Scheldesluiting onverpoosd voort tengevolge van de blokkade der Engelschen. Toch trad in dezen tijd de Scheldekwestie een nieuw stadium in, want deze laatste handelsbelemmering betrof niet het Scheldevraagstuk als zoodanig, daar ze voor de geheele kust gold. Na 1795 wordt de Scheldekwestie in de eerste plaats gekarak-

teriseerd door de militaire, d.i. de politiek-geografische ligging van Antwerpen als oorlogshaven, en van de beneden-Schelde als in- en uitvalspoort, dus als bedreiging van Engeland of van den bezitter van Antwerpen.

In verband daarmee legde de Scheldesituatie Nederland van zelf de moeilijke en kiesche taak op, deze dubbele bedreiging zoo goed mogelijk uit te schakelen, opdat geen der partijen in verzoeking zou komen, zelf de hand op den Scheldemonde te leggen teneinde daar eigenmachtig den tegenstander schaakmat te zetten. En in verband met de verbrokkelde gesteldheid van het zuidwesten van ons land zou dit gevaar niet beperkt blijven tot het oevergebied van de Wester-Schelde, daar het zich oogenblikkelijk ten noorden er van zou herhalen. De gedachte van onze voorouders uit den Tachtigjarigen Oorlog is steeds juist gebleken: wie Schelde zegt, zegt Zeeland, wie Zeeland zegt, zegt Nederland.

Met de Franschen aan de Schelde en in Antwerpen in het laatst der 18^{de} eeuw, was de Scheldekwestie plotseling in het middelpunt der wereldgebeurtenissen gekomen. Engeland, dat reeds meer dan een eeuw de plannen van Frankrijk om zich naar het noorden uit te breiden stelselmatig dwarsboomde, had reeds onder leiding van den jongen Pitt ingegrepen en bleef tijdens de gansche worsteling met Napoleon het hoogste gewicht hechten aan den strijd om den Scheldemonde, zeer tot teleurstelling van de andere leden der Coalitie. „So trug die Unternehmung der Engländer gegen die Niederlande um sich Antwerpens und der Scheldemündungen zu bemächtigen, den Charakter des engherzigsten Egoismus und der ratlosesten Kleinmütigkeit. Eine solche Truppenmacht, zur rechten Zeit an der Weser- und Elbemündung gelandet, hätte auf den ganzen Gang des Krieges entscheidend wirken können” 1).

Het is inderdaad de vrees voor het op hun borst gerichte pistool geweest, dat de Engelschen in 1809 bewogen heeft, de belangrijke expeditie naar Walcheren uit te rusten om van daar naar Antwerpen door te dringen en de dokken, werven en arsenalen te vernietigen, en het eskader in beslag te nemen, dat bestemd was om de Theems in 't oog te houden en een eventueele landing te steunen. Met zijn scherp oog voor de militaire geografie had Napoleon Antwerpen als basis van het groote eskader gekozen en tevens bepaald, dat daar ook de schepen gebouwd zouden worden. Hoewel Vlissingen reeds over werven en arsenalen beschikte en door de marineautoriteiten aanbevolen werd, achtte hij deze plaats minder gunstig wegens de onmiddellijke nabijheid van de open zee. Het bleek dan ook spoedig, dat hij goed had gezien: na de verovering van Vlissingen liep de expeditie spoedig dood en trokken de Engelschen wederom af. Hun landing was voor Napoleon echter een les geweest: het bezit van slechts één der oevers was voor de beheersching der Schelde onvoldoende. Reeds in Maart 1910 dwong Napoleon zijn broeder tot afstand van geheel Zeeland aan Frankrijk. Op het verlies van den linkeroever was

1) Weber—Baldamus, Lehr- und Handbuch der Weltgeschichte, IV. S. 111.

dus dat van den rechteroever gevolgd. Dit stuk Scheldegeschiedenis is ook voor ons een les: wie de hand legt op Zeeuwsch-Vlaanderen, raakt de Schelde aan, en de Schelde dat is Zeeland.

De gebeurtenissen van 1812—'15 maakten een eind aan de Fransche overheersching en bij den Vrede van Parijs beijverde Engeland zich om de bedreiging, die uit de ligging van Antwerpen en de beneden-Schelde voortvloeit, zoo doeltreffend mogelijk op te heffen. Het trachtte dit oogmerk op twee wijzen te verwezenlijken. In de eerste plaats door zijn vertegenwoordiger naar de vredesonderhandelingen de instructie mede te geven om, als een *conditio sine qua non* voor de teruggaaf der door Engeland veroverde gebieden, de volstreckte uitsluiting te eischen van Frankrijk van de marine-instellingen aan de Schelde en in het bijzonder te Antwerpen; voorts door een krachtig aandeel te nemen in het tot stand brengen van een vereeniging der beide Nederlanden, teneinde aan de Schelde een krachtig bolwerk te vormen, dat de begeerige Fransche handen kon afweren, die in den Napoleontischen tijd van Antwerpen zulk een dreigend pistool hadden gemaakt. Het eerstgenoemde punt, de kwestie van Antwerpen-oorlogshaven, kreeg Engeland definitief geregeld in art. 15 van het Tractaat van Parijs (30 Mei 1814): „Dorénavant le port d'Anvers sera uniquement un port de commerce”. Dit principe is nog heden van kracht, en het Schelde-wrijvingsvlak van de 19^{de} en de 20^{te} eeuw is voor een niet gering gedeelte door deze bepaling beheerscht.

Tot de vereeniging van Holland en België was bij de onderhandelingen voor den Vrede van Parijs in het geheim besloten; het definitieve besluit kwam tot stand bij het Weener Congres. Intusschen was het Scheldenvraagstuk reeds opnieuw acuut geworden, en wel tusschen de beide buurstaten zelf. Bij onze onafhankelijkheids-proclamaties van 1813 heerschte namelijk de bedoeling, Nederland te herstellen in zijn uitgestrektheid van vóór den Franschen tijd, dus met inbegrip van het vroegere Staats-Vlaanderen, dat wij in 1795 hadden moeten afstaan. In overeenstemming daarmee deelde de Grondwet van 27 Maart 1814 dit gebied in bij Brabant, terwijl het bij de Wet van 20 Juli d. a. v. bij Zeeland werd gevoegd. Dat gaf nieuwe wrijving, want de Belgen hieven een krachtig protest aan, een protest, dat niet verstomd is tusschen 1815 en '30, toen Holland en België één waren, en ook in deze eeuw nog gediend heeft om nogmaals den afstand van Zeeuwsch-Vlaanderen te eischen. De wijze van hereeniging van dit gebied met Holland heeft zelfs aan de Belgische annexatiegedachte een schijn van historisch recht gegeven, maar ook niets meer dan een schijn.

De Belgen redeneerden als volgt¹⁾. Zeeuwsch-Vlaanderen is in 1795 door Holland afgestaan; het werd toen een onderdeel van het Fransch-Belgische Departement v. d. Schelde. Bijna 20 jaren later is België vrij gemaakt door de Geallieerden, die eerst in 1815 te Weenen definitief

1) Zie J. H. Deibel, De Scheldekwestie. Amsterdam 1916. Blz. 19.

over het land beschikten, en Willem I had dus een jaar daarvoor niet het recht om Zeeuwsch-Vlaanderen van het Departement van de Schelde los te scheuren en bij Brabant of Zeeland te voegen. Dit is de kern van de z. g. historische aanspraken van België op Zeeuwsch-Vlaanderen.

Daarbij worden echter een paar belangrijke punten vergeten. Ten eerste is Staats-Vlaanderen in 1795 wel aan Frankrijk afgestaan, maar niet aan België, zoodat de Belgen aan dezen afstand bezwaarlijk wettige aanspraken kunnen ontleenen; ten tweede gevoelde de bevolking van het bestreden gebied zich in 1814 één met het Nederlandsche vaderland en manifesteerde zij in den Haag voor de aaneensluiting met Holland.

Wij kunnen ons echter in den gemoedstoestand der Belgen wel verplaatsen. Men had het Nederlandsche bezit van Staats-Vlaanderen steeds als een der hoofdvoorwaarden van het sluitingsrecht der Schelde beschouwd; nu het linkeroevergebied weer naar het Noorden terugging, kwam de vrees voor de Scheldesluiting van zelf weer boven. Tijdens de vereeniging der beide Nederlanden was dit gevaar natuurlijk minder dreigend, maar de rust keerde niet geheel terug. De ontevredenheid werd steeds gevoed door de Belgische grondeigenaars, die in den Franschen tijd verscheidene landerijen gekocht hadden in de vruchtbare zeekeilanden van Staats-Vlaanderen, en door de Belgische emigranten, die klaagden over het feit, dat de provinciale bestuurszetels aan den overkant der Schelde lagen, terwijl de verbindingen toen nog zooveel slechter waren dan tegenwoordig ¹⁾.

In politiek-geografischen zin, en in het bijzonder op economisch gebied, leverde de Schelde overigens tusschen 1815 en '30 geen moeilijkheden op. Het Weener Congres had de scheepvaart op deze rivier op soortgelijke wijze geregeld als op den Rijn: de vaart werd vrij verklaard van het punt, waar de rivier bevaarbaar wordt, tot aan volle zee, met de nadrukkelijke restrictie evenwel, dat alle bepalingen alleen zouden gelden voor de handelsvloot: „sous le rapport du commerce”.

Met het jaar 1830 wijzigde zich de toestand wederom en de roep om den linker Scheldeoever groeide aan tot een dreigenden eisch. Men besefte maar al te zeer, door het gemis van Zeeuwsch-Vlaanderen zoowel de natuurlijke grensscheiding te verliezen als ieder medezeggingschap over de eigenlijke handelspoort van België. Niet alleen door middel van de diplomatie, maar ook door wapengeweld trachtte men aan deze zaak den gewenschten keer te geven. De feitelijke beslissing viel te Londen, waar de gevolmachtigden der vijf Grootte Mogendheden vergaderden. De historische rechten van Holland op Zeeuwsch-Vlaanderen bleven onaangetast, maar in het regiem van de Schelde kwam een belangrijke verandering ten gunste der Belgen. De vrijheid der scheepvaart werd opnieuw gewaarborgd overeenkomstig de bepalingen van het Weener Congres; in afwijking van de Weener principes kreeg België echter het recht:

1) Zie J. H. Deibel, t. a. pl. Blz. 21.

1^{ste} dat de betoning, de bebakening en de loodsdienst op de Wester-Schelde onder gemeenschappelijk toezicht zouden staan van beide landen;
 2^{de} dat de bewoners van beide landen het recht van visscherij op de Wester-Schelde zouden hebben op voet van volkomen gelijkheid.

De Hollandsche regeering heeft aanvankelijk tegen beide bepalingen geprotesteerd, daar zij meende, dat hierdoor de souvereiniteit van den Nederlandschen Staat werd aangetast. Maar de Conferentie wees het protest af, aanvoerende dat de besluiten ingegeven waren door de bijzondere geografische ligging van de rivier, waardoor deze voor België eigenlijk van grooter belang was dan voor Nederland. Deze bepalingen zijn dan ook in het Verdrag van 1839 opgenomen; ten gerieve van Holland werd nog bepaald, dat een gematigd tolgeld op de Schelde geheven mocht worden, dat echter voor alle naties even hoog zou zijn.

Er zijn nog eenige bepalingen in bedoeld verdrag opgenomen, die het karakter van het Scheldevraagstuk beheerschen; in de eerste plaats de waarborg der Belgische neutraliteit door de Groote Mogendheden, en verder de herhaling van wat reeds in 1814 was bepaald, n.l. dat Antwerpen alleen handelshaven mag zijn. Vooral in het laatste punt herkent men wederom en bij voortduring de beteekenis van het Scheldevraagstuk voor Engeland: de uitvalspoort tegenover Londen. En dat Engeland in 1839 zoo grif bereid was de scheiding der beide Nederlanden te bekrachtigen, lag wel eveneens aan de politiek-geografische ligging van den Scheldemond. Willem I was toch achteraf niet zóó Engelschgezind gebleken, als men na het „Belgische geschenk” wel had gemeend, en daarmee was het Engelsche belang van een sterken Staat aan den mond van de Schelde grootendeels opgeheven. Maar Engeland verwachtte na 1830 nieuwen steun van een met Engelsche medewerking opgericht onafhankelijk België. Dat zou op dezelfde wijze als buffer naar het Zuiden kunnen dienen, terwijl men begreep, dat het belang van Nederland, in verband met zijn positie aan de Wester Schelde, in de toekomst evenzeer bij de onafhankelijkheid van den Belgischen Staat betrokken zou zijn, als ware het gebied nog steeds met Holland verbonden. Zoo had de Scheldekwestie in den loop van 15 jaren de beide Nederlanden vereenigd en weer gescheiden; bedoeld als een *trait-d'union*, had ze in de practijk eerder het karakter van een wig vertoond.

Ook na 1839 bleef Nederland aanvankelijk nog economische voordeelen plukken, die verbonden waren aan de geografische positie van de beneden-Schelde. Bracht de Scheldetol dadelijk na den vrede slechts een jaarlijksch voordeel van 6 ton, in 1845 werd dit een bedrag van bijna een millioen, en indien de tolrechten niet waren afgeschaft, zou over het jaar 1900 de opbrengst reeds 27 millioen gulden hebben bedragen¹⁾. In 1863 heeft België, dat reeds direct de tolkosten (ook van Hollandsche schepen) voor gouvernementsrekening genomen had, met bijdragen van

1) W. C. J. Smit, Het Wielingenvraagstuk. Marineblad 1920. Blz. 653.

de andere Mogendheden den tol afgekocht voor ruim 17 miljoen gulden. Met recht hebben de Belgen dit feit als de eigenlijke economische vrijmaking van de Schelde geprezen en door een monument verheerlijkt.

Toch was er inmiddels reeds nieuwe wrijving aan den Scheldemond ontstaan, en wel naar aanleiding der afsluiting van den scheepvaartweg van Antwerpen naar den Rijn in het Kreekrak door den aanleg van de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen. Volgens het Verdrag van 1839 zijn beide Staten verantwoordelijk voor het in orde houden der op ieders gebied zich bevindende vaargeulen. Nederland meende zijn verplichtingen voldoende na te komen met den aanleg van het Kanaal door Zuid-Beveland, terwijl de Belgen beweerden dat door dit kanaal hunne Rijnroute verlengd werd, en dat de afsluiting van de Ooster-Schelde de aanslibbing in de Wester-Schelde zou bevorderen en de scheepvaart benadeelen. Meer dan 20 jaren heeft deze kwestie in België de gemoederen in beroering gehouden ¹⁾. Er is zelfs de mogelijkheid van een oorlog onder de oogen gezien teneinde de Belgische belangen te verdedigen. Het oude wantrouwen tegen de zelfzuchtige Hollandsche handelspolitiek was weer bovengekomen en alleen de nuchtere werkelijkheid heeft de rust weder doen terugkeeren. De practijk wees uit, dat de Kreekrakdam geen nadeeligen invloed uitoefende op de geulen der Wester-Schelde, en dat de Rijnvaart van Antwerpen ook met het Bevelandsche kanaal voor een breede ontwikkeling vatbaar is. Toch kan niet ontkend worden, dat het Kanaal van Zuid-Beveland niet de beste oplossing voor de Belgische Rijnroute is geweest. Dit blijkt o. a. uit de actie, die vooral de laatste jaren van Antwerpen is uitgegaan om een rechtstreeksche kanaalverbinding te verkrijgen met het Hollandsch Diep. Nu' zoo pas bij de herziening der verdragen van 1839 mede aan dezen laatsten wensch der Belgen tegemoet gekomen is, bestaat er op *economisch* gebied althans geen Scheldekwestie meer tusschen de beide Nederlanden. Op dit terrein blijft voor Holland en België niets over om te regelen dan détailzaken, die voortvloeien uit de gelijkberechtigdheid der beide natiën met handhaving der Hollandsche souveriniteit.

In politieken en strategischen zin daarentegen blijft de beteekenis van het Scheldevraagstuk in onverminderde mate voortduren. Dit bleek in het begin van deze eeuw, toen Nederland maatregelen beraamde om de verdediging zijner neutraliteit op de Wester-Schelde op meer moderne wijze in te richten. De verdedigingswerken bij Neuzen en Ellewoutsdijk verkeerden in desolaten toestand, terwijl de forten van Vlissingen en Breskens, die nog door Napoleon waren gebouwd, reeds lang uit onze weermacht geschrapt waren. Ter vervanging van de eerstgenoemde werken koesterde de Nederlandsche regeering het voornemen, koepelforten te bouwen bij Vlissingen en Breskens, een plan dat opnieuw de bijzondere

1) Zie G. G. Vreede, Examen de la question du barrage de l'Escaut oriental. 1867.

politiek-geografische positie van Antwerpen en den Scheldemond in het licht stelde, daar het de vraag naar voren bracht, hoe het met de onzijdigheid van de Wester-Schelde zou staan bij een schending van de Belgische neutraliteit. Bij het begin van deze eeuw was die vraag zeer actueel geworden, vooral nadat Antwerpen tot een sterke vesting en tot basis van de Belgische landsverdediging was gemaakt en het militaire evenwicht tusschen Frankrijk en Duitschland duidelijk ten gunste van dit laatste was verbroken.

Omstreeks het jaar 1906 begon men in bepaalde Belgische kringen propaganda te maken voor een Hollandsch-Belgisch verbond¹⁾. Gedurende deze voorbereidingen bestonden er in België noch in Engeland overwegende bezwaren tegen den voorgenomen fortbouw aan den Scheldemond. In de sfeer der Hollandsch-Belgische toenadering achtte men deze forten juist zeer geschikt om een Duitschen zeeaanval op Antwerpen te beletten, terwijl zij daarentegen bij een aanval te land de Engelsche vloot, die als garant voor de Belgische neutraliteit de stad zou komen ontzetten, doorgang zouden verleenen²⁾. In 1906 verklaarde dan ook Ducarne, Chef van den Belgischen Generalen Staf, dat een versterking van de Hollandsche fortificaties aan den Scheldemond voor België gewenscht was. Alras bleek echter, dat Holland van deze ententepolitiek niet gediend was, en in zake de bondgenootschappen een onthoudingsstandpunt wenschte in te nemen. Daarmee verviel zoowel voor Engeland als voor België het belang van de Scheldeversperring, waarvan men nu zelfs beweerde, dat zij op last van den Duitschen Generalen Staf geschiedde³⁾. De functie van de Schelde als invalspoort werd door den fortbouw verzwakt, die als uitvalspoort bleef echter vrijwel onveranderd, een wijziging die inderdaad voor Engeland en België minder gunstig was dan voor Duitschland. In werkelijkheid heeft Nederland zich echter alleen door eigen veiligheidsbelangen laten leiden. De fortificaties moeten beschouwd worden zoowel in verband met onze onthoudingspolitiek als met de neutraliteitsopvattingen, die gehuldigd zijn bij de Tweede Vredesconferentie in den Haag, waar de doorvaart door neutrale waterwegen nog eens nadrukkelijk werd verboden⁴⁾. In 1909 heeft een Kon. Besluit deze neutraliteitsprincipes vastgelegd, ook voor de vaart van oorlogsschepen op de Schelde en zonder voor de kwestie der Belgische garantie een uitzondering te maken. Deze opvattingen zijn in 1914 in practijk gebracht en geen vreemde oorlogsschepen zijn de Schelde op of afgevaren, tengevolge waarvan ons land bespaard is gebleven voor netelige internationale verwickelingen. Met den

1) Zie Jhr. mr. R. A. Klerck, *Nederland en België*. 1907.

2) Zie Ernest Nys, *L'Escaut en temps de guerre*. 1910.

3) Zie de verzamelde persartikelen in L. van Outhoorn, *Internationale phonogrammen betreffende onze Kustverdediging*. 1911.

4) Zie Jhr. J. C. C. den Beer Poortugaël, *L'Escaut et la neutralité permanente de la Belgique*. 1910.

bouw van het Vlissingsche fort was in 1910 begonnen, maar in 1914 waren nauwelijks de fundamenten gereed, zoodat het tijdens den Wereldoorlog geen preventieve werking heeft uitgeoefend. De bouw is sindsdien ook niet meer voortgezet.

De Scheldekwestie na den Wereldoorlog

Zooals het Scheldevraagstuk zich thans aan ons voordoet, in het bijzonder na het eindigen van den Wereldoorlog, zien wij wederom in hoofdzaak de politieke zijde van de geografische factoren op den voorgrond getreden: de kwestie van de beneden-Schelde als onbetwist zuiver Nederlandsche rivier met Nederlandsch oevergebied, of wel de Wester-Schelde met een Belgisch servituut, of zelfs, de rivier als grensstrom in volkenrechtelijken zin, waarbij de „boundary line runs through the middle or through the mid-channel”, zoodat de soevereiniteitsrechten dus gedeeld zouden worden. Hieruit blijkt, dat voor ons het Scheldewrijvingsvlak nog steeds hetzelfde motief behoudt: de drang van het Zuiden om op de Schelde in alles gelijkberechtigd te zijn met het Noorden. In economischen zin bestaan daartoe, zooals we zagen, geen beletselen, in politieken en militairen zin daarentegen gelden nog alle bezwaren, die sedert den Spaanschen tijd gegolden hebben. Een Belgisch servituut op de beneden-Schelde of een grenslijn volgens den Thalweg, die over een belangrijken afstand vlak langs den Bevelandschen wal loopt, zou voor Nederland beteekenen een groote kans om in den oorlog meeegesleept te worden, wanneer België eventueel in een gewapend conflict mocht komen.

Toch hoorde men in België bij het einde van den Wereldoorlog stemmen opgaan, die den afstand van Zeeuwsch-Vlaanderen bepleitten, klaarblijkelijk in de vage veronderstelling, daarmee automatisch soevereine rechten op de Schelde te verkrijgen. Men vergeet evenwel daarbij, dat reeds in de 16^{de} eeuw de Zeeuwsche rechten op de Schelde gewaarborgd waren, onafhankelijk van het bezit van den linker oever. De verantwoordelijke Belgische regeering moet dan ook niet rechtstreeks den afstand van Zeeuwsch-Vlaanderen geeischt hebben, maar haar verlangens in een meer diplomatiek gewaad hebben gehuld. Den 11^{den} Februari 1919 voerde de Belgische minister Hymans voor de Mogendheden te Parijs een aantal argumenten aan om een nieuwe regeling aan de beneden-Schelde te bewerkstelligen. Hij constateerde daarbij, dat de tractaten van 1839 drieërlei strekking hadden gehad: 1^{ste} de garantie der Belgische neutraliteit, 2^{de} zekere territoriale regelingen (Zeeuwsch-Vlaanderen, Limburg, Luxemburg), 3^{de} de controle der waterwegen. Deze kwesties moesten met elkander in onderling verband, of liever als één geheel, beschouwd worden, zooals ze indertijd door de Mogendheden als één geheel geaccepteerd waren geworden ¹⁾. Nu echter één der onderdeelen van het Ver-

1) Vergelijk: Emile Cammaerts, *The Revision of the 1839 Treaties*. (The New Europe, 1919, pg. 53).

drag, n.l. de waarborg der Belgische neutraliteit door eenige der contracteerende Mogendheden, opgeheven was, werd het noodig ook de andere clausules te herzien en in het bijzonder die bepalingen, die de verhouding van Holland en België aan de beneden-Schelde betreffen, en zoo nauw bij de bedoelde garantie betrokken zijn.

Minister van Karnebeek heeft daarop uiteengezet, dat Holland geen enkele handeling heeft verricht, die wijziging heeft gebracht in het verdrag van 1839, zoodat Holland niet verplicht is, een offer aan eventueele revisie te brengen. In zijn eischen tegenover Nederland steunt België op geen enkelen rechtsgrond, zoodat het eventueel slechts een beroep kan doen op de edelmoedigheid van Holland, waarbij het voor gerechtvaardigde verlangens, gezien de ervaringen sinds 1839, niet aan een doovemans deur zal kloppen. De Conferentie heeft daarna beslist, dat een commissie de wijziging der verdragen van 1839 in studie zou nemen, met dien verstande evenwel, dat geen afstand van grondgebied zou plaats hebben, noch de instelling van een internationaal servituut, m. a. w. de gevaren voor Nederland inzake Zeeuwsch-Vlaanderen en het Scheldefront waren van de baan. Want, zooals uit het bovenstaande reeds gebleken is, wij hebben geen belang meer om onze zuidelijke bureu in hun natuurlijke uitgang naar de vrije zee te hinderen, maar de onbeperkte souvereiniteit van Nederland op de Wester-Schelde en hare beide oevers is voor ons een levenskwestie. De genoemde commissie heeft haar werk verricht en de resultaten neergelegd in een concept-tractaat, dat nog wel niet gepubliceerd werd, maar waarvan toch bekend is, dat wij opnieuw belangrijke concessies aan België deden, in den vorm van nieuwe scheepvaartrechten op de Schelde; aanleg van Belgische kanalen door Hollandsch grondgebied (naar den Rijn en den Moerdijk), enz. Maar wat geschiedde? Toen den 21^{sten} Mei 1920 de Nederlandsche delegatie naar Parijs was genoodigd, naar men meende om de revisie te teekenen, verklaarde de Belgische delegatie, dat zij niet verder aan de bearaadslagingen kon deelnemen, zoolang de Wielingenkwestie niet opgelost was op een wijze, die de Belgische rechten en belangen verzeekerde. Men kan slechts gissen, wat de eigenlijke bedoeling van België is geweest om de algemeene herziening der verdragen uit te doen stellen door er de Wielingenkwestie zoo nauw aan vast te koppelen. Want het is duidelijk, dat België bij die revisie meer belang heeft dan Holland. Met dat al, en na de bevredigende voorloopige oplossing van de overige Belgisch-Hollandsche „kwesties”, is thans de Wielingenkwestie een wel is waar latent, maar nog netelig wrijvingspunt tusschen Nederland en België.

Zooals bekend, vormt de Wielingengeul tegenwoordig het zuidelijkste der drie vaarwaters, die toegang geven tot de Wester-Schelde, terwijl zij tevens het best bevaarbaar is. De vaargeul loopt voor de kust van Zeeuwsch-Vlaanderen en gedeeltelijk voor die van België en wordt in het Noorden begrensd door de banken van Schooneveld, de vlakte van de Raan, de

Raan en de Walvischstaart. Volgens de Zeemansgids voor de Nederlândsche Kust loopt men bezuiden het lichtschip Wandelaar „over den drempel de Wielingen binnen”, al is deze afscheiding niet van eenige willekeur vrij te pleiten. Op deze gansche vaargeul nu, dus ook op het gedeelte vóór de Belgische open kust, bleek tot verwondering van bijna geheel België de Nederlandsche regeering aanspraken te maken. Maar ook in Nederland waren er slechts weinig ingewijden, die wisten, dat de Nederlandsche diplomaten reeds te voren gestreefd hadden naar het onbeperkt gezag over dit appendixachtig verlengstuk van het Nederlandsche territorium, dat over een afstand van 20 KM. voor de Belgische kust ligt en Heyst, Zeebrugge en Blankenberghe van de open zee afsluit¹⁾.

België daarentegen maakt geen aanspraken op de Wielingen als zoodanig, maar het voert een eisch aan, dien het aan het volkenrecht zegt te ontleenen; het bezit van een territoriale kuststrook van 3 mijlen. De Wielingengeul valt echter gedeeltelijk, ten noordoosten van Knocke zelfs over de volle breedte, binnen deze 3-mijls zone. Daardoor zouden geen vaartuigen door de Wielingen te Vlissingen kunnen binnenloopen, zonder voor een klein strookje van Belgisch vaarwater gebruik te maken.

Deze Belgische eisch schijnt een gezond en algemeen erkend principe te vertegenwoordigen. Het beginsel van de vrije strook is zelf het eerst hier te lande opgesteld, en aan de invoering van het principe als rechtsregel is bovendien de naam verbonden van een vermaard Hollandsch rechtsgeleerde, Bynkershoek. De breedte van 3 zeemijlen is het eerst aangenomen door de Ver. Staten in 1793. Ook Nederland heeft de territoriale strook op deze breedte bepaald, hoewel kenners van het Volkenrecht de wenschelijkheid betoogen dezen afstand op 6 mijlen te brengen, wat b.v. door Spanje is gedaan. Nederland moet dus wel bijzonder klemmende argumenten hebben, om aan dezen volkenrechtelijken eisch der Belgen de kracht te ontnemen.

Reeds spoedig na het acuut worden der kwestie lichtte minister Van Karnebeek in de Tweede Kamer (3 Juni 1920) het Hollandsche standpunt toe: „Van oudsher heeft Nederland de souvereiniteit over deze vaargeul tot aan volle zee bezeten”; dat is het hoofdargument van onze aanspraken op de Wielingengeul voor de Belgische kust. Het zijn dus onze *historische* rechten, die daar botsen met de *volkenrechtelijke* aanspraken van België. De mogelijkheid om den Nederlandschen eisch op historische gronden te baseeren is in de pers bestreden geworden, o. a. door Niermeijer en Te Lintum, terwijl Brugmans daarentegen het Nederlandsche standpunt volkomen verdedigt²⁾. Het Wielingen-vraagstuk zou geen vraagstuk zijn, als men met feillooze zekerheid kon aantoonen, dat het officieele Hollandsche standpunt juist was of foutief.

1) Zie het kaartje.

2) Dr. H. Brugmans, De Wielingen. Rechten en Belangen. Amsterdam 1920.

Brugmans beweert, dat het Nederlandsche gezag over de „Belgische” Wielingen reeds in het begin van de 16^{de} eeuw gevestigd was, en voert daarvoor als bewijs aan, dat de omvang van de jurisdictie van den waterbaljuw van Zeeland aldus omschreven was: „beginnende in de Wielinge ende deur de Wielinge de Honte op tot Saftinge toe langs Vlaenderen, mits dat d’officiers van Vlaenderen geen jurisdictie en hebben”¹⁾. Is deze Wielinge van 1520 echter dezelfde als die van 1920? Een geul vlak voor een gedeelte van de Belgische kust? Brugmans meent van wel en verwijst daartoe naar de kaart van Jacob van Deventer (\pm 1540). Maar deze kaart geeft helaas de Wielingen niet op dezelfde plaats als onze moderne Zeekaart van het Dep. van Marine (N^o 203) dit doet. Wel geeft zij dezen naam tot tegenover Blankenberge, maar veel verder uit de kust dan de tegenwoordige kaarten. En had de waterbaljuw van Zeeland slechts jurisdictie in de Wielinge, en niet in de Splete en de Deurloo? Of zou in zijn gezagsomschrijving de benaming Wielinge gegeven zijn voor den geheelen Scheldetrechtter tusschen de Walchersche en de Vlaamsche kust, zooals aangegeven is op de kaart van West Vlaenderen door Johannis Estraborgis (\pm 1540); en zooals Smallegange getuigt: „Het Canaal tusschen het Eiland van Walcheren en Vlaenderen, hebbende verscheidene Diepten en Gaten, waardoor men met groote schepen mag in- en uitzeilen, als de Botkil, de Deurloy, de Splete en de Wielingen, wordt gemeenlijk naar een en het voornaamste der selve met eenen naam de *Wielinge* genoemd”²⁾.

Ook de eigenlijke Wielingengeul is in de dagen van Smallegange een andere dan de tegenwoordige. „Om door de Wielinge uit te loopen moet men van Vlissingen *westnoordwest* zeilen, soo lang tot dat de tooren van Middelburg in Dishoeke staat”. En elders geeft hij aan: „om de Wielinge uit en in te zeilen, zou houd de toren van Middelburg in Dishoeke . . .”³⁾. Een enkele blik op de tegenwoordige kaart is voldoende om de thans geheel veranderde situatie te beseffen⁴⁾. Ook de kaart van Zeeland door Smallegange geeft de geheel andere groepeerings van geulen en banken duidelijk weer. Voor de Belgische kust vindt men een vaarwater met den naam Kute. Voor de kust van Staats Vlaenderen liggen banken, daarna een geul Inner Wielingen, vervolgens wederom banken en daarna pas de Wielingen.

Een soortgelijke groepeerings van geulen en banken geeft de bekende kaart van Zeeland door Nicolaas Visscher (\pm 1650) en tal van andere

1) Dr. H. Brugmans, t. a. p. blz. 18.

2) M. Smallegange, Cronyk van Zeeland. 1696. blz. 142.

3) Ibid. blz. 146 en 147.

4) Intusschen blijkt de geringe waarde van argumenten, voor dergelijke gevallen aan de oriëntering ontleend, uit de artikelen van dr. J. W. Muller en vice-adm. Tydeman over „Oriëntering in vroegeren tijd” (dit Tijdschrift Mrt 1923, Mrt en Juli 1924) — Redactie.

land- en zeekaarten uit de 17^{de} en 18^{de} eeuw: de Wielingengeul reikt doorgaans niet verder zuidwestelijk dan het verlengde Zwin, maar is in ieder geval verder uit de kust dan tegenwoordig. Het is duidelijk dat de geul geleidelijk naar de Vlaamsche kust is verschoven, zooals tegenwoordig b.v. het Oostgat naar de Walchersche kust verschuift.

Er zijn dus gewichtige bezwaren tegen het opeischen van gezag over de vaargeul voor de Belgische kust, alleen op grond van documenten, waarin vermeld staat, dat wij vroeger op de Wielingen zekere rechten uitoefenden. Maar Brugmans voert ook nog andere argumenten aan, die los staan van het begrip Wielingen. Het blijkt, dat in de dagen der Republiek de jurisdictie van Zeeland zich uitstreckte „zooverre in zee als de uiterste palen van Vlaanderen”, terwijl Smallegange vermeldt, dat „alle de zanden die tusschen het gat van Sluis en Cales liggen, de Vlaamsche banken worden genoemd, over welke Zeeland het Gericht toekomt, alsoo Vlaenderen gants geen Gerichts-dwang in zee heeft”¹⁾. Dat zijn m. i. beter steekhoudende argumenten, dan die over de eigenlijke Wielingen. Niettemin lijkt het mij toch nog wat overmoedig om zelfs aan deze argumenten „onbetwistbare” rechten te durven ontleenen op het vaarwater voor de open Belgische kust. Deze „gerechts-dwang” toch, waar o.a. Smallegange van spreekt, heeft men in verband te beschouwen met den geheel anderen toestand, die daar in de dagen der Republiek heerschte, in het bijzonder met dien van de sluiting van de Schelde. Want bij welk verdrag is dan wel bepaald, dat het Zeeuwsche territorium tot aan Calais reikte? Een dergelijk verdrag bestaat niet, maar toen de Schelde en het Zwin gesloten waren en de Republiek de voornaamste, zoo niet de eenige belanghebbende was voor de vaargeulen, die toegang tot de Schelde gaven, toen was het de Spaansche, onderscheidenlijk Oostenrijksche Nederlanden tamelijk onverschillig, wie daar de betoning en de verlichting regelde en dienovereenkomstig zekere rechten uitoefende. Nadat echter de Scheldesluiting opgeheven was en België zijn natuurlijke verbinding met de zee teruggekregen had, moet het voor den onpartijdigen beoordeelaar nauwelijks twijfelachtig zijn, dat er ook in het gezag op de wateren voor de Vlaamsche kust automatisch een wijziging kwam.

Van Nederlandsche zijde is voorgesteld, het geval aan arbitrage te onderwerpen. Het valt te betreuren, dat België niet op dit voorstel is ingegaan. Van een onpartijdige commissie toch, die uitvoerig kennis neemt van de rechten en de belangen, die aan het vraagstuk vastzitten, is eerder een snelle en practische oplossing te wachten dan van de onderhandelingen der wederzijdsche officieele diplomaten, wier positie medebrenge, dat ieder voor zich meer bedacht is op het behalen van een diplomatiek succes dan op het vinden van een oplossing, die de *beiderzijdsche* desiderata waarborgt.

Nederland blijft in de gunstige geografische positie, de Wielingen-

1) Dr. H. Brugmans, t. a. p. Blz. 19.

geul naar believen voor oorlogsschepen te kunnen sluiten, n.l. tegenover de Zeeuwsch-Vlaamsche kust, terwijl de toegang tot de Schelde in oorlogstijd in ieder geval voor ons verzekerd blijft door het Oostgat, al staat deze geul ook in bruikbaarheid bij de Wielingen ten achter. Wie Wielingen zegt, zegt dus nog geen Schelde. Wat evenwel de verlangens der Belgen op het eigenlijke Scheldegebied betreft, daar bepaalt, in verband met de geografische ligging van de beneden-Schelde, onze veiligheid en ons onaantastbaar recht onze houding: onwrikbaar in de handhaving van het politiek gezag over de rivier en de beide oevers — tegemoetkomend en welwillend tegenover de Belgische scheepvaartbelangen, mits met de oude beperking: „sous le rapport du commerce.”
