

Kees Deurwaarder blikt terug op 150 jaar Kanaal door Zuid-Beveland.

150 jaar is snel gezegd maar we praten over 4 generaties scheepvaart. De eerste was nog volledig op de wind aangewezen, de 2^e kwam wind en stoom al op gang. De 3^e kwamen de nieuw gebouwde motorschepen met dieselmotoren. De 4^e zijn moderne schepen en duwstellen van 50 m tot 175 m. en 23.50 breed. Alles is groot ,sterk en modern. Moesten we vroeger ons in de puts wassen, nu zijn er 1 of 2 badkamers aan boord met warm en koud water. Toch werden we tot 1985 herinnerd aan die tijd door een mooie steen, ingemetseld in het buitenhoofd van de Zuidersluis of voor ons “de Middensluis” te Hansweert waar duidelijk opstond “Zuidersluis 1866.” Helaas is de steen voor zover mij bekend verdwenen ondanks dat ik Rijkswaterstaat er per brief op heb gewezen dat het een stuk erfgoed betrof. Waar zou de steen nu toch zijn?

De geschiedenis gaat terug naar de tijd van de jaagpaden langs het kanaal. Op de havenhoofden stonden rolpalen waarom het paard met de jaaglijn liep en het schip zo lang mogelijk snelheid gaf zodat het op stroom viel en het de zeilen kon hijsen. Ook deze palen zijn door de tijd verdwenen. Of door het kanaal ook door menskracht de schepen werden getrokken is mij niet bekend. Wel was het voor die tijd een groot kanaal met aan weerszijden een Schelde. Het was ook een internationaal vaarwater en wat later de Noord-Zuid as zou worden. Dat blijkt ook uit het Verdrag van Mainz. (Akte van Mannheim) Er waren regels en een ervan was dat 24 uur per dag een sluis gebruikt moest kunnen worden. Niemand kon in 1866 bevroeden dat het de drukst bevaren route zou worden in Europa.

Vooruit lopend op die ontwikkelingen werd in 1929 de Oostsluis (grote sluis) gebouwd te Wemeldinge en Hansweert. Voor die tijd een geweldig werk en waarschijnlijk werkgelegenheid voor de regio. Voor Wemeldinge was daarvan het gevolg dat de Nederlands Hervormde kerk een beetje uit het zicht kwam te staan. Wemeldinge breidde uit richting sluizen. Daar was de handel en activiteiten met de scheepvaart.

Ook hier was de landbouw en scheepvaart onlosmakelijk met elkaar verbonden. Vooral meststoffen werden per schip aangevoerd zowel te

Wemeldinge als in Vlakte. De landbouw producten werden weer per schip afgevoerd. Die bestonden veelal uit bieten, granen en vlas. Ook beurtschippers pikten hun graantje mee met de aanvoer van materialen en grondstoffen uit de regio Rotterdam en Dordrecht. Zo ontstond er een levendige handel op- en langs het Kanaal door Zuid-Beveland. Parlevinkers, olie handelaren tot zelfs levering van kolen voor de gezinnen op de schepen.

We kunnen aannemen dat er misschien wel 50 % van de omzet in Wemeldinge en Hansweert van de scheepvaart kwam. Ook niet vergeten de 2 internaten/ scholen voor schipperskinderen te Hansweert en Wemeldinge. Bij elkaar zo'n 150 kinderen in de jaren 1950/ 1960. Daarbij de "grensplaats" Hansweert waar alle scheepvaart in-en uit moest klaren bij de douane met daarbij de agentschappen. Zelfs de huisartsen hadden nogal eens varensmensen in hun praktijk. Ook de cafés waren goed vertegenwoordigd. In Hansweert waren er volgens overlevering 37 stuks. Ook hadden diverse families hun domicilie te Wemeldinge en Hansweert. Ongezien vergrootte dat het inwonertal van de gemeenten weer. Veel personeel was in dienst van Rijkswaterstaat om de sluizen te bedienen. Het zullen rond de 80 medewerkers zijn geweest op de sluizen met daar nog bijkomend de administratieve ondersteuning in Vlissingen en Middelburg en werktuigkundige diensten te Hansweert en Wemeldinge. Ook was er een soort Gilde van *Tijmannen*. Deze naam kom je niet tegen in de Van Dalen maar wel vreemd genoeg in het Etymologisch woordenboek. Kennelijk van het woord (getijde en tijgen) trekken. Deze mannen waren een zelfstandige onderneming en hadden niets met de overheid te maken. Tot eind jaren 1950 liepen zij op de sluizen en hielpen de schepen af te meren in de sluiskolk. Er werd dan een lijntje gegooid en je knoopte de staaldraad er aan vast en zij trokken het naar de kant en legde de strop rond de meerpaal. Wel betaalde de schipper daarvoor want die kon bij hoge sluismuren niet zelf aan de wal komen. Eind jaren 1950 zijn zij overgekomen in vaste dienst van Rijkswaterstaat en was ook de tijd van fooien geven (bijna) voorbij. Een leuke anekdote wil ik u niet onthouden. De sluiswachters kregen ook altijd 10 ct. 25ct. Sommigen kantoorschepen gaven meer, maar dat had te maken met voorschutting bij een lading gevaarlijke stoffen zoals benzine. Deze schepen vertrokken in Rotterdam zonder de B seinvlag (rode vlag) maar wel een lading gasolie of andere niet ontbrandbare olie. Soms hing ineens de seinvlag B vlag in de mast en

kreeg het schip voorrang bij de sluispassage. Ook in België kwamen deze “wonderen” voor. Vaak was het in Wemeldinge even “spitsuur” in de sluis.. Etenswaren werden gebracht en de olieboer kwam olie en verf, teer en soms staaldraad afleveren. Dan vergat je in de drukte de sluiswachter wel eens zijn footje te geven. Er was er dan een bij die erg “sociaal” aangelegd was en vroeg of wij de tijman niet waren vergeten.

De tijd knaagde aan de Rijkswerken en vaak ging de brug of sluis stuk door veroudering. Modernisering en schaalvergroting in de binnenvaart gingen problemen geven met de “Rijkswerken”. Ook waren de sluizen geen betrouwbare waterkering meer . De sluizen gingen lekken en dat kon tot gevolg hebben dat er water onder de drempels van de sluisdeuren ging stromen en er overstromingen konden komen met grote gevolgen voor de omliggende polders en dorpen. Ook de scheepvaart kreeg lange wachttijden te verduren. Economisch gezien werd het een kanaal der zuchten. In de jaren 80 werd besloten, ook al door de bouwvallige staat van de sluizen, om een nieuw kanaal met sluizen aan te leggen. Zo gezegd, zo gedaan. De politiek ging er in mee en contracten werden getekend door de opdrachtgever en bouwondernemingen. Ontheiligingen werden in gang gezet.

Met deze beslissing, waaraan niet te ontkomen was, is ook de ziel van Hansweert en Wemeldinge verdwenen richting scheepvaart. Overnachten werd bijna niet meer gedaan en zodoende ook geen inkopen aan de wal. Ook waren er veel gezinnen aan de wal gaan wonen voor de kinderen en werden er ploegen opgezet van bijv. 14 dagen varen en 1 week vrij. Dit waren vooral de rederijsschepen. De open grenzen verdreven de douane en agentschappen. Het bedieningspersoneel werd teruggebracht met misschien wel 60 %. Bediening op afstand deed zijn intrede. Waarschijnlijk had het vergunningenstelsel bij RWS. hier ook mee te maken.

Ook de kerkelijke verbondenheid met Hansweert en Wemeldinge veranderde. In die jaren werd de zondagsrust bij veel schippersgezinnen gerespecteerd. Het was geen uitzondering dat er 10 schepen afgemeerd lagen om zondag te houden en hun gezinnen de kerkdiensten bezochten. Zo was Wemeldinge lange tijd een onderdeel van de Varende Gemeente in Nederland. Daar waren zgn.

Schipperspredikanten beroepen in deeltijd voor bijv. de Gereformeerde kerk en het schippers pastoraat met o.a. ook Terneuzen.

In Hansweert was een andere cultuur. Zo was het dorp in twee delen gesplitst. Hansweert en Hansweert Oost. Hansweert oost was duidelijk anders dan Hansweert. Wat betrof de bewoners, veel Rijksgebouwen en werkplaatsen van Rijkswaterstaat. Een schipperskinderen internaat Mariaoord. Een dependance van de Kon. Marechaussee en een Belgisch Consulaat. In de cafés was veel varensvolk klant met een sociale ontmoetingsplek bij de bar. Bij elke grensplaats was er wel een concentratie van schepen. De douane waren ambtenaren en werkten met kantoortijden. Later werden de in- en uitklaring- tijden verruimd met op het laatst nachtklaring. De continuvaart deed zijn intrede en de oude schippers schudden hun hoofd. 'Dit kom niet klaar' werd gezegd. De Westerschelde was toch een geducht vaarwater voor de binnenvaart om in het donker te bevaren. Apparatuur was bijna niet aan boord en de kennis om het te bedienen was er ook niet altijd. Pas in de jaren 1960 begonnen die investeringen. Wel was er veel vakmanschap op de schepen. De vindingrijkheid om problemen op te lossen was groot.

En zo gaan we 150 jaar Kanaal door Zuid-Beveland vieren. Een kanaal met altijd nog grote economische waarden voor Nederland. Een Noord-Zuid as die niet valt weg te denken in de transport sector.