



001

President-directeur ir. Hupkes van De Schelde presenteert op 12 september 1957 het Sloe-plan aan een delegatie van Kamerleden (Archief Provinciale Zeeuwse Courant).

001

Mr Hupkes, director of De Schelde, presenting the Sloe Plan to a parliamentary delegation on 12 September 1957 (Archief Provinciale Zeeuwse Courant).

Stad en haven op Walcheren en Zuid-Beveland tussen 1500-2000

Een historische schets

Leo van den Burg

In de twaalfde en dertiende eeuw verliep de verbinding tussen de Vlaamse steden en de Noordzee via de havens van Oostburg, Aardenburg, Axel en Hulst in het gebied dat we nu Zeeuws-Vlaanderen noemen. In de veertiende eeuw werd dit door verzanding onmogelijk, waardoor het goed bereikbare Antwerpen kon groeien en de vaart in het deltagebied naar de Oosterschelde verschoof. Oude steden als Middelburg en Zierikzee profiteerden hiervan, maar ook nieuwe steden als Vlissingen, Veere, Brouwershaven en later Goes, Reimerswaal, Sint-Maartensdijk en Tholen. Toen in de zestiende eeuw ook delen van de Oosterschelde verzandden, nam de Westerschelde weer in belang toe en profiteerden Vlissingen en opnieuw Middelburg. Veranderende handelsstromen leidden tot de stichting, ontwikkeling of neergang van havens en havenplaatsen, afhankelijk van de manier waarop de Vlaamse steden het best konden worden bereikt. In de plattegrond van de Zeeuwse steden resulteerde dit in een steeds veranderende relatie tussen stad en haven. Van een plaats naast of achter de stad om werd de haven in nieuwere steden het centrale ruimtelijke element. Het bovenstaande is in grove lijnen het beeld dat Reinout Rutte schetste in zijn artikel over stadswording in het Scheldegebied in de *OverHolland 12/13* (afb. 002).¹

Deze schets is een uitwerking en voortzetting van het werk van Rutte. De politieke en economische kaarten werden voor het deltagebied na de vijftiende eeuw een aantal keren grondig opnieuw geschud. De Vlaamse steden verloren door de blokkade van Antwerpen in 1585 hun betekenis als motor van de ontwikkeling van de Zeeuwse havensteden, wat ten goede kwam aan Holland en de Republiek. Aan het begin van de negentiende eeuw gingen de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden op in een nieuw koninkrijk, waarin de macht van de steden gaandeweg onder die van een centrale overheid kwam te staan. Ook voor de zuidwestelijke delta betekende dit zowel nieuwe kansen als bedreigingen. In de twintigste

¹
R. Rutte, 'Vierhonderd jaar stadswording in het mondingsgebied van de Schelde', *OverHolland 12/13*, 2013, pp. 98-127.

Towns and ports on Walcheren and Zuid-Beveland between 1500 and 2000

a historical sketch

Leo van den Burg

In the twelfth and thirteenth centuries, the Flemish towns were connected to the North Sea via the ports of Oostburg, Aardenburg, Axel and Hulst in the area now known as *Zeeuws-Vlaanderen* (Zeeland Flanders). This access became impossible in the fourteenth century as the area became silted up. As a result, the easily accessible town of Antwerp was able to grow and water transport in the delta area shifted to the Eastern Scheldt estuary. Old towns such as Middelburg and Zierikzee profited from this, but so did newer towns such as Vlissingen (or Flushing, as it became known to the English), Veere and Brouwershaven, followed later by Goes, Reimerswaal, Sint-Maartensdijk and Tholen. When parts of the Eastern Scheldt also started to silt up in the sixteenth century, the Western Scheldt regained its importance, with Vlissingen and Middelburg benefiting from this development. Changing trade flows led to the creation, growth and decline of ports and port towns depending on what gave best access to the Flemish hinterland towns. In the layout of the Zeeland towns, this resulted in a continually changing relationship between the town and its harbour. Whereas originally the harbour tended to be located next to or behind the town, in the newer towns it became the central spatial element. This is broadly the picture given by Reinout Rutte in his article about the growth of the towns around the Scheldt Estuary in *OverHolland 12/13* (fig. 002).¹

The current sketch elaborates on Rutte's work and continues where he left off. The delta area has undergone huge economic and political changes on several occasions since the fifteenth century. After the blockade of Antwerp in 1585, the Flemish towns were no longer the engine driving the development of the Zeeland port towns, with Holland and the Dutch Republic benefiting as a result. At the start of the nineteenth century, the Northern and Southern Netherlands were united in the new kingdom, with a central state gradually gaining more power over the towns. This meant both new opportunities and threats for the delta in

¹
R. Rutte, *Vierhonderd jaar stadswording in het mondingsgebied van de Schelde* [Four hundred years of urban development in the Scheldt Estuary], *OverHolland 12/13*, 2013, pp. 98-127.

eeuw bepaalden de nationale nota's met betrekking tot de ruimtelijke ordening en de aanleg van de Deltawerken op een voorheen ondenkbare schaal de randvoorwaarden voor ontwikkeling. Het deltagebied is nog steeds een dynamisch evenwicht van land en water, maar machts- en overlegstructuren zijn nu anders dan vroeger en sommige netwerken zijn veel grootschaliger geworden. Ook zijn de technische mogelijkheden enorm toegenomen. Is door deze grootschalige veranderingen op kleine schaal de relatie tussen stad en haven wederom veranderd? Om deze vraag te beantwoorden richten we ons op een aantal casussen op Walcheren en Zuid-Beveland. Als eerste kijken we naar de relatie tussen Middelburg en Arnemuiden vanaf de vijftiende eeuw, dan naar die tussen Yerseke en Vlissingen in de negentiende eeuw en als laatste naar Vlissingen en de Sloehaven in de twintigste eeuw.

Als leidraad voor een typologisch overzicht van oudere en nieuwere havensteden, leggen we naast Ruttes indeling het soortgelijke overzicht, dat Han Meyer presenteerde in zijn boek *De stad en de haven* uit 1996 (afb. 003). Meyers diagrammen zetten Ruttes reeks voort. Met de overgang van stapelmarkt naar transitohaven en de komst van grotere schepen ontwikkelde de haven zich zo snel dat deze niet meer in de stad kon liggen. Dit proces van schaalvergroting en fragmentering van de haven en daardoor de verzelfstandiging ten opzichte van de stad duren nog steeds voort. Hoewel de tekeningen van Meyer bedoeld zijn om ontwikkelingen in grote, internationale havensteden als Rotterdam en Barcelona vanaf de negentiende eeuw uit te leggen, bieden zij voldoende aanknopingspunten voor een analyse van de Zeeuwse situatie. Zijn diagrammen illustreren een regionaal proces dat op lokale schaal leidt tot een wezenlijk nieuw haventype, dat ook in Zeeland te vinden is.

Onze casussen tonen verder dat ook in later eeuwen het lot van individuele steden in de zuidwestelijke delta gekoppeld bleef aan natuurlijke, politieke en economische processen die voor een groot gedeelte buiten hun macht lagen. Dit betekent evenwel niet dat de steden of individuen geen invloed probeerden te hebben op dit grotere systeem. Bereikbaarheid was alles. Daarin werd zwaar geïnvesteerd, soms reagerend, soms anticiperend op veranderingen. Dit gebeurde door overheden, grote bedrijven, maar ook door individuen. Zij werden geleid door een inschakeling van de eigen positie in een groter netwerk en hoe die te behouden of te verbeteren.

De verzanding van het Sloe en de ontwikkeling van Arnemuiden

Walcheren, het Sloegebied, de Bevelanden en Zeeuws Vlaanderen werden in de vijftiende en zestiende eeuw 'Zeeland bewesten de Schelde' genoemd.² De Schelde was in deze aanduiding niet alleen een stroom, maar definieerde ook de grens van een gebied. De Schelde kwam noordwaarts stromend uit Vlaanderen, boog af naar het westen en omsloot een deel van Zeeland dat op verschillende manieren nauw met Vlaanderen was verbonden. Er was een economische band doordat een aantal Zeeuwse steden een rol speelden als voorhavens van Antwerpen, en ook een juridische band doordat de vaart op zowel de Schelde als de Honte (nu Westerschelde geheten) moest worden gereguleerd.³

Een paleogeografische vergelijking van de zuidwestelijke delta in de zestiende en de twintigste eeuw laat een doorgaand proces van verzanding zien.⁴ Niet alleen in het Sloe, maar op talloze andere plekken in de luwte van de eilanden stapelde zich sediment op, met als gevolg een slechtere bereikbaarheid van havenplaatsen die gebruikmaakten van die luwte. De verzandingen leidden tot twee ontwikkelingen door mensenhand: inpoldering van opgeslibde gebieden en het graven van kanalen en andere waterwerken om de havens toegankelijk te houden.⁵

Twee plaatsen rond het Sloe die hiermee veel te schaften hadden – en daarbij geregeld tegenover elkaar kwamen te staan – zijn Middelburg en Arnemuiden (afb. 004). Oud Arnemuiden bestond al in het begin van de dertiende eeuw en lag toen aan de westzijde van het Sloe, zuidelijk van het riviertje de Arne. In de veertiende eeuw waren in het Sloe al verzandingen merkbaar, maar die stonden de scheepvaart nog niet in de weg.⁶ Waarschijnlijk vanwege een overstroming of overstromingsgevaar werd Arnemuiden opnieuw gesticht op zijn huidige positie ten noorden van de Arne. De macht op Walcheren was in die tijd verdeeld tussen Veere en Middelburg. De invloedssfeer van Middelburg omvatte de oostkant van Walcheren: van Arnemuiden in het noorden tot aan het latere Fort Rammekens in het zuiden. Veere heerste over de rest van het eiland.⁷ Middelburg was de belangrijkste stad op Walcheren, maar lag niet aan open water.⁸ In het machtsgebied van Veere lagen geen steden zo groot als Middelburg, maar het had twee havens aan open water (Veere en Vlissingen) en deze probeerden op allerlei manieren te profiteren van de handelsstromen in het gebied. Voor Middelburg was het van het grootste belang de ambities van Veere in te perken en het zette politiek stappen tot aan de keizer in Brussel om dit te bereiken.⁹

2

Ibidem, p. 102.

3

Mooie illustraties hiervan zijn te vinden in: D. Blonk, J. Blonk-van der Wijs, *Zeelandia Comitatus. Geschiedenis en cartobibliografie van de provincie Zeeland tot 1860*. Houten 2010, pp. 14, 49 en 57.

4

Zie: *Integrated Planning and Design in the Delta* (IPDD). *Interventies in het systeem van de Zuidwestelijke delta, Retrospectief 1850-2000*. nwo/nicis, Delft 2013, pp. 24, 25.

5

Ibidem, pp. 31, 38-39.

6

H.M. Kesteloo, *Geschiedenis en plaatsbeschrijving van Arnemuiden*. Middelburg 1875, p. 16.

7

W.S. Unger, *De geschiedenis van Middelburg in omtrek*. Middelburg 1954, pp. 16-17; H.G. van Grol, *De geschiedenis der oude havens van Vlissingen, alsmede de invloed van Oranje op hare verdere ontwikkeling*. Vlissingen 1931, p. 19. Zie ook: P. Brusse, P. Henderikx, *Geschiedenis van Zeeland*. Deel 1: *Prehistorie-1550*. Zwolle 2012, pp. 235-236.

8

Deze beschutte ligging was een van de redenen waarom Middelburg groot kon worden (een andere is zijn ligging op de kruising van twee kreekruigen). Zie: R.M. van Heeringen, P.A. Henderikx, A. Mars (red.), *Vroeg-middeleeuwse ringwalburgen in Zeeland*. Goes 1995, pp. 99, 104-105.

9

Unger, *De geschiedenis van Middelburg* (noot 7), p. 17.

the southwest. In the twentieth century, national policy memoranda on spatial planning and the construction of the Delta Works set the parameters for development on a scale that would have seemed inconceivable in earlier centuries. The delta area is still a dynamic balancing act between the land and the sea, but the power structures and consultative structures have changed and some networks are on a much larger scale. The technological possibilities are also much greater now. Have these large-scale changes altered the relationship between the towns and their harbours at the smaller scale? To answer this question, we have studied several cases on the former islands of Walcheren and Zuid-Beveland. Our first case study is the relationship between Middelburg and Arnemuiden from the fifteenth century onwards. Next we look at the relationship between Yerseke and Vlissingen in the nineteenth century, and finally that between Vlissingen and Sloehaven in the twentieth century.

In addition to Rutte's classification, we draw on the analogous overview that Han Meyer presented in his 1996 book *De stad en de haven* [City and port] (fig. 003) for a typological overview of older and newer port towns. Meyer's diagrams seem to continue Rutte's series. With the transition from entrepôt (a 'staple market' for commodities) to transit port and the arrival of larger ships, ports grew so fast that they could no longer be accommodated within the town. This process of increasing scale and fragmentation of the port, which consequently becomes more independent of the city, is still ongoing today. Although Meyer's drawings are intended to show the developments in large, international port cities such as Rotterdam and Barcelona from the nineteenth century, they offer sufficient guidelines for an analysis of the situation in Zeeland. His diagrams illustrate a regional process that results in a fundamentally new type of port at the local level, a type that can also be found in Zeeland.

Our case studies also show that in later centuries too, the fate of individual towns in the southwest delta was determined by natural, political and economic processes that were largely beyond their control. However, this does not mean that towns and individuals did not try to influence this bigger system. Accessibility was key. Major investments were made in order to achieve this, sometimes in response to changes and sometimes in anticipation of them. These investments came not only from public authorities and large companies, but also from private individuals. They were guided by an assessment of their own position within a larger network and how that position could be maintained or improved.

The silting up of the Sloe and the development of Arnemuiden

Walcheren, the Sloe area, Bevelanden and Zeeuws Vlaanderen were termed 'Zeeland to the west of the Scheldt' in the fifteenth and sixteenth centuries.² In this phrase, the Scheldt was not merely a waterway: it also defined the boundary of an area. The Scheldt flowed northwards from Flanders, curved to the west and enclosed a part of Zeeland that was closely connected to Flanders in a number of ways. There was an economic link because various Zeeland towns served as subsidiary ports for Antwerp, as well as a judicial connection because water transport along both the Scheldt and the Honte (now called the Western Scheldt) had to be regulated.³

A palaeogeographical comparison of the southwest delta in the sixteenth and twentieth centuries reveals a continual process of silting up.⁴ Sediment accumulated not just in the Sloe but also in countless other places on the lee side of the islands, making the harbours that exploited the leeward conditions less accessible. The accumulation of sand led to two human developments: the reclamation of silted-up areas and the excavation of canals and other hydraulic engineering feats in order to maintain access to the harbours.⁵

Two towns on the Sloe that were strongly affected by this – and regularly clashed with one another – were Middelburg and Arnemuiden (fig. 004). Old Arnemuiden already existed by the start of the thirteenth century. At that point, it was located on the west bank of the Sloe, south of the small River Arne. The Sloe was already visibly starting to clog up with sand in the fourteenth century, but it was still navigable by ships.⁶ Arnemuiden was re-established at its current location on the north of the River Arne, probably because of a flood or the threat of flooding. At that time, power on Walcheren was shared between Veere and Middelburg. Middelburg's sphere of influence encompassed the east coast of Walcheren, from Arnemuiden in the north to what would become Fort Rammekens in the south. Veere controlled the rest of the island.⁷ Middelburg was the most important town on Walcheren, but it did not border the open water anywhere.⁸ The area controlled by Veere did not include any towns as big as Middelburg but it did have two harbours on open watercourses (at Veere and Vlissingen), which sought to profit from the trading in the area in all kinds of ways. It was crucial for Middelburg to curb Veere's ambitions and the town took political steps to achieve this, including an approach to the emperor in Brussels.⁹

The harbour of Middelburg could only be reached via the Sloe or via the Arne, a geographi-

2
Ibid., p. 102.

3
Some good illustrations of this are to be found in D. Blonk, J. Blonk-van der Wijst, *Zelandia Comitatus. Geschiedenis en cartobibliografie van de provincie Zeeland tot 1860* [Zelandia Comitatus: History and map bibliography of the Province of Zeeland up to 1860], Houten 2010, pp. 14, 49 and 57.

4
See *Integrated Planning and Design in the Delta (IPDD). Interventies in het systeem van de Zuidwestelijke delta, Retrospectief 1850-2000* [Interventions in the system of the southwest delta – Retrospective 1850-2000], NWO/NICIS, Delft 2013, pp. 24-25.

5
Ibid., pp. 31, 38-39.

6
H.M. Kesteloo, *Geschiedenis en plaatsbeschrijving van Arnemuiden* [History and description of Arnemuiden], Middelburg 1875, p. 16.

7
W.S. Unger, *De geschiedenis van Middelburg in omtrek* [The history of Middelburg and surroundings], Middelburg 1954, pp. 16-17; H.G. van Grol, *De geschiedenis der oude havens van Vlissingen, alsmede de invloed van Oranje op hare verdere ontwikkeling* [The history of the old harbours of Vlissingen and the influence of the House of Orange on its further development] Vlissingen 1931, p. 19. See also P. Brusse, P. Henderikx, *Geschiedenis van Zeeland* [History of Zeeland], Volume 1: *Prehistorie-1550*. [Prehistory to 1550], Zwolle 2012, pp. 235-236.

8
This sheltered location was one reason why Middelburg was able to become so large (another was its position at the point where two creek ridges crossed). See R.M. van Heeringen, P.A. Henderikx, A. Mars, (eds.), *Vroeg-middeleeuwse*

ringwalburgen in Zeeland [Early medieval circular ramparts in Zeeland], Goes 1995, pp. 99, pp. 104-105.

9
Unger, *De geschiedenis van Middelburg* (note 7), p. 17.

De Middelburgse haven kon alleen worden bereikt via het Sloe en over de Arne, een geografisch gegeven waar Arnemuiden al snel veel voordeel van had. Middelburg had Arnemuiden nodig voor overslag van goederen en onderhoud van schepen. Tegelijkertijd kon het Arnemuiden niet de vrije hand geven omdat het dan zijn eigen economische vijand zou scheppen. Daarom legde Middelburg Arnemuiden een streng regime op van economische beperkingen.¹⁰ Ondanks deze maatregelen kon Arnemuiden gedurende de zestiende eeuw sterk groeien. Het overgrote deel van de export uit de Zuidelijke Nederlanden liep in de eerste helft van die eeuw via de zuidwestelijke delta.¹¹ Middelburg en Arnemuiden profiteerden hiervan. Natuurlijk passeerden al deze goederen Arnemuiden slechts, zij werden er geproduceerd noch verhandeld, maar de plaats bloeide dankzij overslag en onderhoud van schepen. Er kwam een kapel en een vismarkt, er werd grafelijke tol geheven, er waren meer herbergen dan in Middelburg. Ook werd Arnemuiden een belangrijke importplaats voor zout, met zoutketen van het dorp tot aan de monding van de Arne, een kilometer verderop.¹²

Vanwege de slechte bereikbaarheid over de kronkelige Arne en om minder afhankelijk te zijn van Arnemuiden groef Middelburg tussen 1532 en 1535 een havenkanaal zuidelijk van de Arne (afb. 005).¹³ De vaarroute naar Middelburg verschoof hiermee zuidwaarts, van de Oosterschelde naar de Westerschelde, via dat deel van het Sloe dat de Welzinge werd genoemd. Grotere schepen konden de haven van Middelburg nu direct bereiken zonder hun goederen te hoeven overslaan in Arnemuiden. Juist een jaar daarvoor had het gerechtshof in Mechelen bepaald dat de economische maatregelen tegen Arnemuiden verzacht moesten worden, tevergeefs.¹⁴ Het Middelburgse havenkanaal was het begin van het einde van de bloei van Arnemuiden. Een proces dat nog werd versneld door de verzanding van het Sloe, die inmiddels dreigende vormen aannam.¹⁵

De aanleg van het havenkanaal betekende echter niet dat de relatie tussen de twee plaatsen in kalm vaarwater kwam. De Middelburgse haven leed net zo goed onder de verzanding van het Sloe als de rede van Arnemuiden en deze gemeenschappelijke vijand dwong de twee plaatsen – met de hand om elkaars strot – tot overleg over fysieke of financiële bijstand om de wateren bevaarbaar te houden.¹⁶ Soms leidde dat tot samenwerking, soms werd hulp geweigerd, soms werd eigenmachtig besloten tot doorgravingen in elkaars grondgebied of aanpassingen aan elkaars infrastructuur.

Eind zestiende eeuw veranderden de machtsverhoudingen enigszins ten voordele van

Arnemuiden. Willem van Oranje had de plaats vanwege haar loyaliteit in de strijd tegen Spanje beloond met onafhankelijkheid van het Spaans gebleven Middelburg. Gilden werden gesticht, scholen gebouwd, een fortificatie aangelegd (005).¹⁷ De economische basis van Arnemuiden was echter inmiddels te smal geworden om deze luxe te kunnen dragen. Al in 1609 was het uit financiële nood opnieuw van Middelburg afhankelijk geworden en waren de pas voltooiden wallen alweer in verval. Aan de oostzijde werden niet lang daarna de eerste panden afgebroken wegens leegstand. Tegelijkertijd werden in het Sloe direct ten oosten van Arnemuiden de eerste verzandingen ingepolderd.¹⁸

De ontwikkeling van Arnemuiden en die van Middelburg liepen vanaf dat moment zeer sterk uiteen. Middelburg kon aanvankelijk profiteren van de blokkade van de Schelde, werd de zetel van de WIC en ontwikkelde zich tot een van de belangrijkste steden van de Republiek. Arnemuiden was in fysieke en economische zin geheel afhankelijk geworden van Middelburg en diens nieuwe voorspoed.¹⁹ Op zoek naar aanvullende inkomsten stond het gokken toe en paaide het bewonen en bedrijven met belastingvoordelen. In het midden van de zeventiende eeuw kreeg Arnemuiden hierdoor de reputatie van vrijplaats.²⁰ De zoutnering verschaftte Arnemuiden, samen met de visserij, nog lange tijd een bescheiden, maar stabiele bron van inkomsten, tot in het midden van de negentiende eeuw de laatste zoutkeet werd afgebroken en alleen de visserij overbleef.²¹

Middelburg had in die tijd andermaal haar haventoeegang verlegd. Nadat de stad aan het einde van de achttiende eeuw nog eenmaal, tegen enorme kosten en wederom vergeefs had geprobeerd om een smal vaarwater door het Sloe open te houden, besloot Middelburg alle afhankelijkheid van het Sloe van zich af te schudden. In 1817 kwam een nieuw havenkanaal gereed in noordelijke richting, dat uitmondde ten oosten van Veere (afb. 005).²² Het zal niet toevallig zijn dat vanaf dat moment plannen werden gemaakt voor het afdammen van het Sloe en de Oosterschelde aan de oostzijde om Walcheren en Zuid-Beveland een vaste oeververbinding te geven.²³ Ondanks het feit dat dit kanaal Middelburg een permanente verbinding gaf met het open water van de Oosterschelde, keerde het economische tij niet. De toekomst van de scheepvaart in het Scheldegebied was voorbehouden aan de Westerschelde en het was niet Middelburg, maar Vlissingen dat aan belang won in de negentiende eeuw.

Samengevat: deze casus betreft een afhankelijkheid tussen twee plaatsen: een belangrijk handelscentrum en een kleine voorhaven die kon profiteren van haar strategische ligging. Deze

10

Unger (noot 7), p. 16;
Kesteloo, *Geschiedenis ... van Arnemuiden* (noot 6), pp. 5-6.

11

Unger (noot 7), p. 19.

12

Kesteloo (noot 6), pp. 6, 115, 119.

13

Ibidem, p. 8.

14

Ibidem, p. 7.

15

Ibidem, p. 16.

16

Een tekenende anekdote is dat Middelburg in deze tijd overeengekomen was Arnemuiden financieel bij te staan, maar daarvan afzag toen het merkte dat Arnemuiden vooral in de schuld stond bij Vlissingen, want dan zou Middelburg indirect haar aartsvijand ondersteunen. Zie Kesteloo (noot 6), p. 13.

17

Ibidem, pp. 10-11.

18

De Oranjepolder in 1618. Zie: K. Bos e.a., *Land-schapsatlas Walcheren. Inspirerende sporen van tijd*. Koudekerke 2008, p. 128.

19

Overigens convergeren die ontwikkelingen later weer. In het begin van de negentiende eeuw zit ook de economie van Middelburg danig in het slop en is van zijn glorie weinig meer over. Zie P. Brusse en W. van den Broeke, *De economische geschiedenis van Zeeland 1800-2000. Provincie in de periferie*. Utrecht 2005, Hfdst. 1.

20

Kesteloo, *Geschiedenis ... van Arnemuiden* (noot 6), p. 13.

21

Ibidem, p. 121.

22

Ibidem, p. 21.

23

G.N. de Stoppelaar, *De Zeeuwsche Spoorweg. Zijn geschiedenis van het eerste ontwerp tot heden*. Middelburg 1867, p. 2.

cal fact that soon worked to Arnemuiden's advantage. Middelburg needed Arnemuiden for the transshipment of goods and maintenance of ships. At the same time, it could not just let Arnemuiden do whatever it wanted as that would be tantamount to creating an economic rival for itself. So Middelburg subjected Arnemuiden to a tough regime of economic restrictions.¹⁰ Despite these measures, Arnemuiden was still able to grow substantially during the sixteenth century. During the first half of that century, most exports from the Southern Netherlands passed through the southwest delta.¹¹ Middelburg and Arnemuiden profited from this situation. Of course all these goods merely passed through Arnemuiden; they were not produced there, neither were they traded there. Even so, the town flourished thanks to transshipments and the maintenance of the ships. It acquired a chapel and a fish market, it levied a count's toll and it had more inns than Middelburg. Arnemuiden also became an important entry port for salt, with various saltworks from the village up to the mouth of the Arne, one kilometre further along.¹²

Middelburg's accessibility via the winding River Arne was far from optimal and it also wanted to be less dependent on Arnemuiden, so between 1532 and 1535, Middelburg dug a harbour canal to the south of the Arne (fig. 005).¹³ As a result, the route to Middelburg by water shifted southwards from the Eastern Scheldt to the Western Scheldt, via the part of the Sloe that was known as the Welzinge. Big ships could now reach Middelburg directly without having to transfer their goods in Arnemuiden. Only one year earlier, the court in Mechelen had ruled that the economic measures against Arnemuiden should be moderated, although this had no effect.¹⁴ Middelburg's harbour canal marked the beginning of the end of Arnemuiden's heyday. This process was then accelerated by the silting up of the Sloe, which was starting to become a real problem.¹⁵

The construction of the harbour canal did not however mean that the relationship between the two towns became less fraught. Middelburg's port suffered from the silting up of the Sloe just as much as Arnemuiden's roadstead did and this common enemy forced the two towns to negotiate physical and financial assistance to keep the waters navigable – even if they did so with their hands at each other's throats.¹⁶ Sometimes this resulted in collaboration, sometimes help was refused, sometimes one town would decide on its own initiative to conduct excavations on the other's land or make changes to the other's infrastructure.

At the end of the sixteenth century, the power relationships shifted somewhat in favour of Arnemuiden. William of Orange had rewarded the

town for its loyalty in the fight against the Spanish by granting it independence from Middelburg, which had sided with Spain. Guilds were founded, schools built and fortifications erected (005).¹⁷ However, Arnemuiden's economic basis was not broad enough to support such luxury. Its financial difficulties had led it to become dependent on Middelburg again by 1609 and the ramparts, which had only just been completed, were already falling into disrepair. Not long afterwards, the first properties were demolished on the east side because they were unoccupied. At the same time, reclamation was being carried out of the first silted-up land in the Sloe just to the east of Arnemuiden.¹⁸

From that point on, the development paths of Arnemuiden and Middelburg diverged considerably. Middelburg was initially able to profit from the blockade of the Scheldt estuary. It became the site of the West Indies Company (WIC) headquarters and developed into one of the Republic's leading towns. Arnemuiden became entirely dependent on Middelburg, in both geographical and economic terms.¹⁹ As it looked for new sources of income, it permitted gambling and tried to mollify residents and businesses with tax breaks. As a result of this, Arnemuiden gained a reputation as a free-for-all zone in the mid-seventeenth century.²⁰ Salt processing and the fishing industry gave Arnemuiden a stable if modest source of income for many years until the last saltworks was decommissioned in the mid-nineteenth century, leaving only the fishing industry.²¹

Middelburg had shifted the access to its port a second time during this period. After the town had again tried to keep a narrow waterway clear through the Sloe at the end of the eighteenth century (at great cost and to no avail), Middelburg decided to make itself entirely independent of the Sloe. A new harbour canal was completed in 1817, running northwards with its mouth to the east of Veere (fig. 005).²² It was probably no coincidence that from that point on, plans were made for damming up the Sloe and the Eastern Scheldt on the east to give Walcheren and Zuid-Beveland a fixed shoreline link.²³ Despite the fact that this canal gave Middelburg a permanent link to the open waters of the Eastern Scheldt, it was not enough to reverse the town's economic fortunes. The future for shipping in the Scheldt area lay with the Western Scheldt and it was Vlissingen, not Middelburg, that grew in importance in the nineteenth century.

To summarise, this case study deals with the dependency between two towns, one an important trading centre and the other a small subsidiary port that was able to profit from its strategic location. This connection was broken when the

10
Unger (note 7), p. 16;
Kesteloo, *Geschiedenis...
van Arnemuiden* (note 6),
pp. 5-6.

11
Unger (note 7), p. 19.

12
Kesteloo (note 6), pp. 6,
115, 119.

13
Ibid., p. 8.

14
Ibid., p. 7.

15
Ibid., p. 16.

16
One telling anecdote is that during this period, Middelburg agreed to give Arnemuiden financial support but refused to go through with it when the town discovered that Arnemuiden owed even more money to Vlissingen, as that would mean that Middelburg was indirectly supporting its arch enemy. See Kesteloo (note 6), p. 13.

17
Ibid., pp. 10-11.

18
The Oranjepolder in 1618. See K. Bos *et al.*, *Land-schapsatlas Walcheren. Inspirerende sporen van tijd* [Walcheren landscape atlas: Inspirational traces of the past], Koudekerke 2008, p. 128.

19
Incidentally, these development paths converged again later. In the early nineteenth century, Middelburg's economy was also stagnating horrendously and little remained of its former glory. See P. Brusse and W. van den Broeke, *De economische geschiedenis van Zeeland 1800-2000. Provincie in de periferie* [The economic history of Zeeland, 1800-2000: Province in the periphery], Utrecht 2005, Chapter 1.

20
Kesteloo, *Geschiedenis...
van Arnemuiden* (note 6),
p. 13.

21
Ibid., p. 121.

22
Ibid., p. 21.

23
G.N. de Stoppelaar, *De Zeeuwsche Spoorweg. Zijn geschiedenis van het eerste ontwerp tot heden* [Zeeland's railway: Its history from the first designs to the present], Middelburg 1867, p. 2.

band werd verbroken door het streven van het handelscentrum Middelburg naar betere bereikbaarheid. Hiertoe deed het meerdere infrastructuurele ingrepen, die door natuurlijke, technische, economische en politieke beperkingen ver buiten de mogelijkheden van de voorhaven Arnemuiden lagen. Op zijn beurt werd Middelburg in de negentiende eeuw met dezelfde soort beperkingen geconfronteerd, waardoor het zijn invloed in het regionale netwerk zag krimpen. De relatie tussen stad en haven veranderde in de tussentijd niet wezenlijk. Beide plaatsen gebruikten of bouwden voort op bestaande havens. De echte veranderingen speelden zich af op een grotere schaal.

De aanleg van de spoorlijn naar Vlissingen

In het laatste kwart van de achttiende en aan het begin van de negentiende eeuw waren belangrijke punten van het Nederlandse watersysteem dringend aan verbetering toe. Een groot probleem was de slechte staat van de grote rivieren. Op veel plekken was de stroomsnelheid van belangrijke waterwegen door hun ongereguleerde en kronkelige loop te laag. Dit was de oorzaak dat bijvoorbeeld het stroomgebied van Maas, Waal en IJssel in de winter regelmatig werd getroffen door overstromingen ten gevolge van kruisend ijs dat de dijken beschadigde.²⁴ In de zomer waren de waterstanden vaak te laag voor de scheepvaart.

Een ander punt van zorg was de bereikbaarheid van de twee grootste havens. De haven van Rotterdam had in 1850 *de facto* geen directe verbinding meer met open zee. De toegang via Het Scheur (tot de aanleg van de Nieuwe Waterweg de monding van de Maas) was zo sterk verzand dat het alleen nog bevaarbaar was voor kleine schepen. Grotere schepen konden Rotterdam slechts bereiken via een grote omweg. Tot 1830 via de Dordtse Kil, later via het kanaal door Voorne en veelal de Grevelingen via Brouwershaven.²⁵ Ook de haven van Amsterdam was slecht bereikbaar, zowel vanuit zee (via het IJsselmeer en de verzande monding van het IJ) als vanaf de grote rivieren. Het was duidelijk dat er voor beide steden iets moest gebeuren om de toekomst van de havens veilig te stellen (afb. 008). Niet alleen lokale belangen waren hierbij in het geding. Ook internationale betrekkingen speelden een rol. De opkomende Duitse (of liever gezegd Pruisische) industrie in het Ruhrgebied was voor een belangrijk deel afhankelijk van het transport over het Nederlandse deel van de Rijn. De ondieptes en de daaraan gekoppelde slechte bereikbaarheid stonden de industriële ontwikkeling van het achterland in de weg. Bovendien was de Rijnvaart niet vrij. De Nederlandse staat probeerde met protectionisti-

sche maatregelen de stapelmarkt in de Amsterdamse en Rotterdamse havens te beschermen. Dit systeem van gedwongen overslag was in de kern van de zaak een overblijfsel uit de middeleeuwen. Goederen werden verplicht in Rotterdam of Amsterdam gelost, verhandeld en verder getransporteerd naar het achterland door Nederlandse schippers. Dit alles stond een vrij handelsverkeer in de weg en Pruisen zette de Nederlandse overheid langdurig onder druk om hieraan wat te doen (afb. 009).²⁶

Hoewel het zonder meer duidelijk was dat Amsterdam en Rotterdam de economische centra van het land waren, was het niet minder duidelijk dat er in de eerste helft van de negentiende eeuw geen zicht was op een definitieve oplossing om beide plaatsen weer van een goed functionerende verbinding met de Noordzee en het achterland te voorzien. Dit was technisch nog te moeilijk, er was geen politieke overeenstemming over en er waren grote financiële barrières.²⁷ Nederland stond hiermee op achterstand. België liep rond 1850 voor op de rest van het Europese continent waar het industriële ontwikkeling betrof. Het kon profiteren van de infrastructurele projecten die nog voor de afscheiding van de Nederlanden in 1831 waren geëntameerd door koning Willem I, bovenop een erfenis in de textielindustrie en andere voordelen, zoals de nabijheid van de Franse afzetmarkt.²⁸ Bovendien was België al in de jaren twintig van de negentiende eeuw begonnen met het plannen van een eigen verbinding met Duitsland, de IJzeren Rijn.²⁹

Binnen dit wankele perspectief van de eerste helft van de negentiende eeuw was het niet ondenkbaar dat pioniers geloofwaardige alternatieven zouden bedenken voor een verbinding tussen de Noordzee en Duitsland die Amsterdam of Rotterdam links zou laten liggen. Een goed voorbeeld van een man die met een kien oog voor de eigen regio plannen ontvouwde op bovenregionale schaal, was de Zeeuw Dirk Dronkers, een oud-ingenieur van Rijkswaterstaat die voor zichzelf was begonnen.³⁰ Hij zag rond 1840 een nieuwe natie die was afgesneden van zijn natuurlijke achterland, een achterblijvende ontwikkeling van de grote stedelijke kernen en een zich snel ontwikkelende zuiderbuur die zich inspande om een onafhankelijke, hypermoderne verbinding met Duitsland tot stand te brengen (afb. 010). Dronkers zag tegelijkertijd de stagnatie in zijn eigen regio. De Zeeuwse landbouw had te leiden van een remmende voorsprong. Waar Zeeland voorheen door de goede kwaliteit van haar grond geen aanleiding had haar landbouw te vernieuwen, werd zij nu voorbijgestreefd door gebieden die al hadden moeten moderniseren.³¹ Middelburg was weliswaar nog steeds de grootste stad in Zeeland,

24

W. van der Ham, *Afleiden of opruimen. De strijd om de beste aanpak tegen het rivierbederf, een beschouwing van 300 jaar rivierverbetering in het kader van de spankrachtstudie*, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Lelystad 2002, p. 57.

25

Er werd wel gezegd dat Brouwershaven halverwege Rotterdam en Java lag. Zie: Brusse en Van den Broeke (noot 19), p. 65.

26

J.L. van Zanden en A. van Riel, *The Structures of Inheritance. The Dutch Economy in the Nineteenth Century*. Princeton 2004, p. 151.

27

Ibidem, p. 107.

28

Ibidem, p. 87.

29

Ibidem, p. 185.

30

Dirk Dronkers (Axel 1801 – Middelburg 1881) nam in 1824 ontslag als opzichter bij Rijkswaterstaat om voor zichzelf te beginnen als aannemer, en heeft als zodanig een aantal inpolderingen uitgevoerd. Hij verhuisde in 1826 naar Middelburg. Bron: *Nieuw Nederlands Biografisch Woordenboek*.

31

Brusse en Van den Broeke, *De economische geschiedenis van Zeeland* (noot 19), pp. 37, 101, 125, 151.

trading centre, Middelburg, tried to improve its accessibility. It made several infrastructural changes that were far beyond what the subsidiary port of Arnemuiden could achieve given the natural, technological, economic and political restrictions it faced. However Middelburg encountered similar restrictions in turn in the nineteenth century, as a result of which its influence in the regional network declined. There were no fundamental changes to the relationship between the town and the harbour in the intervening period. Both towns used or expanded upon existing ports. The real changes took place at a higher level.

The construction of the railway to Vlissingen

In the final quarter of the eighteenth century and start of the nineteenth century, the Dutch waterways were in urgent need of improvement in certain key areas. One big problem was the poor state of the major rivers. The flow rate of key waterways was too low in many parts because of their uncontrolled and meandering course. That was why, for example, the drainage basins of the rivers Maas, Waal and IJssel regularly experienced flooding in the winter, as a result of drift ice damaging the dykes.²⁴ In the summer, water levels were often too low for the boats.

Another source of concern was the accessibility of the two biggest ports. Rotterdam's port no longer really had a direct link to the sea by 1850. The access via Het Scheur (which was the mouth of the River Maas before the Nieuwe Waterweg was built) had silted up so much that it was only navigable by small ships. Larger ships had to make a long detour to reach Rotterdam; until 1830 by sailing up the waterway known as the Dordtse Kil, and later by sailing via the canal through Voorne and frequently up the Grevelingen estuary via the town of Brouwershaven.²⁵ The port of Amsterdam also had poor access, both from the sea (via the IJsselmeer bay and the silted-up mouth of the River IJ) and from the major rivers. It was clear that action needed to be taken in both cities in order to safeguard the future of their ports (fig. 008). It was not just local interests that were at stake, as international relationships played a role too. The growth of German (or more accurately Prussian) industry in the Ruhr was highly dependent on transport along the Dutch part of the Rhine. Its shallow sections and the associated poor access were impeding industrial development in the hinterland. Navigation along the Rhine was not free either. The Dutch government applied protectionist measures to protect the entrepôt function of the ports of Amsterdam and Rotterdam. This system of enforced transshipment was

essentially a relic of the Middle Ages. Goods were required to be unloaded in Rotterdam or Amsterdam, sold on and then transported to the hinterland by Dutch skippers. All these requirements were obstacles to free trade and Prussia persistently exerted pressure on the Dutch government to do something about it (fig. 009).²⁶

Although Rotterdam and Amsterdam were clearly the country's economic centres, it was equally clear that there was no prospect in the first half of the nineteenth century of a satisfactory solution that would give the two cities a properly functioning link with the North Sea and the hinterland again. This was too difficult from a technical perspective, there was a lack of political consensus and there were huge financial obstacles.²⁷ This situation put the Netherlands at a disadvantage. By around 1850, Belgium was leading the way in industrial development on continental Europe. It was able to profit from the infrastructure projects that King Willem I had started up before the country separated from the Netherlands in 1831 and build on a tradition in the textile industry, in addition to other advantages such as its proximity to the French market.²⁸ Moreover, Belgium had already started planning its own link with Germany – the Iron Rhine – back in the 1820s.²⁹

In the context of this uncertain outlook in the first half of the nineteenth century, it was not unthinkable that pioneers might come up with credible alternatives for a link between the North Sea and Germany that would bypass Amsterdam and Rotterdam completely. A good example of a man who developed plans at the supra-regional level while keeping in mind the interests of his own region was Dirk Dronkers, a man from Zeeland who had been an engineer for the Public Works Department before starting out for himself.³⁰ In around 1840, he saw a new nation that was cut off from its natural hinterland, where the main urban centres were lagging behind in their development, and with a southern neighbour that was developing fast and working hard on creating an independent, hypermodern connection with Germany (fig. 010). At the same time, Dronkers saw his own region stagnating. Farming in Zeeland was suffering from the handicap of a head start. Whereas there had been no need to improve farming practices in Zeeland in the past because of the good quality of the soil, the province was now being overtaken by other areas that had been forced to modernise.³¹ Middelburg was still the largest town in Zeeland but it had lost much of its economic significance. This was reflected in a shrinking population, as in many other Zeeland towns. In general, the only towns in Zeeland that were prospering were those that were able to benefit from eco-

W. van der Ham, *Afleiden of opruimen. De strijd om de beste aanpak tegen het rivierbederf, een beschouwing van 300 jaar rivierverbetering in het kader van de spankrachtstudie* [Diverting or clearing up: The fight for the best approach for tackling deterioration in rivers – A review of 300 years of improvements to rivers in view of the expansive force study] Directorate-General for Public Works and Water Management, Lelystad 2002, p. 57.

People used to say that Brouwershaven lay halfway between Rotterdam and Java. See Brusse and Van den Broeke (note 19), p. 65.

J.L. van Zanden and A. van Riel, *The Strictures of Inheritance: The Dutch Economy in the Nineteenth Century*, Princeton 2004, p. 151.

Ibid., p. 107.

Ibid., p. 87.

Ibid., p. 185.

Dirk Dronkers (Axel 1801 – Middelburg 1881) resigned from his job as a supervisor for the Public Works Department in 1824 to start his own business as a contractor, in which capacity he carried out a number of land reclamation projects. He moved to Middelburg in 1826. Source: *Nieuw Nederlands Biografisch Woordenboek* [New Dutch Biographical Dictionary].

Brusse and Van den Broeke, *De economische geschiedenis van Zeeland* (note 19), pp. 37, 101, 125, 151.

maar zijn economische betekenis was sterk achteruitgegaan, wat zich, net als in veel andere Zeeuwse plaatsen, uitte in bevolkingskrimp. De enige plaatsen in Zeeland waar het voor de wind ging, waren grosso modo die welke konden profiteren van de economische ontwikkelingen elders. Voorbeelden hiervan waren Brouwershaven als voorhaven van Rotterdam en delen van Zeeuws-Vlaanderen als gevolg van de nijverheid in België.³²

Dronkers zag een oplossing voor alle malaise in een voor die tijd duizelingwekkend technologisch panorama: Middelburg zou een nieuwe haven moeten krijgen ten oosten van Vlissingen; een nieuw kanaal moest deze haven met Middelburg verbinden en een doorgaande handelsroute vormen dwars door Walcheren,³³ een spoorlijn zou Middelburg, via Brabant en Limburg, direct met Duitsland gaan verbinden. Hiervoor moesten het Sloe en de Oosterschelde bij Bergen op Zoom worden afgedamd. Deze nieuwe infrastructuur zou vervolgens tot leven worden gewekt door middel van een lijndienst per stoomschip op Engeland.³⁴ Dit alles moest worden gerealiseerd door privaot ondernemerschap, of liever gezegd, Dronkers zelf. Zijn woonplaats Middelburg zou weer aanzienlijke worden en, net als in zijn hoogtijdagen, kunnen concurreren met Amsterdam en Rotterdam. Nederland zou tegelijkertijd de noodzakelijke verbinding met Duitsland krijgen. De onbereikbare havens van Amsterdam en Rotterdam zouden een deel van hun betekenis verliezen, ten gunste van de best gelegen haven van het gehele kustgebied, 'Middelburg'. Dat vooral Vlissingen – waar de haven eigenlijk zou liggen – van die ontwikkeling zou profiteren, kwam aanvankelijk niet bij Dronkers op.

Kort na de scheiding van België en Nederland kreeg Dronkers verschillende concessies van de overheid voor een aantal van zijn projecten.³⁵ Er was echter geen staatkundig of economisch kader waarbinnen dergelijke ideeën konden worden uitgevoerd. Gedurende de eerste fasen van de moderne staatsvorming had Nederland nog zwaar te kampen met de erfenis van de op eigenbelang gerichte stedenpolitiek tijdens de Republiek.³⁶ Dronkers profiteerde hier enerzijds van – ook hij wilde zijn eigen regio ontwikkelen – maar anderzijds nam hij al te zeer een voorschat op een nog niet bestaande interne markt, waarbinnen gedacht kon worden aan een landelijk spoornetwerk. In het tweede kwart van de negentiende eeuw was de Nederlandse staat financieel verzwakt door het onverantwoorde economische beleid van Willem I.³⁷ De overheid kon niet veel meer doen dan concessies uitgeven voor de aanleg van spoorlijnen; aan financiële hulp viel niet te denken. Ondernemers als Dronkers werden lokale

helden omdat zij een concessie op zak hadden en perspectief boden op voorspoed in de eigen regio, maar stonden vervolgens voor de onmogelijke taak om zelf financiering te vinden voor hun spoorlijn, in het geval van Dronkers een traject van meer dan 250 kilometer.

Het zou nog lang duren voordat de stappen die Dronkers al rond 1840 voor zich zag, werden uitgevoerd. De spoorlijn tussen Vlissingen en Bergen op Zoom werd geopend in 1872, het kanaal door Walcheren en de nieuwe haven van Vlissingen in 1873 (zie afb. 005, nr. 4) en de stoomverbinding met Engeland in 1875. Het resultaat hiervan was echter anders dan Dronkers had gehoopt. Middelburg kwam niet tot bloei en de hegemonie van Amsterdam en Rotterdam werd niet doorbroken, integendeel. De Rotterdamse Nieuwe Waterweg en het Amsterdamse Noordzeekanaal hadden in combinatie met grootschalige verbeteringen van de rivieren de doorgang naar Duitsland gebracht (afb. 011).³⁸ Rotterdam kon daarmee aan zijn opmars tot wereldhaven beginnen (zoals gesuggereerd in afb. 003) en de periode 1880-1920 zou later de 'tweede gouden eeuw' van Amsterdam worden genoemd.³⁹ De ingrepen in Zeeland hadden wel degelijk effect, maar veel minder dan gedacht. Het was vooral Vlissingen dat de vruchten kon plukken van de nieuwe infrastructuur en ook dat maar in beperkte mate. De haven bleef in de eerste decennia afhankelijk van enkele grote gebruikers, een bedreiging voor Rotterdam of Amsterdam werd zij niet.⁴⁰ Bovendien was niet particulier initiatief doorslaggevend geweest in de aanleg van de nieuwe infrastructuur, maar de staat.⁴¹ Eén plaats op Zuid-Beveland kon zich echter dankzij deze staatsinmenging, explosief ontwikkelen: Yerseke.

Groei en wildgroei in Yerseke

De ontwikkeling van het Zuid-Bevelandse dorp Yerseke lijkt in sommige opzichten een spiegelbeeld van die van Arnemuiden. Waar Arnemuiden langzaam verder van het water af kwam te liggen, werd Yerseke op slag een kustplaats nadat het oostelijk deel van Zuid-Beveland was verdrongen ten gevolge van de stormvloed van 1530 en 1532 (afb. 007). In typologische zin is Yerseke een wegdorp, een karakteristieke vorm van de dorpen in zuidelijk Zeeland die zijn ontwikkeld op kreekkruggen.⁴² Een dergelijke vorm is niet bijzonder geschikt als kustplaats. Een weg- of straatdorp richt zich naar binnen, een dijkdorp naar buiten. Yerseke is een wegdorp, vlak naast een dijk. Een morfologisch kenmerk dat nog steeds een goede relatie tussen Yerseke en het water in de weg staat. De eigenlijke verbinding met de Oosterschelde verliep via het gehucht Yerskendam,

32
Ibidem, pp. 65, 91, 100, 151.

33
Ibidem, p. 95; De Stoppeelaar, *De Zeeuwsche Spoorweg* (noot 23), p. 5.

34
Ibidem, pp. 90, 143.

35
G. Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu*. Amsterdam 2004, p. 91.

36
R. Aerts e.a., *Land van kleine gebaren. Een politieke geschiedenis van Nederland, 1780-1990*. Nijmegen 2001, p. 120.

37
Ibidem, pp. 73, 78, 85, 93; Van Zanden en Van Riel, *The Strictures of Inheritance* (noot 26), pp. 102, 104, 105.

38
De Nieuwe Waterweg kwam gereed in 1872 en het Noordzeekanaal in 1876, de rivierverbeteringen waren afgerond rond 1900. Zie G.P. van de Ven, *De Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal: een waagstuk*, 2008, pp. 7, 10, 18; Van der Ham, *Afleidende van opruimen* (noot 24), p. 44.

39
Zie bijvoorbeeld, B. van Vonderen, *Deftig en ondernemend. Amsterdam 1870-1910*. Amsterdam 2013.

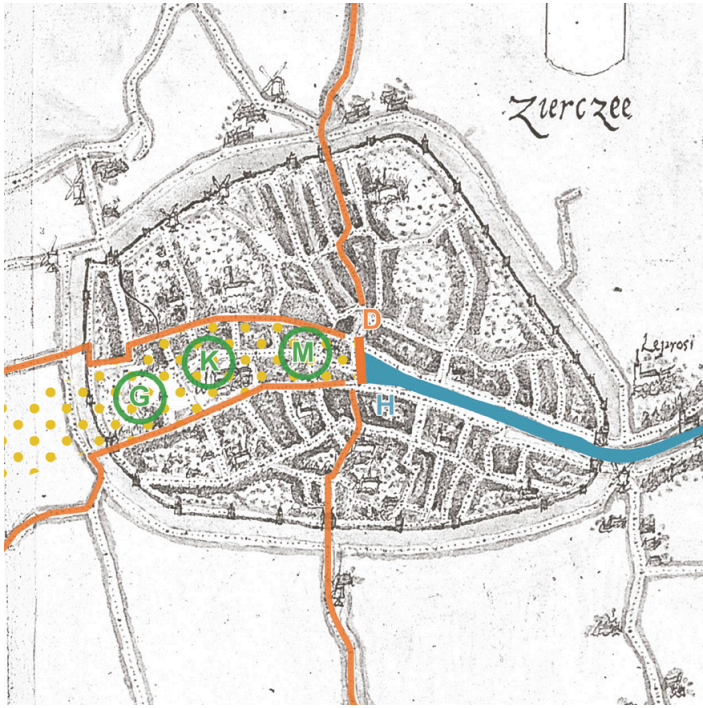
40
Vlissingen laveerde in de tweede helft van de negentiende eeuw tussen hoop en vrees. In 1866 verdween de belangrijkste bron van werkgelegenheid uit de stad: het garnizoen werd verplaatst naar Den Helder. Een decennium lang leefde de stad in onzekerheid totdat in 1875 twee nieuwe werkgevers zich in Vlissingen vestigden: de scheepswerf De Schelde en de Stoomvaart Maatschappij Zeeland. Dankzij deze twee partijen kon de stad weer opleven. Overigens niet in zo sterke mate als gehoopt. Juist in de jaren tussen 1866 en 1875 werden grootse plannen tot uitbreiding van de haven gemaakt. Toen de economie weer aantrok, bleek een deel van deze plannen nog steeds te ambitieus. Waar sommigen mis-

schien gedacht hadden dat Vlissingen de concurrentie met Rotterdam en Antwerpen aan zou kunnen, bleef het lot van de haven te zeer verbonden met dat van enkele grote partijen. Op het moment dat die verdwenen, kwam ook het economisch leven in Vlissingen weer tot stilstand. Zie Brusse en Van de Broeke, *De economische geschiedenis van Zeeland* (noot 19), o.a. pp. 119, 120, 123, 143, 147.

41
Zie bijvoorbeeld over de aanleg van het nationale spoorwegnet: Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland* (noot 35).

42
Zie voor een omschrijving van het type: K. Bos, J. van Damme, A. de Klerk, *Dorpen in Zeeland*. Middelburg 1991, p. 76. Zie ook: W. van Ysseldijk, *1000 jaar Yerseke*. Kruijningen 1973, pp. 71-72, en C. Dekker, *Zuid-Beveland. De historische geografie en de instellingen van een Zeeuws eiland in de Middeleeuwen*. Assen 1971, pp. 40-41.

002a



002

Structurele veranderingen in de relatie tussen haven en stad tot aan de zestiende eeuw. Kaarten op basis van de kaart van Jacob van Deventer, circa 1560 (ontleend aan Reinout Rutte in *OverHolland 12/13*)

a

Zierikzee, een van de oudste havensteden in Zeeland: de haven komt binnen door de achterdeur.

b

Axel, voorbeeld van een havenstad die bloeide in de twaalfde en dertiende eeuw: de haven ligt aan een doorgaande waterloop.

c

Brouwershaven, voorbeeld van een nieuw gestichte stad na 1300: de haven komt binnen door de voordeur.

002

Structural changes in the relationship between towns and their ports through to the sixteenth century. Maps based on the map by Jacob van Deventer, c. 1560 (after Reinout Rutte in *OverHolland 12/13*)

a

Zierikzee, one of the oldest port towns in Zeeland: the port is the back way in.

b

Axel, an example of a port town that flourished in the twelfth and thirteenth centuries; the harbour is on a waterway thoroughfare.

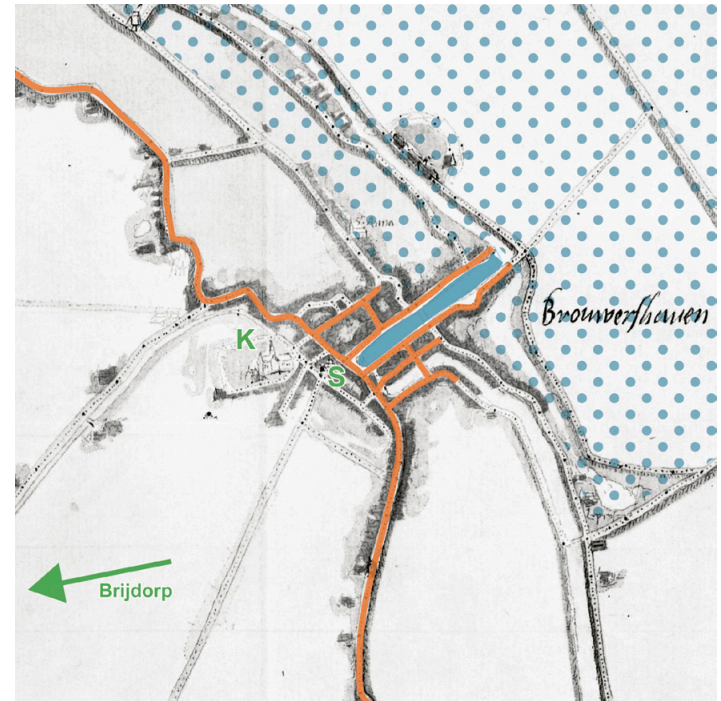
c

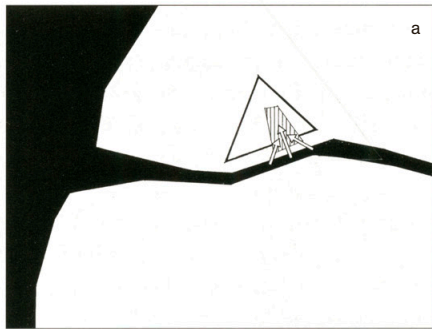
Brouwershaven, an example of a town that was founded after 1300: the port is the front way in.

002b

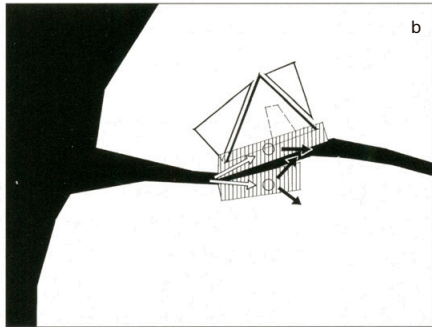


002c

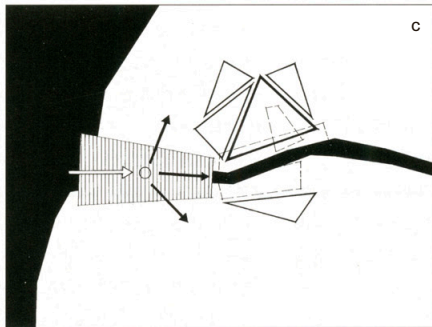




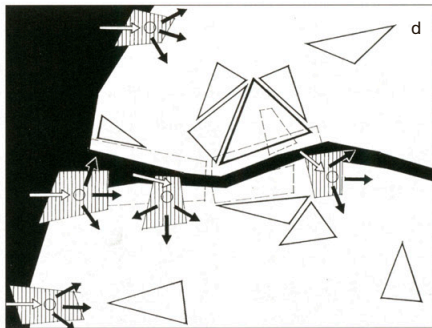
a



b



c



d



003

Structurele veranderingen in de relatie tussen haven en stad vanaf de negentiende eeuw (uit: Han Meyer, *De stad en de haven*, 1996, p. 23)

a Stapelplaatshaven: de haven in de omsloten stad. Goederen worden in de stad opgeslagen en verhandeld; de kade is tegelijk openbare straat. Tot het midden van de negentiende eeuw.

b Transithaven: de haven naast de open stad. De goederenstroom passeert de stad. De scheiding van stad en haven is begonnen. Vanaf eind negentiende eeuw.

c Industriële haven: haven naast de functionele stad, beide als autonome fenomenen. Goederen worden verwerkt in het havengebied. Vanaf midden twintigste eeuw.

d Distributiehaven en netwerkstad. De haven wordt weer ontdekt door de stad als onderdeel van het

stedelijk landschap en de stad door de haven als potentieel zenuwcentrum van logistieke organisatie en telecommunicatie.

004

Arnemuiden als luis in de pels van Middelburg. Duide-lijk zichtbaar zijn de kronke-lijke loop van de Arne en het havenkanaal dat Middelburg aanlegde tussen 1532 en 1535 (Jacob van Deventer, circa 1560, afschrift van een los blad uit de verloren gegane collectie van het stadhuis in Middelburg)

003

Structural changes in the relationship between towns and their ports from the nineteenth century onwards (from Han Meyer, *City and Port*, 1999, p. 23).

a Entrepôt: the harbour in the enclosed town. Goods are stored and traded in the town; the quayside is also a public street. Until the middle of the nineteenth century.

b Transit port: the port is next to the open town. The flow of goods goes around the town. The separation of town and port has begun. From the end of the nine-teenth century.

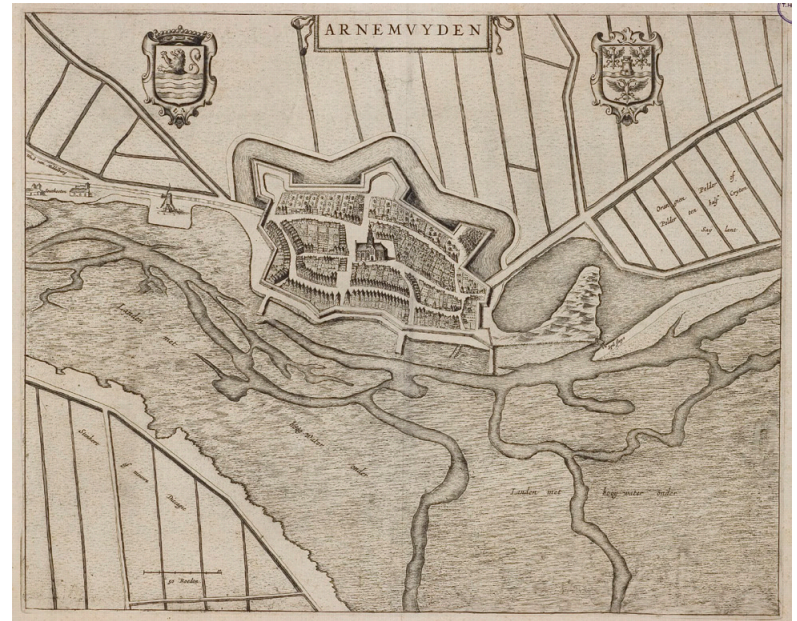
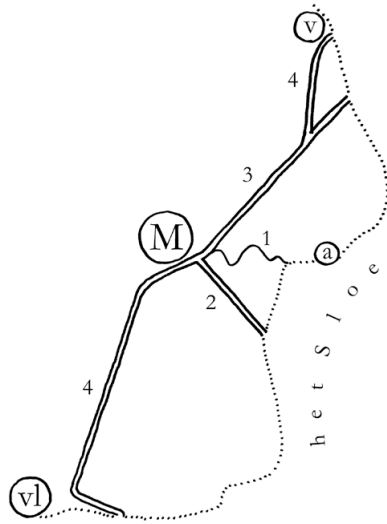
c Industriële haven: a har-bour next to a functional city, as two autonomous entities. Goods are pro-cessed in the harbour area. From the mid-twentieth century onwards.

d Distributiehaven and netwerk city. The port has been rediscovered by the city as part of the urban landscape, and the city

rediscovered by the port as a potential nerve centre for organising logistics and telecommunications.

004

Arnemuiden as a thorn in the flesh for Middelburg. The meandering course of the Arne can clearly be seen, as can the harbour canal that Middelburg built between 1532 and 1535 (Jacob van Deventer, c. 1560, taken from a loose sheet of paper from the collection – now lost – of Middelburg Town Hall).



De vier havenkanalen van Middelburg (tekening Leo van den Burg)

Tot 1535 de Arne (1)
van 1535 tot 1817 (2)
van 1817 tot 1873 (3)
van 1873 tot nu (4)

006

Vergane glorie: Arnhemuiden op de kaart van Joan Blaeu uit het *Tooneel der Steden van de ... Nederlanden*, 1649

007

Yerseke en Yersekendam op de Topografisch Militaire Kaart (TMK) rond 1860. Yerseke had geen idee wat op hem af kwam

The four harbour canals of Middelburg (drawing by Leo van den Burg)

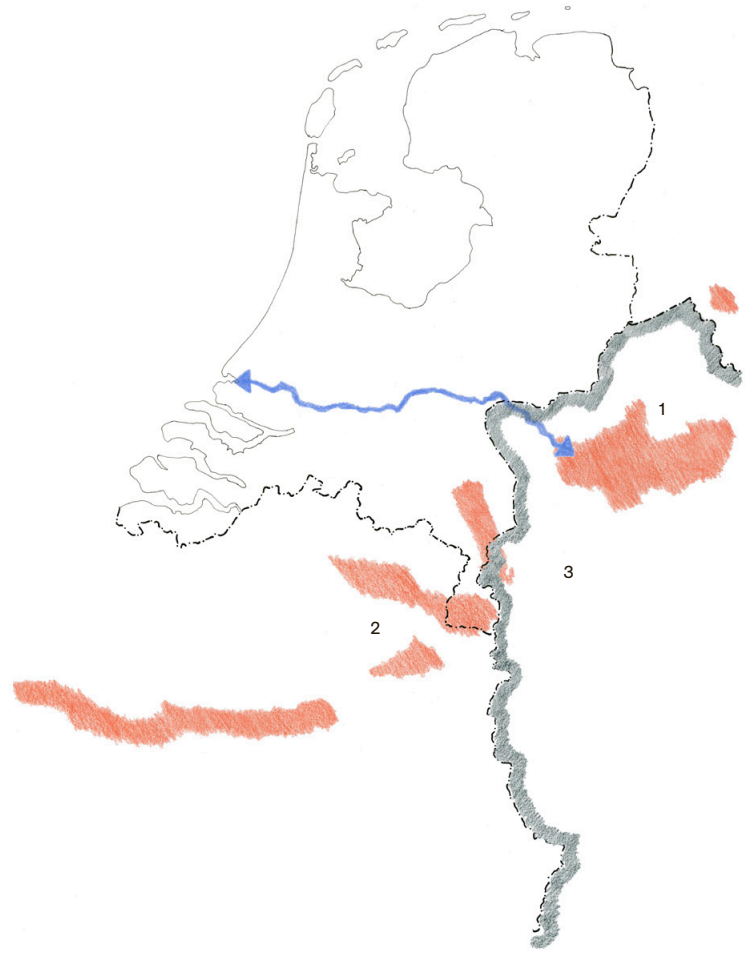
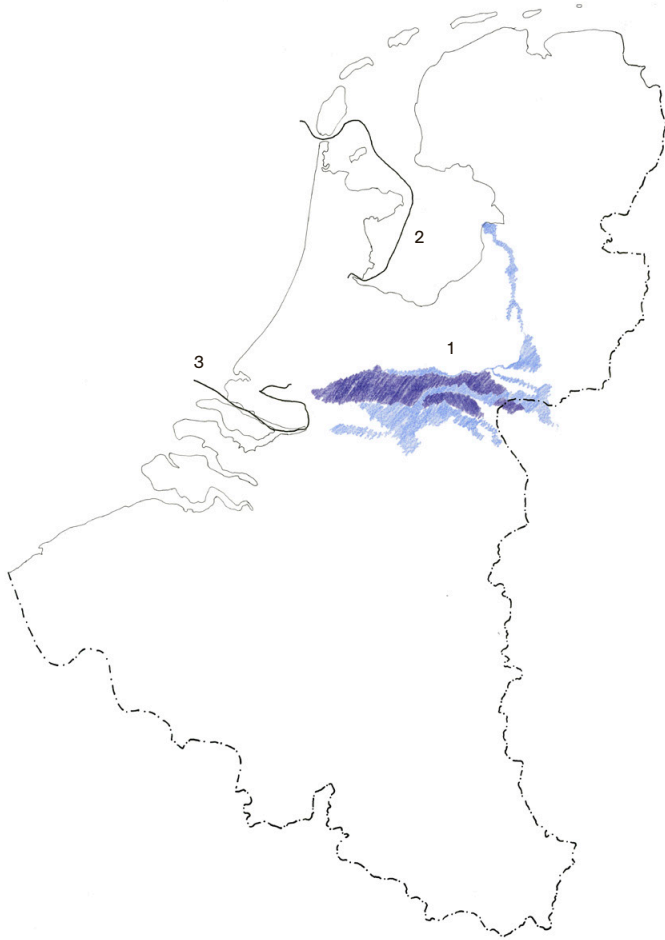
The River Arne, until 1535 (1)
from 1535 to 1817 (2)
from 1817 to 1873 (3)
from 1873 to date (4)

006

Faded glory: Arnhemuiden on the map by Joan Blaeu, from the *Tooneel der Steden van de ... Nederlanden* [Town Book of the Netherlands], 1649.

007

Yerseke and Yersekendam on the TMK (Topographical Military Map) around 1860. Yerseke had no idea of what was about to hit it.



008

Obstakels die de Nederlandse havens aan het begin van de negentiende eeuw bedreigen. Aangegeven zijn een aantal overstromingen in het rivierengebied (1) en de omslachtige routes die schepen moesten afleggen om de Amsterdamse (2) en de Rotterdamse haven (3) te bereiken.

008

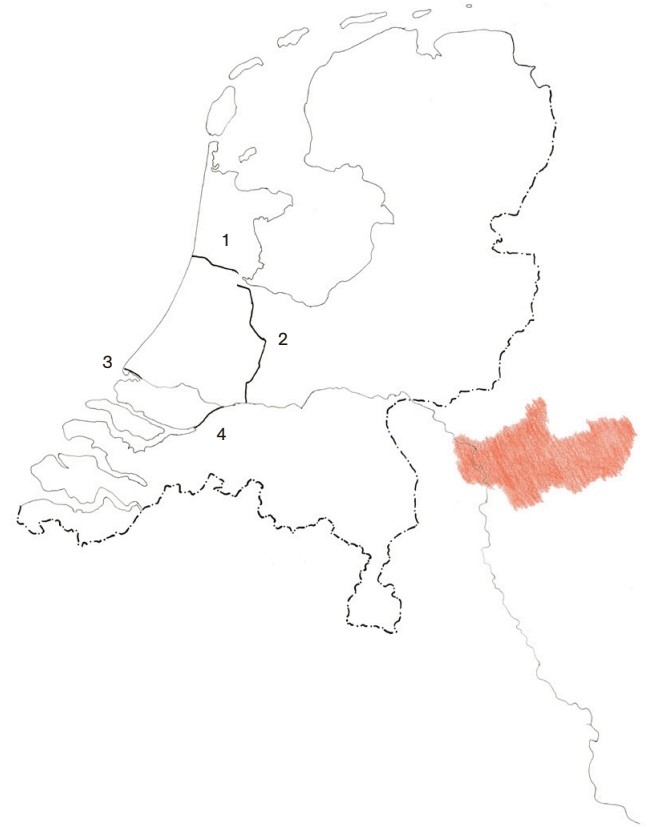
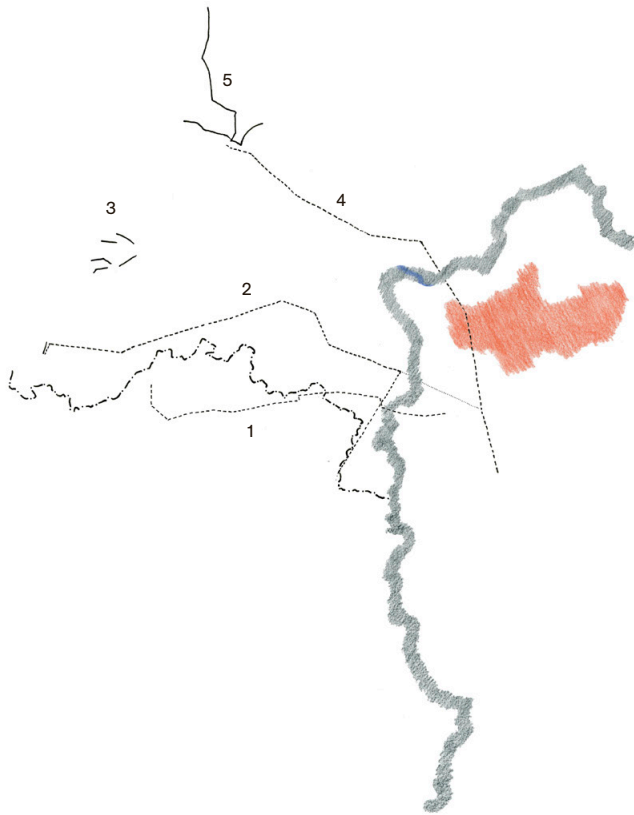
Obstacles that were threatening the Dutch ports at the beginning of the nineteenth century. This shows a number of floods in the river areas (1) and the awkward routes that shipping had to take to reach the ports of Amsterdam (2) and Rotterdam (3).

009

Pruisisch belang: de noodzaak van een goede verbinding tussen de Noordzee en het opkomende Ruhrgebied (1). In tegenstelling tot de steenkolenbassins in België, Nederland en Frankrijk (2) waren die in Pruisen moeilijk vanaf de Noordzee te bereiken. Pruisen (3) zette Nederland in het tweede kwart van de negentiende eeuw onder zware druk om de rivieren te verbeteren.

009

Prussian interests: the need for a good connection between the North Sea and the burgeoning Ruhr region (1). Unlike the coalfields in Belgium, the Netherlands and France (2), Prussia's were difficult to access from the North Sea. During the second quarter of the nineteenth century, Prussia (3) exerted considerable pressure on the Netherlands to improve the rivers.



010

De race naar het oosten: wie kon de begeerde verbinding met Duitsland tot stand brengen? Ingetekend zijn een aantal van de plannen die rond het midden van de negentiende eeuw werden gemaakt, van zuid naar noord: de IJzeren Rijn vanuit de Antwerpse haven (1); de door Dirk Dronkers voorgestelde spoorlijn vanuit Vlissingen (2), clusterplannen voor een havenkanaal naar Rotterdam (3), de voorgestelde spoorlijn vanuit Amsterdam (4) en de Amsterdamse havenkanalen (5).

010

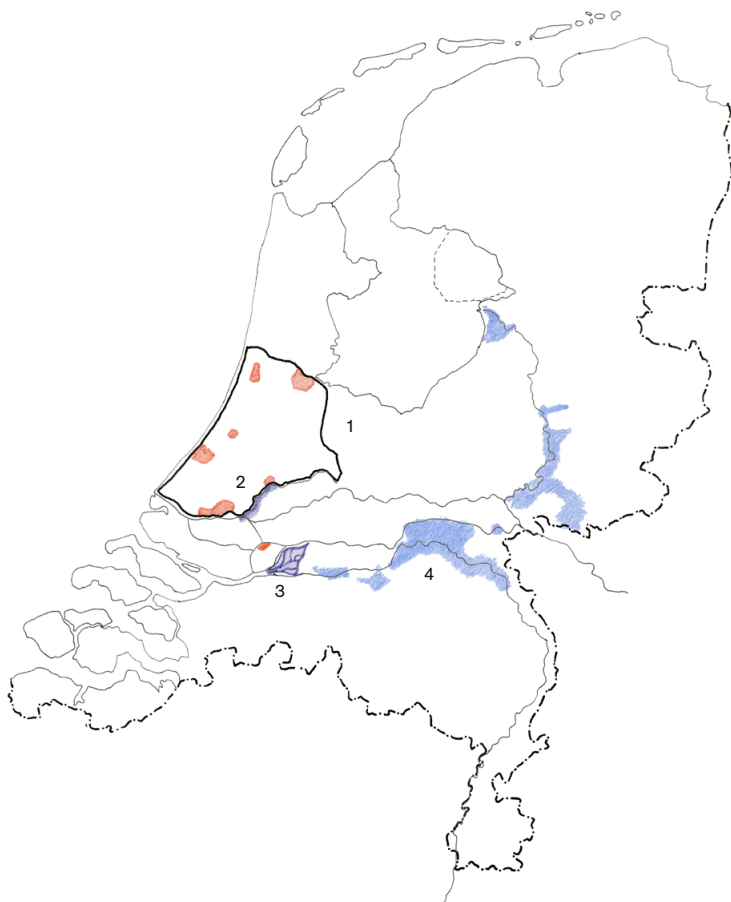
The race to the East: who could create that coveted connection to Germany? The figure shows a number of the plans that were drawn up around the middle of the nineteenth century. From south to north: the *IJzeren Rijn* [Iron Rhine] from the port of Antwerp (1); the railway proposed by Dirk Dronkers from Vlissingen (2), cluster plans for a port canal to Rotterdam (3); the proposed railway from Amsterdam (4) and the Amsterdam port canals (5).

011

De doorbraak: verbeterde waterwegen – niet het spoor – legden de basis voor explosieve groei: het Noordzeekanaal (1), de verbinding tussen Amsterdam en de Waal (2), de Nieuwe Waterweg (3) en de Nieuwe Merwede (4).

011

The breakthrough: improved waterways – rather than railways – laid the foundations for explosive growth: the Noordzeekanaal (1), the link between Amsterdam and the River Waal (2), the Nieuwe Waterweg (3) and the Nieuwe Merwede (4).

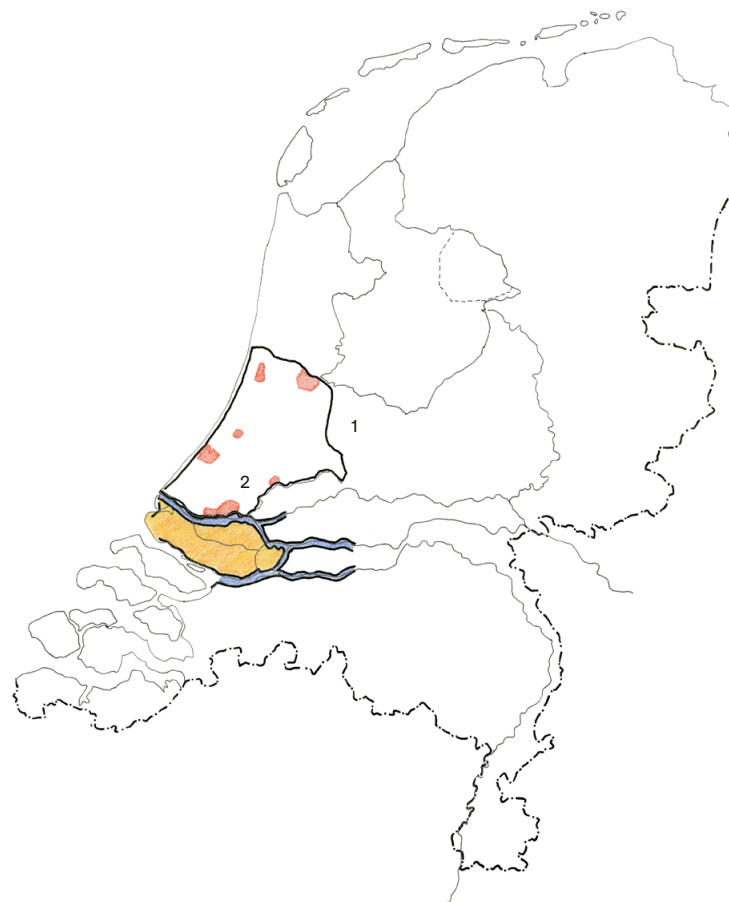


012

Bedreigingen rond Dijkkring 14 tot 1940. De Randstad ligt binnen een enkele dijkkring (1). De staat hiervan was met name langs de Hollandse IJssel slecht (2). Plannen om de Biesbosch (3) in te polderen zouden in de ogen van Rijkswaterstaat de risico's voor overstromingen in de Randstad onaanvaardbaar hoog maken. In blauw is een aantal overstromingen in het rivierengebied in het eerste kwart van de twintigste eeuw weergegeven (4), die de vraag naar modellering van het watersysteem oproepen.

012

Threats around Dijkkring 14 until 1940. The Randstad conurbation is within a single ring of dykes (1). They were in poor condition, particularly along the Hollandse IJssel (2). Plans for poldering the Biesbosch (3) would have made the risks of flooding unacceptably high, according to Rijkswaterstaat, the Agency for Public Works and Water Management. A number of floods in the river basins during the first quarter of the twentieth century have been shown (4). These led to a demand for a model of the water system.



013

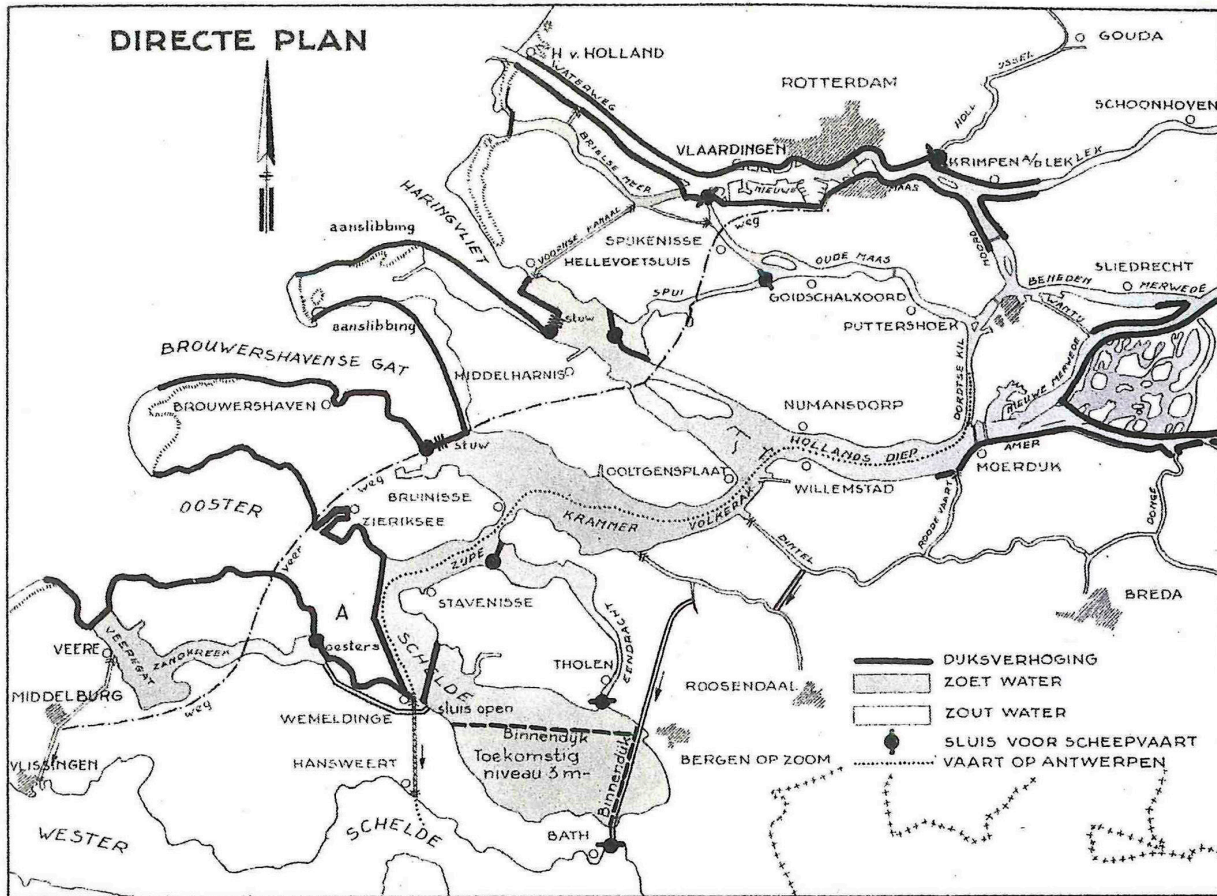
Dijkkring 14 en het Vijfeilandenplan door Johan van Veen uit 1942. Van Veen begreep dat een veilige Randstad ingrepen elders noodzakelijk maakte. We zien Dijkkring 14 (1) met de belangrijkste Hollandse steden en het gebied van de Hoeksche Waard en Voorne-Putten (2). Het Vijfeilandenplan ging uit van een integrale wateraanpak in dit gebied.

013

Dijkkring 14 and the Vijfeilanden [Five Islands] plan by Johan van Veen in 1942. Van Veen understood that interventions were also needed elsewhere to ensure the safety of the Randstad conurbation. We can see Dijkkring 14 (1) with the key towns in Holland and the area around the Hoeksche Waard and Voorne-Putten (2). The Five Islands Plan assumed that an integral approach to water management in the area would be needed.

Het 'directe plan' van Johan van Veen uit begin 1953 omvat een nog groter gebied: de hele zuidwestelijke delta (gebaseerd op Van der Ham, *Meester van de zee*, 2003, pp. 192-193).

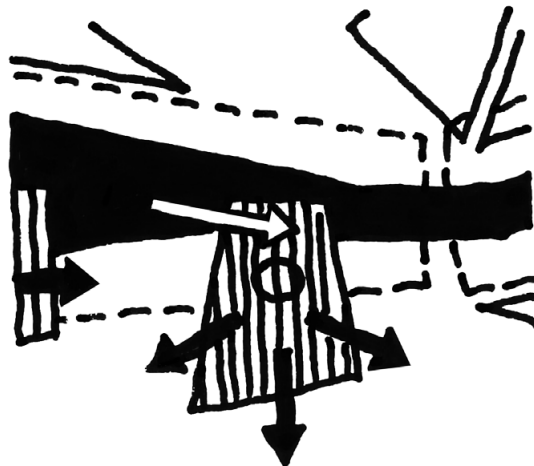
Johan van Veen's 'immediate plan' from early 1953 covers an even larger planning area: the entire south-western delta (from Van der Ham, *Meester van de zee*, 2003, pp. 192-193).





015
De Sloehaven (Vlissingen-Oost) in z'n stedelijke context (Topografische Kaart, 2011).

015
The Sloe Harbour (Vlissingen-Oost) in its urban context (Topografische Kaart, 2011).



016
Een nieuw type: de haven zonder stad (detail van 002).

016
A new type: the port without a city (detail of 002).

conomic developments elsewhere. Examples were Brouwershaven, acting as a subsidiary port to Rotterdam, and parts of Zeeuws-Vlaanderen thanks to industrial activity in Belgium.³²

Dronkers saw a solution to all these ills in what would at the time have been a stunning technological vision: Middelburg would need a new port to the east of Vlissingen; a new canal would link this port to Middelburg and serve as a through route for trade traversing the island of Walcheren,³³ and a railway line would connect Middelburg directly to Germany via Brabant and Limburg. To achieve this, the Sloe and the Eastern Scheldt at Bergen op Zoom would have to be dammed. This new infrastructure would then be galvanised by a regular steamship service to England.³⁴ This would all be implemented by private entrepreneurs, preferably Dronkers himself. Dronkers' home town of Middelburg would once again become a substantial centre, able to compete with Amsterdam and Rotterdam as it had done in its heyday. At the same time, the Netherlands would get that crucial connection with Germany. The inaccessible ports of Amsterdam and Rotterdam would lose some of their significance, which would benefit 'Middelburg', the port with the most favourable position along the entire coast. Dronkers did not initially realise that in fact Vlissingen, the town where the port would actually be located, would benefit most.

Shortly after the separation of Belgium from the Netherlands, Dronkers acquired various concessions from the government for a number of his projects.³⁵ However, the political and economic framework was lacking for the implementation of such ideas. In the initial stages of the development of the modern Dutch state, the country was hampered by the legacy of the Republic in which politics was dominated by individual towns acting in their own interests.³⁶ On the one hand Dronkers profited from this – he too sought to advance his own region – but on the other hand he was gambling too much on an internal market that did not yet exist and where it was not yet possible to consider a national rail network. Furthermore, in the second quarter of the nineteenth century, the Dutch state was in poor financial health due to the irresponsible economic policies of Willem I.³⁷ The government could do little more than issue concessions for the construction of railway lines; there was no question of any financial aid. Businessmen like Dronkers became local heroes because they had concessions and could offer the hope of prosperity for their particular region. But they then faced the insuperable task of finding financing on their own for their railway line, in Dronkers' case for a route covering more than 250 kilometres.

It would be a long time before the improvements that Dronkers had envisaged back in around 1840 were actually implemented. The railway line between Vlissingen and Bergen op Zoom was opened in 1872, the canal across Walcheren and the new port of Vlissingen were both opened in 1873 (see fig. 005, no. 4) and the steamship service to England began in 1875. However the impact was not what Dronkers had hoped. Middelburg did not flourish, neither did this put an end to the hegemony of Amsterdam and Rotterdam. On the contrary, the Nieuwe Waterweg ship canal to Rotterdam and the Noordzeekanaal from the North Sea to Amsterdam, combined with large-scale improvements to the rivers, gave them a good connection to Germany (fig. 011).³⁸ This allowed Rotterdam to develop into a leading international port (as suggested in fig. 003) and the period from 1880 to 1920 would later be called Amsterdam's 'second Golden Age'.³⁹ The measures in Zeeland certainly had an effect, but it was much less than had been anticipated. Vlissingen was the main town to reap the benefits of the new infrastructure, but even then only to a limited extent. In the initial decades, the port remained dependent on a handful of large operators and it never became a threat to Rotterdam or Amsterdam.⁴⁰ Moreover, it was the state rather than private enterprise that was the deciding factor in the new infrastructure.⁴¹ However, one town on Zuid-Beveland did develop dramatically thanks to state intervention. That was Yerseke.

Growth in Yerseke, controlled and uncontrolled

The development of the Zuid-Beveland village of Yerseke seems to be the mirror image of that of Arnemuiden in some respects. Whereas the water gradually receded from Arnemuiden, Yerseke suddenly became a coastal village after the eastern part of Zuid-Beveland became submerged following the storm surges of 1530 and 1532 (fig. 007). In typological terms Yerseke is a ribbon development, typical of the villages in southern Zeeland that developed along creek ridges.⁴² A settlement with this shape is not particularly well suited as a coastal village. The focus in a village that develops as a ribbon along a road will be inward-looking, whereas a village that develops along a dyke looks outward. Yerseke is a ribbon development along a road but next to a dyke. This morphological makeup still prevents Yerseke from developing a good relationship with the water. Its actual link with the Eastern Scheldt ran through the hamlet of Yerskendam, about one kilometre to the north. It had a small, rather exposed harbour that was used for local passenger transport but not for fishing.⁴³

32
Ibid., pp. 65, 91, 100, 151.

33
Ibid., p. 95; De Stoppelaar, *De Zeeuwsche Spoorweg* (note 23), p. 5.

34
Ibid., pp. 90, 143.

35
G. Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland van 1834 tot nu* [Railways in the Netherlands since 1834], Amsterdam 2004, p. 91.

36
R. Aerts et al., *Land van kleine gebaren. Een politieke geschiedenis van Nederland, 1780-1990* [A country of modest gestures: A political history of the Netherlands, 1780-1990], Nijmegen 2001, p. 120.

37
Ibid., pp. 73, 78, 85, 93; Van Zanden and Van Riel, *The Strictures of Inheritance* (note 26), pp. 102, 104, 105.

38
The Nieuwe Waterweg was completed in 1872 and the Noordzeekanaal in 1876, while the improvements to the rivers were finished in about 1900. See G.P. van de Ven, *De Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal: een waagstuk* [The Nieuwe Waterweg and the Noordzeekanaal: a bold venture], 2008, pp. 7, 10, 18; Van der Ham, *Afleidende opruimen* (note 24), p. 44.

39
See for example B. van Vonderen, *Deftig en ondernemend. Amsterdam 1870-1910* [Respectable and entrepreneurial Amsterdam, 1870-1910], Amsterdam 2013.

40
In the second half of the nineteenth century, Vlissingen oscillated between hope and fear. In 1866, it lost its main employer when the garrison was relocated to the town of Den Helder. Vlissingen spent a decade in a state of uncertainty until two new employers settled in the town in 1875. These were the De Schelde shipyard and the ferry company Stoomvaart Maatschappij Zeeland. These two companies reinvigorated

the town, although not as much as had been hoped. It was precisely in the period between 1866 and 1875 that grandiose plans were made for the expansion of the port. Some of these plans were still too ambitious even after the economy recovered. While some people might have thought that Vlissingen would be able to compete with Rotterdam and Antwerp, in practice the port's fate was too closely entwined with that of a few major players. When they left, Vlissingen's economy ground to a halt again. See Brusse and Van de Broeke, *De economische geschiedenis van Zeeland* (note 19), including pp. 119, 120, 123, 143, 147.

41
On the subject of the construction of the national rail network, see for example Veenendaal, *Spoorwegen in Nederland* (note 35).

42
For a description of this, see K. Bos, J. van Damme, A. de Klerk, *Dorpen in Zeeland* [Villages in Zeeland], Middelburg 1991, p. 76. See also W. van Ysseldijk, *1000 jaar Yerseke* [1000 years of Yerseke], Kruiningen 1973, pp. 71-72, and C. Dekker, *Zuid-Beveland. De historische geografie en de instellingen van een Zeeuws eiland in de Middeleeuwen* [Zuid-Beveland: The historical geography and the institutions of a Zeeland island in the Middle Ages], Assen 1971, pp. 40-41.

43
Van Ysseldijk (note 42), p. 340.

ongeveer een kilometer naar het noorden. Hier lag een kleine, weinig beschutte beurthaven, die niet voor visserij werd gebruikt.⁴³ Yerseke kreeg pas voordeel van zijn ligging aan de dijk toen in de negentiende eeuw in grote delen van Europa oesters werden ontdekt als delicatessen en als volksvoedsel.⁴⁴ Het verdrinken land van Zuid-Beveland bleek hiervoor een ideale teeltgrond te zijn.

Al in de zestiende eeuw was er sprake van oestervangst in Zeeuwse wateren. Zierikzee en Bruinisse werden hiervan de belangrijkste havens.⁴⁵ De oestervisserij op het verdrinken land was ongereguleerd tot 1820. Na die tijd mochten alleen 'aanwonenden der Zeeuwse wateren'⁴⁶ op oesters en mosselen vissen, een indicatie dat mensen elkaar bij het gebruik van de visgronden langzaam in de weg gingen zitten. De oesterteelt groeide, maar de faciliteiten en de overheid groeiden niet mee. Toen de wateren rond Yerseke steeds drukker bevestigd werden en verder overheidstoezicht nodig werd, kreeg de enige veldwachter in Yerseke er de taak bij op de visserij toe te zien.⁴⁷ Het is geen wonder dat van afdoende controle geen sprake was. Ook de in 1861 vergrootte haven van Yerseke bleef te klein en slecht geoutilleerd om de ontwikkelingen te kunnen volgen. De gemeente gaf niet thuis op herhaalde verzoeken om de haven te verbeteren. In 1868 kregen de vissers weliswaar toestemming om de schepen in de luwte van de dijk bij Yerseke te laten overwinteren, maar een verzoek om op deze plek dan meteen een nieuwe haven aan te leggen bleef opnieuw onbeantwoord.⁴⁸ De gemeente had geen idee wat op haar afkwam. Tien jaar later zou Yerseke het Klondike van Zee-land worden genoemd.

Twee gebeurtenissen leidden ertoe dat de groei van Yerseke overging in wildgroei: het gereguleerd verpachten van de oesterpercelen en de nabijheid van de nieuwe spoorlijn naar Vlissingen. De rijksoverheid trachtte in 1870 de oesterteelt in goede banen te leiden door het verpachten van het verdrinken land.⁴⁹ Na een proef met concessies werd het oostelijke deel van de Oosterschelde in grote percelen verdeeld en ter veiling aangeboden. Waren het eerst vooral grote investeerders die op deze manier toegang tot de oestervisserij kochten, op latere veilingen werden ook kleinere percelen aangeboden en kregen minder vermogende partijen een kans. De uitgave van de concessies was een doorslaand succes. Het gehele Oosterscheldegebied tussen Tholen, Bergen op Zoom en Yerseke kwam in gebruik voor de oesterteelt en vanaf 1886 waren er geen onverpachte percelen meer.⁵⁰

De groei zou niet mogelijk zijn geweest zonder de vrijwel gelijktijdige ingebruikname van de spoorlijn tussen Roosendaal en Vlissingen in

1872: het door de staat gerealiseerde stuk van de lijn naar Duitsland, waarmee Dirk Dronkers decenia eerder Middelburg weer tot bloei had willen brengen. Yerseke bezat geen station aan deze lijn, maar profiteerde enorm van de nabijheid ervan. Oesters uit Yerseke werden over de weg naar station Kruiningen getransporteerd en van daar per trein naar Vlissingen. Vanaf Vlissingen ging het dan verder per stoomschip naar het buitenland, de lijn die Dronkers al noodzakelijk achtte. Het belang van dat station voor Yerseke komt ook tot uiting in de naamsverandering van het station in Kruiningen-Yerseke in 1892.

Regulering en transportmogelijkheden bevorderden groei op een zodanige schaal dat Yerseke volledig werd overrompeld. Met de oesterbanken groeiden de vloot, de haven, de hoeveelheid oesterputten en de bevolking een aantal jaren achtereenvolgend met nauwelijks te stuiten kracht. Dit bracht werk voor velen (de oesterteelt nam een vlucht in een tijd van crisis in de landbouw)⁵¹ en voorspoed voor hen die hadden kunnen investeren in boten, gebouwen of percelen. De keerzijde waren sociale misstanden: woningnood, onzedelijkheid, drankmisbruik, geweld, brandstichting, moord en doodslag.⁵² Net als Arnhem twee honderd jaar eerder, kreeg Yerseke de reputatie van vrijplaats. Het dorp had zo'n slechte naam, dat het Leger des Heils, als een van zijn eerste activiteiten in Nederland een vestiging in Yerseke opende. Een vestiging die onmiddellijk te maken kreeg met vernielingen en brandstichting.⁵³ De oestercultuur bleef slechts vijftien jaar stabiel op een hoog niveau, daarna begon een lange weg bergafwaarts. Vanaf 1885 was het aanbod te groot geworden. De markt kromp, onder andere door het wegvallen van de vraag uit Engeland. Ook de Oosterschelde zelf kon de intensieve teelt niet aan. De natuurlijke groei van de oesters viel gaandeweg terug door overproductie.⁵⁴ Noodgedwongen keerden de eerste gelukszoekers het dorp weer de rug toe. Wie in Yerseke bleef en geen werk meer kon vinden in de oesterteelt, wachtte armoede. Een deel van de misstanden zal hierop zijn terug te voeren. Later, in de eerste helft van de twintigste eeuw, kwam daar nog een ernstige schimmelziekte onder de oesters bij en stond de teelt aan de rand van de afgrond.⁵⁵ De situatie kon zich stabiliseren, mede door uitbreiding van de visverwerkende industrie. De voorlopig laatste bedreiging van de oestercultuur in Yerseke was de geplande afsluiting van de Oosterschelde door de Deltawerken. De open Oosterscheldeking redde echter de oester en op het moment is Yerseke nog steeds het centrum van de oesterteelt in Nederland.⁵⁶

In de casus die in deze en de vorige paragraaf aan de orde was, zagen we een aantal

43
Van Ysseldijk (noot 42), p. 340.

44
Zie voor een illustratie hiervan: Charles Dickens, *The Pickwick Papers*. Londen 1837, hfdst. 22: "Not a wery nice neighbourhood, this, Sir," said Sam, with a touch of the hat, which always preceded his entering into conversation with his master. 'It is not indeed, Sam,' replied Mr. Pickwick, surveying the crowded and filthy street through which they were passing. 'It's a wery remarkable circumstance, Sir,' said Sam, 'that poverty and oysters always seem to go together.' 'I don't understand you, Sam,' said Mr. Pickwick. 'What I mean, sir,' said Sam, 'is, that the poorer a place is, the greater call there seems to be for oysters. Look here, sir; here's a oyster-stall to every half-dozen houses. The street's lined with 'em. Blessed if I don't think that ven a man's wery poor, he rushes out of his lodgings, and eats oysters in reg'lar desperation.'"

45
Van Ysseldijk, *1000 jaar Yerseke* (noot 42), p. 488. Nog in 1862 had Bruinisse een vloot van meer dan vijftig schepen en Yerseke niet meer dan vijftien.

46
Ibidem, p. 490.

47
Ibidem, p. 493.

48
Toen in 1871 daadwerkelijk een kleine haven werd aangelegd aan de dijk, was het hek al van de dam: in 1875 moest de haven worden uitgebreid en opnieuw in 1883 en 1897. Zie ibidem, p. 350. In dit verband moeten we wijzen op de diepe geul die vlak langs de haven van Yerseke loopt. Die geul is om meerdere redenen van belang: om de haven permanent toegankelijk te houden (ook bij laag water, wat bij de meeste andere havens aan de Oosterschelde niet het geval is), maar ook om de mossels en oesters op de zandbanken

permanent van vers water te voorzien en schoon te spoelen. Zonder dat Yerseke het wilde, bleek het ook hierin een unieke combinatie van eigenschappen te hebben.

49
Ibidem, p. 500.

50
Ibidem, p. 501.

51
Ibidem, p. 412.

52
Ibidem, p. 302.

53
Ibidem, p. 162.

54
Ibidem, pp. 260, 520, 517.

55
Ibidem, p. 528.

56
<http://nl.wikipedia.org/wiki/Oesterteelt>. Zie voor een overzicht van de ledenlijst van de Nederlandse Oestervereniging: http://www.zeeuwseoesters.nl/de_producentenorganisatieNL.html

Yerseke only benefited from its location next to the dyke in the nineteenth century when large parts of Europe discovered oysters, both as a delicacy and as a food for the people.⁴⁴ The submerged land of Zuid-Beveland turned out to be ideal for cultivating oysters.

Oysters were being caught in the waters of Zeeland as early as the sixteenth century. Zierikzee and Bruinisse were the main harbours at that time.⁴⁵ Oyster fishing in the submerged area was unregulated until 1820. From then on, only 'people living along the Zeeland coastline'⁴⁶ were allowed to fish for oysters and mussels, a sign that people were beginning to get in one another's way in the fishing grounds. Oyster cultivation grew, but the facilities and the authorities did not keep pace. As fishing intensified in the waters around Yerseke and more supervision was required by government officials, the only local policeman in Yerseke was given the additional task of monitoring the fishing.⁴⁷ No wonder that supervision was far from satisfactory. The harbour at Yerseke was extended in 1861 but remained too small and poorly equipped to cope with the developments. The municipality did not respond to repeated requests for the port to be improved. The fishermen did get permission in 1868 to shelter their boats in the lee of the dyke at Yerseke during the winter, but a request to build a new harbour there straight away fell once again on stony ground.⁴⁸ The municipality had no inkling of what was about to hit it. Ten years later, Yerseke would be known as the Klondike of Zeeland.

Two events led to Yerseke's growth becoming uncontrolled: regulated leasing of the oyster beds and the proximity of the new railway to Vlissingen. The national government attempted to guide oyster cultivation in the right direction in 1870 by leasing out the submerged land.⁴⁹ After a test with various concessions, the eastern part of the Eastern Scheldt was subdivided into large plots and auctioned off. Whereas it was initially larger investors who acquired access to oyster fishing by this method, later auctions also offered smaller plots and less wealthy parties also had an opportunity. Issuing these concessions was a great success. The entire Eastern Scheldt region between Tholen, Bergen op Zoom and Yerseke was used for cultivating oysters and there were no unleased plots left from 1886 onwards.⁵⁰

The growth would not have been possible without the virtually simultaneous opening of the railway line between Roosendaal and Vlissingen in 1872; the State-built part of the line to Germany that Dirk Dronkers had envisaged decades earlier in order to let Middelburg flourish again. Yerseke did not have a station on this line, but still profited greatly from being nearby. Oysters from Yerseke

were transported by road to Kruiningen station and from there by train to Vlissingen. From Vlissingen, the goods were then sent abroad by steamship – the route that Dronkers had also deemed necessary. The importance of that station for Yerseke can also be seen in its 1892 name change to Kruiningen-Yerseke.

Regulation and transport options encouraged growth on such a scale that Yerseke was completely overrun. The fleet, the ports, the number of oyster tanks and the population all grew along with the oyster beds for many years, with seemingly unstoppable momentum. This brought numerous jobs (oyster cultivation took off during a crisis period for farming)⁵¹ and times were good for those who had been able to invest in boats, buildings or plots of seabed. The social evils were the downside: housing shortages, immorality, alcohol abuse, violence, arson, murder and manslaughter.⁵² Just like Arnemuiden two hundred years earlier, Yerseke acquired a reputation as a 'free zone' with few restrictions. The village had such a bad reputation that one of the first things the Salvation Army did in the Netherlands was open a branch in Yerseke. A branch that immediately fell prey to vandalism and arson.⁵³ The oyster culture only remained stable at this peak for fifteen years, after which it was downhill all the way. Supply outstripped demand from 1885 onwards. The market shrank, for instance because of falling demand from England. The Eastern Scheldt itself was also unable to handle the intensive cultivation. Overproduction meant that the natural growth rates of the oysters slowly fell away.⁵⁴ The pioneering fortune-seekers were forced to turn their back on the village again. Those who stayed in Yerseke and were unable to find work in the oyster industry any more faced poverty. Some of the abuses must have been the result of this. Later, in the second half of the twentieth century, a severe fungal disease affected the oysters as well and cultivation was on the brink of disappearing altogether.⁵⁵ The situation did stabilise, with expansion of the fish-processing industry playing a part. The final threat so far to oyster cultivation in Yerseke was the planned closure of the Eastern Scheldt for the Delta Works. The Eastern Scheldt tidal barrier is however normally open, which saved the oyster industry; Yerseke is currently still the centre of oyster growing in the Netherlands.⁵⁶

In the cases discussed in this section and the previous one, we see a number of attempts to raise Middelburg again from the periphery to a nationally respected city by creating a major new connection to the hinterland and Germany. There were a variety of reasons why these efforts failed, were only partially completed, or had a very different effect from what had been intended. The new

44

For an illustration of this, see Charles Dickens, *The Pickwick Papers*. London 1837, Chapter 22: "Not a very nice neighbourhood, this, Sir," said Sam, with a touch of the hat, which always preceded his entering into conversation with his master. "It is not indeed, Sam," replied Mr Pickwick, surveying the crowded and filthy street through which they were passing. "It's a very remarkable circumstance, Sir," said Sam, "that poverty and oysters always seem to go together." "I don't understand you, Sam," said Mr Pickwick. "What I mean, sir," said Sam, "is that the poorer a place is, the greater call there seems to be for oysters. Look here, sir; here's a oyster stall to every half-dozen houses. The street's lined with 'em. Blessed if I don't think that when a man's very poor, he rushes out of his lodgings, and eats oysters in reg'lar desperation."

45

Van Ysseldijk, *1000 jaar Yerseke* (note 42), p. 488. Back in 1862, Bruinisse had a fleet of more than fifty boats and Yerseke had no more than fifteen.

46

Ibid., p. 490.

47

Ibid., p. 493.

48

When a small harbour was finally built on the dyke in 1871, the gloves were off: it had to be expanded in 1875, and then again in 1883 and 1897. See *ibid.*, p. 350. In this context it is important to note that there is a deep trench running close to the harbour of Yerseke. That gully is important for several reasons. It keeps the harbour permanently accessible (including at low tide, unlike most of the other ports on the Eastern Scheldt), and also provides permanent fresh water for the mussels and oysters on the sandbanks, rinsing them clean. Without Yerseke intending it, this turned out

to be a unique combination of features.

49

Ibid., p. 500.

50

Ibid., p. 501.

51

Ibid., p. 412.

52

Ibid., p. 302.

53

Ibid., p. 162.

54

Ibid., pp. 260, 520, 517.

55

Ibid., p. 528.

56

<http://nl.wikipedia.org/wiki/Oesterteelt>. For an overview of the list of members of the Dutch Oyster Association, see http://www.zeeuwse-oesters.nl/de_producentenorganisatie.nl.html

pogingen om van perifeer Middelburg weer een plaats van nationaal aanzien te maken door de aanleg van een grote nieuwe verbinding met het achterland Duitsland. Om verschillende redenen strandden deze pogingen, werden zij half uitgevoerd of hadden een heel ander effect dan bedoeld. De nieuwe infrastructuur bleek vooral voordelig voor Middelburgs concurrent Vlissingen, dat korte tijd mocht hopen op een grote toekomst. Een geheel onvoorziene ontwikkeling was de kortdurende, maar explosieve groei van Yerseke, die niet mogelijk was geweest zonder zowel de spoorweg als de Vlissingse haven. Bij alle moeite die Vlissingen had om voldoende aanvoer voor zijn haven te vinden, zal Yersekes bijdrage daaraan zeer welkom zijn geweest. Door haar uitzonderlijke geschiedenis neemt Yerseke ook in ons typologische overzicht van havensteden een uitzonderlijke positie in. Ruimtelijk gezien functioneren stad en haven nog steeds als gescheiden werelden.

De aanloop naar de Deltawerken en het Sloe-plan.

Met de rivierverbeteringen en de aanleg van de grote kanalen achter de rug leek de Nederlandse waterveiligheid aan het begin van de twintigste eeuw voor langere tijd gewaarborgd. De overstromingen rond de Zuiderzee in 1916 brachten daar al snel verandering in. Alle aandacht van Rijkswaterstaat verschoof naar dit gebied. In 1918 werd de Zuiderzeewet aangenomen, die zou leiden tot de drooglegging van de Wieringermeer in 1930 en de afsluiting van de Zuiderzee in 1932. Na een paar stormvloed met uitzonderlijk hoge waterstanden en watersnood in het rivierengebied in 1926 groeide echter ook weer de zorg over de beheersbaarheid van de Nederlandse rivieren. Voor het eerst drong zich de vraag op naar modellering en theoretische voorspelbaarheid.⁵⁷ Onderzoek hiernaar staat voor een belangrijk deel op naam van een medewerker van Rijkswaterstaat, Johan van Veen.⁵⁸ Hij probeerde verzilting, waterspiegelstijging en bodemdaling in een model te vangen en ontdekte daarbij dat het risico van overstromingen in het rivierengebied, met name langs de Hollandse IJssel, veel groter was dan werd aangenomen (afb. 012). Dit vormde een directe bedreiging voor de steden in de Randstad, die alle binnen de dijkkring liggen waarvan de Hollandse IJssel deel uitmaakt. Een andere zwakke plek in het watersysteem was Dordrecht. Hier loopt de hoofdwaterkering dwars door de historische binnenstad. Toen in de jaren dertig plannen werden gemaakt om de Biesbosch in te polderen, nam de angst toe dat Dordrecht hiervan de dupe zou worden, omdat de waterbergende functie van de Biesbosch verloren zou gaan en de waterstan-

den rond de stad ontoelaatbaar hoog zouden worden.⁵⁹

Van Veen deed onderzoek naar beide problemen, maar breidde al snel zijn horizon uit en kwam met een groter plan voor het hele gebied tussen Dordrecht en Vorne-Putten. Hierin werden waterveiligheid-, landbouw- en scheepvaartbelangen tegen elkaar afgewogen. Dit zogenaamde 'Vier Eilandenplan' en het latere 'Vijf Eilandenplan' kunnen gezien worden als de directe voorlopers van het Deltaplan (afb. 013).⁶⁰ Het was Van Veen die als eerste begreep dat een verhoogde veiligheid voor Holland ingrepen tot in bijvoorbeeld Zeeland noodzakelijk maakte. De horizon werd steeds verder verruimd en drie dagen voor de watersnoodramp presenteerde Van Veen in de Tweede Kamer twee varianten van een plan dat de gehele zuidwestelijke delta omvatte: een geleidelijk plan en een 'direct' plan (afb. 014).⁶¹ Het meest in het oog springende verschil tussen beide plannen is de plaats van de dammen die het Haringvliet, Brouwershavense Gat en de Oosterschelde afsluiten. In het directe plan liggen deze westelijker dan in het geleidelijke plan. Wat in het geleidelijke plan deels door de natuur zelf zou worden gedaan (verlanding), kon in het directe plan door mensenhand worden bereikt: de afdamming van een groot deel van de Oosterschelde. Wat verder opvalt is een lijn die diagonaal door het deltagebied heen slingert. Het is een geprojecteerde verbinding met wegen en veren tussen Vlissingen, Middelburg, Zierikzee en Rotterdam. Hoewel deze voor het grootste deel nog niet samenvalt met de getekende kunstwerken, laat de lijn wel zien dat niet alleen veiligheid en waterhuishouding werden meegewogen in de plannen. Deze werden gekoppeld aan een bredere ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. Het is deze integraliteit die in de uiteindelijke deltaplannen nog veel verder zou worden doorgevoerd. De schaal, de kosten, de technische en politieke complexiteit van dit project waren in de negentiende eeuw nog volstrekt ondenkbaar geweest. Eigenlijk was het plan op de dag dat Van Veen het presenteerde, nog ondenkbaar. Afsluiting van de Oosterschelde was in de jaren vijftig technisch nog te moeilijk. Dat de Deltawerken toch werden uitgevoerd was het gevolg van de grote politieke en economische ruimte in de nasleep van de watersnoodramp die de noodzakelijke technische innovaties mogelijk maakte.

De besluitvorming over de Deltawerken liep synchroon met de ontwikkeling van het beleid voor de wederopbouw van Nederland na de Tweede Wereldoorlog. Dit beleid werd voor een belangrijk deel vastgelegd in een achttal nota's 'inzake de industrialisatie van Nederland', gepubliceerd tussen 1949 en 1963. Vanaf de eerste

W. van der Ham, *Heersen en Beheersen. Rijkswaterstaat in de twintigste eeuw*. Zaltbommel 1999, pp. 195, 196.

Zie: W. van der Ham, *Mees-ter van de zee. Johan van Veen, waterstaatsingenieur, 1893-1959*. Amsterdam 2003.

Van der Ham, *Heersen en Beheersen* (noot 57), p. 198.

Ibidem, hfdst. 7.

Het meest radicale plan in dit verband was Van Veens 'verlandingsplan' uit 1942, waarin kustverkorting in het Deltagebied, maar ook in het Waddengebied zou worden bereikt door het gecontroleerd te laten verlanden. Dit plan was mede daarop gestoeld dat Van Veen in die tijd niet kon geloven dat wateren als de Oosterschelde ooit door middel van kunstwerken zouden kunnen worden afgesloten. Zie Van der Ham (noot 57), p. 103.

infrastructure turned out to be more beneficial for Vlissingen, Middelburg's competitor, which for a short while dared to hope of a great future. One entirely unexpected development was the transitory but explosive growth of Yerseke, which would not have been possible without both the railway and the port in Vlissingen. Given all the difficulty Vlissingen had to find enough goods for its port, the contribution of Yerseke will have been welcome indeed. Because of its unusual history, Yerseke also has a peculiar position in our typological overview of port towns. In spatial terms, town and port are still functioning as separate worlds.

The run-up to the Delta Works and the Sloe Plan

Once the rivers had been improved and the major canals built, the security of the Dutch water system seemed to be guaranteed for the longer term by the beginning of the twentieth century. The flooding around the Zuiderzee bay in 1916 soon changed that. The Public Works Department shifted its full attention to focus on that area. An act called the Zuiderzeewet was passed in 1918 that would result in the Wieringermeer lake being drained in 1930 and the Zuiderzee being closed off in 1932. After a number of storm tides with exceptionally high water levels and flooding in the river basins in 1926, concerns about how manageable the Dutch rivers actually were began to grow. For the first time, there was demand for modelling and theoretical predictability.⁵⁷ A substantial proportion of the research into this was done by a staff member of the Agency of Public Works and Water Management, Johan van Veen.⁵⁸ He attempted to understand silting up, water level rises and ground level falls by means of a model, discovering among other things that the risk of flooding in the river basins, particularly along the Hollandse IJssel, was much higher than had been assumed (fig. 012). This posed a direct threat to the cities in the Randstad conurbation, which are all inside the ring of dykes that the Hollandse IJssel is part of. Another weak point in the water system was at Dordrecht, where the main water retention barrier went straight through the historic city centre. When plans were made during the thirties to polder the Biesbosch area, concerns increased that Dordrecht might end up paying the price, because the water storage function of the Biesbosch area would be lost and the water levels around the city could get unacceptably high.⁵⁹ Van Veen investigated both problems, but soon expanded his horizons and came up with a larger plan for the entire area between Dordrecht and Voorne-Putten. It would weigh up the interests of

water safety, agriculture and shipping carefully against one another. This so-called *Vier Eilandenplan* (Four Islands Plan) and the later *Vijf Eilandenplan* (Five Islands Plan) can be seen as direct precursors to the Delta Plan (fig. 013).⁶⁰ Van Veen was the first to realise that improved safety for the provinces of Holland meant that action was also needed as far as Zeeland, for instance. The horizons were extended further and just three days before the great 1953 flood, Van Veen presented the Dutch parliament with two variants of a plan that covered the entire south-western delta, a more gradual version and a short-term or 'immediate' plan (fig. 014).⁶¹ The most striking difference between the two plans is the location of the dams closing off the Haringvliet, the Brouwershavense Gat and the Eastern Scheldt. In the more immediate version of the plan, these are further to the west than in the gradual plan. What was to be done gradually by the forces of nature in the latter plan – the building up of the land as sediment accumulated – could be achieved by human hands in the former: damming off a large part of the Eastern Scheldt. The other striking feature is a line that wends its way diagonally through the delta region. It is a projected road and ferry connection between Vlissingen, Middelburg, Zierikzee and Rotterdam. Although much of it does not coincide with the civil engineering works sketched out, the line does show that considerations other than merely safety and water management were also considered in the plans. They were linked to a broader spatial development perspective. It is that integral nature that would ultimately be taken even further in the Delta Plans. The scale, the costs and the political complexity of this project would still have been utterly inconceivable in the nineteenth century. Actually, the plan was still inconceivable on the day that Van Veen presented it. Closing off the Eastern Scheldt was technically still too difficult in the fifties. That the Delta Works were nevertheless carried out was the result of the huge political and economic scope for action in the aftermath of the flood (1953), which made the necessary technological innovations possible.

The decision-making for the Delta Works ran in parallel with the development of policy for reconstruction in the Netherlands after the Second World War. This policy was rooted to a large extent in eight memoranda 'on the industrialisation of the Netherlands', published between 1949 and 1963. From the start, there was a focus on regional aspects in these memoranda, i.e. industrialisation of areas outside the Randstad conurbation. This originally only covered the most disadvantaged regions in a wide circle around the Randstad (but not Zeeland). From the sixth memorandum in 1958 onwards, regional problems in

57

W. van der Ham, *Heersen en Beheersen. Rijkswaterstaat in de twintigste eeuw* [Contain and control: The Agency of Public Works and Water Management in the twentieth century], Zaltbommel 1999, pp. 195, 196.

58

See W. van der Ham, *Meester van de zee. Johan van Veen, waterstaatsingenieur, 1893-1959* [Master of the sea: Johan van Veen, hydraulic engineer], Amsterdam 2003.

59

Van der Ham, *Heersen en Beheersen* (note 57), p. 198.

60

Ibid., Chapter 7.

61

The most radical plan in this respect was Van Veen's 'land building plan' of 1942, in which the coastlines of not only the Delta Region but also the Wadden Sea would be shortened by allowing land to accumulate in a controlled way. This plan was partly based on the fact that Van Veen was at that time unable to believe that waterways such as the Eastern Scheldt could ever be closed off by civil engineering projects. See Van der Ham (note 57), p. 103.

industrienota hadden regionale aspecten de aandacht, dat wil zeggen, de industrialisatie van de gebieden buiten de Randstad in relatie tot dit kerngebied. Dit betrof aanvankelijk alleen de meest achtergestelde gebieden in een ruime kring rond de Randstad (maar niet Zeeland). Vanaf de zesde nota in 1958 kreeg de regionale problematiek in het algemeen (dus los van de achtergestelde gebieden) meer aandacht en werd expliciet gewezen op de zuidwestelijke delta.⁶² Aangezien de Deltawerken in wezen ook een regionaal planingsvraagstuk betroffen, verwondert het niet dat de ingrepen met betrekking tot waterveiligheid werden gekoppeld aan industrialisatie. Daarbij werd steeds gewezen op de ontwikkelingskansen voor het Westerscheldebekken op het moment dat dit door de Deltawerken met de Rotterdamse haven zou worden verbonden. Aandacht werd met name gevraagd voor een concreet plan: het Sloe-plan.⁶³

Het Sloe-plan

Het Sloe-plan kwam uit de koker van scheepswerf De Schelde in Vlissingen en de provincie Zeeland.⁶⁴ De Schelde zocht ruimte voor een nieuwe reparatiewerf buiten haar krappe locatie in de binnenstad. Zij had haar oog laten vallen op het Zuidsloe, het enige deel van het Sloegebied dat nog niet was ingepolderd maar als onderdeel van de Deltawerken wel versterkt moest worden. De provinciale politiek en de Zeeuwse industrie sloegen de handen ineen, waarna de president-directeur van De Schelde Jan Hupkes de plannen voor de nieuwe haven in september 1957 kon presenteren aan een Haagse delegatie (afb. 001).⁶⁵ Het enthousiasme voor het plan moet groot zijn geweest, want al in de industriënota van 1958 werd het 'Sloe-plan' met naam en toenaam genoemd.⁶⁶ In 1959 besloot de regering tot aanleg van het nieuwe havenbekken, dat al in 1964 gereed was.⁶⁷ Naast de reparatiewerf van De Schelde vestigde zich ook andere industrie in het gebied. Er kwam een raffinaderij van Total, een aluminiumfabriek van Pechiney en een chemische fabriek van Hoechst. Op een steenworp afstand werd in 1973 de kerncentrale in Borssele in gebruik genomen, die vooral de aluminiumindustrie van goedkope energie moest voorzien.⁶⁸ De kerncentrale werd gebouwd door een consortium onder leiding van het Duitse Siemens. Jan Hupkes van De Schelde was hierover zwaar teleurgesteld.⁶⁹ De Schelde was in 1959, samen met een aantal andere Nederlandse bedrijven, initiatiefnemer geweest van Neratoom, een bedrijf dat zich wilde toeleggen op de ontwikkeling van kerncentrales. Neratoom had zich veel moeite getroost de opdracht voor de bouw van de Zeeuwse kern-

centrale binnen te halen, maar ving bot. Het jaartal is veelzeggend. Vanaf de ontwikkeling van het Sloe-plan was De Schelde dus al bezig zich een plek te veroveren in de opkomende kernindustrie.⁷⁰ Het laat zien dat De Schelde en met name Hupkes de Sloehaven niet alleen zagen als locatie voor hun eigen reparatiewerf, maar een bredere kijk hadden op de ontwikkeling van hun bedrijf en regio, net als destijds Dirk Dronkers. Zoals hij beseftte dat de spoorlijn naar Vlissingen niet zonder een nieuwe haven kon en de nieuwe haven niet zonder stoomverbinding met Engeland, zo verzag Hupkes dat de nieuwe reparatiewerf onderdeel zou moeten worden van een groter havengebied waarvoor De Schelde zelf de energiecentrale zou kunnen leveren, en passant ervaring opdoend met een nieuwe techniek van energieopwekking, die op dat moment wereldwijd de toekomst leek te hebben.

In 1964 was de reparatiewerf 'Scheldepoort' in het Sloegebied gereed. In de daaropvolgende jaren ontwikkelde de werf zich voorspoedig.⁷¹ De Nederlandse scheepsbouw in het algemeen zag haar aandeel op de wereldmarkt echter slinken. Schaalvergroting leek het antwoord. In 1966 fuseerde De Schelde met de Rotterdamse Droogdok Maatschappij en de Motorenfabriek Thomassen tot de Rijn-Schelde Machinefabrieken en Scheepswerven N.V., waarbinnen De Schelde als werkmaatschappij bleef bestaan.⁷² In 1971 ontstond het Rijn-Schelde-Verolmeconcern, waarbinnen De Schelde zich in principe toelegde op de productie van defensiematerieel.⁷³ De Nederlandse scheepsbouw had inmiddels een nieuw tijdperk betreden van schaalvergroting, maar ook van energiecrisis, stakingen en verliesgevend megaprojecten die het concern op termijn de das omdeden. In de jaren tachtig kon De Schelde uit de failliete boedel van de RSV worden gered, waarmee de vraag werd opgeworpen binnen welke randvoorwaarden dit nieuwe bedrijf levensvatbaar kon zijn. Het was duidelijk dat De Schelde niet meer in de binnenstad van Vlissingen kon blijven en in z'n geheel moest verhuizen naar de Sloehaven.⁷⁴ Het bedrijf heeft deze grote sprong niet meer kunnen maken. Sinds 2000 is het een onderdeel van de Damen Shipyards Group uit Gorinchem en bestaat het wat scheepsbouw betreft alleen nog uit de reparatiewerf in de Sloehaven. Het grondstuk dat De Schelde daar al in de jaren zestig reserveerde voor toekomstige uitbreiding, ligt er nog onaangeroerd bij. De oude werf in de binnenstad van Vlissingen werd in 2003 eigendom van de gemeente, waarna de herontwikkeling tot stedelijk gebied kon beginnen.⁷⁵

De Sloehaven heet nu Vlissingen-Oost en behoort voor het grootste deel tot de gemeente Vlissingen. Hierdoor en vanwege de historische

62

Ministerie van Economische Zaken, *Zesde nota inzake de industrialisatie van Nederland*. Den Haag 1958, p. 44.

63

Ibidem; zie ook Ministerie van Economische Zaken, *Zevende nota inzake de industrialisatie van Nederland*. Den Haag 1960, p. 19.

64

G. A. de Kok, *De Koninklijke Weg. Honderd jaar geschiedenis Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen, 1875-1975*. Middeburg 1975, p. 265. Zie ook: *Provinciale Zeeuwse Courant*, 12 september 1957, p. 25.

65

Provinciale Zeeuwse Courant, 13 september 1957, p. 1.

66

Zie *Zesde nota inzake de industrialisatie* (noot 62).

67

De Kok, *De Koninklijke Weg* (noot 64), p. 280.

68

P. Quite, *Koninklijke Mij. 'De Schelde'. 125 jaar scheepsbouw in Vlissingen*. Alkmaar 2000, p. 140.

69

Provinciale Zeeuwse Courant, 5 april 1969, p. 7; Brusse en Van den Broeke, *De economische geschiedenis van Zeeland* (noot 19), p. 334.

70

Provinciale Zeeuwse Courant, 6 maart 1959, p. 2.

71

De Kok, *De Koninklijke Weg* (noot 64), bijlage.

72

Ibidem.

73

Quite, *Koninklijke Mij. 'De Schelde'* (noot 68), p. 143.

74

Ibidem, p. 155; zie ook: A. Drijgers, J.A. van der Vet (red.), *Ruimte voor stad en scheepsbouw. De Schelde en de Vlissingse binnenstad*. Vlissingen 1997.

75

<http://www.scheldekwartier.nl/welkom/geschiedenis.html>.

general (i.e. as distinct from the disadvantaged areas in particular) received more attention and the delta in the southwest was mentioned specifically.⁶² Given that the Delta Works were essentially also a regional planning question, it should not be a surprise to see that the interventions relating to water safety were linked to industrialisation. These repeatedly referred to the development opportunities for the Western Scheldt basin once the Delta Works connected it up to the port of Rotterdam. Attention was drawn in particular to a concrete proposal called the Sloe Plan.⁶³

The Sloe Plan

The Sloe Plan was devised by the De Schelde shipyard in Vlissingen and the province of Zeeland.⁶⁴ De Schelde was looking for room for a new repair yard outside its constricted site within the city centre boundaries. It had its eye on Zuidsløe, the only part of the Sloe area that had not yet been reclaimed but that did need to be strengthened as part of the Delta Works. Provincial politicians and Zeeland's industry joined forces, after which the general manager of De Schelde, Jan Hupkes, was able to present the plans for a new harbour to a delegation from The Hague in September 1957 (afb. 001).⁶⁵ There must have been a great deal of enthusiasm for the project, because the Sloe Plan is mentioned by name in the industrial memorandum of 1958.⁶⁶ In 1959, the government decided to construct the new harbour basin, and it was completed by 1964.⁶⁷ Other industries settled in the area, in addition to the De Schelde ship repair yard. A Total oil refinery was built, alongside an aluminium factory belonging to Pechiney and a chemicals factory for Hoechst. The nuclear power plant at Borssele – just a stone's throw away – was commissioned in 1973, in particular to provide cheap energy for the aluminium industry.⁶⁸ The nuclear power plant was built by a consortium led by the German company Siemens. Jan Hupkes of De Schelde was very disappointed by that.⁶⁹ Together with a number of other Dutch companies, De Schelde had taken the initiative in 1959 to set up Neratoom, a company that was to be devoted to developing nuclear plants. Neratoom had worked hard to win the contract to build the nuclear power plant in Zeeland, but got nothing. The year 1959 is significant. It means that from the development of the Sloe Plan onwards, De Schelde had been making efforts to grab a slice of the up-and-coming nuclear industry.⁷⁰ It shows that De Schelde, and Hupkes in particular, saw the Sloe Harbour not only as a location for their own ship repair yard but also had a broader view, looking at the development of their company and the region, just as Dirk Dronkers had

done earlier. In the same way as Dronkers realised that the railway line to Vlissingen would not work without a new port, and the new port would not work without a steamship service to England, Hupkes foresaw that the new ship repair yard would have to be part of a larger port area for which De Schelde itself would provide the power plant, gaining experience *en passant* with the new energy generation technology that at the time seemed to be the future worldwide.

The *Scheldepoort* ship repair yard in the Sloe area was completed in 1964. The shipyard expanded rapidly in the years that followed.⁷¹ Dutch shipbuilding in general, however, was seeing its share of the global market shrinking. Increases in scale seemed to be the answer. In 1966, De Schelde merged with the Rotterdamse Droogdok Maatschappij and Motorenfabriek Thomassen, a dry-dock company and an engine manufacturer respectively, to create Rijn-Schelde Machinefabrieken (mechanical engineering) and Scheepswerven NV (shipyards), within which De Schelde continued to exist as the operating company.⁷² In 1971, the Rijn-Schelde-Verolme (RSV) conglomerate was established, within which De Schelde focused in principle on producing equipment for the defence industry.⁷³ Dutch shipbuilding had entered a new era, marked not only by increases in scale but also by an energy crisis, strikes and loss-making mega-projects that proved fatal to RSV in the longer term. During the eighties, it proved possible to rescue De Schelde from the bankrupt assets of RSV, raising the question of what conditions were required for this new company to be viable. It was clear that De Schelde could no longer remain in the centre of Vlissingen and would have to relocate lock, stock and barrel to the Sloe Harbour.⁷⁴ The company never managed to make that major jump. Since 2000, it has been part of the Damen Shipyards Group based in Gorinchem and, in terms of shipbuilding, it now consists only of the ship repair yard in the Sloe Harbour. The plot of land that De Schelde reserved for future expansions back in the sixties is still there, untouched. The old yard in Vlissingen city centre became municipal property in 2003, after which redevelopment into an urban district could begin.⁷⁵

The Sloe Harbour is now called Vlissingen-Oost and is largely owned by the municipality of Vlissingen, a fact that – combined with the historic links with the shipyard – still seems to connect the port closely to the town: Vlissingen-Oost as the harbour for Vlissingen. However, there is then the question of whether this view is correct, from the spatial planning perspective (015). A glance at the map makes you wonder whether Vlissingen-Oost could not equally well be seen as the port of the

62

Ministry of Economic Affairs, *Zesde nota inzake de industrialisatie van Nederland* [Sixth memorandum on the industrialisation of the Netherlands], The Hague 1958, p. 44.

63

Ibid.; see also Ministry of Economic Affairs, *Zevende nota inzake de industrialisatie van Nederland* [Seventh memorandum on the industrialisation of the Netherlands], The Hague 1960, p. 19.

64

G.A. de Kok, *De Koninklijke Weg. Honderd jaar geschiedenis Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen, 1875-1975* [The Royal Way: A hundred years in the history of the Royal Scheldt Company in Vlissingen] Middelburg 1975, p. 265. See also *Provinciale Zeeuwse Courant* [Province of Zeeland Journal], 12 September 1957, p. 25.

65

Provinciale Zeeuwse Courant, 13 September 1957, p. 1.

66

See *Zesde nota inzake de industrialisatie* (note 62).

67

De Kok, *De Koninklijke Weg* (note 64), p. 280

68

P. Quite, *Koninklijke Mij. 'De Schelde'. 125 jaar scheepsbouw in Vlissingen* [The Royal Scheldt Company: 125 years of shipbuilding in Vlissingen], Alkmaar 2000, p. 140.

69

Provinciale Zeeuwse Courant, 5 April 1969, p. 7; Brusse and Van den Broeke, *De economische geschiedenis van Zeeland* (note 19), p. 334.

70

Provinciale Zeeuwse Courant, 6 March 1959, p. 2.

71

De Kok, *De Koninklijke Weg* (note 64), appendix.

72

Ibid.

73

Quite, *Koninklijke Mij. 'De Schelde'* (note 68), p. 143.

74

Ibid., p. 155; see also A. Drijgers, J.A. van der Vet (eds.), *Ruimte voor stad en scheepsbouw. De Schelde en de Vlissingse binnenstad* [Space for town and shipbuilding: The Scheldt and town centre of Vlissingen], Vlissingen 1997.

75

<http://www.scheldekwartier.nl/welkom/geschiedenis.html>.

banden met de scheepswerf lijkt de haven nog stevig verbonden met de stad: Vlissingen-Oost als de haven van Vlissingen. Maar het is de vraag of dit beeld vanuit ruimtelijk oogpunt juist is (015). Een blik op de kaart roept de vraag op of Vlissingen-Oost niet net zo goed de haven van de dubbelstad Vlissingen-Middelburg of van Walcheren-Zuid-Beveland genoemd zou kunnen worden. Misschien moeten we deze haven zelfs, zoals al in de jaren vijftig werd betoogd, zien als onderdeel van een groot havencomplex dat zich uitstrekt van Rotterdam naar Antwerpen. De planningsgeschiedenis van het gebied – verankerend in nationaal spreidingsbeleid om de Rijnmond te ontlasten – wijst in ieder geval op een andere relatie tussen stad en haven dan in onze eerdere casussen.⁷⁶ Vlissingen-Oost lijkt hierin onderdeel van een stedelijk en industrieel netwerk waarin een haven niet per se gebonden hoeft te zijn aan een bepaalde stad. Het is dit netwerk dat we herkennen in de diagrammen van Meyer (afb. 003).

Besluit

Zeeland vormde tussen de tiende en de zestiende eeuw de noordelijke periferie van het Vlaamse stedennetwerk. Dit bracht welvaart voor die plaatsen die aan gunstig vaarwater lagen ten opzichte van Antwerpen. Voor deze periode hebben wij gekeken naar Arnemuiden en hoe deze plaats alles op alles zette om ondanks onophoudelijke verzanding toch een verbinding met open water te houden. Deze pogingen waren vergeefs, in tegenstelling tot die van Middelburg, dat wel de politieke, economische en technische middelen had om grootschalige en duurzame verbeteringen in zijn infrastructuur aan te brengen. Na de blokkade van Antwerpen lag Zeeland in de periferie van het noordelijke stedelijke netwerk. Hoewel het deze nieuwe positie aanvankelijk te gelde kon maken, verloor het op de lange termijn in Antwerpen zijn belangrijkste economische stimulus en daarmee een groot deel van zijn welvaart, ondanks de geschikte haven en goede verbindingen met het open water.

Deze scheiding van Antwerpen werd, met een korte onderbreking tussen 1815 en 1831, tot op zekere hoogte bestendig door de stichting van de Belgische staat, die zich in economisch opzicht veel sneller ontwikkelde dan Nederland. Rond het midden van de negentiende eeuw ontbrak het met name Amsterdam en Rotterdam aan technische en politieke middelen om de slechte bereikbaarheid van hun havens aan te pakken. Hierdoor zagen sommigen de kans schoon voor Zeeland, in casu Middelburg, om zich te bevrijden uit de perifere positie en een veel prominenter plaats in het economische netwerk te veroveren,

met name waar het ging om een goede verbinding met het Duitse achterland. Hiervoor was dan wel een nieuwe voorhaven nodig bij Vlissingen. Deze pogingen liepen aanvankelijk stuk op het ontbreken van een sterke nationale overheid, de zwakke interne markt, de restanten van de stedenpolitiek en de beperkte toegang tot technologie. Hoewel Zeeland niet de prominente positie bereikte die bijvoorbeeld Dirk Dronkers voor ogen stond, had de aanleg van nieuwe infrastructuur op lokale schaal soms onverwacht een groot effect, zoals we zagen in Yerseke.

De twintigste eeuw werd juist gekenmerkt door een steeds toenemende en grootschaligere overheidscontrole op de ruimtelijke ordening. Zeeland was een onderdeel geworden van nationale planvorming. Het had hierin een uitzonderlijke positie door de aanleg van de Deltawerken. Ook hier zagen individuen als Hupkes binnen de randvoorwaarden van het nationale beleid en met gebruikmaking van locatiespecifieke kenmerken mogelijkheden om regionale ontwikkeling te forceren. De Sloehaven is hiervan een mooi voorbeeld. Deze haven kunnen we zien als onderdeel van een cluster kleinere havens als die van Terneuzen of Moerdijk, die afhankelijk zijn van de grote centra Rotterdam en Antwerpen. Deze cluster past heel goed in het gefragmenteerde ruimtelijke beeld dat Meyer schetst in zijn diagrammen. We merken dan meteen op dat dit regionale beeld niet onvergelijkbaar anders is dan dat in de vijftiende of zestiende eeuw. Ook toen was er een uitgebreid stelsel van voorhavens rond de stedelijke kern Antwerpen. Het werkelijk nieuwe type dat in Meyers diagram te vinden is, ligt dan ook niet op het regionale, maar het lokale vlak. Als we op het diagram inzoomen, zien we een type haven dat vroeger niet bestond en dat als een volgende stap kan worden beschouwd in een chronologisch overzicht van stedelijke havens: de haven zonder stad (016). Deze is niet alleen mogelijk geworden door verbeterde infrastructuur, maar is, zoals we bij al onze casussen zagen, het gevolg van een samenloop van politieke, economische en technische omstandigheden op lokale, regionale en nationale schaal.

Zie: Ministerie van Volks-huisvesting en Bouwnijverheid, *Tweede nota over de ruimtelijke ordening in Nederland*. Den Haag 1966; Ministerie voor Infrastructuur en Milieu e.a., *Dynamische Delta, 2020-2040*. Den Haag 2011; J. Van Meijeren, P. Colon, *Logistieke Delta Amsterdam-Antwerpen. Goederenstromen, ruimtebeslag en visie achterland-netwerk*. Delft 2010; H. Meyer, *City and Port. Urban Planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam. Changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*. Utrecht 1999, p. 23.

double town of Vlissingen-Middelburg, or of the Walcheren and Zuid-Beveland region. Perhaps we should even see the harbour, as was claimed in the fifties, as part of a larger port complex that extends from Rotterdam to Antwerp. The planning history of the region – embedded in a national policy of distributing the load in order to avoid overburdening the Rijnmond area – shows at any rate that there is a different relationship between town and port than in our earlier case studies.⁷⁶ Vlissingen-Oost seems to be one element of an urban and industrial network in which a port does not necessarily have to belong to one specific town. This is the network that we can recognise in Meyer's diagrams (fig. 003).

Conclusion

From the tenth to the sixteenth centuries, Zeeland was the northern periphery of the Flemish network of towns. This brought prosperity to places that were favourably located on the sailing routes with respect to Antwerp. For this period, we have looked at Arnemuiden and how this village did everything it possibly could to retain a connection to the open water, despite repeatedly silting up. These efforts were in vain, in contrast to those of Middelburg, which had the political, economic and technical resources to make large-scale and lasting improvements to its infrastructure. After the siege of Antwerp, Zeeland became the periphery of the northern network of towns. Although it was originally able to benefit from this new position, it lost the key economic stimulus provided by Antwerp in the longer term and thus much of its prosperity, despite having a suitable harbour and good connections to the open water.

This separation from Antwerp – barring a brief interlude between 1815 and 1831 – was perpetuated to a certain extent by the establishment of the Belgian state, which developed economically much more quickly than the Netherlands. Around the middle of the nineteenth century, Amsterdam and Rotterdam in particular did not have the technical and political resources to tackle the poor accessibility of their ports. Some people saw this as a clear opportunity for Zeeland, in this case Middelburg, to liberate themselves from their peripheral position and acquire a more prominent place in the economic network, particularly if good connections to the German hinterland could be created. This did require a new outer harbour at Vlissingen. These efforts initially got nowhere because of the lack of strong national governance, a weak internal market, the remains of inter-town politics and limited access to technology. Although Zeeland did not attain the prominent position that Dirk Dronkers (for

instance) had envisaged, building the new infrastructure sometimes had a surprisingly large effect at the local scale, as we saw in Yerseke.

The twentieth century, however, featured increasing and more large-scale governmental control over spatial planning. Zeeland had become part of the national planning process. Constructing the Delta Works had given it an exceptional position. Here too, individuals such as Hupkes saw opportunities to force regional development, within the conditions set by national policy and making use of location-specific features. The Sloe Harbour is an excellent example of this. We can see this harbour as part of a cluster of smaller harbours such as those at Terneuzen or Moerdijk, which are dependent on the large centres of Rotterdam and Antwerp. This cluster fits in very well with the fragmented spatial policy that Meyer has sketched in his diagrams. We then notice immediately that this regional policy is not entirely different to that in the fifteenth or sixteenth centuries. There was also an extensive series of outer or subsidiary harbours back then around the urban nucleus of Antwerp. The genuinely new type that can be seen in Meyer's diagram is therefore not at the regional scale but at the more local scale. If we zoom in on the diagram, we see a type of port that did not exist previously and that can be considered to be the next step in a chronological overview of urban ports: the port without a city (O16). This has not only been made possible by improved infrastructure but – as we have already seen in our case studies – is also the consequence of a combination of political, economic and technological circumstances at the local, regional and national scales.

See Ministry of Housing and Construction, *Tweede nota over de ruimtelijke ordening in Nederland* [Second memorandum on spatial planning in the Netherlands], The Hague, 1966; Ministry of Infrastructure and the Environment *et al.*, *Dynamische Delta, 2020-2040* [Dynamic Delta, 2020-2040], The Hague 2011; J. van Meijeren, P. Colon, *Logistieke Delta Amsterdam–Antwerpen. Goederenstromen, ruimtebeslag en visie achterlandnetwerk* [The logistical Delta, Amsterdam-Antwerp: Flows of goods, space and vision of the hinterland network]. Delft 2010; H. Meyer, *City and Port: Urban Planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: Changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*. Utrecht 1999, p. 23.