

De Tusschenwateren in hunne Functie als Schelde-Rijnverbinding

door de Heer René DE BOCK

Lid der Academie van Marine

Voordracht gehouden op 8 November 1949

(Zie kaart 1)

TER gelegenheid van de besprekingen gaande tusschen België-Luxemburg eenerzijds en Nederland anderzijds om te komen tot de Benelux-unie, is opnieuw de kwestie te berde gerezen van de « Tusschenwateren » als Schelde-Rijnverbinding en het bekomen voor Antwerpen van een moderne betere verbinding met den Rijn bij middel van een nieuw te graven kanaal vertrekkende uit de Antwerpsche dokken en uitmondende in het Hollandsch Diep tegenover Willemstad aan de Dordtsche Kil (niet Willemstad zooals verkeerdelijk de Belgische pers van tijd tot tijd vermeldt ; Willemstad ligt ook aan het Hollandsch Diep maar veel wettelijker, vlak bij het destijds beruchte Hellegat).

Nopens de Tusschenwateren heerscht veel confusie en misverstand en ik wil trachten U tijdens de korte causerie die ik de eer heb, op Uw verzoek, hier voor te brengen, U een zoo objectief mogelijk overzicht te geven van deze kwestie.

De zaak werd voor het eerst opgeworpen tusschen België en Nederland in 1846 toen op 11 Maart van dat jaar Nederland aan een zekeren Dirk Dronckers concessie verleende tot het aanleggen en uitbaten van een spoorweg van Middelburg naar Maastricht met vertakking naar Vlissingen, het graven van een kanaal door Walcheren en het afdammen van het Sloe.

Reeds op 14 Maart richt de Belgische Gezant te 's-Gravenhage zich tot den Nederlandschen Minister van Buitenlandsche Zaken met een nota waarin beroep gedaan wordt op het verdrag van 1839, de opmerking gemaakt wordt dat de Nederlandsche Regeering definitief de hoogervermelde concessie verleend heeft zonder voorafgaandelijk België te hebben geraadpleegd en medegedeeld wordt dat de Belgische Regeering zich afgevraagd heeft « si de tels travaux n'étaient pas susceptibles d'apporter une grande perturbation dans le cours des eaux navigables formant les communications intérieures actuelles entre l'Escaut et le Rhin, et même à rendre ces communications impraticables. »

De nota eindigt met de woorden : « Dans cet état de choses le soussigné croit pouvoir se flatter que M. le Ministre des Affaires Etrangères des Pays-Bas voudra bien lui faire connaître les intentions du Cabinet de la Haye au sujet des mesures par lesquelles il s'assurera de pouvoir empêcher, le cas échéant, toute interruption et toute détérioration des relations fluviales entre l'Escaut et le Rhin, et, dans cet espoir le soussigné a l'honneur d'offrir à son Excellence les nouvelles assurances de sa très haute considération. »

Het bleek daarna dat ten behoeve van de ontworpen spoorverbinding het Sloe zou afgedamd worden maar dat in de Oosterschelde een viadukt zou gebouwd worden, waarin een draaibrug voorzien werd ten behoeve van de scheepvaart. Van een kanaal door Zuid-Beveland was nog geen sprake.

Op 25 April antwoordt de Minister van Buitenlandsche Zaken van Nederland, o.m. : « *En réponse à cette note le soussigné peut avoir l'honneur de déclarer que les droits dûment acquis à la Belgique en vertu des traités seront intégralement respectés, lors de l'exécution des travaux projetés pour l'établissement du chemin susmentionné, et il s'empresse d'en donner ici l'assurance formelle. Comme d'ailleurs les communications intérieures dont il s'agit, intéressent au plus haut degré la navigation néerlandaise elle-même, le Gouvernement de Belgique reconnaîtra sans doute que cette circonstance lui offre une garantie accessoire.* »

» *D'un autre côté, le soussigné doit prendre la liberté d'ajouter que le Gouvernement des Pays-Bas pense qu'il serait superflu de se livrer à un examen provisoire de la matière, et qu'il ne saurait consentir à entamer à cet effet une négociation préalable, dont il ne peut*

admettre la nécessité ni l'opportunité, vu qu'elle ne lui est point imposée par les stipulations des traités existants ».

Pruisen verhief zijne stem bij dit debat en deelde de Nederlandsche Regeering mede zich te verzetten tegen alle maatregelen die de scheepvaart op de Oosterschelde zouden kunnen hinderen of de reede bij Rammekens (ingang van het Sloe op de Westerschelde) zouden kunnen schade berokkenen en ondersteunde den Belgischen eisch tot voorafgaandelijk overleg.

Korten tijd daarna bleek het dat concessionaris Dirk Dronckers niet over de noodige kapitalen beschikte om de voorgenomen werken uit te voeren en verviel de heele kwestie.

Reeds op 6 Oktober 1849 nochtans verkreeg de Heer Dronckers een nieuwe concessie die nu de afdamming inhield van de Oosterschelde mits het voorafgaandelijk graven van een kanaal door Zuid-Beveland maar ook aan den concessionaris in erfpacht schonk voor 33 jaar : 14.000 Ha door hem in te polderen schorren en slikken bij de Oosterschelde.

Zoodra wat voorafgaat te Antwerpen bekend werd, kwam de publieke opinie in felle beroering : de Handelskamer, de dagbladen, de Rijncommissie (een te Antwerpen bestaand organisme ter verbetering van de handelsbetrekkingen met Duitschland) komen in het geweer en de Belgische Gezant in den Haag krijgt instructies tot het overmaken van een nieuwe nota aan den Minister van Buitenlandsche Zaken van Nederland, die verzonden wordt in datum van 12 November 1849 en de nadruk legt op de noodzakelijkheid van voorafgaandelijk overleg tusschen de beide regeeringen, zich beroepend op stipulaties van het verdrag van 19 April 1839.

Pas op 9 Maart 1850 antwoordt de Nederlandsche Minister van Buitenlandsche Zaken met een lange « nota » waarin de Belgische pretentie tot voorafgaandelijk overleg verworpen wordt en de stelling voorop gezet wordt, dat het ontworpen kanaal door Zuid-Beveland, dat door de scheepvaart moet in gebruik genomen zijn vóór de Oosterschelde mag afgedamd worden, een groote verbetering van de vaart van de Schelde naar den Rijn beteekent, want zegt de nota *« c'est un fait avéré que, pour les navires se rendant à Anvers par l'Escaut oriental, le passage actuellement existant est très peu sûr, très mauvais et difficile »*.

Gezegd wordt verder, dat de voorgenomen werken geen schade hoegenaamd zullen berokkenen noch aan het regime van de Oosterschelde, noch aan het regime van de Westerschelde, en maakt de Nederlandsche Regeering geen enkele moeilijkheid tot het overmaken aan de Belgische Regeering van *« quelques observations, la plupart précisées dans les rapports des ingénieurs du Waterstaat, sur les effets et résultats probables des nouveaux ouvrages pour lesquels l'acte de concession a été accordé, dont un exemplaire se trouve ci-joint »*.

Tot slot zegt de nota : *« En outre, le Gouvernement des Pays-Bas doit faire observer que l'endiguement pour lequel une concession vient d'être accordée et le creusement du canal qui traversera l'île de Sud-Beveland sont loin d'être des projets nouveaux. Ils ressemblent au contraire, dans tous leurs points essentiels, à celui qui, entre 1827 et 1830, lorsque les Pays-Bas et la Belgique ne formaient qu'un seul royaume, a été dressé par ordre du Gouvernement ; époque à laquelle l'exécution de ces ouvrages fut jugée nécessaire dans l'intérêt des deux parties. Les événements politiques seuls mirent obstacle à la réalisation de ces projets.*

» Finalement, on a eu soin (article 7 de l'acte) de statuer que le concessionnaire ne pourra prélever sur le nouveau canal aucun droit de port, de canal, de pont ou d'écluse, sans en avoir obtenu la permission spéciale du Gouvernement néerlandais. Or, la Belgique peut dès lors être assurée que jamais l'on ne permettra sur le susdit canal la perception d'un droit quelconque, qui, d'après les traités existants, ne pourrait être levé sur la navigation de l'Escaut oriental.

» Le Gouvernement des Pays-Bas aime à croire que cette communication mettra le Cabinet de Bruxelles à même d'éclairer et de tranquiliser les esprits en Belgique sur la tendance et les résultats probables des ouvrages projetés, et de faire disparaître toute appréhension relativement à une perturbation quelconque de la navigation de l'Escaut et des eaux intermédiaires entre l'Escaut et le Rhin ; perturbation qui, assurément, serait aussi contraire aux intentions qu'aux intérêts du Gouvernement néerlandais ».

België zendt een nieuwe nota o.m. naar voor brengend, dat Nederland volgens de bestaande traktaten wel het recht heeft werken uit te voeren zooals : *« les ouvrages qui s'exécutent d'ordinaire pour défendre les digues de l'action des eaux »*, maar niet *« de supprimer l'une ou l'autre des voies susdites »* en vraagt opnieuw om voorafgaandelijk overleg.

Nederland blijft bij zijn standpunt, beroept zich op zijne soevereiniteitsrechten en sluit zijne antwoordnota met den zin : « *Il pense qu'il ne sera loisible au Gouvernement de Belgique d'examiner si le canal à creuser à travers l'île du Sud-Beveland satisfait aux conditions requises, que lorsque le canal existera et sera ouvert à la navigation en remplacement de la passe actuelle de l'Escaut oriental* ».

De toon van deze nota is veel minder vriendelijk dan die van de vorige, en neemt van nu af Nederland een stugge houding aan.

Ondertusschen deed de Pruisische Regeering nieuwe stappen in den Haag, maar zonder succes, en werd door de hoogervermelde Rijncommissie een bijzondere commissie van competenties in het leven geroepen tot onderzoek van het hangende vraagstuk. Deze bijzondere commissie was samengesteld als volgt :

de Heeren : de Goeverneur van de Provincie Antwerpen, Voorzitter ;
Cateaux-Wattel, reeder en lid van de Antwerpsche Handelskamer ;
A. Decock, reeder en lid van de Gentsche Handelskamer ;
De Moor, « inspecteur divisionnaire des Ponts et Chaussées » ;
Kummer, hoofdingenieur bij Bruggen en Wegen ;
Wolters, idem ;
Donnet, inspecteur bij het Loodswezen ;
Guiette, « ingénieur de la marine », Secretaris.

Deze Heeren ondervroegen nu een aantal scheepskapiteins en schippers bij ondervinding bekend met de scheepvaart op de Oosterschelde en komen tot de volgende bevindingen :

« *L'Escaut oriental est d'une navigation assez facile. Les passes y sont larges et bien balisées.*

» *Le haut fond appelé H e t l a n d, que l'on ne peut franchir qu'à marée haute et qui présente quelques difficultés aux bâtiments venant de la Hollande, est la seule cause de retard que l'on y rencontre.*

» *En revanche, il y existe plusieurs rades où les navires trouvent un abri sûr.*

» *Les courants y sont moins rapides et l'intumescence des vagues moins grande que dans l'Escaut occidental.*

» *L'Escaut occidental, au contraire, présente des dangers réels par mauvais temps. Les courants y sont rapides, les eaux profondes et agitées et les passes se trouvent presque constamment sous le vent.*

» Les bons ancrages faisant défaut entre Bath et Hansweert, les navires devront rester au Doel dès que les circonstances seront défavorables.

» De plus, les vents d'ouest, contraires pour aller à Hansweert, sont propices pour se rendre à Wemeldinge.

» En résumé, par la substitution du canal de Sud-Beveland à la voie actuelle, la navigation deviendra plus lente, plus onéreuse et plus périlleuse. »

Aan de hand van deze bevindingen worden nieuwe nota's gewisseld tusschen Brussel en den Haag, waarbij ieder Cabinet op zijn standpunt blijft.

Inmiddels kon de Heer Dronckers zijne verbintenissen weer niet nakomen en werd de concessie overgedaan aan opeenvolgende Vennootschappen die de werken aanvatten en zoo werd het 1857, wanneer een storm den dijk vernielde die een nieuw aangelegden polder van 700 Ha beschermde, de Vennootschap zonder middelen geraakte en in 1859 de concessie vernietigd werd.

De Nederlandsche Regeering neemt nu zelf de zaken ter hand en een krediet wordt uitgetrokken groot Fl. 1.000.000,— voor het afdammen van de Oosterschelde alsmede een krediet groot Fl. 2.600.000,— voor het bouwen van een brug over het Sloe.

België zendt in datum van 9 November 1859 een nieuwe protest-nota en Nederland antwoordt in deze termen : « *En réponse préalable à cet office, j'ai l'honneur de vous informer que le Ministre de l'Intérieur institue un nouvel examen sérieux des réclamations fondées par la Belgique sur les lésions éventuelles qu'elle craint de voir profluer desdits travaux, soit pour la navigation, soit pour la conservation des passes de l'Escaut occidental.*

» *Je ne manquera pas, Monsieur le Baron, de vous communiquer ultérieurement et en détail le résultat de cet examen, et je me flatte que le Gouvernement belge voudra bien y reconnaître, en attendant, une preuve du désir sincère qui anime le Cabinet néerlandais actuel de prendre cette matière à cœur dans un sens aussi conciliant que possible.* »

Er greep echter in Nederland een regeeringswijziging plaats (de goevernementeele voorstellen nopens den te bouwen spoorweg Vlissingen-Breda verworpen zijnde door de Eerste Kamer) en het resultaat van het beloofde onderzoek is nooit aan België medegedeeld geworden.

De nieuw gevormde Nederlandsche regeering brengt nieuwe voorstellen voor de Staten Generaal en krijgt haar zin. De Zeeuwsche spoorweg wordt bij gedeelten in aanbesteding gegeven van 1863 tot 1864 en België zendt een nieuwe protestnota. Nederland bevestigt zijn vroeger ingenomen standpunt, er aan toevoegend dat « *Dès lors, si le Gouvernement des Pays-Bas, comme il en a l'intention, fait creuser, en cas d'endiguement du Sloe, un canal par l'île de Walcheren, à l'instar de celui par l'île de Zuid-Beveland, en remplacement de l'Escaut oriental, il croit aller au delà de ce que, conformément aux traités, l'on est en droit d'exiger. Aussi espère-t-il que le Gouvernement de Belgique y trouvera une nouvelle preuve de son désir sincère de remplir, dans un sens large et libéral, les obligations contractées, sans qu'il soit nécessaire de rappeler ici que les renseignements communiqués déjà antérieurement au sujet du barrage projeté de l'Escaut oriental prouvent que les intérêts belges y concernés ne seront nullement lésés.*

» *Finalement, le Gouvernement des Pays-Bas, sans pouvoir se désister de la position qui, en tout cas, lui appartient relativement aux eaux susmentionnées, et bien que le projet pour l'endiguement du Sloe soit encore à l'étude, donne volontiers, dès à présent, l'assurance que l'existence de la rade de Rammekens ne sera en aucune manière compromise par les travaux à exécuter éventuellement.*

» *Je saisis cette occasion, etc.* »

De Belgische Regeering schijnt nu echter meer bezorgd te zijn nopens de gevaren die voor de Westerschelde de afdamming van Oosterschelde en Sloe zouden kunnen medebrengen en belast een commissie bestaande uit

de Heeren : Groetaers, « *inspecteur général des ponts et chaussées* »,

Voorzitter ;

Kummer, hoofdingenieur bij Bruggen en Wegen ;

Dejaer, idem ;

Carez, idem ;

Donnet, inspecteur bij het Loodswezen ;

Ablay, kapitein bij de Genie ;

Zuber, ingenieur bij Bruggen en Wegen, Secretaris ;

met een onderzoek.

Het besluit van deze commissie, volgens proces verbaal van hare zitting van 29 December 1860, is samen te vatten als volgt :

« 1°) En ce qui concerne le Sloe, la commission est unanimement d'avis :

a. Qu'un barrage ne pourrait exercer aucune influence nuisible sur le régime général de l'Escaut maritime, mais qu'il aurait pour effet certain l'oblitération de la rade de Rammekens ;

b. Qu'un pont ne présenterait aucun inconvénient, pourvu qu'il fût construit de manière à ne pas faire obstacle au mouvement des eaux ;

2°) En ce qui concerne l'Escaut oriental, la commission s'est partagée... Trois membres, MM. Groetaers, Ablay et Donnet, ont exprimé l'opinion que le barrage contribuerait à l'envasement de l'Escaut occidental. Les trois autres membres, MM. Kummer, Dejaer et Carez, ont opiné dans le sens contraire.

Le point essentiel restait donc sans solution. »

Brussel benoemt nu een nieuwe commissie bestaande uit
de Heeren : Ridder Ed. Pycke, Goeverneur der Provincie Antwerpen,
Voorzitter,
Auguste De Cock, sénateur en reeder te Gent,
Petit, scheepskapitein,
Wellens, algemeene inspecteur bij Bruggen en Wegen
ad interim,
Houbotte, hoofdingenieur, Directeur bij Bruggen en
Wegen in de Provincie Luik,
J. F. Cateaux-Wattel, koopman te Antwerpen,
Adolphe Neyt, koopman te Gent,
De Boninge, onder-inspecteur bij het Loodswezen te Vlissingen,
Victor Lynen, koopman te Antwerpen, Secretaris,

en deze komt tot het besluit dat : « *La commission est unanimement d'accord pour conclure que, tant au point de vue du maintien du régime actuel de l'Escaut, que par égard aux intérêts de la navigation, de nos relations avec la Hollande et le Rhin par les eaux intérieures, il y a lieu de s'opposer énergiquement, non seulement à la fermeture de l'Escaut oriental et du Sloe, mais même à toutes espèces de rétrécissement du lit et à tous autres travaux pouvant porter obstacle à la marche de la marée ou occasionner une résistance à son libre développement* ».

Dit besluit wordt nu door de Belgische Regeering aan de Nederlandsche medegedeeld. Deze doet van haar kant de zaak opnieuw onderzoeken door hare ingenieurs en maakt aan de Belgische Regeering een rapport over van den Heer Brunings, hoofdingenieur van den Waterstaat en van den Heer Blommendal, fregatkapitein, hoofd van het Hydrografisch Bureau, vergezeld door een brief waarin o.m. gezegd wordt :

« *Déjà, depuis plus d'un demi siècle, ces travaux ont été projetés itérativement et reconnus nécessaires dans l'intérêt spécial de la navigation maritime et fluviale d'Anvers. En 1810, l'empereur Napoléon I^{er}, dont l'intention était de donner au port d'Anvers la plus grande importance possible, fit dresser des plans pour barrer l'Escaut oriental et le Sloe, afin de rendre l'Escaut occidental plus navigable et accessible aux plus grands vaisseaux et pour creuser un canal à travers l'île Sud-Beveland, dans l'intérêt des communications intérieures avec la Hollande.*

» *Seuls les événements politiques des années suivantes empêchèrent l'exécution de ces projets.*

» *Ils furent repris en 1827 et généralement approuvés, mais derechef les événements de l'année 1830 y mirent obstacle.*

» *Le Gouvernement des Pays-Bas croit que ce qui était utile et nécessaire aux époques susmentionnées, l'est bien plus actuellement, que l'Escaut oriental et le Sloe, par l'action de causes naturelles, s'ensavent de plus en plus et menacent de devenir un jour tout à fait impraticables.*

» *Il pense que le ralliement de la Zélande au réseau des chemins de fer néerlandais offre une occasion opportune pour porter remède aux inconvénients croissants dont la navigation intérieure se voit menacée et pour améliorer en même temps, la navigabilité de l'Escaut occidental, en lui conservant par un barrage toute la masse d'eau qu'il perd actuellement.* »

En verder :

« *Pour ce qui concerne l'exécution donnée aux travaux de barrages, je me permets de faire observer que le barrage proprement dit de l'Escaut oriental n'est pas encore commencé. C'est un travail qui doit être achevé dans une seule saison. Or, puisque le canal à travers le Sud-Beveland sera prêt seulement vers le mois de juillet, le barrage*

doit nécessairement être remis à l'année prochaine. Toutefois, l'adjudication des travaux aura lieu sous peu, afin que les entrepreneurs aient le temps de s'y préparer et de rassembler tous les matériaux nécessaires à l'achèvement, dans le cours d'un seul été, d'un ouvrage de cette étendue. On s'est borné jusqu'ici à élever une digue en terre sur les alluvions de la rive du Brabant septentrional. Elle sera continuée cette année et portée à une longueur de mille mètres, mais cette digue n'exercera aucune influence sur la navigabilité de l'Escaut oriental. D'après le projet de barrage du Sloe, l'on n'y procèdera pas avant que les travaux pour le canal et le port de l'île de Walcheren ne soient achevés, travaux qui ne seront probablement pas terminés avant trois ou quatre années.

» Le Gouvernement des Pays-Bas croit avoir agi en cette circonstance avec toute la prudence désirable et avoir tenu compte aussi bien des obligations qu'il s'est imposées par les traités que des intérêts de sa propre navigation. Celle-ci, sans aucun doute, n'est pas moins intéressée que la navigation belge à ce que les voies de communication par les eaux intermédiaires soient en bon état. D'après les relevés statistiques, 47.420 navires des deux pays ont passé par Bath de 1860 à 1864, dont 9.985 seulement ou un peu plus du cinquième du chiffre total portaient le pavillon belge. Ces chiffres, il me semble, devraient donner déjà une garantie suffisante au Gouvernement de Belgique que les intérêts de cette navigation sont pris en due considération, et que les ouvrages projetés sont destinés à pourvoir, et d'une manière efficace, à un besoin réel, en substituant aux voies d'eau existantes très défectueuses, et qui deviendront tout à fait impraticables, des canaux qui, d'après l'avis unanime des ingénieurs du Waterstaat néerlandais, jouissant à juste titre d'une réputation non contestée en Europe, offriront de grandes facilités à la navigation, tandis que la navigabilité de l'Escaut occidental en profitera également. Le commerce néerlandais, dont l'intérêt est plus que quatre fois aussi grand que celui de la Belgique, partage cette opinion. En aucune manière il n'a réclamé contre les travaux projetés ; bien au contraire il les approuve et s'en promet des résultats fort avantageux, spécialement aussi pour la navigation à vapeur. »

Nu stelt België aan Nederland voor gezamenlijk eene commissie te benoemen bestaande uit twee Belgische en twee Nederlandsche ingenieurs aan wie twee vreemde ingenieurs zouden toegevoegd worden op akkoord van beide partijen.

Ondertusschen worden de werken voortgezet en stelt Nederland voor den toestand van de Westerschelde te laten onderzoeken gezamenlijk door een Nederlandschen en een Belgischen ingenieur, vergezeld van het noodige personeel, en zulks gedurende vijf of zes opeenvolgende jaren, de Nederlandsche Regeering er zich toe verbindende indien mocht blijken, dat de uitgevoerde werken schadelijk zijn voor het regime van de Westerschelde, het noodige te zullen doen, « *à y apporter remède* ».

Zulks kan België niet aanvaarden daar van zijn kant hierdoor een erkenning zou uitgaan van zijn akkoord met de uit te voeren werken, en Nederland geeft nu toe dat een « *commission mixte* » een onderzoek naar mogelijke gevolgen zal doen op conditie dat de commissie haar onderzoek zal beëindigd hebben op uiterlijk 15 September 1866, waarmede België akkoord gaat.

Wat voorafgaat belet niet, dat ondertusschen van Nederlandsche zijde nieuwe adjudicaties worden gedaan, zeer tot ongenoegen van Brussel.

Het onderzoek van de « *commission mixte* » leidde tot geen praktisch resultaat. De Belgische ingenieurs bleken van tegengestelde opinie te zijn met hun Nederlandsche collega's.

Inmiddels werd het kanaal door Zuid-Beveland opengesteld voor de scheepvaart, de afsluiting van de Oosterschelde aangevangen en het beëindigen van de werken in het vooruitzicht gesteld voor de Lente van 1867.

En nu zendt in datum van 24 September 1866 Nederland aan België een nota waarin het onderzoek van de « *commission mixte* » ten voordeele van de Nederlandsche thesis geïnterpreteerd wordt en o.m. gezegd wordt dat : « *le Cabinet de la Haye est néanmoins prêt à maintenir sa proposition antérieure de constater, au moyen de sondages à effectuer en commun pendant cinq ou six années consécutives dans l'Escaut, entre Hansweert et Bath, si un préjudice est réellement porté par le barrage à la navigabilité du fleuve, moyennant engagement de la part des Pays-Bas de prendre et de faire exécuter, le cas échéant, les mesures nécessaires pour remédier à ce préjudice.*

» *Par contre, le Gouvernement belge devrait, de son côté, reconnaître que les intérêts de sa navigation garantis par traités, ne sont pas menacés par les travaux projetés sur le territoire néerlandais.*

» *Si toutefois le Gouvernement belge ne croit pas devoir consentir à donner cette déclaration, la susdite proposition devra être considérée*

comme non avenue, et le Gouvernement du Roi devra maintenir la position constamment prise par le Cabinet de la Haye, savoir : qu'une entente préalable avec la Belgique, au sujet des travaux à exécuter, n'est pas imposée aux Pays-Bas par les traités, et que toute ouverture à cet égard ne peut ni ne doit être considérée autrement que comme un acte de prévenance non obligatoire.

» En m'acquittant par la présente communication des ordres qui m'ont été transmis, j'aime à croire, Monsieur le Ministre, qu'elle sera accueillie de manière à rétablir également sur cette question l'accord si désirable entre les deux Gouvernements. »

En daarmee kreeg de zaak haar beslag.

De afdamming van de Oosterschelde werd een feit en de vraag of al dan niet Nederland eigenmachtig, zonder voorafgaandelijk overleg, de tusschenwateren mocht afsluiten, werd door Nederland op besliste wijze met ja beantwoord.

België was zeer ongerust en wendde zich tot de drie bevriende naties Engeland, Frankrijk en Pruisen met verzoek experten aan te duiden om de technische zijde van het debat, het al of niet schadelijk zijn, n.l. der voorgenomen (en bijna totaal uitgevoerde werken) voor het regime der Westerschelde, te onderzoeken.

Zooals reeds gezegd, was België ongerust geworden nopens den invloed dien de Zeeuwsche werken zouden kunnen uitoefenen op de bevaarbaarheid van de Westerschelde en wenschte vooral nopens dit punt zekerheid en geruststelling.

Nederland echter nam de stappen door België bij de bevriende mogendheden ondernomen zeer, zeer euvel en er bleef voor België niets anders over dan zich bij den stand van zaken neer te leggen.

Achteraf beschouwd meenen wij te moeten concludeeren dat in heel deze kwestie Nederland België af en toe zonder veel voorkomendheid behandeld heeft, zijne vooropgezette plannen doorvoerend, zonder zich veel gelegen te laten aan de Belgische protesten. België was immers nog een zeer jonge Staat die op het internationale plan nog niet de standing bereikt had die Nederland sedert eeuwen reeds bezat en wanneer België tot slot beroep meent te moeten doen op neutrale experten, aan te duiden door bevriende naties, geeft Nederland voor zeer, zeer boos te worden en schudt het op die manier de zaak definitief van zich af.

Aan den anderen kant moeten wij toegeven dat waarschijnlijk Nederland welbewust voet bij stek hield tegenover dikwijls uiterst zwakke, om niet te zeggen volkomen ongegronde bezwaren door België in het debat gebracht, waar bijv. België voortging te beweren dat de nieuwe waterweg Hansweert-Wemeldinge, langer, moeilijker en gevaarlijker zou zijn dan de oude verbinding langs Bath en door de Oosterschelde.

België steunde zich hierbij voornamelijk op de enquête van de bijzondere commissie ingesteld door de Antwerpsche Rijncommissie waarvan hooger sprake, die een aantal deskundige scheepvaartkapiteins en schippers ondervraagd had.

Het is zeker de moeite waard de verklaringen van deze deskundigen eens onder de loupe te nemen ; het waren :

F. Beukelaers, schipper op de beurtman « Jean Joseph », varend tusschen Brussel en Rotterdam (gaffelschip groot 103 Ton) ;

J. Engels, kapitein van het stoomschip « Amicitia N° 2 », varend tusschen Antwerpen en Rotterdam ;

J. Gorrebeck, rivier- en Rijnloods ;

C. De Larue, schipper op de poon « Regina », beurtschip van Aalst op Rotterdam (45 Ton) ;

H. De Jongh, rivier- en Rijnloods ;

M. Heere, schipper op de Hollandsche tjalk « Vrouw Adriana » (48 Ton) ;

J. Van Dort, schipper op de Hollandsche tjalk « Goede Verwachting » (89 Ton) ;

J. Braeckmans, schipper op de poon « Virginie », beurtman van Brussel op Rotterdam (66 Ton).

Heere en Van Dort zijn Noord Brabanders ; de andere zijn, vermoedelijk, allen Belgen.

Er worden aan deze menschen volgende vragen gesteld :

1°) Sedert hoeveel jaren hebt ge als schipper de beide Schelde-armen bevaren ?

Zij geven de volgende jaartallen op als begin hunner dusdanige bedrijvigheid : sedert 1804, sedert 26 jaar, sedert 1818, sedert 1822, sedert 19 jaar, sedert 1811, sedert 1830, sedert 1818.

2°) Welk is de huidige diepte van de plaats «nommé Hetland»⁽¹⁾ in de Oosterschelde, op hoogwater ?

Door de verschillende schippers en loodsen wordt opgegeven van 5 tot 12 voet (bij giertijen en Westenwind) ; als gemiddelde diepte wordt opgegeven 8 tot 9 voet.

3°) Welke was deze diepte toen ge begonnen zijt te varen ?

Sommigen zeggen dat er toen meer water stond ; de meesten meenen dat de diepte niet veranderd is.

4°) Welke veranderingen deden zich daar in de rivier voor sedert dien tijd ?

De ondervraagden deelen allen mede dat er de laatste jaren een tweede geul ontstaan is, door Braeckmāns de « Bergsche valley » genaamd, wat de scheepvaart vergemakkelijkt.

5°) Is de vaart van den Ouden Doel tot Wemeldinge bij alle weer voor geladen schepen mogelijk ?

Hier krijgen wij zonderlinge antwoorden te hooren :

Beukelaers weet te vertellen dat de navigatie steeds zeer gemakkelijk is ; een schip 's morgens vroeg te Antwerpen vertrekkend kan gemakkelijk 's avonds Dordrecht halen, zeker in de Keeten geraken ; wanneer het weer slecht is, staat de wind goed en profiteert men er van.

Engels deelt mee dat de navigatie gemakkelijk is en dat zoo het weer te slecht is, men steeds, van Holland komend, door de Zandkreek en het Sloe kan varen (maar dat is toch een heel eind verder dan door het latere kanaal, en dan moet men de heele Westerschelde opvaren, de Westerschelde waar onze schippers zoo'n bezwaar tegen hebben, zooals ze verder zullen verklaren !)

De overige schippers verklaren ook dat de navigatie gemakkelijk is. Alleen Heere vindt de huidige vaarweg gevaarlijk vooral voor zwaar geladen schepen.

6°) Wat zijn de navigatiemoeilijkheden die zich voordoen op de Oosterschelde ?

(1) De teksten dezer vragen kwamen alleen in het Fransch tot ons, al zullen zij dan ook wel tot onze schippers in het Vlaamsch overgebracht geweest zijn. Eigenaardig is wel hoe hierbij de onkunde blijkt van onze Franschsprekende Belgische officieelen die waar het gaat om « De vaart over het land » namelijk over het verdronken land van Zuid-Beveland, steeds spreken van de hoogte genaamd : « le Hetland ».

Alleen « Hetland » vormt een moeilijkheid in zoo verre het water genoeg moet opgeschoten zijn om deze droogte te kunnen overvaren. De Jongh bekent echter, wanneer hij groote Rijnschepen te beloodsen heeft, wel eens door het Sloe te moeten.

7°) Vormen stroomingen of gewoonlijk heerschende winden wel eens oponthoud ?

Niet meer dan op andere vaarwegen, is het algemeene antwoord. Alleen de droogte « Hetland » kan oponthoud geven bij windgebrek of tegenwind.

8°) De stroomingen in de Oosterschelde zijn die heviger dan in de Westerschelde; is het water er woeliger ?

De ondervraagden zijn het allen eens om te verklaren dat de Westerschelde heviger stroomingen kent en woeliger water dan de Oosterschelde, wat waar is.

9°) Bestaan er in de Oosterschelde reeden en schuilplaatsen (abris) waar de schepen zonder gevaar kunnen ten anker komen bij slecht weer ?

Als dusdanig worden genoemd : Zilverput, Looge, Krayer, Dorsman, Yrzekendamme, Scheer van Wemeldinge, Zandkreek, vóór het Oostrek, alsmede het Tholensche Gat.

10°) Hebt gij er kennis van dat er sedert 10 jaar schepen in de Oosterschelde zouden vergaan zijn of zware avarij hebben opgelopen ?

Sommigen meenden dat er zich nooit rampen hebben voorgedaan, maar anderen hebben kennis van zeven scheepsrampen.

11°) Moeten deze rampen aan den moeilijken vaarweg toegeschreven worden of aan heikracht ?

Beukelaers vindt gewoon dat deze rampen moeten toegeschreven worden aan onkunde van de schippers of aan den slechten staat van de schepen! Eenigen deelen deze meening (of praten gewoon na), anderen doen er het zwijgen aan toe. Heere meent dat de droogte « Hetland » schuld heeft.

12°) Op hoeveel tijd wordt er met de gewoonlijk in onze streken heerschende winden van Antwerpen tot de Keeten gevaren ?

Beukelaers meent 15 uur (geeft details) en voegt er bij dat hij geen beteren vaarweg dan den bestaande wenscht. Andere meenen twee dagen. Ze zijn het echter allen eens dat van Antwerpen vertrokken zijnde op hoog water, men te Bath toekomt op laag water ; men passeert daar de doeaneformaliteiten en blijft er ten anker tot twee uur vóór hoog water om dan te vertrekken en op hoog water « Het-

land » te passeeren. Volgens Beukelaers bereikt men op laag water de Keeten. Volgens Braeckmans blijft men bij den Krayer wachten tot het opnieuw hoog water is om dan met de nieuwe ebbe tot de Keeten te geraken. Het zal er wel van afgehangen hebben op welke uren hoog en laag water zich voordeden, of de wind gunstig was, of het schip een goede zeiler was, enz.

Ongeveer de zelfde vragen worden nu gesteld

1°) voor het trajekt Bath-Hansweert ;

2°) voor het Zuid-Bevelandsche kanaal.

Allen vinden de vaart over de Westerschelde moeilijker en gevaarlijker, bij slecht weer (Westen wind) zelfs uitgesloten, en onderweg is er geen middel om te schuilen. Van Antwerpen vertrokken zijnde komt men te Bath op laag water en moet men daar gedurende den vloed voor anker blijven om dan met de volgende ebbe Hansweert te bereiken, dus veel tijdverlies, en een kanaal is steeds moeilijker bevaarbaar dan een open rivier.

Op de vraag hoeveel schepen er dagelijks wel door het kanaal zouden moeten geschut worden, indien de Oosterschelde wordt afgedamd, wordt geantwoord : door Beukelaers : een honderdtal ; anderen meenen 5 tot 20, weer anderen 40, weer anderen zeggen : soms lagen we op Hetland voor anker met meer dan 100 schepen, andere malen waren we er alleen.

Er worden nog bezwaren te berde gebracht, zooals verlies van een gunstige tij bij oponthoud in het kanaal, gevaar bij het ten anker komen vóór de sluizen, bij het allemaal gelijk naar binnen willen of naar buiten en tot slot verklaren allen eenstemmig dat de huidige vaarweg moet behouden blijven.

Er worden ook Gentsche schippers ondervraagd. Sommige dezer verkiezen een kanaal door Zuid-Beveland. Een van hen drukt zich uit als volgt :

« Qu'il convient que la navigation, telle qu'elle existe sur l'Escaut oriental, est très défectueuse pour les bateaux de l'intérieur ; qu'elle l'est moins pour les bateaux du Rhin, qui se font remorquer par des bateaux à vapeur ; que la construction d'un canal à travers le Sud-Beveland pourrait être utile, si cette nouvelle voie ne se trouvait pas administrée par un Gouvernement qui ne cesse d'apporter des entraves et des difficultés à la navigation étrangère ; que, par suite, il est d'opinion que la Belgique doit préférer la conservation de la passe sous

Bath à un canal à travers le Sud-Beveland, sauf à voir dans la suite des temps ce que la force des choses pourra amener de changements à cet égard. » (2)

Nog al gek wanneer we bedenken dat er ongeveer vijf maal meer Nederlandsche schepen dan Belgische door de tusschenwateren voeren.

Wat moeten we nu van al deze deskundige verklaringen denken ?

Schippers zijn steeds, en vroeger nog meer dan nu, zeer behoudsgezind. Sedert jaar en dag voeren ze met hun poonen en hun tjalken van 45 tot 100 Ton door al die geulen en gaten van de Oosterschelde

-
- (2) Voor al de gegevens die voorafgaan werden de Belgische Parlementaire bescheiden benuttigd destijds gepubliceerd onder N^o 89 (met Annexes) onder de hoofding : *Chambre des Représentants. Session de 1866-1867. Barrages de l'Escaut Oriental et du Sloe. Exposé des Négociations.* En nu wil ik er hier nog dit bijvoegen dat in mijn jonge jaren oude schippers mij dikwijls verteld hebben dat zoodra het « kanaal » klaar was er nagenoeg geen enkele schipper meer langs de Oosterschelde voor die nochtans nog een heelen tijd open bleef. Ik zou ook wel eens willen zien wat onze moderne schippers zouden vertellen moest de Oosterschelde terug open gemaakt worden en moest er weer over ondergelopen land en tusschen al die banken en slikken door gevaren worden ! Bedenken wij daarbij even dat een spits (het heden ten dage meest voorkomend scheepstype) $\pm$ 300 Ton meet en een modern Rijnschip tot 2.000 Ton en meer ! Overigens weten wij dat er toen ter tijd ook in België stemmen opgingen om te betoogen dat het kanaal een wezenlijke verbetering zou uitmaken en denken hierbij in de eerste plaats aan de (nu reeds vergeten) broers J. & F. De Meulemeester uit Lilloo, die een heele reeks artikels nopens de kwestie publiceerden in de toenmalige te Brussel verschijnende *Etoile Belge*, artikels die later samengevat werden in een brochure getiteld : « *Le Régime de l'Escaut. Le Barrage de l'Escaut oriental et du Sloe*, par J. & F. De Meulemeester Frères à Lilloo » gedrukt bij J. Jorssen te Antwerpen.

Het waren landbouwers maar goed bekend met de polders en de Schelde en die heel wat dijkbreuken en overstromingen hadden meegemaakt. Jos. De Meulemeester bezat ook een schip. Het waren beide voor hun tijd zeer ontwikkelde mensen. Hun vader Daniël De Meulemeester had zich reeds veel met de problemen, Schelde en polders rakende, beziggehouden. Jos. De Meulemeester werd geboren te Lilloo op 9 December 1811 en overleed er op 14 April 1894. Fr. De Meulemeester werd geboren te Lilloo op 4 December 1809 en overleed er op 5 November 1859. De brochure in kwestie verscheen na den dood van Franciscus.

Zij zegden o.m. in hunne brochure (blz. 13 en 14):

« Pour démontrer clairement que ce barrage sera un bienfait et une facilité »
« pour la navigation, nous devons d'abord dire que le passage entre Bath »
« et Bergen-op-Zoom est des plus difficiles et en même temps des plus »
« dangereux à cause du peu de profondeur de cette passe dont, à marée »
« basse, une grande partie se trouve entièrement à sec, de façon que le »
« gros bétail traverse sur ce point d'une rive à l'autre. Il en résulte que »
« les navires qui ne parviennent pas à traverser ce dangereux passage »
« en une seule marée courent les plus grands dangers, aussi arrive-t-il »
« souvent que les navires doivent séjourner plusieurs jours en cet endroit »
« surtout à l'époque des marées mortes.

die ze door en door kenden, en nu komen ze gedeeltelijk voor een geheel nieuwen vaarweg te staan : de Westerschelde en een kanaal met sluizen. Een kanaal met sluizen dat was een horreur voor iederen rechtgeaarden zeilschipper. En ze waren zoo aan de bestaande toestanden gewend !

Wij betwijfelen ten stelligste of ze gelijk hadden en willen dat even met U op de kaart nagaan.

(Zie kaart II)

Het kanaal Hansweert-Wemeldinge was bepaald een groote verbetering en het doet onzinnig aan door sommige Belgische parlementairen bijv. nu nog te hooren verklaren dat de oude vaartweg veel beter was en dat we daarom recht hebben op het Moerdijkkanaal !

Trouwens wat de Nederlandsche Regeering bij hare notawisseling aanvoerde nopens vroegere kanaalprojekten, was juist.

Napoleon bezocht Zeeland in 1810 en gaf toen opdracht aan A. Schraver, Inspecteur van de zeewerken in het Departement der Monden

» La navigation pour les navires de mer doit également gagner au barage. Voyons, en effet, ce qui arrive assez souvent dans l'état actuel
» des choses : un navire (et nous parlons de navires du plus fort tonnage)
» ayant monté le fleuve jusqu'à Bath à l'endroit où le flux se jette d'un
» côté vers Bergen-op-Zoom (Nord) et de l'autre côté vers Anvers (Sud),
» court à chaque instant le danger ou de se perdre ou d'avoir de grandes
» avaries, témoin le Washington qui, il y a quelques années, a failli se
» perdre totalement en cet endroit rien que par le courant qui l'entraînait
» vers l'Escaut oriental.

» Nous devons faire remarquer ici que le point qui nous occupe est un
» des plus dangereux que l'on rencontre entre Anvers et Flessingue et
» l'un de ceux où se produisent le plus de désastres. Un exemple tout
» récent vient encore de nous le prouver par la perte d'une barque prussienne. Si nous voulions remonter à une époque plus reculée, nous
» pourrions citer une masse d'exemples de pareils sinistres, et cela tous
» jours sur le même point et par suite de la même cause, c'est-à-dire que
» le flux vers Bergen-op-Zoom attire toujours les navires dans cette passe.
» A ce mal vient s'en joindre un autre qui se produit non loin de cet
» endroit. Ce mal nous l'avons indiqué dans notre travail sur l'envase-
» ment de l'Escaut, nous voulons parler des eaux qui viennent se jeter en
» travers du fleuve, au plus fort de la marée, dans le thalweg en passant
» entre le polder Prosper d'Arenberg et l'île de Saftingen ce qui est
» cause que les navires sont poussés sur la rive droite, au ballast-plaat.

en blz. 17 :

» ... nous avouerons que nous n'avons nullement la prétention de résoudre
» ce difficile problème; nous avons pensé cependant qu'en mettant nos
» idées au jour elles pourraient jeter quelque lumière sur la question;
» nous nous y sommes surtout décidés parce que chaque jour nous enten-
» dons dire autour de nous que ce travail causera la ruine de notre com-
» merce et entraînera la perte de notre fleuve et comme nous nous sommes
» aperçus que cette question est traitée fort légèrement par la plupart
» de ceux qui s'en occupent, nous nous sommes mis à rechercher si le
» mal sera effectivement aussi grand qu'on le prétend. »

van de Schelde, plannen in gereedheid te brengen tot verbinding van Zuid-Beveland met Brabant. Schraver diende deze plannen in op 28 Januari 1811 en deze berusten nog steeds op het Rijksarchief in Zeeland onder de benaming « Consideratiën van den inspecteur der Zee-werken, A. Schraver nopens de vereeniging van het eiland Zuid-Beveland met het vaste land van Brabant ». Deze plannen voorzagen een kanaal door het Oostelijk gedeelte van Zuid-Beveland, maar konden niet uitgevoerd worden ten gevolge der politieke gebeurtenissen ⁽³⁾.

Van Belgische zijde werd hier tegen aangevoerd, bij de discussies van 1846-1867 met Nederland, dat het Napoleon alleen te doen was om de afsluiting der Oosterschelde, vrezend eens door deze wateren een Engelsche oorlogsvloot te zien verschijnen ! Ik vraag me af hoe een vloot van logge zware oorlogzeilschepen het zou aan boord gelegd hebben om door al die smalle geulen en over ondergelopen, bij laag water droogvallend, land met een maximale diepte van 3 m. op hoog water, te geraken.

Wij vermoeden dat integendeel Napoleon er terdege van overtuigd was, dat die fameuze Oosterschelde een moeilijk en gevaarlijk vaarwater was en er een beteren weg diende geschapen te worden tusschen onze Departementen en het Koninkrijk Holland.

Trouwens Koning Willem zou later het zelfde doel beoogen en Dr. A. W. Vlam vertelt ons in zijn hiervoor aangehaalde studie wat volgt :

« Op 22 April 1827 bracht de Hoofdingenieur van den Waterstaat te Middelburg aan den Gouverneur der provincie Zeeland rapport uit over de groote land- en watercommunicatie-middelen in die provincie ⁽⁴⁾. Hierin werd o.a. betoogd « de sterke aanlanding van het Sloe en de ongeschiktheid voor de scheepvaart, zelfs voor gewone binnenlandsche vaartuigen, van het verdronken Zuid-Beveland, maken het onder menigvuldige standpunten volstrekt noodzakelijk, dat een nieuwe communicatie tusschen de Ooster- en de Westerschelde worde daargesteld, die geschikt is, zoowel voor de groote zeevaart, als de kleine of binnenlandsche scheepvaart, en welke na de voltooiing van het kanaal van Terneuzen, in verband met de verdere ontwerpen, in

(3) Zie hierover « Bijdragen tot de Geschiedenis van de Schelde » (blz. 39) door Dr. A. W. Vlam in Mededeelingen uitgegeven door het Zeeuws Genootschap der Wetenschappen 1944-1945, Middelburg, 1946.

(4) R. A. Zeeland, Archief Rijkswaterstaat (Voorl. inv. n^o 207 A).

uitvoering zijnde, of bereids uitgevoerde kanaalprojecten in de zuidelijke provinciën, als de voltooiing der groote communicatiën te water tusschen de beide hoofddeelen des Rijks moet beschouwd worden te zijn. »

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

Wil nu wat voorafgaat zeggen dat het « kanaal » voor Antwerpen het « nec plus ultra » is en wij braafjes moeten tevreden zijn dat wij dat kanaal gekregen hebben en nu maar verder met geen lastige eischen meer moeten voor den dag komen ?

Ik meen van niet.

Het kanaal Hansweert-Wemeldinge is zeker een modern kanaal te noemen, breed en diep genoeg, met drie nacht en dag doorwerkende sluizen aan iederen kant, die kosteloos bediend worden en zonder dat er kanaalgelden geheven worden. Het is onzin te beweren dat het hier een ouderwetsch, aftandsch kanaal zou zijn vol hindernissen voor de scheepvaart zooals weleens van onbevoegde (of kwaadwillige ?) zijde beweerd wordt.

En het is ook waar dat de afdammingen van de Oosterschelde en van het Sloe geenszins de vaart op Antwerpen voor groote zeeschepen hebben onmogelijk gemaakt of de reede van Rammekens hebben te niet gedaan, waar voor alles de Belgische Regeering zoo ongerust over was.

En bijaldien het ook zoo is dat het beruchte Hellegat bij Willemstad, waar vroeger zoo veel schepen ten onder zijn gegaan, weggewerkt is bij middel van een betonde en verlichte geul doorheen de zandbanken die daar destijds het vaarwater versperden, dan blijft de Schelde-Rijnverbinding door de Westerschelde, het kanaal, Keeten, Mastgat, Krammer, Volkerak en Hollandsch Diep een lange en zeker niet ongevaarlijke weg.

Indien onze oude schippers mopperden om de Westerschelde alleen, doet het wel een beetje komisch aan dat ze met al de rest genoegen namen !

De weg over de Zeeuwsche stroomen is lang niet gemakkelijk met al zijn zandbanken, zijn slikplaten, zijn hevige stroomingen en zijn kwade winden !

Ik weet het wel, Heeren Nederlanders, absolute rechten op een beteren en korteren vaarweg (n.l. het Moerdijkkanaal) kunnen wij niet laten gelden, en vooral Rotterdam zal niet nalaten hier steeds den

nadruk op te leggen, maar U zult mij wel gelieven toe te laten eens wat verder op de kwestie in te gaan.

Laat ons eens wat dieper de historie inkijken.

De grond van de miserie moet volgens mijne bescheiden meening gezocht worden bij het funeste Verdrag van Munster.

Jarenlang sleepten de onderhandelingen aan eer dit onzalige verdrag eindelijk afgesloten werd.

Intriges en omkoopingen waren er schering en inslag bij. Nederland stond niet alleen tegenover Spanje. De machtige bondgenoot Frankrijk die steeds opnieuw de campagnes van den opstand financierde, sprak een duchtig woordje mee. Prins Frederik Hendrik vroeg niet om vrede, wilde liever doorvechten met als einddoel eenmaal Antwerpen, de stad die de Oranjes steeds in hun hart droegen, te heroveren. Zeeland wenschte ook niet een vrede te zien tot stand komen, want het had veel belang bij het voortduren van de krijgsverrichtingen (zooals de Middelburgsche Heeren onomwonden verklaarden), wat niet belette dat (zoo men zegt om particuliere redenen) zijn vertegenwoordiger de Knuyt te Munster steeds zich beijverde het vredestraktaat (maar dan in een vorm, die buitengewone voordeelen gaf aan Nederland) tot stand te brengen.

Ook Zweden was te Munster, Venetië, de Pauselijke Nuntius, Portugal en Catalonië hadden aanspraken, het Roomsche Keizerrijk praatte mee en alleen het doodelijk vermoeid en van alle zijden besprongen Spanje haakte naar rust en vrede.

Zuid Nederland had niets in de pap te brokken en alleen te volbrengen wat zijn Spaansche meesters het voorschreven.

Op een gegeven oogenblik was het niet goed meer te onderscheiden aan wie Nederland zich het meest gelegen liet, aan zijn ouden aartsvijand Spanje of aan zijn ouden bondgenoot Frankrijk, dien het, om zijn oogmerken op de Zuidelijke Nederlanden en zijn voortdurende veroveringen in deze gewesten, hartsgrondig wantrouwde ⁽⁵⁾.

Tot dan Frankrijk Duinkerke veroverde (11 Oktober 1646) en dit den Nederlanders den schrik om het hart deed slaan. Nu werd er haast gemaakt met het tot stand komen van het vredestraktaat, want liever zag men de Zuidelijke Nederlanden in handen van het zwakke

(5) Zie over dit alles : De Vrede van Munster door Dr. J. J. Poelhekke, Secretaris van het Nederlandsch Historisch Instituut te Rome. 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1948.

Spanje dan van het machtige Frankrijk. Antwerpen in bezit van den Franschen koning, dan was het afgeloopen met de Scheldesluiting. Trouwens, Prins Frederik Hendrik ⁽⁶⁾ was oud geworden, zijn campagnes brachten niet veel winst meer bij en het zou dan meteen uit zijn met een eventueele hereeniging van Antwerpen met de Zeven Provinciën, iets wat Zeeland in geen geval wilde.

Zeeland dat zich het langst tegen de vredesluiting verzet had, draaide eindelijk bij en de vrede kwam tot stand, zeer tot ongenoegen trouwens van Frankrijk.

In Brussel werd er uitbundig gefeest. In Antwerpen minder. Antwerpens noodlot werd bezgeld voor vele jaren.

De officieele tekst van het traktaat werd opgesteld in 't Fransch en in 't Nederlandsch (niet in 't Spaansch) en luidde in zijn Art. XIV :

in 't Fransch :

LES RIVIÈRES DE L'ESCAU, COMME AUSSI LES
CANAUX DE ZAS, ZWIJN ET AUTRES BOUCHES
DE MER Y ABOUTISSANTS SERONT TENUES
CLOSES DU COTÉ DESDITS SEIGNEURS ÉTATS.

in 't Nederlandsch :

DE RIVIERE DE SCHELDE / ALS MEDE DE CANA-
LEN EN 'T SAS / SWIJN ENDE ANDERE ZEE-
GATEN / DAER OP RESPONDERENDE / SULLEN
VAN DE ZIJDE VAN DE HEEREN STATEN GE-
SLOOTEN WORDEN GEHOUDEN.

Een toestand reeds sedert vele jaren in feite bestaande werd hiermede bekrachtigd. Alle handel werd in onze Vlaamsche gewesten onmogelijk gemaakt. Antwerpen, het vroegere zoo luisterrijke en machtige Antwerpen, waar eens de kooplieden ter Beurze togen, uitgedost in zijde en fluweel en voorafgegaan door musicerende speel-lieden, maar dat zich zoo vele jaren tegen den Spanjool verzet had en met Van Straelen en Marnix van St. Aldegonde heldhaftig zoo lang als eenigszins mogelijk, een zware belegering doorstond, en dat den Prins zulke buitengewone hooge sommen had ter hand gesteld ten bate van de kriegsverrichtingen, werd voor goed neergeschoot en zou jaren en jaren slechts voortbestaan als een armzalige provincie-stad gelegen aan een dooden stroom.

In zijn weerstand tegenover het sluiten van het Munstersche Vredesverdrag, bracht Zeeland (dat echter wel een Bestand wilde aan-

(6) Overleed op 14 Maart 1647.

vaarden) een betoog naar voren van 17 punten, waarvan Punt VIII door Dr. J. J. Poelhekke in zijn hooger aangehaald werk *De Vrede van Munster* op blz. 316-317 onder volgende bewoordingen wordt aangehaald :

« En ten slotte Art. VIII, waarbij men zich afvraagt, of de lieden die het neerschreven, werkelijk nog den grooten Zwijger als den nationalen vrijheidsheld durfden vereeren : « Dat men by het maecken van eenen Vrede, alle de Nederlantsche Provincien, Steden ende Leden van dien sal moeten laten jouysseren ende genieten sodanige commoditeyten, gelegentheden ende situatie als hun Godt en de natuyre heeft gegeven, ende waer van zy voor de Oorloghe in ghebruyck ende possessie zijn geweest, sonder met glimp ofte fundament te laten blyven de bekommringhen ende beletselen die met den Oorloghe sijn op-ghesteldt, ende by tyden van Treves kunnen werden ghecontinueert... »

« Alle de Nederlantsche Provincien »... Men herinnerde zich blijkbaar in Middelburg, dat het er indertijd zeventien heetten te zijn geweest. En men beseftte dus blijkbaar dat « Godt en de natuyre » niet de bedoeling hadden gehad de aardsche goederen uitsluitend toe te kennen aan de Zeven die zich vromelijk vermeiden in hun « tuin » ! Of — waarom het artikel niet vertalen in rond Nederlandsch ? — men beseftte dus zeer wel dat het sluiten van de Schelde en het verder ringeloooren van de Vlaamsche scheepvaart een ten hemel schreiend onrecht was, dat men vermoedelijk wel zou kunnen bestendigen tijdens een trêve, maar, naar gevreesd werd, niet bij een vrede. Zooals wij weten, bleek de vrees ongegrond, maar laat ons terloops even vaststellen, dat onze voorouders met hun twee Zondagsche preeken dus den vrede van Munster sloten in de welbewuste wetenschap dat hij strijdig was « tegen God en de natuur » (7).

(7) Ook het slot van artikel VIII verdient de aandacht. Het toont aan dat men zeer wel voorzag hoe de buitenwereld over de maatregelen ter fnuiking van den Zuid-Nederlandschen handel zou oordeelen : « ...ende of men al by Tractaat het contrarie zoude willen stipuleeren, soo zal het zelve by alle Natien ende Volckeren onrecht matigh werden gheoordeelt ende alle tijdt oorsaecke ende aanleydinghe geven tot onlusten ende misverstanden, ende daer uyt te ontsane troubelen ende beroerten, in de welcke de voornoemde Provincien ende Steden by alle de wereltd sonder twijffel zullen werden gefavoriseert, insonderheydt dewyle soodanige bekommringen voor het meerendeel de Commertien naedeeligh sijn, waer by een yeder de voornoemde Provincien ende Steden frequenterende sich sal houden geinteresseert.

De Zeeuwsche vrees bleek ongegrond, de vrede zou anderhalve eeuw lang de Schelde gesloten houden maar er in berusten deed Antwerpen nooit.

In 1727 verscheen bij Laurent Vander Elst te Mechelen een werkje getiteld « Le Commerce maritime fondé sur le Droit de la Nature et des Gens enz. uit het Latijn vertaald door D'Hermanville dat een lijvig pleidooi vormt voor « *La Liberté de Commerce Maritime* », zich steunend op Grotius e.a.

Weldra zochten Antwerpen en Gent een uitweg langs Oostende en stichtten zij in 1723 de Oostendsche Compagnie, Compagnie die helaas reeds in 1731 moest opgeheven worden op dreigementen van Nederland gesteund door Engeland en Frankrijk. De daarna te Trieste opgerichte Compagnie zal geen voordeel brengen ; dat Trieste was te ver om de aldaar gevestigde Compagnie behoorlijk te kunnen controleren.

Jozef II wil nochtans beproeven de Schelde vrij te krijgen, maar geeft toe bij het eerste schot dat van Nederlandschen kant valt in den ridiculen « Marmitten oorlog ». Toch zal onze toenmalige volksdichter Pauwels hoog oploopen met de verwekte hoop op Scheldevrijheid en alvast een hoogdravend en breedsprakerig lofdicht in het licht zenden ⁽⁸⁾.

En de treurige toestand zal blijven voortbestaan tot de Franschen bij het Vredesverdrag van den Haag op 16 Mei 1795 in Art. XVIII kort en goed verklaren dat :

« *La navigation du Rhin, de la Meuse, de l'Escaut, du Hondt, et de toutes leurs branches jusqu'à la mer, sera libre aux deux nations française et batave ; les vaisseaux français et des Provinces Unies y seront indistinctement reçus et aux mêmes conditions.* »

Napoleon zou echter voornamelijk Antwerpen tot krijgshaven willen verheffen wat meebracht dat de Engelschen hunne vloot alvast vóór Vlissingen legden en de vrije Schelde een doode letter bleef.

Het verdrag van 30 Mei 1814 zou bepalen :

Art. V. *La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement, sera libre, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne, et l'on s'occupera au futur*

(8) Beschrijvinge van de vermaerde riviere DE SCHELDE, hare oudheyd, loop, havens, bezonder voor Antwerpen, door J. A. F. Pauwels. Antwerpen by J. S. Schoesetters, Boek Drukker en Verkooper, by de Melk Merkt, 1785.

congrès des principes d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les Etats riverains, de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.

Il sera examiné et décidé de même dans le futur congrès, de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres, la disposition ci-dessus pourra être également étendue à tous les autres fleuves qui dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents Etats.

Art. XV (slot) : Dorénavant le port d'Anvers sera uniquement un port de commerce.

Art. III van het geheime gedeelte van het tractaat : *La liberté de navigation sur l'Escaut sera établie sur le même principe qui a réglé la navigation du Rhin dans l'article 5 du présent traité.*

Terwijl de Eindacte van Weenen op 9 Juni 1815 vermeldde :

Art. CVIII. *Les Puissances, dont les états sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à la navigation de cette rivière. Elles nommeront à cet effet des Commissaires qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du Congrès, et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes établis dans les articles suivants.*

Art. CXVII. *Les règlements particuliers relatifs à la navigation du Rhin, du Neckar, du Mein, de la Moselle, de la Meuse, et de l'Escaut, tels qu'ils se trouvent joints au présent acte, auront la même force et valeur que s'ils y avaient été textuellement insérés.*

En zoo komen wij tot het veel omstreden « Tractaat tusschen Nederland en de Mogendheden en tusschen Nederland en België van 19 April 1839 » dat in zijn Artikel IX zegt :

§ 1. De beschikkingen der artikelen CVIII tot CXVII ingesloten, van de algemeene akte van het Congres van Weenen, betrekkelijk de vrije scheepvaart op de stroomen en bevaarbare rivieren, zullen toepasselijk worden gemaakt op de stroomen en bevaarbare rivieren, die het Belgische grondgebied en het Hollandsche grondgebied van een scheiden of gelijklijk doorloopen.

§ 4. De tak der Schelde, die de Ooster Schelde heet, bij de tegenwoordige plaatselijke gesteldheid niet tot de vaart van de volle zee naar Antwerpen en naar Terneuzen, en omgekeerd, dienende, maar voor de vaart tusschen Antwerpen en den Rijn gebruikt wordende, zal langs zijnen geheelen loop, met geene hoogere regten of tolgeden kunnen worden bezwaard, dan die volgens de tarieven van Mentz van

den 31sten Maart 1831 op de vaart van Gorinchem tot aan de volle zee worden geheven, naar evenredigheid der afstanden.

§ 5. Insgelijks is overeengekomen, dat de scheepvaart op de binnenwateren tusschen de Schelde en den Rijn, om van Antwerpen naar den Rijn te komen en omgekeerd, wederkeerig vrij zal blijven en slechts aan gematigde tolgelden zal onderworpen worden, die voor den handel der beide landen dezelfde zullen zijn.

§ 6. Commissarissen van wederzijden zullen binnen den tijd van eene maand te Antwerpen bijeenkomen, zoo wel om het bedrag dier tolgelden bepaaldelijk en op eenen blijvenden voet vast te stellen, als om nopens een algemeen reglement tot uitvoering der beschikkingen van het tegenwoordig artikel over een te komen, en om daarin de uitoefening van het regt der visscherij en van den vischhandel over de geheele uitgestrektheid der Schelde, op den voet eener volkomene wederkeerigheid en gelijkheid ten behoeve van de onderdanen der beide landen, te begrijpen.

§ 8. Indien natuurlijke gebeurtenissen of werken van kunst de in het tegenwoordig artikel aangewezen wegen voor de scheepvaart voor het gevolg onbruikbaar mogten maken, zal de Nederlandsche Regeering aan de Belgische scheepvaart, ter vervanging der gezegde onbruikbaar gewordene wegen voor de scheepvaart, andere zoodanige wegen, die even veilig en even goed en gemakkelijk zijn, aanwijzen.

Ten slotte werd op 5 November 1842 nog een « Tractaat » afgesloten « tusschen Nederland en België ter uitvoering van het op den 19^{den} April 1839 te Londen aangegane tractaat etc. », vermeldend onder Afdeeling 3 ⁽⁹⁾ :

Binnenwateren tusschen de Schelde en den Rijn.

Art. 38.

De scheepvaart op de Nederlandsche binnenwateren tusschen de Wester-Schelde en den Rijn zal, om van België op den Rijn te komen en vice versa, wederkeerig vrij zijn, met dien verstande, dat men zich zal gedragen naar de politie verordeningen, voor het behoud der algemeene veiligheid vereischt, en naar de bepalingen, welke bij het te maken reglement zullen worden vastgesteld.

(9) Zie voor deze teksten : « Tractaten en Tractaatsbepalingen de Schelde betreffende sinds 1648 » gepubliceerd te 's-Gravenhage bij Gebrs. J. & M. Van Langenhuysen in 1919.

Art. 39.

Alle bevaarbare wegen, de gemeenschap daarestellende tusschen de Wester-Schelde en den Rijn, daaronder begrepen het Sloe, de Ooster-Schelde en de Maas, zullen als binnenwateren tusschen die beide rivieren beschouwd worden, en het zal mitsdien den schippers of scheepsbestuurders vrijstaan zich van de bevaarbare wegen te bedienen, welke hun het meest geschikt zullen voorkomen.

Art. 40.

De vaartuigen gebruikt wordende tot de scheepvaart tusschen de Schelde en den Rijn, en toebehoorende aan onderdanen der hooger contracterende partijen, zullen niet gehouden zijn over te laden of last te breken, bij het overgaan uit de wateren der Schelde in die van den Rijn en vice versa door het Koninkrijk der Nederlanden.

Art. 41.

De Belgische vaartuigen mitsgaders derzelver ladingen zullen op den Nederlandschen Rijn alle regten en voordeelen genieten, welke bij de overeenkomst van Mentz, van 31 Maart 1831, bedongen zijn ten behoeve van de onderdanen der Rijnsoever-staten in het algemeen. Zoo lang de voormelde vaartuigen, gezegde scheepvaart uitoefenende of derzelver ladingen, noch op den Rijn, en de daarin uitlopende wateren, welke door dezelfde overeenkomst worden bestuurd, noch van Antwerpen naar Bath, of van Gent naar het Sas van Gent, eenige andere of grootere voorregten zullen genieten, dan die welke aan de Nederlandsche schepen of aan derzelver ladingen zijn verleend, zullen de Belgische schepen en derzelver ladingen op den Nederlandschen Rijn van Gorcum of Krimpen tot aan Lobith, zoo wel bij het op- als afvaren, slechts dezelfde regten betalen als waaraan onderworpen zijn de Nederlandsche vaartuigen en derzelver ladingen, welke zich uit de Nederlanden naar den Rijn, en vice versa begeven.

Van de verschillende hiervoor medegedeelde teksten, dient vooral onthouden te worden :

§ 8 van Artikel IX van het Tractaat van 19 April 1839 luidend als volgt :

« Indien natuurlijke gebeurtenissen of werken van kunst de in het tegenwoordig artikel aangewezen wegen voor de scheepvaart voor het gevolg onbruikbaar mogten maken, zal de Nederlandsche Regeering aan de Belgische scheepvaart, ter vervanging der gezegde

onbruikbaar gewordenen wegen voor de scheepvaart, andere zoodanige wegen, die even veilig en even goed en gemakkelijk zijn, aanwijzen. »

Volgens onze meening beging België hier de groote fout aan te nemen dat de vaarweg langs Bath naar de Oosterschelde « veilig, goed en gemakkelijk » was. Zooals we reeds uiteengezet hebben, was die weg in de jaren 1846-1867 slecht, maar was deze weg in 1839 toch reeds even slecht en werd toen uit het oog verloren dat hij eenmaal veel beter wás.

Laten wij hier ook nog even in de geschiedenis teruggaan.

Er was een tijd dat de vaarweg van uit zee naar Antwerpen uitsluitend liep over de Roompot en de Oosterschelde. De Westerschelde heette toen nog Honte en was niet in open verbinding met de zee. De Honte gaf uit in de Schelde bij Hontemuiden, dat eens in het nu verdronken land van Saaftinge lag en was alleen nuttig voor de scheepvaart tusschen de Zeeuwsche havens onderling en voor deze havens in hun verkeer met de Brabantsche havens Zandvliet, Antwerpen, enz.

Geleidelijk zou echter de Honte meer diepte verkrijgen en in open verbinding komen met de zee en in de XVI^e eeuw, tijdens Antwerpen's bloeiperiode kwamen de inmiddels ook grooter geworden zeeschepen nagenoeg uitsluitend door de Honte of Westerschelde.

De Oosterschelde, een goed bedijkte rivier, de grens vormend tusschen Brabant en Zeeland, behield echter nog al haar belang voor de vaart van Antwerpen op Holland en naar den Rijn al was de Striene die eenmaal met de Heendrecht (later verbasterd tot : Eendracht) een rechtstreeksche verbinding vormde tusschen de Oosterschelde en het Hollandsch Diep, niet goed meer bevaarbaar.

Bekijken wij even de kaart door den Archivaris der Stad Antwerpen, den Heer Dr. J. Denucé destijds gepubliceerd ⁽¹⁰⁾. Dr. Denucé neemt aan dat deze kaart dateert van ongeveer 1485. Zij werd vervaardigd om als bewijsstuk te dienen in een proces over den tol tusschen den landsheer en de tolpachters van Bergen-op-Zoom.

(Zie kaart III)

Wij meenen niet deze kaart als aardrijkskundig juist te kunnen bestempelen, maar ze meer te moeten aanzien als schematisch opgevat

(10) Zie : De Loop van de Schelde van de Zee tot Rupelmonde in de XV^e eeuw door J. Denucé, Archivaris der Stad Antwerpen, uitgegeven bij Veritas, Antwerpen (zonder jaartal).

zonder juiste verhoudingen. Wij zien hier in ieder geval de Westerschelde verbonden met de Oosterschelde door den Agger en bemerken ongeveer evenveel scheepvaart op beide Scheldearmen.

In de eerste helft der XVI^e eeuw, in 1530 en 1532 grepen nu hier veranderingen plaats toen ten gevolge van verschillende stormvloeden dijkbreuken ontstonden en een aanzienlijk stuk van Oostelijk Zuid-Beveland door de golven overdekt werd. Talrijke Zuid-Bevelandsche dorpen verdwenen en bij hoog water werd de Oosterschelde een zeer breede stroom.

(Zie kaart IV)

Aanslibbingen grepen plaats ; nieuwe geulen ontstonden tot in 1651 de Agger en de nevengeul, de Cromvliet, gewoonweg gesloten werden door het bedijken ten westen van Woensdrecht van den Oud Hinkelenoordpolder en van den Zuidpolder van Woensdrecht ⁽¹¹⁾.

(Zie kaarten V en VI)

Daarmede werd de verbinding Wester-Oosterschelde gewoon afgesneden, niet totaal echter want doorheen de verdronken landen van Zuid-Beveland ontstond een nieuwe maar zeer ondiepe geul, de fameuze « Vaert over het Land » die met eveneens nieuw gevormde geulen zooals de Mosselkreek en het Loodijksche Gat verdere scheepvaart door de Oosterschelde mogelijk maakte.

Zooals U ziet, vond deze afsluiting plaats in 1651, drie jaar na het tot stand komen van het Traktaat van Munster ! Scheepvaart op Antwerpen had immers nog maar belang voor beperkt binnenlandsch verkeer, niemand lette op wat er te Hinkelenoord geschiedde en geen enkele protesteerende stem werd vernomen. Interessant is het wel hierbij te bedenken dat het Hinkelenoordsche gebied alhoewel geografisch bij Noord Brabant behoorend onder het rechtsgebied van Middelburg ressorteerde. Middelburg had zeggenschap over dit gebied en wij mogen dus gerust aannemen dat het de Middelburgsche Heeren waren die deze afsluiting tot stand brachten.

(11) Zie hierover blz. 156 en 157 in « De Wateren van Nederland » door Dr. A. A. Beekman verschenen bij Martinus Nijhoff te 's-Gravenhage, 1948.

De eenmaal *goede* vaarweg over de Oosterschelde was vernietigd en aanzien wij zulks als een komplement van het Munstersche Traktaat.

Voor zoover wij weten, werd tot heden hier niet op gewezen en beging men van Belgische zijde in 1839 de groote fout de bestaande slechte toestand te aanzien als goed en zulks zonder zich te bedenken dat vóór Munster de toestand inderdaad goed was.

Zoo komen wij tot de conclusie dat Antwerpen éénmaal een veel beter Schelde-Rijnverbinding bezat dan de huidige over Hansweert-Wemeldinge namelijk over de Oosterschelde, de Heendrecht en de Striene (De Striene werd weggewerkt door opeenvolgende inpolderingen).

Het is volgens ons dan ook natuurlijk en logisch dat België en bijzonderlijk Antwerpen, blijve aandringen tot het bekomen van een kortere, betere, gemakkelijker en minder gevaarvolle Schelde-Rijnverbinding dan de heden ten dage bestaande.

Toen wij nog het Vereenigd Koninkrijk der Nederlanden vormden, aarzelde Koning Willem niet order te geven tot het maken van plannen die een betere vaarweg van Antwerpen naar den Rijn zouden vormen dan de toenmalig bestaande. Er was toen nog geen sprake van een spoorwegverbinding Vlissingen-Rozendaal en het was Koning Willem alleen om verbetering van den scheepvaartweg te doen.

Waarom zouden wij dan nu, in Benelux verband, en mits gemeenschappelijk overleg, niet tot een nieuwe verbetering kunnen komen, misschien nadeelig voor Rotterdam, maar voordeelig voor Antwerpen, onrechtstreeks voordeelig voor de Nederlandsche reederijen die Antwerpen aandoen en rechtstreeks voor de verschillende steden van Noord Brabant dat toch ten huidigen dage een integrerend deel uitmaakt van Nederland en niet langer door Noord Nederland als de vroegere Generaliteitslanden uit het donkere Zuiden aanzien en behandeld wordt.

Laten wij ook bedenken dat Nederland indien wij voortaan eendrachtig hand in hand onze economische toekomst willen opbouwen, nog wat goed te maken heeft voor het groote onrecht ons te Munster aangedaan.