

**VAREN IN ZEELAND
(2020)**

INHOUD

WOORD VOORAF	3
1. HET VAREN OP RUIM VAARWATER.	4
1.1 DE 'BANGE' ROUTE: TERNEUZEN-HANSWEERT, DE VOORBEREIDINGEN	7
1.2 DE OVERSTEEK VAN DE WESTERSCHELDE	15
1.3 DE OVERSTEEK VAN DE OOSTERSCHELDE	20
2. DE 'ELF-STEDEN-ROUTE' DOOR ZEELAND	32
2.1 DE STEDEN OP SCHOUWEN-DUIVELAND EN THOLEN	32
2.2 DE STEDEN OP NOORD- EN ZUID-BEVELAND	40
2.3 HET VEERSE MEER, VAN ZEEARM TOT RECREATIEGEBIED	46
2.4 DE STEDEN VAN WALCHEREN	53
3. HET ECHTE ZEELAND: DE PIEPKLEINE HAVENTJES	63
3.1 ELLEWOUTSDIJK	63
3.2 HOEDEKENSKERKE	66
3.3 PAAL	67
3.4 GORISHOEK	68
3.5 FLAAUWERSHAVEN	69
5. VAN DIE DINGEN DIE IEDEREEN WETEN MOET	72
5.1 Regels op de Zuid-Nederlandse wateren	72
5.2 Kaarten en gidsen	72
5.3 Uitrusting en voorraden	74
SLOTWOORD	78

WOORD VOORAF

Onze ruimste watersportprovincie is Zeeland: honderden vierkante kilometers binnenzee en zeearmen telt deze provincie, er is in feite meer water dan land in Zeeland. Zeeland is dé provincie bij uitstek voor de zeilvaart. Alle zeilschepen, van groot tot klein, kunnen er uit de voeten, en deze sport hoort onverbrekelijk bij de provincie.

Eigenlijk is het dus helemaal niet zo vanzelfsprekend om een toerwaartroute door deze provincie te maken: Zeeland doorkruist men niet per motorschip, maar per zeilschip, zullen velen denken. Ik ben geneigd het met die stelling eens te zijn, al is een tocht over de ruime wateren van Zeeland zelfs met een motorjacht een belevenis. Maar het is waar dat de specifieke charme van een zeilend schip, dat in alle stilte de golven doorklieft, in deze wateren het best tot zijn recht komt.

Wie toch zijn zinnen heeft gezet op een toertocht met een motorscheepje, dient zich in ieder geval bewust te zijn van de eisen, die door het soort vaarwater aan de degelijkheid en de inrichting van het schip worden gesteld. Het is absoluut levensgevaarlijk in de zeearmen te varen met zo'n charmant lekkend badkuipje, waarmee op de Loosdrechtse Plassen wél veel plezier kan worden gemaakt. Zeeland betekent: varen op zee, met alle gevolgen van dien!

De zomer, maar meer nog het voor- en naseizoen, lenen zich uitstekend voor het maken van toertochten door deze provincie: immers, zowel in als buiten het seizoen beschikt Zeeland over zeer goede en uitgebreide accommodaties in jachthavens en langs de meren.

Naast de ruime wateren beschikt Zeeland ook over andere, voor de zeilschepen minder geschikte of zelfs ontoegankelijke kanalen. Het landschap, de gastvrijheid, de rust en de schitterend zichtbare historie van deze rijke provincie verzekeren eenieder een avontuurlijke, afwisselende en aangename tocht.

Probeer U het dus maar. Zeker als U buiten het hoogseizoen in de gelegenheid bent een dergelijke tocht te maken. Want in juli en augustus is Zeeland gewoon "vol". Maar in de maanden mei, juni en september kan men optimaal genieten van het "Varen door Zeeland". Veel plezier gewenst!

1. HET VAREN OP RUIM VAARWATER.

Het water is voor de provincie Zeeland van een heel ander belang dan voor de overige Nederlandse provincies. Zeeland heeft het water nodig, leeft er goeddeels van, maar Zeeland is ook door datzelfde water gevormd, mishandeld en gewond. De diep landinwaarts dringende Noordzee voorziet veel mensen in hun levensonderhoud, maar heeft ook niet geringe aantallen levens gekost, in het verleden, maar in mindere mate ook vandaag de dag nog!

De Zeeuwse wateren zijn weliswaar niets anders dan de mondingen van de Nederlandse en Belgische grote rivieren (de Schelde, de Maas en voor een deel ook de Rijn via de Merwede), maar de macht van de Noordzee strekt tot voorbij de grenzen met de provincie Noord-Brabant. Iedere vloed stort de Noordzee zich van west naar oost dwars door de provincie, om zich pas weer bij de eerstvolgende eb mopperend terug te trekken. En de kracht van die vloed- en ebstroom doet zich zelfs tot bij de steden Antwerpen en Gent goed voelen.

In feite heeft Zeeland niets anders dan een grote hoeveelheid zee kust, en zijn de wateren van de provincie stukjes Noordzee, die zich als lange vingers het binnenland in boren. Wie deze wateren wil bevaren, doet er goed aan ze als maritieme wateren te beschouwen, en zich qua uitrusting en kundigheid net zo voor te bereiden als maakte men een tocht over open zee.

De binnenwateren in de provincie Zeeland verbinden allemaal, zonder uitzondering, twee zeearmen met elkaar of een zee arm met een haven. Men kan nergens toertochten maken over water, zonder in de maritieme wateren terecht te komen. Daarom besteden we eerst ruim aandacht aan de vereisten van het varen op ruim vaarwater, voordat we ons nader gaan verdiepen in de bijzonderheden van de wateren zelf.

De Zeeuwse wateren vormen in wezen de helft van de totale rivieren-Delta: de andere helft (Haringvliet, Nieuwe Waterweg) bevindt zich in Zuid-Holland (zie Varen in Zuid-Holland). Het Zeeuwse deel van de Delta omvat de zuidelijke helft van de Grevelingen, de Oosterschelde en het Veerse Meer, en de Westerschelde. Vier zeearmen dus. Twee zijn helemaal afgesloten zijn van de Noordzee (Grevelingen en Veerse Meer). Eén is van een neerlaatbare vloedkering voorzien (Oosterschelde). De laatste, de Westerschelde, staat nog in open verbinding met de Noordzee.

Hoewel de mate van beschutting tegen de Noordzee van noord naar zuid sterk verschilt, is de omvang van het wateroppervlak van de Grevelingen en -- zij het in iets mindere mate -- het Veerse Meer zo groot, dat men er goed aan doet zich daar evenzeer op maritieme omstandigheden voor te bereiden als op Ooster- en Westerschelde. Want hoewel op deze twee wateren geen eb- en vloedstromen meer voorkomen, en het zeewater geen directe toegang heeft, kan er een behoorlijke golfslag staan. Het feit, dat men vaak ver verwijderd is van plaatsen met beschutting of hulp bij ongelukken, en het feit dat men op de enorme watervlakten met een klein bootje ook niet continu wordt waargenomen vanaf de kant, maakt voorzichtigheid noodzakelijk. Zelfs op een dag met prachtig weer kan er immers een ongelukje gebeuren, waardoor onmiddellijke hulp nodig wordt!

Daarom is het allerbelangrijkste op het gebied van veiligheid aan boord van ieder schip, en als de nood aan de man komt tevens het laatste redmiddel: communicatie. Communicatie, oftewel de mogelijkheid om berichten door te geven en te ontvangen, kan op vele manieren gecreëerd worden: van luxe zend- en ontvanginstallaties tot en met eenvoudige vuurpijlen; van mobiele telefoon tot en met rooksignalen; van marifoon tot en met zwaaien met de armen; het is allemaal communicatie.

Het spreekt vanzelf dat de uitersten van de hierboven genoemde communicatiemiddelen voor een pleziertochtje over de Zeeuwse stromen doorgestreept kunnen worden. Immers, het is overdreven om een complete korte golf-zend- en ontvanginstallatie aan te schaffen alleen maar omdat men enkele kilometers buiten de haven zal verblijven. Evenzeer is het zwaaien met de armen niet erg toereikend als een noodgeval zich midden op het water voordoet. Veel jachten beschikken echter tegenwoordig al over marifoon, en tevens heeft bijna iedereen tegenwoordig mobiele telefoon. Beide middelen zijn volledig toereikend om in noodgevallen met de kust te kunnen communiceren (voor wat de telefoon betreft: míts er dekking is!). Voor wie geen marifoon of telefoon heeft, is een veel goedkopere oplossing voorhanden: de noodseinen (vuurpijlen, rookpijlen en dergelijke). Noodseinen kunnen in dringende gevallen een uiterst effectief middel zijn om hulp in te roepen, onder voorwaarde natuurlijk dat ze ook alléén voor noodhulp worden gebruikt! Hoe dan ook, ieder schip dat zich op groot vaarwater begeeft zal een of andere manier van communicatie met hulp- en reddingsdiensten moeten kunnen onderhouden.

Natuurlijk zijn noodsignalen niets anders dan een laatste redmiddel voor die gevallen, waarin men op eigen kracht een probleem niet meer kan oplossen. Beter dan op de noodsignalen te vertrouwen is het te voorkomen, dat noodsignalen nodig worden. De beheersing van alle denkbare omstandigheden op, in en rond het schip door de schipper is daartoe een noodzaak, en om zijn schip te kunnen beheersen zal de schipper deskundig moeten zijn op al die terreinen, waarop het varen op ruim water deskundigheid vereist. De schipper moet zijn schip kunnen besturen, in de ruimste zin van het woord: dat betekent dat hij niet alleen een rechte lijn moet kunnen varen op windstil water, maar dat hij ook onder moeilijke omstandigheden zijn schip nog de baas blijft, en er op een zodanige manier mee kan manoeuvreren, dat schip en opvarenden geen nodeloos gevaar lopen.

De schipper moet voorts de weg kunnen vinden, ook al in de ruimste zin van het woord. Dat is tegenwoordig meestal geen probleem, omdat immers iedere smart phone een ingebouwde GPS heeft en ieder navigatie-programma kaarten bevat (ook kaarten van de vaarwateren). Dat betekent dat de kennis van navigatie en plaatsbepaling meestal uit de telefoon of de tablet gehaald kan worden. Toch moet de schipper ook zónder die hulpmiddelen zijn richting kunnen vaststellen, hij moet aan de hand van beschikbare gegevens -- maar ook bij het ontbreken daarvan -- de positie van het schip in grote lijnen kunnen vaststellen, en hij moet de controle over de richting waarin het schip vaart kunnen uitoefenen. Daarbij is eveneens kennis nodig van de geografie -- waar kan het schip überhaupt varen -- en van de meteorologie -- wanneer kan het schip daar varen -- en de hydrografie -- wanneer staat er waar welke stroming, met welke snelheid en in welke richting -- en het samenspel van al die 'grafieën' op het gedrag van het schip.

Als de schipper aan al deze voorwaarden voldoet, moet hij tenslotte ook nog iets weten over regels en rechten op het water; want hoewel het risico van aanvaring op ruim water vermoedelijk kleiner is dan menig ander risico, is het toch beter te weten waarmee men rekening moet houden om elkaar zo weinig mogelijk in de weg te zitten.

1.1 DE 'BANGE' ROUTE: TERNEUZEN-HANSWEERT, DE VOORBEREIDINGEN

Door de provincie Zeeland voeren een aantal internationale hoofdvaarroutes, waarlangs zowel de beroepsvaart als de pleziervaart vanuit Nederland ons zuiderbuurland België bereiken. Hoewel de aanleg van de Schelde-Rijnverbinding het mogelijk heeft gemaakt om de zeearmen te vermijden en rechtstreeks van het Volkerak naar de haven van Antwerpen te varen, gaat een groot deel van de Noord-Zuid-scheepvaart nog over de Westerschelde.

Daar zijn twee belangrijke redenen voor. Ten eerste is de passage door de havens van Antwerpen, met de noodzaak vanuit de haven naar de Schelde te schutten, meestal een tijdrovende zaak. Binnenschepen liggen vaak uren te wachten om in de Van Cauwelaertsluis of de Boudewijnsdijk te schutten, of de beruchte Royerssluis te passeren, een antiek bouwwerk dat de vele meters hoogteverschil tussen havens en Schelde overbrugt, maar dat slechts één passage per twee uur in elke richting mogelijk maakt. Ten tweede laat de bevaarbaarheid van de Schelde tussen Antwerpen en Gent voor veel binnenschepen te wensen over: de sterke getijdestroming en de geringe breedte maakt de Schelde tot een lastig en gevaarlijk vaarwater. Bovendien is ten gevolge van de bochtige rivierloop de afstand in kilometers tot de stad Gent langer dan wanneer men via Westerschelde en het kanaal van Gent naar Terneuzen vaart.

Veel schippers kiezen dus voor de oversteek van de Westerschelde in plaats van voor de tocht door Antwerpen. Maar dat wil niet zeggen dat deze route geheel zonder risico en gevaar is, integendeel! Men passeert iets meer sluisen (via Antwerpen neemt men de Kreekraksluisen, de Royerssluis en de sluisen te Merelbeke, via Terneuzen moet men de Krammersluizen, de sluisen te Hansweert, de sluisen te Terneuzen en de sluis van Evergem passeren), maar men bevaart behalve het (getij-loze) Volkerak wel de Oosterschelde en de Westerschelde, die beide in verbinding met de Noordzee staan en dus getijde-stroming kennen. Bovendien vaart men op de Westerschelde vele kilometers lang samen op met de enorme schepen die van of naar de haven van Antwerpen varen: zeeschepen dus (of 'zeboten' zoals binnenschippers meestal zeggen).

Een jacht is natuurlijk nietig in vergelijking met zo'n zeeschip. Maar ook een deel van de beroepsscheepvaart in het Noord-Zuidverkeer bestaat uit zogenaamde spitsen, scheepjes van 40 bij 5 meter die gebouwd zijn om de piepkleine sluisjes in de oude Franse kanalen te kunnen passeren. Deze scheepjes van enkele honderden

tonnen (meestal 250 ton of minder) zijn op de grote en brede Westerschelde óók niet meer dan notendopjes in vergelijking met de enorme zeeschepen die af en aan snellen op hun route van en naar de Antwerpse haven. En hoewel de Nederlandse spitsen-schipper zijn hand niet omdraait voor het oversteken van de Westerschelde (evenmin als voor bijvoorbeeld het IJsselmeer of het Hollands Diep) is dat voor veel van hun Franse collega's een andere zaak. De Franse spitsen, waarvan er veel zelden buiten de oude spitsenkanaaltjes komen, zijn meestal licht gebouwd, om bij zo weinig mogelijk diepgang een zo groot mogelijk tonnage te kunnen vervoeren. Zodra zulke scheepjes aan de maritieme omstandigheden van de Westerschelde worden blootgesteld, blijkt het heel wat stuurmanskunst, en een flinke portie geluk, te vereisen om heelhuids de overkant te bereiken. De vaak hoge golven, die als ze al niet door wind en getij worden opgewekt wel van de grote zeeschepen komen, laten zo'n spits van voor naar achter trillen als een vel papier, en men ziet vanuit de stuurhut dikwijls hoe de beweging van een hoge golf de kop van het schip letterlijk verdraait ten opzichte van de 'kont'. Het hele schip tordeert en voegt zich naar de enorme krachten, die er door zulke golven op worden uitgeoefend.

Het spreekt vanzelf, dat veel schippers van zulke schepen niet dan met bange voorgevoelens en het lood in de schoenen aan de oversteek van de Westerschelde beginnen. De benaming 'La Route de l'Angoisse' oftewel de Route van de Angst doet dan ook opgeld in Frankrijk. Maar helaas, voor wie de route over Antwerpen wil vermijden, is de oversteek vanaf Terneuzen naar hetzij Hansweert hetzij Vlissingen onvermijdelijk, en Hansweert vormt de kortste route en ligt ook het dichtst bij Terneuzen. Vandaar dat jaarlijks duizenden spitsen deze route varen, en na iedere schutting in de sluisen van Terneuzen en Hansweert kun je dan ook altijd wel een aantal spitsen tegen de golven van de Westerschelde op zien ploeteren.

Nou is de Westerschelde lang niet altijd een snel stromend en woest golvend monster. Integendeel, er zijn momenten dat het water van de Westerschelde lieflijk kabbelt, zodat iedere gedachte aan de boze zee ver weg is. Maar het verraderlijke van de Westerschelde zit dan ook juist in de vele verschillende gezichten die deze zee-arm kan vertonen: soms lieflijk en glad als een spiegel, dan weer torenhoog golvend. Soms bijna stroomloos, dan weer snel stromend uit allerlei onverwachte en onvoorspelbare richtingen. Soms recht, breed en diep, dan weer smal, bochtig en vol gevaarlijke zandbanken. Soms overzichtelijk, goed bebakend en riant, dan weer nevelig, verwarrend en verraderlijk. Het zijn deze veranderingen, die veel schippers op de Westerschelde de das hebben omgedaan. Wie een keer met mooi weer, op de kentering van het tij, van Terneuzen naar Hansweert gevaren is zonder

een zeeschip in zicht te krijgen, kan zich niet voorstellen hoe verloren men zich kan voelen als men, geplaagd door een woeste deining en met een stroom uit een ongelukkige hoek, tussen twee zeeschepen door moet oversteken om de sluisen van Hansweert of die van Terneuzen te bereiken.

Is de Westerschelde nu werkelijk zo gevaarlijk? Ja, dat is ze, zullen de meeste ervaren schippers antwoorden. De breedte en de bochtigheid van de rivier, de werking van eb en vloed, de zandbanken en de invloed van de wind maken de Westerschelde tot een lastig vaarwater, waar meestal alle kundigheid van de bemanning van schepen nodig is om een veilige vaart te verzekeren. Door de breedte ontstaat bij slechts weinig wind al een relatief hoge zee, die vooral voor kleine, lage schepen lastig kan zijn, en die in ieder geval grote krachten op de scheepjes laat inwerken. Door het vrij in en uit stromen van de getijden van de Noordzee wisselt de stroomrichting elke zes en een half uur, dus bijna vier keer per dag, zodat men vaak met een westelijke stroming de ene haven verlaat om met een oostelijke de volgende haven binnen te lopen. Wie op de werking en de kracht van de stroming niet bedacht is, kan aardig in de problemen komen. De ligging van zandbanken, vaak in de binnenbochten, maakt de te volgen route over de brede rivier grillig en niet altijd even logisch: bij Hansweert moet men, vooral bij afgaand water, beducht zijn op de enorme zandbank die ter plaatse de zuidelijke oever van de Westerschelde vrijwel onbereikbaar maakt. De wind tenslotte kan een vervelende deining veroorzaken. Als wind en stroom uit tegengestelde richtingen komen, is deze deining weer anders van karakter dan wanneer wind en stroom uit dezelfde richting komen. De golfslag is dan korter, maar heftiger, en men wordt met een klein scheepje danig heen en weer gegooid. Ook de zeeschepen veroorzaken hun eigen soort golf: de hekgolf van een geladen zeeschip dat op volle snelheid door de vaargeul snelt is soms twee keer zo hoog als de hoogste windgolven, en wie er niet op bedacht is en zo'n golf uit een wat ongelukkige hoek kruist, maakt een goede kans om van de been gegooid te worden!

Toch kan men zich tegen al deze gevaren uitstekend wapenen, mits met deskundig en consequent te werk gaat. Om te beginnen moet men de diverse risico's in kaart brengen, d.w.z. men moet weten waar de gevaren nou precies op de loer liggen. Een grondige bestudering van het vaarwater zelf (aan de hand van goede en actuele kaarten en/of van het kaartbeeld van de elektronische navigatiekaarten), van de stroming (aan de hand van stroomatlassen en getijde-tafels en eventueel de GPS-gegevens), van de wind (aan de hand van weerberichten en informatie van de vaarwegbeheerders) en van de verkeerssituatie (aan de hand van het

marifoonverkeer en/of de AIS-beelden, als men over AIS beschikt tenminste) is nodig om een veilige tocht zeker te stellen. Maar voor alles is de zeewaardigheid van het schip en de uitrusting een vereiste: met een niet-zeewaardig schip moet men zich evenmin op de Westerschelde wagen als op de Atlantische Oceaan!

Als schip en uitrusting in orde zijn, begint men met het bestuderen van de te varen route op de betreffende water- of navigatiekaart. De te volgen richting wordt bestudeerd en geplot of zo nodig met potlood ingetekend op de kaart, waarbij men zorgvuldig let op de beschikbare diepte en op eventuele obstakels, en ook op de diverse voorschriften die op de Westerschelde gelden ten aanzien van de scheiding van verschillende scheepstypen.

Als de route 'in kaart is gebracht' bekijkt men de mogelijkheden om de positie van het schip op die route vast te stellen: de GPS-positie van het navigatiesysteem of de smart phone, de verschillende boeien en bakens, de lichten (waaronder de 'sector-lichten' op de wal en de 'lichten-lijnen' die de verschillende delen van de route veelal markeren). Men moet zich aan de hand van de kaart-informatie een beeld vormen van hoe de beboeiing en bebakening er in werkelijkheid uit moet zien op de diverse punten in de route, die een verandering van koers vereisen, om later precies te weten op welke plaats die koerswijzigingen doorgevoerd moeten worden. Als men ter plaatse eerst nog tijden lang moet puzzelen voordat men ontdekt waar men zich precies bevindt kan het te laat zijn! Behalve bakens en boeien kan men zich ook verdiepen in allerlei herkenningspunten die boven de oevers zichtbaar zullen zijn, zoals windmolens, kerktorens en dergelijke. Men moet bedenken, dat de getijden in de Westerschelde het aanzien van de oevers, en ook van de zandbanken, drastisch veranderen, afhankelijk van de vraag of men het traject bij eb of bij vloed bevaart. Sommige platen en banken, die heel dominant zichtbaar zijn bij eb, zijn volledig verdwenen onder water als het vloed is, zodat de rivier een totaal andere vorm krijgt. Daarom is de bebakening een beter hulpmiddel bij de plaatsbepaling dan het aanzien van de rivier zelf.

Als de ten opzichte van de oevers te volgen route bekend is, en duidelijk is hoe we de verschillende punten van die route aan de bakens en boeien kunnen herkennen, volgt de tweede stap: het voorspellen van de door stroming veroorzaakte afwijkingen in onze koers. Als de stroomrichting altijd precies onze vaarrichting zou volgen, is deze stap minder belangrijk, omdat de stroom dan hoogstens invloed heeft op de duur van de tocht, niet op de richting waarin we varen. Maar in de Westerschelde is er vaak een groot verschil tussen de stroomrichting en de

vaarrichting. Immers, de stroming volgt niet alleen de oevers, maar ook de verschillende diepe en ondiepe delen van de rivier. Daardoor staat de stroming, vooral bij hoog water, vaak haaks op de vaarrichting, en dan is het zaak de door de stroming veroorzaakte koersafwijkingen te corrigeren, anders worden we uit onze route geduwd!

De stroming en stroomrichting in de Westerschelde is tegenwoordig meestal af te lezen van het navigatiesysteem, maar ze is ook zeer nauwkeurig in kaart gebracht. Daarmee kunnen we ook als het navigatiescherm uitvalt nog bepalen welk effect de stroom zal hebben. Door metingen heeft men bij ieder getij op vrijwel elke plaats in de rivier vastgesteld, in welke richting het water stroomt en hoe snel. Die stroomsnelheid en stroomrichting is vastgelegd in een zogenaamde stroomatlas. Daarin vindt men gedetailleerde kaarten van de rivier, waarin met dikke en dunne pijlen de sterkte en richting van de stroming is weergegeven, afhankelijk van de hoeveelheid tijd die is verstreken sinds het laatste hoog- of laagwater. Door in een getijdetafel op te zoeken, hoe laat op onze vaardag het hoog- en laagwater zich voordoen, en door uit te rekenen hoeveel uren daarna er verstreken zijn op het moment dat wij de tocht aanvangen, kunnen we de juiste bladzijden van de stroomatlas vinden, en daarop gemakkelijk aflezen welke stroomrichting en stroomsterkte op de verschillende plaatsen van onze route aangetroffen zullen worden. Natuurlijk moeten we er rekening mee houden, dat we op het laatste stuk van de route later varen dan op het eerste stuk, dus kan het nodig zijn ergens halverwege de route naar een volgend blad van de stroomatlas over te stappen. Wie logisch kan redeneren en klok kan kijken zal gemakkelijk de juiste informatie in de stroomatlas kunnen vinden.

Stroomatlas en getijdetafels leveren nóg een stukje informatie op, dat voor een veilige vaart belangrijk is: het optimale tijdstip om de betreffende route aan te vangen. Immers, de stroomrichting wisselt enkele malen per etmaal, wat betekent dat we een deel van de dag in onze vaarrichting stroom tegen zullen hebben, en een ander deel stroom mee. Op een vaartocht van enkele tientallen kilometers, die we doorgaans met een snelheid van tussen de tien en de twintig kilometer per uur (ten opzichte van het water) afleggen, zal het verschil in duur van de tocht al gauw enkele uren bedragen. Immers, twintig kilometer afleggen met een snelheid t.o.v. het water van vijftien kilometer per uur en een tegenstroom van vijf kilometer per uur resulteert in een vaarsnelheid van tien kilometer per uur, en dus in een vaarduur van meer dan twee uur. Dezelfde afstand met dezelfde stroom mee duurt daarentegen nog geen uur! Deze informatie moeten we verwerven voordat we uit

de haven van vertrek wegvaren. Aan de hand van het gunstigste tijdstip van vertrek kunnen we dan bepalen, hoe laat we losgooien, om in zo kort mogelijke tijd de haven van bestemming te bereiken. Bij langere afstanden over getijdewater komen schepen, die even snel varen, soms tegelijk aan, ook als het ene uren eerder dan het andere vertrokken is! Wel is het zaak om bij de vaststelling van het optimale uur van vertrek ook rekening te houden met factoren als de wind, het beschikbare daglicht en de verkeersdrukte, om te voorkomen dat men wel een gunstige stroom heeft, maar geen direct zicht meer of een file-achtige drukte van andere schepen, of dat men de wind juist tegen de stroom in heeft, wat weer nadelen voor de deining heeft. Al die factoren samen moeten leiden tot een verantwoorde vaststelling van het beste moment om te vertrekken.

De wind speelt op de brede wateren van de Westerschelde een belangrijke rol. Als het weerbericht een wind van meer dan kracht 4 Beaufort voorspelt, wordt het de moeite waard om te bezien of het nodig is de natuurlijke beschutting van de zandbanken tegen de soms hoge golfslag te gaan benutten. Bij laag water vallen vele banken namelijk droog, en ze vormen dan een onderbreking van de golven, die immers hoger opgebouwd worden naarmate het wateroppervlak groter wordt. Bij windkracht 6 en meer is deze beschutting voor de meeste schepen ronduit noodzakelijk, omdat de golven dan zo hoog kunnen worden, dat er gevaar ontstaat. Men probeert dan het tijdstip van vertrek, na raadpleging van de waterkaarten en de getijdetafels, zo vast te stellen, dat er voldoende beschutting is voor de aanrollende golven. Hoe kleiner de afstanden tussen de banken en de vaarroute (gezien in de richting waarin de wind waait) des te groter het beschuttende effect. Een omdat de droogvallende delen van de banken het grootst zijn bij laagwater, zal het tijdstip van vertrek zo moeten vallen, dat we het grootste deel van de route rond het tijdstip van laagwater kunnen varen, desnoods als dat betekent dat we een deel van de route tegen de stroom in moeten varen. De beschutting die de zandbanken kunnen bieden is dan nuttiger dan de tijdwinst van een gunstig vertrek.

Als de beschutting van de banken niet noodzakelijk is voor de tocht, omdat de wind en zeegang niet zo sterk zijn dat er gevaar ontstaat, speelt een andere factor een rol bij het bepalen van het tijdstip van vertrek: namelijk het risico van aan de grond lopen. Dat risico, hoewel vrijwel denkbeeldig zolang alles goed gaat tijdens de vaart, wordt heel reëel als we te maken krijgen met motorstoring of soortgelijke problemen. Nu is het gevaar van stranden aanzienlijk groter als dat gebeurt bij afgaand water dan wanneer het gebeurt bij opkomend water. Immers, bij afgaand

water vallen de platen en banken droog, en zal een eenmaal gestrand schip steeds hoger op de bank of plaat komen te zitten. Strand een schip echter bij opkomend water, dan hoeft het slechts luttele minuten te wachten om weer op eigen kracht vrij te kunnen komen. Hoewel dit gevaar voor de jachtenschipper niet zo groot is als voor de beroepsschipper (wiens lange, zware schip gemakkelijk kan breken op een steile bank) kan een stranding, vooral van kielschepen, toch veel schade en ongemak met zich meebrengen. Daarom kan men deze factor laten meewegen bij de vaststelling van het tijdstip van vertrek, zeker als men een traject bevaart dat tussen veel banken en platen door loopt, en waar de positiebepaling of de wegzettende werking van de stroming problemen kan geven.

Men ziet, dat het niet verstandig is de havens van Hansweert of Terneuzen te verlaten zonder dat men zich vooraf terdege heeft verdiept in alle ins en outs van de oversteek. Wie twijfelt aan zijn eigen conclusies, of wie om welke reden dan ook niet beschikt over bepaalde informatie die nodig is voor dit traject, doet er goed aan voor vertrek de medewerking te vragen van de scheepvaartbegeleiders in de haven van vertrek. Deze mensen zijn deskundig op alle bovenstaande gebieden, en kunnen goede adviezen en betrouwbare informatie verstrekken over de toestand op het te bevaren traject, zodat men weet dat men verantwoord de oversteek kan maken.

Ik heb de betreffende 'bange route' gevaren met de Noorderzon, een spits, van Terneuzen naar Hansweert, teruggekeerd van een lange reis naar Frankrijk. In Terneuzen, dat het centrum is van de nog actieve vrachtvaart met spitsen, vindt men weliswaar niet de overdaad aan monumenten en oudheden die bijvoorbeeld Middelburg en Zierikzee hebben, maar het is een levendig stadje, met zowel binnen als buiten de sluisen goede jachthavens.

In de kanaalhavens, aan de binnenkant, liggen de vele schepen die vanuit Terneuzen op België en Frankrijk varen, en die ooit via de schippersbeurs in Terneuzen werden bevracht. De schippersacties in de zomer van '93 waren in Terneuzen het grimmigst en het felst: hier waren veel van de binnenschippers rechtstreeks van het beursvervoer afhankelijk voor hun dagelijks brood.

Het sluisencomplex, waar de acties zich afspeelden, is ook zonder die acties een bezienswaardigheid. Alle soorten schepen ziet men hier passeren en manoeuvreren, van minuscule plezierbootjes tot en met de enorme zeeschepen die de zeehaven van Gent als bestemming hebben, via het zeer grootschalige Kanaal van Gent naar

Terneuzen, dat in afmetingen nauwelijks onderdoet voor het Noordzeekanaal in Amsterdam of de Nieuwe Waterweg in Rotterdam. Zeevaart en binnenvaart worden gescheiden geschut: de zeevaart bereikt het kanaal via de Westsluis, de binnenvaart en de pleziervaart via de Oostsluis. Op de plaats van de Middensluis wordt een splinternieuwe zeesluis gebouwd.

Wie van de Westerschelde komt en niets in het Kanaal van Gent naar Terneuzen te zoeken heeft, kan de stad ook bezoeken door aan te leggen in de Oude Veerhaven, die als grote jachthaven is ingericht en waar jachten een goede beschutting vinden tegen wind en stroming in de rivier. Wij hebben daarentegen aan de Kanaalkade in Terneuzen aangelegd, binnen de sluis dus, en daardoor gevrijwaard van eb en vloed. Alle inkopen kunnen in Terneuzen worden gedaan, alle voorraden worden aangevuld. De vooravond van de 'grote oversteek' hebben we doorgebracht met een prachtige wandeling langs de Westerschelde, waarbij het schitterende uitzicht over de enorme zeearm tegelijkertijd de zin om hem te bevaren als de angst voor de risico's opwekt. Met argusogen de zeeschepen nakijkend, die we de volgende dag pal naast ons zullen aantreffen, zijn we weer tijdig 'naar boord' gegaan, om de laatste voorbereidingen voor de tocht over de Westerschelde te maken.

1.2 DE OVERSTEEK VAN DE WESTERSCHELDE

Op de ochtend van ons vertrek waait er in Terneuzen een westelijke wind, kracht 4 tot 5. Het zicht is goed, en de golven zijn niet zo hoog, dat we er problemen mee verwachten. Wel wordt natuurlijk het gehele schip van voor naar achter gecontroleerd: zijn alle luiken goed bevestigd en geborgd, zitten alle deuren en toegangen goed dicht, zijn de ankerkluisen afgesloten en alle deksels en afdichtingen goed gesloten? Als de hele checklist is afgewerkt, roepen we om tien uur de Oostsluis op om ons voor een schutting aan te melden, klaar om net voor laag water de Schelde op te varen.

Dan blijkt onze eerste misrekening. Natuurlijk hebben ook andere binnenschepen uit kunnen rekenen, dat half elf een goede tijd is om aan de oversteek te beginnen, en er heerst bij de sluis dan ook een drukte van belang. Als wij uiteindelijk aan de beurt zijn, is het al kwart over elf, en staat een sterke vloedstroom voor de voorhaven van de Oostsluis.

Gelijk bij het uitvaren van de voorhaven merk je al, hoe verraderlijk de rivier is. Met het beeld van de kaart op het computerscherm lijkt alles breed en ruim, maar in werkelijkheid loopt de vaargeul zo dicht langs de voorhaven, dat een scherpe stuurboordbocht nodig is om te voorkomen dat men de vaargeul twee keer dwars oversteekt. Dit gedeelte van de Westerschelde heet kennelijk niet voor niets de 'Pas van Terneuzen'. Als de scherpe bocht ingezet wordt, helt de Noorderzon, die leeg is en dus hoog op het water ligt, gevaarlijk over bakboord. Uiteindelijk gaat alles goed, en even later maakt het schip een bijna ongeloofwaardige vaart bij het passeren van de Oude Veerhaven, die pal ten oosten van de nieuwe sluisen ligt. We gaan, de boeien scherp in het oog houdend, langs de sectorlichten van de Oude Veerhaven op die van Othene en Margarethapolder af.

We vallen gelijk met onze neus in de boter: op de ankerplaats voor zeeschepen vlak voor Terneuzen liggen twee enorme stalen kolossen voor anker. Als de Noorderzon met vliegende vaart deze giganten passeert, blijkt een spits toch maar een minuscuul scheepje: vele meters roestig ijzer torenen boven ons schip uit, en de vervaarlijk uitziende kabels waarmee de schepen aan ankerboeien gemeerd liggen, zullen bij zwaar weer toch heel wat te verduren krijgen. Geïmponeerd varen we de stilliggende kolossen voorbij.

Op het gedeelte tussen de Pas van Terneuzen en het Gat van Ossenissee varen we in noordwestelijke richting, en ondanks de harde wind en de felle stroom slagen we er zonder problemen in de Noorderzon op koers te houden. Omdat we zowel wind als stroom in de rug hebben, gaan we nog steeds met een behoorlijke vaart langs de boeien. Een van onze passagiers die nog nooit een hydrografische kaart heeft gezien buigt zich naar het scherm, en vraagt even later wat de afkorting 'WK' betekent. Als ik hem antwoord, dat dat voor 'wrak' staat, merkt hij voorzichtig op, dat er dan wel erg veel wrakken in de Westerschelde liggen. Nadere bestudering van de kaart levert alleen op het kleine stukje tussen Terneuzen en Hansweert al zo'n twintig wrakken op! Geen hoopgevende gedachte, vinden we. Gelukkig tellen we er op het niet veel langere traject naar Vlissingen maar liefst dertig, dus we zitten niet op het gevaarlijkste stuk van de Westerschelde!

Overigens worden in de geulen benoorden Terneuzen de beroepsvaart en de recreatievaart vaak gescheiden: de laatste wordt, komend vanuit Vlissingen en omgeving, benoorden de vaargeul voor de zeevaart naar een eigen bebakende geul geleid, vanwaar men via het veel rustiger Middelgat, dicht onder de kust van Zuid-Beveland, naar Hansweert kan varen. Zo blijven de kleine jachten en de enorme zeeschepen van elkaar gescheiden, en wordt ook de beroeps-binnenvaart niet gehinderd tijdens het toeristische seizoen. Probleem is alleen, dat de watersport die vanuit Terneuzen komt, ergens de banken tussen de hoofd- en nevengeulen moet oversteken, en dat maakt het noodzakelijk om goed rekening te houden met de waterstand óf om een beetje te slalommen tussen de banken door, als men tenminste in de bebakende geulen wil blijven. De geul langs de westzijde van de platen heet net na de splitsing voorbij de plaat Everingen ineens 'Straatje van Willem'; het is de meest Hollandse vaarwaternaam die ik ken! Verderop heet de vaarweg weer gewoon Middelgat. Langs Baarland, Hoedekenskerke en Biezelingse Ham voert de route dicht langs de Bevelandse kust in een grote bocht naar Hansweert, waar men al aan de goede kant van de rivier vaart voor de afslag naar de sluizen van Hansweert.

De hoofdroute, tevens de route voor zee- en binnenvaart, voert langs de andere oever, met de Rug van Baarland, de Platen van Ossenissee, de Brouwerplaat en de Molenplaat als een soort 'middenberm' tussen de twee 'vaarstroken'. Bij eb steken deze platen vele meters boven water, bij vloed lopen de meeste onder, vaak met uitzondering van de Rug van Baarland, die alleen bij de hoogste vloedstanden onder water staat. De beroepsroute voert na het Gat van Ossenissee door de 'Overloop van Hansweert' waarmee de geul de zuidoever verlaat en de noordoever opzoekt, op de

plaats waar de rest van de platen van Ossensisse zich bevinden. De oostelijke helft van deze platen steekt zo hoog boven water uit, dat ze zelfs bij springtij zelden onderlopen. Als een strand-eiland steekt dit deel van de platen boven water uit.

In het Gat van Ossensisse ontdekken we, gelukkig nog vele kilometers achter ons, een zeeschip dat richting Antwerpen komt gevaren. Tegelijkertijd doemt, ook nog heel ver weg, het silhouet van een al even groot schip op achter de platen van Ossensisse. Dat laatste schip moet de hele ronding rond die platen nog maken, dus voorlopig hebben we niets te vrezen. Met gezwinde spoed zetten we onze reis voort, en na een dikke drie kwartier hebben we al meer dan de helft van de ruim twintig kilometer tussen Terneuzen en Hansweert afgelegd. Als we boei 35 passeren, melden we ons bij Radar Hansweert, die ons behulpzaam meedeelt dat er een opvarend zeeschip vijf kilometer achter ons zit, en een afvarend zeeschip tien kilometer voor ons. Dat waren dus de twee die we al gezien hadden.

Als we twaalf minuten later voor de goede orde nog eens achterom kijken, ontdekken we tot onze grote schrik de boeg van het zeeschip op nauwelijks tweehonderd meter achter ons. Als een flatgebouw rijst het enorme vaartuig boven ons uit, en nog geen minuut later passeert het gevaarte ons aan bakboord, met een tussenruimte van misschien honderd meter. Als de boeggolf van het schip ons bereikt, wordt de kop van de Noorderzon minstens twee en een halve meter uit het water getild, om daar met een daverende klap weer op terug te vallen. Huiveringën gaan door het hele schip, en zeker door zijn bemanning en passagiers! Als de Noorderzon net zijn balans weer gevonden heeft, vaart de tegenligger uit Antwerpen voorbij, en nog eens stijgt de kop van de Noorderzon de lucht in als wilde het schip het luchtruim kiezen. Weer trilt en dreunt alles als het vlak terugvalt op het water. Pas vele minuten later zijn de golven van de twee schepen uitgevlakt, en hoeft de Noorderzon alleen de gewone golven te trotseren, die nu ineens veel minder dreigend en boosaardig lijken dan toen we net de voorhaven van Terneuzen uit kwamen.

Na een kleine anderhalf uur bereiken we de sectorlichten van Hansweert, waar de draai naar bakboord richting voorhaven wordt ingezet, waarbij door de beroepsvaart de vaargeul moet worden overgestoken, wat vaak een wirwar van tussen en om elkaar heen draaiende schepen tot gevolg heeft. De pleziervaart die de nevengeulen heeft genomen heeft daar minder last van, omdat de route door het Middellgat al langs de goede oever voert. Gelukkig is tijdens onze tocht weinig kruisende beroepsvaart te zien, dus de Noorderzon bereikt zonder kleerscheuren de

voorhaven van de sluizen van Hansweert.

Met een behoorlijke wind dwars op het schip lijkt het ons verstandig de boegschroef bij te zetten. Immers, een leeg binnenschip ligt zo hoog op het water, dat de wind er vrij spel op heeft. Zolang het schip vaart maakt kan de schroef deze invloed nog corrigeren, maar tijdens manoeuvres en als het schip vrijwel stil komt te liggen is het effect van de wind rampzalig. Daar moet de boegschroef dus uitkomst bieden. Door de kop van het schip een beetje tegen de wind in te drukken, corrigeert de boegschroef als het ware de zijwaartse druk van de wind. Probleemloos varen we even later langzaam de west-sluis van Hansweert in. Dan, als nét de voorspring vast zit en het schip gestrekt langs de sluismuur ligt, valt plotseling de boegschroef uit! De dieselmotor die de schroef aandrijft zwijgt, en wil niet meer starten. Een onderzoek van de machinekamer in het voorschip levert de oorzaak van het probleem op: hoewel het peilglas van de brandstoftank een halfvolle tank aangeeft, blijkt er geen druppel dieselolie meer in de tank te zitten! Peilglas verstopt, dus. Het geeft maar weer aan, dat men niet wantrouwig genoeg kan zijn bij de controles en inspecties van de scheepsmotoren en hun toebehoren. Na dieselolie te hebben overgepompt van de achtertanks naar de voortank en de motor van de boegschroef te hebben ontlucht, kan de reis veilig worden voortgezet.

Binnen de sluizen van Hansweert is de getijdewerking tot september 1993 buitengesloten geweest, omdat tot die tijd zowel aan de zuidkant als aan de noordkant van het kanaal sluizen waren. De sluizen aan de noordkant, in Wemeldinge, zijn echter buiten gebruik gesteld, en een nieuwe kanaalmonding brengt het kanaal in rechtstreekse verbinding met de Oosterschelde. Het kanaal volgt sedertdien de getijdebewegingen van de Oosterschelde, iets waar men bij het vastmaken rekening mee moet houden. Overigens zijn er in de Noorder Voorhaven van Hansweert nauwelijks mogelijkheden om vast te maken voor de recreatievaart. De wachtpalen op de westoever zijn voor de beroepsvaart, en de werkhaven van Rijkswaterstaat mag alleen met toestemming van de sluismeester bevaren worden. In noodgevallen kan men verzoeken in die werkhaven te mogen afmeren via marifoonkanaal 22. Het plaatsje Schore en het plaatsje Hansweert liggen beide op fietsafstand van het sluiscomplex, zodat inkopen doen of een postkantoor zoeken nog tot de mogelijkheden behoort. Veel meer heeft men in deze plaatsjes niet te zoeken. Jachthavens, en de bijbehorende voorzieningen, vindt men pas in Wemeldinge, aan de andere monding van het negen kilometer lange en vrijwel kaarsrechte kanaal.

Wij kunnen nog niet genoeg krijgen van de majestueuze Westerschelde, en besluiten na verkregen toestemming enkele dagen in de werkhaven van Rijkswaterstaat te blijven om de omgeving te verkennen. 's Avond volgt er - traditiegetrouw, zou je haast zeggen - weer een wandeling over de Scheldedijk, en het verschil tussen het uitzicht hier en dat in Terneuzen is tegelijkertijd minuscuul klein en enorm groot. De andere lichtval, de hier veel verder weg liggende vaargeul, en het uitzicht op de Platen van Ossensisse leveren een weliswaar soortgelijk, maar toch totaal ander beeld op dan het uitzicht over de Pas van Terneuzen. Westerschelde, wat ben je mooi!

1.3 DE OVERSTEEK VAN DE OOSTERSCHELDE

De doorgaande scheepvaartroute dwars door de provincie Zeeland doorsnijdt alle grote zeearmen van de provincie. Dat betekent dat het Noord-Zuid-scheepvaartverkeer dat vanuit het zuiden de Westerschelde overgestoken is, ook de Oosterschelde moet oversteken. Net als de Westerschelde is de Oosterschelde een maritiem getijdewater. Eb en vloed hebben er vrij spel, en daar heeft de afsluiting van de Oosterschelde, in het kader van het Deltaplan, geen verandering in gebracht.

De Oosterschelde is namelijk niet afgesloten met een dam, zoals de Grevelingen en het Veerse Gat, maar met een stormvloedkering, een beweegbare afsluiting die alleen ten tijde van extreem hoog water zal worden neergelaten. De stormvloedkering bestaat uit een onafzienbare rij keersluizen, waarvan de grote sluisdeuren hangend tussen twee enorme pilaren zijn bevestigd. Bij normale waterstanden staan al die sluisen of schuiven open, en kan het Noordzeewater dus vrij de Oosterschelde in stromen, al is de doorstroomopening door de bouw van de kering wel aanzienlijk verkleind, zodat tegenwoordig minder water de Oosterschelde wordt ingestuwd dan voor de bouw van de dam.

Toch heersen op de hele Oosterschelde, en op de zijtakken daarvan, nog eb en vloed, tot aan de Krammersluizen, die de Oosterschelde scheiden van het Volkerak, en tot aan de Bergschediepsluis, die de Schelde-Rijnverbinding afscheidt ter plaatse van het Zoommeer, waar deze verbinding doorheen loopt. Het overgrote deel van de vroegere Oosterscheldewateren, de Oosterschelde zelf en de Keeten, het Mastgat, het Zijpe en de Krammer, en sinds september '93 ook het Kanaal door Zuid-Beveland, staan dus nog onder invloed van de Noordzee-getijden.

Wie de gegevens op de hydrografische kaart van de Oosterschelde vergelijkt met die van de Westerschelde zal opmerken, dat het verschil tussen hoog- en laagwater in beide zeearmen verschillend is. In de Westerschelde is de rijzing en daling van het water veel sterker dan in de veel bredere Oosterschelde. Waar bij Hansweert het verschil tussen eb en vloed soms meer dan vijf meter bedraagt, is dit verschil bij Wemeldinge minder dan vier meter, en dan alleen nog maar tijdens springtij; bij doortij is het verschil zelfs maar drie meter. Het is dan ook niet verbazingwekkend dat de verbetering van het Kanaal door Zuid-Beveland, waarbij een van beide dure en tijdrovende sluiscomplexen moest verdwijnen, geleid heeft tot opheffing van de sluisen te Wemeldinge. Had men in Hansweert een open verbinding tot stand

gebracht met de Westerschelde, dan zou het verschil tussen eb en vloed in het kanaal -- en daarmee de stroomsterkte -- veel groter zijn geweest dan nu het geval is. Een open verbinding aan de noordzijde van het kanaal dus, ruim ten oosten van het stadje Wemeldinge, wat weer niet heeft bijgedragen tot de aantrekkelijkheid van deze vaarweg, want Wemeldinge was nu juist het enige teken van bewoning dat men vanaf het kanaal kon zien liggen. De nieuwe uitmonding blijft er ver vandaan, en daarmee is de enige mogelijkheid voor vertier op dit stuk van de tocht verkeken, of men moet het ervoor over hebben om een stukje de oude kanaalmond in te varen naar een van de jachthavens vlakbij de oude sluizen van Wemeldinge. Wij hebben dat niet gedaan, en zijn rechtstreeks vanuit het kanaal de Oosterschelde op gevaren.

Bij het uitvaren van het kanaal kan men zich via marifoonkanaal 68 in verbinding stellen met de Verkeerspost Wemeldinge, die de gehele verkeersafwikkeling tussen Hansweert en de Krammersluizen voor haar rekening neemt. Alle informatie over de weersgesteldheid, de zeegang, de tijstroom, eventuele bijzonderheden en waarschuwingen kunnen door deze verkeerspost aan de scheepvaart worden doorgegeven. Alle beroepsschippers maken dankbaar gebruik van de mogelijkheid om op dit ruime water 'in de gaten te worden gehouden'. Het betekent ingeval van problemen in ieder geval, dat er snel deskundige hulp verleend kan worden, en dat degenen die de aard van deze hulp moeten beoordelen ook de ervaring hebben die vereist is. Men hoort dan ook ieder schip gegevens verstrekken over positie, aard van de lading en allerlei bijzonderheden aan de verkeerspost. Hoewel de pleziervaart geen meldplicht heeft, is het vaak niet onverstandig zich toch, beknopt en kort, te melden, zodat de verkeerspost, voor zover die het jacht nog niet op de radarschermen heeft gesignaleerd, van de positie en de vaarrichting op de hoogte is.

Wij melden ons met de Noorderzon ook braaf bij post Wemeldinge, en kruisen dan schuin naar het noordwesten de Oosterschelde op, in de richting van de twee vaarwateren die tussen het eiland Tholen en het voormalige eiland Noord-Beveland door naar de Zeelandbrug en naar de Keeten lopen: het Brabantse Vaarwater, langs de platen aan de oostkant van de Oosterschelde, en de eigenlijke Oosterschelde en het Engelsche Vaarwater via de westzijde van de zee-arm. Waarom het Brabantse Vaarwater niet het Thoolse vaarwater heet, en het Engelsche Vaarwater niet het Noord-Bevelandse, is mij een raadsel. Zowel Brabant als Engeland liggen op ruime afstand van deze twee geulen. Maar goed, de ligging klopt in ieder geval, het Brabantse Vaarwater zit aan de kant van Noord-Brabant, het Engelse aan de kant

van de Noordzee en Engeland.

De ligging van de platen, die ook hier bij eb droogvallen, is gunstig bij harde wind en golfslag uit het westen. Door het Brabantse Vaarwater te nemen vaart men het grootste deel van de oversteek in de beschutting van de Galgeplaat en de Vondelingplaat. Bij vloed is deze beschutting verdwenen; de platen liggen dan meters onder water, en de golven komen vanaf de Noordzee vrijwel ongehinderd aanrollen tot tegen de dijk van Tholen. Men moet bij hoogwater dan ook zeer nauwkeurig de boeien van de gekozen geul volgen. Omdat de banken vrij steil oplopen, is stranding, vooral bij afgaand water, hier zeer gevaarlijk! En de breedte van de geul maakt, dat men zich nauwkeurig aan de vaarrichting moet houden. Er is, met de drukke binnenvaart, geen ruimte om slordig door de geul te gaan zwalken.

Vanaf Wemeldinge is de 'oversteek' naar en vanuit het Brabantse Vaarwater tegenwoordig hoofdvaarweg en ook apart bebakend als 'Aanloop Wemeldinge'. In onze vaarrichting zijn de rode, stompe tonnen aan de stuurboordzijde de AW 10 tnt en met 2, de groene spitse tonnen aan de bakboordzijde zijn de AW 3 en AW 1. Gewoonlijk houdt de noordwaartse scheepvaart de rode tonnen aan, de zuidgaande de groene.

Na de AW 2 is de volgende boei al de BV 24. Vanaf deze boei gaat de betonning over in die van het Brabantse Vaarwater. De scheidingston O-20-BV-23 (Oosterschelde 20 en Brabantse Vaarwater 23) markeert de ingang van het Brabantse Vaarwater aan bakboord. Tussen de rode stuurboordtonnen en de groene bakboordtonnen strekt het langgerekte Brabantse Vaarwater zich uit, eerst een heel stuk kaarsrecht, maar aan het einde een flauwe bocht makend en splitsend in het eigenlijke Brabantse Vaarwater (dat schuin naar links draait) en de Witte Tonnen Vlije die schuin rechtsaf een iets noordelijker koers volgt dan het Brabantse Vaarwater zelf, en daardoor de kortste verbinding vormt met de Keeten, het Mastgat, de Zijpe en de Krammer, onze route naar de Krammersluizen en het Volkerak. De hoek, die de Witte Tonnen Vlije maakt met de Keeten is vrijwel haaks, en men moet dus na de scheidingston Kt-9-WtV-2 een scherpe bocht naar stuurboord maken om in de nieuwe, meer dan oostelijke vaarrichting te geraken.

Los van al deze nautische problemen is de Oosterschelde een indrukwekkend vaarwater. De enorme breedte -- vooral bij vloed als de platen onder water verdwenen zijn -- dwingt ontzag af, en men voelt zich hier dan ook vaak overgeleverd aan de elementen, al kan de Oosterschelde bij rustig weer soms ook

zo glad zijn als een spiegel. Dan doet niets denken aan de gevaren van de zeevaart en de vele slachtoffers die dit water in de loop van de eeuwen heeft gemaakt. Maar steekt de wind op, of zelfs een westerstorm, dan verandert die vriendelijke watervlakte in een kolkende, nietsontziende en schuimende golvenmassa, waarin zelfs grote schepen gevaar lopen ten onder te gaan. Dat er op de Oosterscheldekaart minder wrakken aangegeven staan dan op die van de Westerschelde, komt dan ook zeker niet door de minder grote gevaren. Veeleer door de geringere drukte van de scheepvaart en de geringere diepte van grote delen van de Oosterschelde, waardoor wrakken gemakkelijker gelicht kunnen worden. Nee, de omvang van het vaarwater maakt een gedegen voorbereiding voor de oversteek van de Oosterschelde even belangrijk en noodzakelijk als op de Westerschelde. Alleen het zeevaartverkeer, dat de Westerschelde extra gevaarlijk maakt, ontbreekt hier volledig. Buiten een incidenteel vissersschip uit Yerseke of Bruinisse zal men hier nauwelijks zeeгаande beroepsvaart aantreffen. Binnenvaart is er wel volop. We bevinden ons nog steeds op de doorgaande Noord-Zuidroute.

Wie de Oosterschelde eenmaal bevaren heeft, wordt vanzelf nieuwsgierig naar de vreemde vergezichten, naar de wisselingen in sfeer en uiterlijk van het water bij verschillende weersomstandigheden, en naar wat er achter de in de verte verdwijnende horizonten allemaal nog voor fraais zichtbaar zal zijn. Want hoewel men van het omringende land weinig of niets kan zien, deels door de afstand, deel door de hoge delta-dijken, is het zeelandschap dat men ervoor in de plaats krijgt zo indrukwekkend mooi, dat het noopt tot blijven. Men krijgt de neiging een anker uit te gooien en een aantal dagen stil te blijven liggen genieten van de wisselingen van eb en vloed en de verschillen die daarvan het gevolg zijn. De steeds droogvallende en weer onder lopende platen met de tienduizenden zeevogels, de schorren en slikken met hun woest en ontoegankelijk uitziende begroeiing, de eenzame kerktoren of zendmast die boven de kust te zien is, en heel in de verte de honderden overspanningen van de enorme Zeelandbrug, die de verbinding vormt tussen Noord-Beveland en Schouwen-Duiveland, alles levert prachtige plaatjes op, die niet misstaan in een duur fotoboek. Kortom, de Oosterschelde is mooi, onbeschrijfelijk mooi, en het water ademt een rust en een ongereptheid die op de Westerschelde ontbreekt. Hoewel men altijd wel andere schepen ziet varen, waant men zich hier gemakkelijk alleen in de 'strijd met de elementen', en hoewel sommige schepen van de vrachtvloot behoorlijke afmetingen hebben, lijken hier alle schepen klein; ze vallen in het niet bij de onmetelijke watervlakte van de Oosterschelde.

Deze wateren hebben door de eeuwen heen veel kunstenaars en wetenschappers tot bron van inspiratie gediend. Waar kan men beter indrukwekkende zeeschilderingen maken dan in of aan de Oosterschelde? Waar kan een dichter zich meer verdiepen in de roerselen van zijn eigen ziel dan wandelend op de dijken langs deze onmetelijke watervlakten? De musea die Zeeland in stand houdt tonen talloze voorbeelden van de invloed van het water op de kunst, van schilderijen met de typische vergezichten tot en met beeldhouwwerken uitgehouwen in aangespoeld wrakhout, van grillig in elkaar gelaste ankers en kettingen tot en met schitterende grafische foto's van het spel van zonlicht en water.

Eén bijzonder inspirerende wetenschappelijke theorie, voortgekomen uit de pracht en de mystiek van deze wateren, heeft mij altijd geïntrigeerd. Het is een boek dat probeert aan te tonen, dat de Odyssee, de beschrijving van de zwerftochten van Odysseus door de Griekse schrijver Homerus, niet gesitueerd is in de Middellandse Zee maar in de Zeeuwse wateren! Met een groot gevoel voor details en een bevlogen redeneertrant ontleedt de schrijver stukje bij beetje heel het epische verhaal, en meent te kunnen aantonen dat niet de eilanden Sicilië en Kreta, Lesbos en Rhodos worden beschreven, maar Noord- en Zuid-Beveland, Schouwen-Duiveland en Tholen, en dat de vele beproevingen en vechtpartijen die Odysseus meemaakte in feite hier hebben plaatsgevonden en niet in de zonovergoten Middellandse Zee.

Ieders eerste aandrang bij het lezen van zo'n theorie is om te huiveren bij zoveel chauvinisme; het gevoel is vergelijkbaar met de stelling dat president Roosevelt eigenlijk een Nederlander is, doorgaans aangehangen door mensen met een sterke neiging zich het cultuurgoed van de hele wereld toe te eigenen, terwijl ze ons feitelijke cultuurgoed nauwelijks appreciëren. Maar de grondigheid en het enthousiasme, waarmee de auteur zijn analyse uiteenzet en onderbouwd, ook al is de lezer aan het eind niet honderd procent overtuigd, voegt een schitterende mystiek toe aan de wateren van deze provincie. En die mystiek is de Zeeuwen meer dan welkom. Het motto van de provincie luidt niet voor niets *Luctor et Emergo*, Latijn voor 'ik worstel en kom boven'. Zo'n kernachtige spreuk, die koel en zakelijk de dramatiek van de strijd tegen het water weergeeft, zet toch ieders fantasie aan het werk? Misschien geeft de van alle emotie ontdane betekenis van deze spreuk wel het treffendst het karakter van de Zeeuwen weer: de ingetogenheid van hen die veel leed en ontberingen hebben doorstaan, maar daarover met geen woord wens te reppen.

Of in feite Odysseus een voorouder van onze Zeeuwen is geweest en met zijn scheepje tussen Kattendijke en Stavenisse heeft gezworven in plaats van tussen Athene en Brindisi lijkt ineens niet zo belangrijk. Het feit, dat deze wateren mensen dusdanig inspireren, dat ze jaren van hun leven besteden aan het uitwerken van zo een theorie, zegt veel meer over de uitstraling die ze op mensen hebben dan de vraag of de theorie waar is. "Vertel mij, O Muze, over een man die....". De enige Zeeuw, met wie ik het over de theorie in kwestie had, antwoordde mompelend dat je net zo goed kon verdedigen dat het Oude Testament in feite op Ameland speelt. Einde commentaar!

De Oosterschelde is behalve om haar fraaie vergezichten eigenlijk meer beroemd om haar mossel- en oesterculturen. Op de platen aan weerszijden van het Brabantse Vaarwater, maar ook op de slikken en schorren dicht langs de kust, bevinden zich de wereldberoemde percelen waar de mosselen tot bloei kwamen, om uiteindelijk door de vissers uit Yerseke en Bruinisse te worden opgevisst en aan land gebracht. U leest het goed, 'tot bloei kwamen', want sinds de mosselkweek werd geteisterd door een ziekte, worden de 'jonge' mosselen veelal van elders aangevoerd, en alleen nog maar in de Zeeuwse wateren 'verwaterd', schoon gespoeld in het heldere water van de Oosterschelde dus.

Tot ver over de grenzen is deze befaamde lekkernij gewild, en persoonlijk heb ik het altijd vreemd gevonden dat je de lekkerste Zeeuwse mosselen in Antwerpen kunt eten. Dat ligt vermoedelijk aan het feit dat men in Antwerpen verstand van lekker eten heeft.

Deze zelfde fraaie Oosterschelde draagt door de mosselculturen aanzienlijk bij aan de welvaart van de provincie Zeeland. Van de mosselbanken is overigens, zeker bij hoog water, niet veel te zien aan het oppervlak: de eigenlijke mosselkweek speelt zich geheel onder water af, en de ingewikkelde eisen die aan de mosselkweek worden gesteld blijven voor de meesten altijd een onontwarbaar raadsel. Het kweken van het mosselzaad, het verwateren en het opkweken vereisen een specialisme, dat uitsluitend aan de vissers van Yerseke en Bruinisse voorbehouden lijkt te zijn. Het zij zo, de lekkernij smaakt er niet minder om.

Los van mossel- en oesterkweek is de Oosterschelde om nog veel meer redenen een belangrijk gebied voor onze ecologie. De schorren en slikken die het gevolg zijn van de getijdewerking herbergen honderden bijzondere dier- en plantensoorten, en op veel plaatsen wordt dan ook terecht voorrang gegeven aan de natuur.

Stiltegebieden, vogelbroedplaatsen, beschermde en ontoegankelijke stukken water en land, overal in en rond de Oosterschelde probeert men de vernietigende invloed van onze 'beschaving' op de natuur zo veel mogelijk terug te dringen. Alleen al de methode die gekozen is voor de afsluiting van de Oosterschelde wijst op het enorme belang, dat aan de natuur wordt gehecht. In het oorspronkelijke Deltaplan zou de Oosterschelde, net als de Grevelingen en het Veerse Gat, met een dijk worden afgesloten van de zee, om zo het achterliggende gebied effectief te kunnen beschermen tegen het water. Maar in 1970 nog, meer dan drie jaar nadat met de voorbereidingen voor de afsluiting begonnen was, werd besloten het unieke watergebied te behouden, en de dijk te vervangen door een stormvloedkering, die normaal open zou zijn, en alleen bij extreem hoog water gesloten kan worden. Hoewel sinds de bouw van de kering de doorstroomopening van de Oosterschelde aanzienlijk is verkleind, ongeveer tot een vijfde van de oorspronkelijke opening, kan de vloed nog steeds de zeearm bereiken. Ondanks de afgenomen verschillen in waterhoogte heeft het ecologisch systeem van de Oosterschelde zich redelijk kunnen handhaven, en zijn talloze planten en dieren behouden gebleven.

Op zich is het al verwonderlijk dat omwille van de natuur besloten is tot zo'n grote investering als de bouw van de stormvloedkering. Maar dat wordt nog verwonderlijker als men zich realiseert, dat de hoeveelheid water die door de geopende kering moet kunnen stromen groter is dan de hoeveelheid, die door alle andere vloedkeringen in Europa tezamen vloeit! De Oosterscheldekering is verreweg de grootste in haar soort ter wereld, en heeft de naam van Nederland als waterbouwkundige natie dan ook definitief en wereldwijd gevestigd. Dat zoiets is gebeurd, niet ter ontwikkeling van industrie of handel, maar uit respect voor de natuur en het milieu, geeft hoop voor de toekomst.

Hoewel, misschien moeten we niet te optimistisch zijn over de mate, waarin Zeeland, en ook de Oosterschelde, in wezen al verregaand ge- en vervormd is door het ingrijpen van de mens. Wie op kaarten uit de vijftiende, zestiende en zeventiende eeuw de provincie Zeeland beziet, zal het opvallen dat de stromen, de eilanden en de landengten er totaal anders uitzagen in die eeuwen. De Schelde splitste zich benoorden Antwerpen nog in de Westerschelde en Oosterschelde, waarvan de laatste een deel van de waterafvoer via het Verdronken Land van Reimerswaal verzorgde. Zuid-Beveland was toen nog een eiland, evenals Noord-Beveland, Wolphaartsdijk, Walcheren, Tholen en Schouwen-Duiveland. Nu zijn al deze eilanden hoogstens nog schiereilanden: men rijdt per auto, trein of bus gemakkelijk van het ene naar het andere gebied, niet meer gehinderd door het

water, dat op veel plaatsen (zoals tussen Walcheren en Zuid-Beveland en tussen Zuid-Beveland en de Brabantse kust) zelfs volledig verdwenen lijkt. Toentertijd waren de vele zeearmen allemaal op veel plaatsen met elkaar verbonden, en was de eb- en vloedstroom een ingewikkelde optelsom van de onderlinge invloeden van al die gaten en geulen op elkaar. Er was geen sprake van een eenduidige waterbeweging: waar in de ene geul de ebstroom nog liep, kwam door een naburig water de vloed alweer opzetten. Dit grillige samenspel van de zee, de eilanden en de rivieren maakte het landschap, en de ecologie, tot iets totaal anders dan we vandaag de dag nog kunnen waarnemen. De zee stroomde bij vloed met kracht door de Keeten, de Zijpe en de Krammer, en drong tot ver landinwaarts de mondingen van de grote rivieren in, onderweg de Biesbosch twee maal per dag onder water zettend. Alle eilanden waren uitsluitend per schip bereikbaar, en het spel van inpoldering en verlies van land deed de kustlijn van de provincie van jaar tot jaar sterk veranderen. En ook de geulen en stromen waren geen statische, vastliggende rivierdelta: de invloed van klei-afzetting en uitschuring, van droogvalling en overstroming, verschoof en verlegde de diverse wateren met de regelmaat van de klok. Het Zeeland zoals wij dat nu kennen is in feite gebouwd, aangelegd, door mensenhand geschapen. Van de zes enorme zeearmen uit die eeuwen is er nu nog maar één volledig open, twee anderen zijn met spuisluisen en stormvloedkering afgesloten, drie zijn er volledig afgedamd. En op een tiental plaatsen landinwaarts zijn bovendien dammen en dijken in de geulen gelegd, waardoor de wateren ook onderling niet meer in open verbinding met elkaar staan. Bouwwerken als de Zeelandbrug, de Haringvlietbrug en de Moerdijkbruggen hebben bovendien het maatschappelijke isolement van de voormalige eilanden grotendeels teniet gedaan. Nee, toen gekozen werd voor gedeeltelijke afsluiting van de Oosterschelde in plaats van bedijking, was Zeeland in feite Zeeland al niet meer.

De door ons afgelegde route door de Westerschelde, het Kanaal door Zuid-Beveland en de Oosterschelde zou een paar eeuwen geleden dan ook onmogelijk geweest zijn. Om te beginnen bestaat het kanaal pas sinds 1866, en bovendien was de loop van zowel de Wester- als de Oosterschelde behoorlijk anders. We zouden in die tijd bovendien niet van Terneuzen gekomen zijn, want daar was ook al geen kanaal. Misschien van Biervliet, een heel stuk naar het westen, en dan zouden we koers gezet hebben naar 't Vlacke of 't Sloe, het water tussen Walcheren en Zuid-Beveland, dat even breed was als de Westerschelde zelf. Tussen de twee eilanden door zouden we 't Veerse Gat bereiken, om dan via de geulen 't Schenge (tussen Zuid-Beveland en het eiland Wolfersdijk), 't Diep of Zuidvliet (tussen Wolfersdijk en Noord-Beveland) of de Oosterschelde naar de zeer brede Keeten te varen. Geen

sluizen, geen kanalen, alles gewoon via natuurlijk water. Maar ook: geen marifoonkanalen, geen verkeersposten, geen hulp bij strandingen in de veel woeliger wateren.

De bouw van de kanalen die zowel Zuid-Beveland als Walcheren doorsnijden is dan ook eigenlijk een beetje bizar: twee kostbare kunstmatige verbindingen, niet verwijderd van waar vroeger de natuurlijke verbindingen bestonden, die door ingrijpen van de mens verdwenen zijn. Want naar verluidt moesten de twee kanalen de verbinding tussen Wester- en Oosterschelde in stand houden nadat het Sloe en het Kreekrak gedempt waren ten behoeve van een spoorlijn van Vlissingen naar het vasteland! Waarom men niet in het Sloe een scheepvaartsluis in de dam heeft gebouwd, en zo beide kanalen had kunnen uitsparen, zal wel altijd een raadsel blijven. Het graven van de kanalen (grotendeels met schep en spade) was geen sine cure. De duizenden arbeiders die ervoor nodig waren kwamen soms van ver weg, zoals uit België. De kosten van de hele operatie maken de keuze voor juist deze twee verbindingen alleen nog maar onbegrijpelijker.

De enige reden die te bedenken is voor het Kanaal door Walcheren is de passage van dat kanaal door de steden Vlissingen en Middelburg, hetgeen economisch van groot belang kon zijn. Maar dan wordt het Kanaal door Zuid-Beveland alleen nog maar onwaarschijnlijker: het werd zeven jaar eerder geopend, en betekende voor de beide Zeeuwse steden dus alleen maar concurrentie. En langs dit kanaal liggen bovendien geen steden of dorpen van betekenis. Nee, de ontstaansgeschiedenis van de kanalen blijft een vreemde en onlogische zaak.

Terug naar de Oosterschelde nu. Op onze route door het Brabantse Vaarwater en de Witte Tonnen Vlije zijn we in de Keeten beland, de geul tussen de (voormalige) eilanden Duiveland en Tholen. De scherpe draai naar het oosten, gemarkeerd door de boeien en door de sectorlichten van Ouwerkerk op Duiveland en Stavenisse op Tholen, brengt ons in water dat geleidelijk aan iets van zijn geweldige breedte gaat verliezen, hoewel het wateroppervlak om ons heen nog steeds aanzienlijk is. Tussen de Slikken van Viane en de dijk van Tholen door buigt het vaarwater in een lange bocht iets terug naar het noordoosten, en hoewel de afkorting op de boeien consequent 'Kt' van Keeten blijft luiden, verandert de naam van de geul even later in Mastgat, en nog weer wat verder in Zijpe, waar de geul tussen Duiveland en Sint Philipsland voert (ook al zo'n voormalig eiland).

Van het Mastgat uit kan men de plaatsjes Sint Annaland en Sint Philipsland

bereiken via de betonde, maar vrij smalle Krabbenkreek, een nu doodlopend vaarwater dat op het Mastgat aansluit bij de punt van een plaat die 'Dwars in den Weg' heet. Hoe sprekend en vreemd deze benaming ook moge lijken, ze komt in Zeeland nog een keer voor: de vroegere bank, nu een eiland, voor de haven van Brouwershaven heet eveneens Dwars in den Weg.

Meer nog dan op andere plaatsen in Zeeland moet men in deze smalle kreek de boeien volgen; de platen komen bij laag water enkele meters boven de zeespiegel te liggen! Maar bij hoogwater, nog altijd drie en een halve meter boven laagwater, lopen de platen hier nog altijd onder water. Wat bij hoogwater een brede vaargeul lijkt, blijkt bij eb een minuscuul kreekje tussen de slikken te zijn.

Onze route voert echter naar de Zijpe, de passage tussen Duiveland en Sint Philipsland. Vroeger, toen ik als kleine jongen op de radio regelmatig hoorde dat 'het veer Anna Jacobapolder-Zijpe uit de vaart was genomen' stelde ik me altijd voor, dat alle kinderen van Duiveland dan vrij van school hadden. Ze konden immers niet meer van hun eiland af, en de gedachte dat op dat eiland wel eens een school kon bestaan, kwam eenvoudig niet in me op. De veerhavens aan beide zijden van het smalste stuk van het Zijpe zijn goede herkenningspunten op deze route. Net er voorbij ligt aan bakboord ook de vluchthaven van Bruinisse, waar in tijden van storm en noodweer schepen een goed heenkomen kunnen zoeken.

Het laatste stukje Zeeuws vaarwater op deze route wordt gevormd door de Krammer, vroeger een open zeearm, maar nu nog alleen gedeeltelijk door eb en vloed bereikt. Midden in de Krammer liggen de Krammersluizen, enorme, hypermoderne duwvaartsluizen met zelfs een geheel eigen sluiskolk voor de pleziervaart (die benoorden de noordelijke strekdam van de beroepsvaartsluizen ligt en die met borden wordt aangegeven). De aanloop naar de Krammersluizen is een nogal ingewikkeld kruispunt, waar de doorgaande route in verbinding staat met de Grevelingensluis, de enige toegang tot het geheel afgedamde en ingedijkte Grevelingenmeer. De beboeide invaart naar de Grevelingensluis is ten westen van de vaargeul zichtbaar, net voorbij het stadje Bruinisse. De hoofdroute buigt sterk naar het oosten, van de Grevelingen vandaan, en duikt al spoedig de westelijke voorhaven van de Krammersluizen in.

De Krammersluizen zijn getijdesluizen, wat inhoudt dat het schutverschil niet altijd even groot is vanwege de werking van eb en vloed aan de westzijde. Wat wel altijd even groot is, is het tijdsverloop tussen het sluiten van de westelijke deuren en het

openen van de oostelijke. De Krammersluizen hebben een zeer langdurig schutproces, wat niet te maken heeft met ontwerpfouten of zuinigheid bij het bestellen van de vulbuizen, maar met het feit, dat tijdens het schutten zoet en zout water gescheiden moeten worden. Het Volkerak en het oostelijke deel van de Krammer zijn namelijk afgesloten van de open zee, en het water is daar dan ook zoet. Om te voorkomen dat met iedere schutting zout water het Volkerak binnen zou stromen, wordt tijdens het proces door een ingenieus systeem, dat gebruik maakt van het grotere gewicht van zout water, het zoute water teruggedrongen in de westelijke Krammer, en eerst volledig verdrongen door zoet water uit twee bekkens, zodat het water aan het eind van de schutting zoet is, en geen verziltende invloed meer kan hebben op het Volkerak. De bekkens, die aan de zuidzijde van de sluisen tegen de Philipsdam in de Slaak gebouwd zijn, heten het Hoogbekken en het Laagbekken, en zijn bijna net zo groot als de voorhavens van de sluisen zelf. Omdat het zoute water eerst volledig verdrongen moet worden door het water uit een van deze bekkens, duurt het schutten onwaarschijnlijk lang in vergelijking tot bijvoorbeeld de Volkeraksluisen.

Met het passeren van de Krammersluizen passeert men tevens de provinciale grens tussen Zeeland en Zuid-Holland, zodat de rest van de Noord-Zuidroute buiten het bestek van dit boekje valt. We volstaan hier met te vermelden, dat het leeuwendeel van de scheepvaart op deze route via de Volkerak-sluisen naar het Hollands Diep vaart, vanwaar een deel via de Dordtse Kil, de Oude Maas en de Noord Rotterdam bereikt, terwijl een ander deel via de Nieuwe Merwede en de Waal naar Duitsland vaart of via de Amer en Bergsche Maas naar de Maas in Limburg of België.

Vanaf Terneuzen hebben we op deze route 57 kilometer afgelegd, iets meer als we de nevengeul door de Westerschelde en het Engelsche Vaarwater door de Oosterschelde hebben gevolgd. In het traject zijn we, begin- en eindpunt inbegrepen, drie sluisen gepasseerd, de sluis van Terneuzen, die van Hansweert en de Krammersluis. Afhankelijk van het getij, van de wind, en van de wachttijden bij de sluisen neemt de route tussen de vijf en de negen vaaruren in beslag. Door de enorme hoeveelheid beroepsbinnenvaart en zeevaart is de route doorgaans druk, zeker in de zomer als grote aantallen zeil- en motorjachten zich nog bij de beroepsvaart voegen. Een aparte jachtensluis is alleen in de Krammer beschikbaar, in de andere sluisen schut men met de beroepsvaart mee. De route is geen 'stedenroute': behalve Terneuzen passeert men geen enkele stad van enige betekenis op korte afstand, of men moet besluiten in Hansweert, Wemeldinge of Bruinisse te gaan 'passagieren', wat een behoorlijke wandeling betekent. Voor wie een voorkeur

heeft voor passages door steden en dorpen, is de volgende route, de 'Elf-Steden-Route', beter geëigend.

2. DE 'ELF-STEDEN-ROUTE' DOOR ZEELAND

Wie van varen houdt vanwege de mogelijkheid om iedere avond in een andere plaats af te meren, en die plaatsen te bezoeken, zal in Zeeland even goed aan zijn trekken kunnen komen als in elke andere provincie, hoewel hij zich moet realiseren dat de afstanden en de vaartijden tussen de diverse plaatsen vaak groter zijn dan elders. De tweede route van dit boekje voert langs elf Zeeuwse steden, die stuk voor stuk de moeite van een bezoek meer dan waard zijn, en waar overal goede aanleg- en afmeermogelijkheden zijn: Brouwershaven, Bruinisse, Tholen, Zierikzee, Colijnsplaat, Yerseke, Goes, Veere, Arnemuiden, Middelburg en Vlissingen. De route is in tegenstelling tot de vorige van noord naar zuid opgetekend, zodat degene die dat wil beide routes samen als een sluitende toertocht kan bevaren. Maar ook deze tweede route zelf vormt al een groot deel van een cirkel, en kan dus ook als rondreis worden gevaren.

2.1 DE STEDEN OP SCHOUWEN-DUIVELAND EN THOLEN

Vlak bij de dam, die het tegenwoordige Grevelingen-meer afsluit van de Noordzee, de Brouwersdam, ligt het stadje, waaraan de dam zijn naam heeft ontleend: Brouwershaven. Brouwershaven is het beginpunt van onze tocht langs elf verschillende steden in Zeeland, en tevens de meest noordelijke stad van die elf. Omdat de Grevelingen niet meer over zee bereikbaar is, leidt de aanvoerroute naar Brouwershaven via de Grevelingensluis bij Bruinisse, de tweede stad van deze route, waarlangs men noodgedwongen het Grevelingenmeer ook weer moet verlaten.

De haven van Brouwershaven bereikt men via een van twee geulen rond de bank Dwars in den Weg, die Christoffelnol en Vogelhol heten. De haven wordt door een smalle keersluis beschermd, waarbinnen een riante jachthaven is gebouwd. Maar ook in de stad zelf zijn aanlegplaatsen. Het kleine stadje op Schouwen wordt 's zomers druk bezocht door de vele zeil- en motorjachten die dan op de Grevelingen varen, zodat het tijdens de drukste weken van het seizoen nog wel eens een hele toer kan zijn om een ligplaats te vinden.

Brouwershaven met zijn eeuwenoude raadhuisje uit de zestiende eeuw, en de Sint Nicolaaskerk die zelfs al in de dertiende eeuw gebouwd is, was vanouds een vissers- en handelsstad, hetgeen door de vroeger ideale ligging aan de Grevelingen

niet verwonderlijk is. Ondanks de stadsrechten, die al in de dertiende eeuw verleend werden, is Brouwershaven lang een piepklein plaatsje gebleven, zonder enige economische betekenis voor anderen dan de paar inwoners. Maar toen de noordelijke haveningangen naar Rotterdam rond 1800 dreigden te verzanden, moest veel van het drukke havenverkeer van en naar Rotterdam de route via het Brouwershavense Gat volgen, waardoor het stadje een belangrijke functie kreeg als voorhaven van Rotterdam. Brouwershaven is ook de geboorteplaats van Jacob Cats, voor wie er dan ook een standbeeld opgericht is. Hij werd hier geboren in 1577. Nu is het plaatsje uitsluitend van de watersport afhankelijk. De afsluiting van de Grevelingen heeft zowel de handel als de visserij naar elders doen uitwijken. De oude vissershuisjes aan weerszijden van de haven herinneren nog aan de tijd dat hier de verse vis van zee werd aangevoerd. Een gevelsteen van een van de huisjes bevat de fraaie tekst: "Dit huys is goet en bequaem; de cleene mossel is syne naem".

Brouwershaven ligt op de plaats waar vroeger het riviertje de Gouwe in de Grevelingen uitmondde. De Gouwe was de grens tussen de eilanden Schouwen en Duiveland, maar van die grens is heden ten dage niets meer terug te vinden. Nu is Brouwershaven met uitzondering van de drukke weken van het toeristenseizoen weer een slapend stil stadje, goed voor de nodige foerage, en vooral goed voor de rust.

Van Brouwershaven is het langs de kortste route (door de Vogelhol, de Geul van Bommenede en de Grevelingen) zestien kilometer varen naar Bruinisse, vlak bij de Grevelingensluis. De route voert langs de noordkust van Duiveland, waar men na vijf kilometer de voormalige werkhaven van Bommenede passeert, die nu als vluchthaven dienst doet. Voorbij deze haven buigt de route naar het zuidoosten, om met een ruime bocht richting Bruinisse te lopen. Men ziet in het noordoosten de Veermansplaat, die sinds de afsluiting van de Grevelingen boven water ligt als een vlak eiland. Het water achter de Veermansplaat is zeer ondiep; op sommige plaatsen ligt de bodem nauwelijks een decimeter onder water. Wie buiten de rode en groene tonnen wil varen, moet daarom goed de steekbakens in de gaten houden, die hier op de dieptelijn van twee meter zijn uitgezet: deze takkenbakens hebben open takken aan de Duiveland-zijde, samengebonden takken aan de zijde van Overflakkee.

In Bruinisse is men tegenwoordig aangewezen op de jachthavens binnen de sluis; de havens aan de andere kant van de Grevelingensluis (de Vissers- en

Reparatiehaven) zijn niet meer voor jachten toegankelijk. Voor de invaart naar de sluisvoorhaven vindt men de nieuwe jachthaven aan stuurboord, tussen twee ver in het water uitgebouwde dammen. Hoewel men zich op ruime afstand van het stadje Bruinisse bevindt, biedt de wandeling daarheen de mogelijkheid om een kijkje te nemen op de Grevelingensluis, waar vooral in de zomer vaak tientallen jachten gelijk geschut worden. En iedereen, die de praktijk van het schutten kent, weet natuurlijk hoe leuk het is om al die ándere jachten te bekijken, die er natuurlijk niets van kunnen en van het binnenlopen en vastmaken altijd weer een geweldige puinhoop weten te maken. Gelukkig dat wij die dingen allemaal perfect beheersen....

Het stadje Bruinisse ligt pal bezuiden de sluis. Hoewel het veel minder aan historische overblijfselen te bieden heeft dan Brouwershaven, is de stad toch veel bedrijviger. Dat is te wijten aan het verbazende feit, dat sinds de afsluiting van de Grevelingen het nu getij-loze water ideaal blijkt te zijn voor de mosselteelt. Bruinisse is dan ook sinds de afsluiting niet ingeslapen, maar juist opgebloeid. De schelpdierenhandel bloeit hier als nooit te voren, en een blik in de Vissershaven geeft een goed beeld van de omvang en het belang van deze handel. Wie in Bruinisse mosselen gaat eten, weet dat men ze vers als nergens anders krijgt, en dat de mosselen door de grootste kenners zijn bereid. Heus, het loont de moeite, en voor het geld hoeft men de mosselmaaltijd al helemaal niet te laten staan! Niet voor niets herbergt Bruinisse een Visserijmuseum, waar de historie van de mossel- en oestercultuur breed wordt uitgemeten, en waar men veel wetenswaardigheden leert over de bijzonderheden van deze culturen.

Vertrekkend uit Bruinisse naar de rest van Zeeland is met gedwongen de Grevelingensluis te passeren, een van de drukste sluisen in ons land, en daardoor vooral in het zomerseizoen een behoorlijk knelpunt in de verbinding. Jaarlijks schutten meer dan vijftigduizend jachten door deze sluis van het getij-loze Grevelingenmeer naar het getijdewater van de Krammer, om van daar uit naar het noordoosten te varen, richting Volkerak en de rest van Nederland, of naar het zuidwesten, naar de overige schiereilanden van de provincie Zeeland.

Omdat wij onderweg naar Zierikzee aan de zuidkant van Schouwen-Duiveland eerst nog de stad Tholen willen bezoeken, die aan de oostkant van het gelijknamige eiland ligt, nemen we niet de rechtstreekse route om Duiveland heen door Zijpe, Mastgat en Keeten, maar we schutten door de Krammersluis naar de Zuid-Vlije en het Volkerak. Hoewel deze route ons even buiten de provincie brengt -- we

bevinden ons nu in de provincie Noord-Brabant -- is de tocht langs de oostzijde van de eilanden Sint Philipsland en Tholen beduidend korter en sneller dan langs de westzijde. We varen dus het getij-loze Volkerak oostwaarts op tot aan de monding van de Eendracht, een van de vroegere geulen van de Scheldemonding, die in de zeventiende eeuw werd afgedamd maar ten behoeve van de Schelde-Rijnverbinding weer werd doorgraven. Zo varen we om Sint Philipsland heen en via de brede, rechte, saaie maar vooral drukke Schelde-Rijnverbinding naar Tholen, een tocht van ruim twintig kilometer.

De invaart in de haven van Tholen vraagt enige voorzichtigheid. Stuurboord van de Schelde-Rijnverbinding strekt zich de grote vluchthaven van Tholen uit, met hoge steigers voor de beroepsvaart en voor de daar opererende bunker-bootjes, die de binnenvaartschepen op de Schelde-Rijnverbinding tijdens de vaart bevoorraden. Die steigers lenen zich niet erg voor jachten, en bovendien loopt men een risico dat men in de weg komt te liggen voor beroepsschepen, die hier voor de nacht afmeren. Daarnaast heeft de vluchthaven het bezwaar dat de loopafstand tot de stad Tholen aanzienlijk is.

In plaats van aan de steigers in de vluchthaven kan men beter afmeren in de stadshaven, die men kan bereiken door via de meest zuidelijke punt van de vluchthaven de rode en groene boeien van de eigenlijke havengeul te volgen. Naast de doorvaart ligt een ondiepte, waar de meeste scheepjes problemen krijgen. Het is hier dus goed oppassen geblazen.

Eenmaal in de Stadshaven treft men de buiten de oude haven gebouwde steigers van de Jachthaven, waar altijd wel een plaatsje te vinden is. Op de uiteinden van de steigers zijn korte dwarssteigers gebouwd, die dienen als passantenplaatsen. De steigers zijn door middel van bruggetjes met de havenpielen van de oude haven verbonden, en eenmaal aan wal is men vlak bij het oude centrum van de stad. De oude haven zelf is voor jachten niet zonder meer toegankelijk. Hier hebben de nog actieve vissersschepen van Tholen hun ligplaats, evenals een paar historische schepen. Ook voorbij de jachthaven zijn er nog steigers voor de pleziervaart. Men kan het best contact opnemen met de havenmeester om te weten waar men een ligplaats vindt. De haven gebruikt marifoonkanaal 31.

De stad Tholen dankt haar naam aan de tol, die hier werd geheven van passerende scheepvaart. Dankzij die tol was Tholen al in de twaalfde en dertiende eeuw een welvarende stad, wat nog afgeleid kan worden uit de Onze Lieve Vrouwenkerk,

waarvan de bouw in die tijd begon. Maar omdat de tolopbrengsten tijdens de bouw terugliepen, en bovendien een aantal branden en overstromingen de stad teisterden, bleef de enorme kerk half afgebouwd. Toch werd in de vijftiende eeuw ook nog een bijzonder mooi raadhuis gebouwd, dat voorzien werd van een carillon met 35 klokken, waarop nog steeds regelmatig wordt gespeeld. Het gebouw met zijn natuurstenen gevel en kantelen domineert het hart van de stad.

De stadsomwalling van Tholen, hoewel niet meer compleet, is op veel plaatsen nog altijd zichtbaar, en geeft het stadje een besloten, intieme sfeer. In Tholen heerst een sfeer die in sommige opzichten meer doet denken aan het gemoedelijke Noord-Brabant dan aan het veel stuggere Zeeland: een bruisend café-leven en een aantal gezellige restaurants leveren voldoende vertier op voor de passerende watersporter als die, vermoeid van een lange tocht, eindelijk weer vaste grond onder de voeten heeft. Door de ligging op het meest westelijke punt van deze vaartocht is Tholen tevens heel geschikt als opstapplaats en afstapplaats voor passagiers. Een goede busverbinding met Bergen op Zoom levert desgewenst het noodzakelijke vervoer.

De enige andere stad op het eiland Tholen is Sint Maartensdijk, bekend uit de historie door het huwelijk en de gevangenschap van Jacoba van Beieren. Maar Sint Maartensdijk heeft geen eigen haven meer, sinds het Smalzij, waarlangs men de stad vanaf de Oosterschelde kon bereiken, verzandde en uiteindelijk is ingedijkt. Een bezoek aan deze stad met haar fraaie stadhuis kan dan ook alleen vanuit Tholen, per bus, plaatsvinden. Wie er de tijd voor heeft kan een twaalfde stad aan deze tocht toevoegen, zij het dan niet over water.

Om vanuit Tholen terug te gaan naar Schouwen-Duiveland -- maar nu naar de zuidzijde van dat eiland -- gaan we niet terug door de Schelde-Rijnverbinding, maar we vertrekken uit de haven naar het zuiden, vlak langs de dijk varende om het scheepvaartverkeer van de Schelde-Rijnverbinding niet te hinderen. Zo komen we al na enkele honderden meters in een zij-geul van het vaarwater terecht, die de Nieuwe Haven heet maar toch alleen een vaargeul is. Via deze Nieuwe Haven komen we na ongeveer een kilometer varen uit in het Tholense Gat, de geul naar de Bergschediepsluis, die de enige mogelijkheid vormt om de Oosterdam te passeren, de scheidingsdam tussen de Oosterschelde en de Schelde-Rijnverbinding. De Bergschediepsluis is een jachtensluis, van geringe afmetingen, waardoor in de zomer soms lange wachttijden kunnen ontstaan, vooral aan het begin en eind van de weekends, als de vloten van Tholen en Bergen op Zoom naar en van de Oosterschelde varen.

Eenmaal de Bergschediepsluis gepasseerd, bevinden we ons in de Oosterschelde, en dus op getijdewater. Dat betekent, dat het verstandig is voor vertrek uit Tholen een gunstig tijdstip voor de tocht naar Zierikzee te berekenen aan de hand van de getijdetafel. Wel moet men er rekening mee houden, dat de duur van de passage van de Bergschediepsluis vanwege het wisselende scheepsaanbod nooit exact voorspeld kan worden.

Vanaf de sluis voert de vaargeul eerst in noordwestelijke richting naar de kust, om een ondiepte vlak voor de voorhaven te omzeilen. Wie het sectorlicht van Strijenham in de rode sector ziet, moet verder naar stuurboord, tot het licht wit wordt, bij boei TG-12. Dan kan men via boei TG-10 de groene boei TG-9 met een grote boog passeren, daarbij dus een ruime bocht naar het westen makend. Op het sectorlicht van Gorishoek afvarend wordt de geul geleidelijk breder, en komen de ondiepten op grotere afstand te liggen. De boeien O34 aan stuurboord en O33 aan bakboord markeren het begin van de Oosterschelde. We zien aan bakboord Yerseke voorbijglijden -- waar we later nog zullen aanleggen -- maar varen vooreerst rechtdoor, langs de scheidingston O25/SvY2 naar een punt tussen de AW6 en de scheidingston AW8/O23. Om die scheidingston heen kan men het kanaal door Zuid-Beveland invaren, maar wij gaan de monding van het Kanaal door Zuid-Beveland en het dorp Wemeldinge voorbij en we zetten, hetzij via het Brabantsche Vaarwater hetzij via Oosterschelde en het Engelsche Vaarwater, koers naar de noordelijke doorvaartopeningen van de Zeelandbrug, in de Keeten (zie voor dit stuk van de Oosterschelde ook het vorige hoofdstuk). Dat passeren van die brug is een avontuur op zich: ondanks de vele honderden brugopeningen blijkt men er voor iedere vaarrichting maar TWEE bestemd te hebben voor de doorvaart, een aan de kant van Noord-Beveland en een aan de kant van Zierikzee. Wij nemen natuurlijk die laatste, die niet helemaal keurig in lijn licht met de beboeiing van de Keeten, maar toch gemakkelijk te vinden is door de gele lichten die er branden. De doorvaart door de enorm lange verbinding is een beetje vreemd, alsof je door een gordijn heen vaart. Aan de oostkant van de brug benemen de pijlers namelijk steeds meer uitzicht, naarmate de brug dichterbij genaderd wordt. Vlakbij de brug kun je alleen een stukje rechtuit kijken, en achteruit; terzijde wordt het zicht gehinderd door de rijen brugpijlers. Onmiddellijk na de doorvaart is dat precies andersom: nu kun je alleen recht achter je en voor je uit alles zien, de zijuitzichten op de Oosterschelde achter zijn geheel verdwenen. Dit vreemde effect maakt, dat de Zeelandbrug gevoelsmatig toch een scheiding in de Oosterschelde heeft aangebracht.

Onmiddellijk na de Zeelandbrug moeten we ons gaan verdiepen in het binnenlopen van het Havenkanaal van Zierikzee, dat door een sectorlicht en twee havenlichten wordt bebakend. Na een vrijwel rechte hoek naar stuurboord, die nodig is om vanaf de invaarrichting in de vaarrichting van het lange rechte havenkanaal te komen, varen we op de keersluis af, die halverwege het havenkanaal de stad beschermt tegen hoge zee. Voorbij die keersluis is de rest van het havenkanaal in gebruik als jachthaven, waarbij de meeste passanten doorvaren tot voorbij de bocht, om zo dicht mogelijk bij het oude centrum te komen. In feite kan men, zelfs zonder dat de brug nog hoeft te worden gedraaid, tot aan de Zuiderhavenpoort doorvaren. Daar ligt men letterlijk op een steenworp van het oude centrum. Het is onnodig om daartoe de Oude Haven of de Bovenhaven (beide door de brug) in te varen.

Enmaal aangemeerd waant men zich gelijk in de Middeleeuwen, als men tenminste de helaas onvermijdelijke auto's op de kade even wegdenkt. De oude kademuur, de al even oude huisjes langs de haven, de poorten met hun delen van de oude stadswallen, en boven alles uit die enorme kolos van een Sint Lievensmonsterstoren, waarvan zowel de afmetingen als de vormen en kleuren in geen enkel verband lijken te staan met de rest van het stadje, dat alles lijkt de 'moderne tijd' geheel naar de achtergrond te dringen.

Men kan in Zierikzee natuurlijk, zoals de meeste mensen doen, het verplichte rijtje monumenten aflopen die in alle gidsen voorkomen: Noorder- en Zuiderhavenpoort, Nobelpoort, Tempeliershuis, Nieuwe Kerk, de molens en de bruggen over de havens. Veel leuker en leerzamer is het, zich te laten rondleiden door een autochtone inwoner van de stad met een beetje gevoel voor geschiedenis en samenhang, hetgeen ons ten deel viel in Zierikzee. De kleurige en roerige historie van een stadje als Zierikzee komt dan veel beter uit de verf. Vraagt U er eens naar bij de lokale VVV, er zijn vast mogelijkheden om met een aantal mensen zo'n rondleiding te krijgen!

De historie van Zierikzee gaat terug tot ver voor de Middeleeuwen. Zelfs de geul van de Oosterschelde, die voor Zierikzee langs stroomt, de Roompot, schijnt haar naam te ontlenen aan het Latijnse Romanorum Portus oftewel Poort der Romeinen! De stad schijnt in de vroege Middeleeuwen, toen de visvangst een logische bron van inkomen vormde voor alle bewoners van de Zeeuwse delta, de mogelijkheid te zijn gaan benutten om met de vissersschepen goederen uit Engeland te halen, en die in eigen land te verhandelen. Deze vroege internationale handel heeft Zierikzee

tot grote bloei gebracht, waardoor de stad, hoewel ze zelf nooit een echte Hanzestad is geweest, ten tijde van de opkomst van de Hanze als handelsmacht grote invloed had in dit gilde van handelaars. Tegelijkertijd wisten de handelaren van de stad de monopolies van de Hanze-organisatie ook te omzeilen, door een levendige smokkelhandel met bijvoorbeeld de Baltische staten te onderhouden. Zelfs een oorlog kon de schepen uit de delta niet afhouden van dit dubbele gebruik van de Hanze, zodat de Zeeuwse steden al lang voor de Gouden Eeuw een stevige positie hadden in het internationale handelsverkeer.

Tijdens de Gouden Eeuw wordt een groot deel van de handel overgenomen door de steden in de rest van Nederland, vooral Amsterdam. Wat in Zeeland blijft, wordt eerder vanuit Middelburg en Veere geregeld dan vanuit de kleinere steden als Zierikzee. Men ziet de ontwikkeling van Zierikzee dan ook vertragen, en na een korte opleving van de handel in de achttiende eeuw zelfs geheel stilvallen. Historici wijten het bewaard blijven van heel veel monumenten in de stad dan ook niet aan grote rijkdom, maar juist aan grote armoede: de stad was niet rijk genoeg om oude huizen en gebouwen te vervangen door nieuwe, dus werden de oude alsmaar opgelapt en hersteld, om zodoende tot op de dag van vandaag bewaard te zijn gebleven! Wie het schitterende stadje vandaag de dag ziet, denkt eerder aan een duur openluchtmuseum dan aan de 'erfenis van de armoede'. De ligging van Zierikzee aan de Oosterschelde maakt tegenwoordig het toerisme, en met name het watertoerisme, tot een van de belangrijkste bronnen van inkomsten van de stad.

Met Zierikzee hebben we onze derde en laatste stad op het voormalige eiland Schouwen-Duiveland bezocht. Voor het vervolg van de route steken we over naar Noord- en Zuid-Beveland, waar de volgende drie steden wachten.

2.2 DE STEDEN OP NOORD- EN ZUID-BEVELAND

Op onze Zeeuwse 'Elf-Steden-Tocht' verplaatsen we de aandacht van het eiland Schouwen-Duiveland naar de beide Bevelanden, door de Oosterschelde ter plaatse van Zierikzee bijna recht over te steken. Precies parallel aan de Zeelandbrug loopt namelijk de lijn Zierikzee-Colijnsplaat. In theorie zou men dus alleen het havenkanaal van Zierikzee uit hoeven varen, en aandachtig naar de brug kijkend evenwijdig daaraan het brede water oversteken. Mis!

Wie zonder gebruik van de waterkaarten bij het verkeerde getij deze rechtstreekse oversteek maakt, stuit op twee problemen. Ten eerste staat de eb- of vloedstroom hier voortdurend dwars op de vaarrichting, waardoor een rechte oversteek al een heel gedoe wordt. Bovendien bevindt zich midden in de Oosterschelde, tussen de geulen Roompot en Schaar van Colijnsplaat, de bank met de fraaie naam Vuilbaard, waarboven bij laagwater juist in de lijn tussen Zierikzee en Colijnsplaat hooguit enkele decimeters water staat. Nee, om veilig aan de overkant te komen moet men gebruik maken van de Overloop van Zierikzee, een bebakende geul die vlak naast de Zeelandbrug van noordoost naar zuidwest loopt. Dat daarbij het effect van de eb- en vloedstroom, gezien de nabijheid van de brugpijlers, een nog groter risico vormt, spreekt vanzelf, reden waarom de oversteek het best op de kentering van het tij gemaakt kan worden. De meest voorkomende windrichting, zuidwest, maakt dat men vaak van lager naar hoger wal vaart, zodat bij het binnenlopen in het haventje van Colijnsplaat het effect van wind en golfslag minimaal is.

Colijnsplaat is zeker geen wereldstad, maar de typische ligging van de polder waarin het stadje gebouwd is, de Oud-Noord-Bevelandpolder, en de ruime mogelijkheden in de grote jachthaven, die de vroeger dominerende vissersvloot naar een kleine uithoek verdrongen heeft, maakt een verblijf in het stadje een must voor de liefhebbers van het weidse Zeeuwse landschap. Wie op de zeedijk staande over Colijnsplaat en omgeving uitkijkt, ziet Zeeland op zijn Zeeuws. De sterke dijken, de rechte kavels landbouwgrond, de gezonde lucht en de altijd aanwezige geur van zout water maken deze plaats tot een soort symbool van Zeeland. De polders van Noord-Beveland hebben dan ook een rijke historie voor wat betreft de strijd met de zee. In 1530 liep vrijwel geheel Noord-Beveland onder water tijdens een zware stormvloed; Colijnsplaat en de oude polder werden als eerste weer op de zee herwonnen. Ook bij de watersnoodramp in 1953 werd een flink deel van Noord-

Beveland overstroomt, maar dankzij de binnendijken tussen de diverse polders bleef Colijnsplaat gespaard: de Oud-Noord-Bevelandpolder, de Nieuw-Noord-Bevelandpolder en de polders rond Wissekerke bleven droog, terwijl de omgeving van Kortgene geheel onder water kwam te staan. De hoeveelheid geluk, die Colijnsplaat heeft gehad met de overstromingen, zijn waarschijnlijk de oorzaak voor het nog bestaan van het oudste gebouw in het stadje: de Oude Molen, de witte korenmolen uit 1598 die aan de rand van het stadje prijkt.

Behalve de landbouw - waar iedere Zeeuwse plaats een groot deel van haar economisch belang aan ontleent - en een klein restant visserij verdient Colijnsplaat haar geld tegenwoordig ook voornamelijk uit het toerisme. De watersport op de Oosterschelde, en de strategische ligging van wat vroeger de vissershaven was, hebben geresulteerd in ruime voorzieningen voor jachten, waarvan het grootste deel zeilend is. Immers, de ruime wateren, die hier zo rijk voorhanden zijn, lenen zich het best voor deze milieuvriendelijke vorm van recreatie.

Van Colijnsplaat gaat de route verder naar Yerseke, de belangrijkste vissersplaats van West-Europa voor wat betreft de schelpdiervisserij. Via de Schaar van Colijnsplaat -- en wel het precieze midden daarvan, als we tenminste de daarvoor bedoelde doorvaartopening van de Zeelandbrug willen benutten -- gaat het onder de brug door over de eigenlijke geul Oosterschelde, langs de Haven van Kats, de Zandkreek en de invaart van het havenkanaal naar Goes, langs de jachthavens bij de oude sluizen van Wemeldinge en de nieuwe monding van het Kanaal door Zuid-Beveland, naar de Schaar van Yerseke, een kleine twintig kilometer van Colijnsplaat verwijderd. De drie havens van Yerseke, de Koningin Juliana-haven, de Prinses Beatrixhaven en de Prins Willem Alexanderhaven, geven blijk van een grote aanhang van het huis van Oranje in deze vissersplaats. De Koningin Julianahaven is de meest noordelijke van de drie, en in gebruik bij vissers en grotere binnenvaart. Ook de Prinses Beatrixhaven is grotendeels gevuld met vissersschepen, hoewel ook jachten hier een ligplaats vinden. De derde en kleinste van de drie havens, de Prins Willem Alexanderhaven, ligt het gunstigst bij de stad, en is volledig voor de pleziervaart bestemd.

Maar de mooiste havenbekkens van Yerseke zijn niet de drie die hierboven genoemd zijn; het zijn de oude getijde-haventjes, die niet meer in gebruik zijn, maar die vroeger, toen het verschil tussen eb en vloed hier nog veel groter was, bij vloed de vissersschepen ontvingen, om diezelfde schepen enkele uren later op een drooggevallen ondergrond van spekgladde modder te zetten, schijnbaar hangend

aan de meer-draden. Enkele uren later kwam het water terug, en konden de schepen desgewenst weer zee kiezen. Op de oude kades van deze drie insteekhaventjes stonden pakhuizen en werkplaatsen, waar de benodigdheden en de onderhoudsmaterialen voor de vloot van Yerseke werden bewaard. Tussen de insteekhaventjes waren bassins gemaakt, waarin de vis bewaard, gespoeld of zelfs gekweekt kon worden. Door het in gebruik nemen van de drie nieuwe havenbekkens is weliswaar de bereikbaarheid van Yerseke sterk verbeterd, maar een groot deel van de charme en de folklore van de oude haventjes is erdoor verdwenen, helaas.

Yerseke -- en de drie getijdehaventjes -- dankt zijn bestaan aan de visserij. Al sinds eeuwen werden in de Zeeuwse wateren schelpdieren en garnalen gevestigd, en de vissers van Yerseke en Bruinisse vormden het grootste deel van de vloot die zich met deze tak van visserij bezig hield. Toen een aantal factoren de vangst van 'wilde' mosselen bemoeilijkte -- de mosselziekten, en later de afsluiting van de zeearmen en het daardoor veranderende milieu -- heeft de vloot van Yerseke haar werkwijze steeds aangepast aan de nieuwe omstandigheden. Toen het beschikbare mosselzaad in de Zeeuwse wateren door ziekte werd bedreigd, voer men naar elders -- België, Frankrijk, Engeland en de Waddenzee -- om nieuw en gezond zaad te vinden. Toen het veranderende milieu in de Oosterschelde de kwaliteit van de mosselen bedreigde, zette men compleet nieuwe culturen op in de Waddenzee en elders, en werd het water van de Oosterschelde alleen nog gebruikt voor het 'verwateren' het schoon spoelen van de mosselen. Welke tegenslag of verandering zich ook voordeed, de vissers van Yerseke vonden steeds weer oplossingen om hun nering te kunnen voortzetten, en met succes. Ook vandaag de dag is Yerseke nog dé plaats waar men aan denkt als men het over mosselvangst heeft. De 'Mosselmijn' de visafslag voor schelpdieren in Yerseke, is dan ook wereldberoemd en een bezoek aan dit fenomeen mag niet op het programma ontbreken. Wie de banken en putten in de Oosterschelde wil bezichtigen, kan dit overigens beter niet per eigen schip doen: de enorme hoeveelheid culturen op de Yerseker Oesterbank, in het Verdrongen Land van Zuid-Beveland, op de Hooge Kraaijer of Tarweplaat en op de Speelmansplaten maken het varen en navigeren in dit bij eb goeddeels droogvallende gebied tot een riskante zaak, waarbij schade aan de culturen zeker niet denkbeeldig is.

In de derde week van Augustus vindt in Yerseke het Mossel-feest plaats. Liefhebbers van deze lekkernij kunnen dan hun hart ophalen, en zo veel mosselen eten, dat ze er voor de rest van het jaar genoeg aan hebben (of zelfs teveel!). Aan

de overslag en handel rond de mosselen ontleent Yerseke een continue bedrijvigheid, die voor alle liefhebbers van scheepvaart en visserij opwindend en interessant is. Het maakt de omweg naar deze vissersplaats zeker de moeite waard.

Van Yerseke keert de tocht langs de elf steden een stukje 'op zijn schreden terug'. Yerseke verlatend, varen we terug naar het westen over de Oosterschelde tot we na ongeveer tien kilometer, voorbij Wemeldinge en Kattendijke, bij Goessche Sas gekomen zijn, de met de scheidingston O-15-Sas-2 aangegeven invaart naar de sluis in het havenkanaal naar Goes. Het woord sas voor sluis vinden we in deze contreien in tal van plaatsnamen terug: Sas van Gent is er het bekendste voorbeeld van. De benaming sas komt in het Vlaams nog heel veel voor, en zelfs in Frankrijk wordt een sluiskamer nog een sas genoemd.

De sluis in Goessche Sas is de tweede die er gebouwd is. De ligging van de oude sluis achter de zeedijk is vanaf het water niet te zien, maar zodra men geschut is kan men de oude arm van het kanaal naar de oude sluis invaren, en men treft daar een schitterend gelegen jachthaven aan, van waaruit men slechts naar buiten hoeft te schutten om op het prachtige water van de Oosterschelde te komen. Ook voorbij de oude kolk, vlak voor de nieuwe dijk, kan worden afgemeerd, en zelfs in de oude kolk liggen jachten. De paar huizen die Goessche Sas telt, geven het dorp niet eens recht op de aanduiding 'vlek'. Nee, wie tekenen van leven wil zien aan de vaste wal, moet doorvaren naar het vijf kilometer verderop gelegen Goes. Het vrijwel rechte havenkanaal voert door de Wilhelminapolder, langs Wilhelminadorp (met natuurlijk de Wilhelminabrug) en langs het nieuwe 'Goese Meer' naar de stad, waar men om aan te leggen kan kiezen uit twee schitterende locaties: de fraai gelegen jachthaven net bezuiden de Ringbrug aan bakboord, of het einde van het kanaal, de vroegere haven van Goes, voorbij de Sint Maartensbrug, midden in de stad. De eerste jachthaven heeft het voordeel van begroeiing, beschutting, schaduw en stilte, de tweede van de prachtige omgeving: de oude Goesse binnenstad en de handelshuizen langs de haven.

Goes is een van de grotere steden uit deze tocht. Net als Middelburg en Vlissingen speelde Goes al in de Middeleeuwen een belangrijke rol in de handel en scheepvaart, en de stad ontleent aan de welvaart van die voorbije tijden nog steeds een deel van haar huidige culturele erfenis. Maar in tegenstelling tot veel andere stadjes in de provincie is Goes ook in de recente historie blijven groeien. Door de ligging aan de spoorlijn, die Vlissingen met het 'vasteland van Noord-Brabant'

verbindt, kon de stad haar plaats in de rangorde van handelssteden vasthouden. Daarom is Goes ook nu nog een belangrijk streekcentrum, met alle faciliteiten die zo'n centrum nodig heeft.

Wie zich verbaast over de rol van Goes als handelsstad in de voorbije eeuwen, omdat de stad niet eens direct aan zee ligt, hoeft slechts de topografische kaart van Zeeland te bekijken om de oplossing van dit raadsel te zien. Goes lag vroeger veel dichterbij het open water, toen tussen Noord- en Zuid-Beveland het eiland Wolfersdijk nog bestond, en de geul de Schengen tussen Zuid-Beveland en dit eiland liep. In die tijden voer men van Goes via de Schengen naar de Oosterschelde bij Kattendijke of naar het Veerse Gat bij De Piet. De indijking van de Wilhelminapolder legde de stad zo ver van zee, dat alleen de aanleg van het havenkanaal de verbinding met het open water in stand kon houden. Op de topografische kaarten zijn de contouren van de oude kustlijnen en vaargeulen echter nog duidelijk te zien.

De stad Goes is rijk aan monumenten en historische overblijfselen. Vooral rond de Markt en aan de oude haven is veel uit voorbije tijden bewaard gebleven. Het rococo-stadhuis en de van het vorige stadhuis overgebleven gotische toren en de Maria Magdalenakerk (die weer géén toren heeft) zijn de blikvangers op het Marktplein. De klokken van het carillon galmen er wekelijks hun prachtige klanken over de stad, als de carillonconcerten gehouden worden. Toch is de haven ouder dan de Markt. Hier schijnt ooit een kasteel te zijn gebouwd, Kasteel Ostende, waar echter niets meer van te vinden is, helaas. Wel staan aan de haven nog het Notarishuis en het Soephuis of Soep-uus. Dat laatste zal de meeste watersporters moeilijk kunnen ontgaan, want de uitstekende sanitaire voorzieningen van de Stadshaven zijn in dit monumentale gebouw ondergebracht. Het was vroeger een korenmolen, die werd aangedreven door de werking van de getijden. Bij vloed liet men een bassin achter de watermolen vollopen, en zodra de eb inzette, maakte men van het hoogteverschil gebruik om een waterrad de molenstenen te laten aandrijven. Zekerder dan een windmolen (want de getijden waren er altijd, de wind soms dagenlang niet) was deze vorm van mechanisering een efficiënte manier van het gebruik van natuurlijke energie. De voormalige visafslag en een oud huis uit 1511 aan de Turfkade met een wapen van Karel de Vijfde in de gevel completeren de schitterende omgeving van de haven. Ook het vroegere brugwachtershuis uit 1650 bij de Sint Maartensbrug is een monument. Genoeg te zien dus voor liefhebbers van historie.

Ook de meer hedendaags georiënteerde bezoeker komt overigens in Goes ruim aan zijn trekken. De stad biedt een keur van restaurants, gezellige cafés en soortgelijke vermaakgelegenheden. Men kan er na alle rust en stilte van de voorbij dagen eens lekker uitgaan en de bloemetjes weer eens behoorlijk buiten zetten. De nabijheid van een station maakt Goes ook een prima op- en afstapplaats voor aankomende of vertrekkende passagiers. Door al deze mogelijkheden is Goes een aangename plaats om de tocht voor meer dan een avond te onderbreken; men zal er zich niet vervelen.

2.3 HET VEERSE MEER, VAN ZEEARM TOT RECREATIEGEBIED

Het havenkanaal van Goes loopt dood in de Aanloophaven van die stad, dus om onze reis te vervolgen moeten we, zoals enkele malen eerder, een stukje op onze schreden terugkeren. We varen over het havenkanaal terug naar de sluis bij Goessche Sas en schutten weer naar de Oosterschelde. Eenmaal op het getijdewater buigen we naar het noordwesten af, en al bij de eerstvolgende scheidingston -- nauwelijks een kilometer verderop in de geul -- O-11-Z-2 (Oosterschelde-Zandkreek) slaan we bakboord de Zandkreek in, naar de enkele kilometers verderop gelegen Zandkreeksluis, die de gelijknamige dam passeerbaar maakt voor de scheepvaart.

Eenmaal binnen de sluis bevinden we ons op het Veerse Meer. Het Veerse Meer is het overblijfsel van wat vroeger het Veerse Gat was, de geul tussen de eilanden Walcheren en Noord-Beveland en wat vroeger het Zuidvliet was, de geul tussen Wolfertsdijk en Noord-Beveland. Nu heet het hele water tussen de Veerse Dam en de Zandkreeksdam eenvoudigweg Veerse Meer. Het water is nergens extreem breed, en het is bovendien nogal bochtig op sommige plaatsen. Daardoor krijgt de wind bijna nergens de kans echt hoge golven op te bouwen. Om die reden is het Veerse Meer geliefd bij de kleinere watersport; golfslag die zo hoog wordt dat het varen erdoor onmogelijk gemaakt wordt komt niet vaak voor, zeker niet in de zomer.

Na de afdamming aan beide zijden is het Veerse Meer geen getijdewater meer. Wel wordt er nog een verschillende waterstand voor de zomer en de winter aangehouden. 's Zomers is de waterstand gelijk aan NAP, 's winters maar liefst zeventig centimeter lager. Pogingen om een eenduidige reden voor dit peilverschil te vinden zijn ons mislukt: volgens de ene instantie was het water 's zomers hoger ten behoeve van de watersport, dus om meer diepte in het vaarwater te creëren, volgens een andere had het te maken met het scheppen van een waterbuffer in de winter, zodat het Veerse meer een zekere hoeveelheid overtollig water in noodgevallen zou kunnen opnemen. Een derde wijt het verschil aan de noodzaak, 's winters het waterpeil buitendijks te verlagen om minder zout kwelwater in de polders te krijgen. Een vierde wijt het verschil aan het streven naar het voorkomen van schade door ijsvorming tegen de dijken. Kortom, talloze redenen worden aangevoerd, maar een eenduidige reden heb ik niet kunnen achterhalen.

Het vaarwater door het Veerse Meer is een brede, met vaste lichtopstanden

bebakende geul, die aan de oostzijde heel regelmatig begint en die hoe verder men naar het westen komt steeds ingewikkelder wordt door de eilanden en vroegere platen, die aan weerszijden van de geul gelegen zijn. De bebakening met de -- vaste -- lichtpalen is duidelijk en overzichtelijk, dus zolang men -- in onze richting varend -- de groene bakens maar aan stuurboord houdt en de rode aan bakboord, kan er niets mis gaan. De diepte buiten de bebakende geul is wisselend: van bijna twee meter tot minder dan een halve meter.

Van het Zeeuwse landschap aan weerszijden van het Veerse Meer krijgt men weinig te zien. Meer dan een paar kerktorens, molens en in de verte de uitzendtoren van Goes krijgt men niet te zien. De dijken waren ook al voor het ontwerp van het Deltaplan te hoog om een vrij uitzicht over het omliggende land mogelijk te maken. Maar wat we aan uitzicht over land te kort komen, wordt ruimschoots goedgemaakt door de pracht van het Veerse Meer zelf. De vele scheepjes op het brede water, het zicht op de jachthavens van Kortgene, Wolphaartsdijk, de Piet en Kamperland, het schitterende aanzien van de voormalige platen Schelphoek, Middelplaten, Zandkreekplaat, Bastiaan de Langeplaat, Goudplaat en Haringvreter -- alleen de naam al! -- al die dingen maken van een tocht over het Veerse Meer een waar genoegen. De herkenning van veel oudere situaties hier, zoals de ingang van de vroegere Schenge bij de Bastiaan de Langeplaat en zelfs het vroegere Sloe bij de Oranjeplaat, waar de verbinding met de Westerschelde uitkwam, geven een schitterend beeld van hoe deze wateren er voor de totstandkoming van het Deltaplan uitgezien moeten hebben. De achttien kilometers tussen de Zandkreeksluis en de stad Veere leveren daarmee een altijd weer genoeglijke tocht op. En of men nu op de motor vaart of zeilt, er is ruimte genoeg voor iedereen, hoewel het op weekenddagen in het hoogseizoen vooral bij mooi weer ook wel eens erg druk kan zijn.

Hoewel het grootste deel van het Veerse Meer aan de zuidkant wordt begrensd door Zuid-Beveland, vaart men vanaf de vrij scherpe bocht in de geul bij Oranjeplaat -- het overblijfsel van het vroegere Sloe -- langs de noordkust van Walcheren. Walcheren is om meer dan één reden het belangrijkste eiland van Zeeland. Het feit dat de hoofdstad Middelburg op Walcheren ligt, wijst al op het belang. Maar ook de havenstad Vlissingen, die met zijn industriële en handelsbedrijvigheid tegenwoordig het economische hart van de provincie vormt, is een Walcherense stad. En wie een duik neemt in de eeuwenlange geschiedenis van Zeeland, komt ook vaker op Walcheren terecht dan op ieder van de andere eilanden.

De eerste geschiedkundige bewijzen van bewoning en scheepvaart in Zeeland dateren uit de Romeinse tijd. Bij Domburg op Walcheren, maar ook bij Colijnsplaat op Noord-Beveland, zijn restanten gevonden van Romeinse tempels, die vermoedelijk gewijd waren aan de beschermgodin van de scheepvaart, Nehalennia. In en bij de tempels werd een grote hoeveelheid offer-altaartjes gevonden, die kennelijk aan de godin geschonken zijn in ruil voor haar gunstige gezindheid tijdens een zeereis. De schenkers van deze offeraltaartjes blijken volgens de erin gebeitelde inscripties vanuit heel Europa in Zeeland terecht te zijn gekomen: plaatsen in België, Frankrijk en zelfs Duitsland komen op de stenen voor.

Toch is er buiten deze tempels en de daar gevonden altaartjes weinig bekend over het reilen en zeilen in Zeeland, tot aan het eind van de zevende eeuw de eerste christelijke missionarissen op Walcheren landen. Naar verluidt zou Willibrordus de eerste zijn geweest die in Walcheren voet aan de grond zette, en de eerste bekeringswerkzaamheden voor zijn rekening nam. Gezien de hoeveelheid christelijke kerken en de nogal kerkse instelling van veel Zeeuwen heeft hij zich van zijn beste kant laten zien! Met het christendom kwam in ieder geval de geschiedschrijving naar Zeeland: voor het eerst werden zaken opgetekend en in verslagen en boeken vastgelegd.

De volgende historische ontwikkeling die uit de geschiedenis bekend is gebleven is de strijd tegen, met en tussen de Vikingen. Inderdaad, niet alleen tegen de Vikingen, maar ook aan de zijde van de Vikingen werd gevochten, en tussen de verschillende Vikingstammen onderling. Bekend is, dat Walcheren gedurende de helft van de negende eeuw door Karel de Grote aan de Vikingen in leen is gegeven, en dat het eiland vele decennia lang onder bevel van Viking-hoofdmannen heeft gestaan. Woeste namen als Halfdan en Harald doemen in de geschiedenis op. De Viking-tijd is de periode waarin voor het eerst grootschalig gewerkt wordt aan de verdediging van steden en dorpen. Men wijt de vele plaatsnamen die op -burg eindigen aan de burgen of burchten, die zulke plaatsen in de negende en tiende eeuw bouwden ter verdediging, niet alleen tegen de Vikingen, maar tegen iedere indringer die het op de welvaart van zo'n plaats had gemunt. Middelburg, Domburg, Souburg, Aardenburg, Oostburg, er zijn heel wat van die burgen geweest op Walcheren en in de rest van Zeeland.

Dat die burgen verspreid lagen over meer dan één eiland heeft overigens met nog een ander historisch belangrijk feit te maken. Hoogstwaarschijnlijk was de geografische vorm van de huidige provincie Zeeland met zijn tientallen eilanden en

zeearmen in de eerste tien eeuwen van onze jaartelling totaal anders. Men kan reconstrueren, dat de Zeeuwse kust in de eerste eeuw na Christus veel regelmatiger is geweest, dat er in feite nauwelijks sprake is geweest van een delta. De rivieren, Schelde, Maas en Rijn, mondden, op andere plaatsen dan nu, gewoon vanaf hoger gelegen kustmoerassen uit in een Noordzee die net als voor de Belgische en Noord-Hollandse kust een vrijwel rechte lijn vormde. Zeeland als het ultieme Deltaplan, zou je kunnen zeggen. Niks woeste geulen en grillige dijken. Niks binnenstromende eb en vloed. Gewoon een vlak landschap van moerassen en veengebieden, achter een rechte en regelmatige kustlijn, alleen onderbroken door de keurig in zee uitmondende rivieren.

Overigens zal dat minder waterrijke landschap niet borg hebben gestaan voor een gemakkelijker vorm van reizen. Immers, die veen- en moerasgebieden waren vaak volkomen onbegaanbaar, zodat men misschien nog wel meer van de scheepvaart afhankelijk was dan toen het water het hier voor het zeggen kreeg. Scheepvaart over de rivieren en ook al over de zee leverde tenslotte een gemakkelijke en voor die tijd ook snelle manier van vervoer op, waarbij de gevaren en ontberingen van tochten door het moeras werden vermeden.

Hoe dan ook, bij het beschouwen van de historie van Walcheren uit de eerste eeuwen van onze jaartelling moeten we niet de fout maken ons uitsluitend het huidige (schier-)eiland voor te stellen. We hebben in de geschiedenis slechts fragmentarisch bewijs van het verloop van het binnendringen van de zee, maar daaruit kan wel een theorie worden opgebouwd over het ontstaan van de huidige delta. De toenemende bewoning van het Zeeuwse gebied tussen het begin van de jaartelling en de Viking-tijd heeft gevolgen gehad voor het gebruik van de grond. De cultivering van die grond maakte enigerlei vorm van regulering van de grondwaterstand nodig, en ook een verdediging tegen ongewenste wateroverlast. Inpoldering nam geleidelijk toe, met alle gevolgen voor zowel het niveau van de grond -- dat door inklinking en afgraving vaak daalde -- als het niveau van poelen en rivieren -- die door terugdringing steeds minder oppervlakte ter beschikking hadden. Vroeg of laat ontstond een onevenwichtige situatie, waarbij de ongunstige verhouding in niveau tussen land en water een gevaar begon te vormen. We weten, dat in het jaar 1134 een enorme stormvloed de Zeeuwse kust heeft geteisterd, en dat daarbij (misschien voor het eerst) grote bressen zijn geslagen in de tot dan veel regelmatiger kustlijn. Hoewel de ingrepen van de mens vaak bedoeld waren ter verdediging en beveiliging van zijn land, deden die ingrepen dikwijls ook de grootste bedreiging voor dat land binnensluipen. Deze paradox kenmerkt de hele

ontstaansgeschiedenis van Zeeland.

Na de stormvloed van 1134 zien we in de weer drooggelegde en ingedijkte gebieden een landschap terug, dat al veel meer doet denken aan het Zeeland van tegenwoordig dan de situatie van daarvoor. De eilanden Walcheren, Zuid-Beveland, Noord-Beveland en Schouwen komen al op kaarten uit die tijd voor, hoewel de vorm en de onderlinge ligging volkomen anders is dan nu. Die verschillen worden verklaard door het eeuwige spel van aanslibbing, indijking, uitschuring en overstroming, dat de Noordzee in Zeeland al duizend jaar speelt. Vanaf de zestiende eeuw hebben we veel meer informatie over grote watersnoodrampen. We weten dat de Sint Elisabethsvloed in 1421 grote delen van Zeeland en Zuid-Holland trof, en dat tijdens die vloed de Biesbosch werd gevormd. Ook in 1530 (Sint Felixvloed), 1532, 1552 (Sint Pontiaansvloed) en 1570 (Allerheiligenvloed) brak de zee met woest geweld door grote stukken dijk en dam heen. Bij die rampen werd de monding van de Schelde definitief herschapen in een rivierendelta, waarin de zee vrij spel had en het oorspronkelijke moerasland voor altijd werd gereduceerd tot een verzameling moeizaam of niet verdedigbare eilanden en schiereilanden. Het Verdrongen Land van Reimerswaal, tussen Zuid-Beveland en Bergen op Zoom, en het Verdrongen Land van Saeftinghe tussen Walsoorden en Antwerpen zijn tijdens zulke vloedten ontstaan.

Behalve de natuur speelde ook de mens zelf soms een vreemd spel met land en water. Doorgestoken dijken werden in de zestiende en zeventiende eeuw vaak als militair middel gebruikt om de vijand een doortocht onmogelijk te maken, of om een belegering te breken. Zelfs in de Tweede Wereldoorlog is het eiland Walcheren nog onder water gezet door de Engelsen om de stevig verschanste Duitsers tot overgave te bewegen, wat overigens ook is gelukt, zij het dan ten koste van vele mensenlevens en de vrijwel volkomen vernietiging van alles wat gebouwd en verbouwd was op het eiland. En ook zonder militaire noodzaak was de mens vaak de vernietigende kracht: afgravingen van veen vlak achter de dijken, of van klei en zout die tegen de dijken waren afgezet, ondermijnde vaak de met veel moeite opgeworpen en in stand gehouden zeeweringen. Overstromingen door dijkval waren vaak het gevolg. Al deze factoren samen hebben geleid tot de grillige kustlijn, die de provincie Zeeland voor de uitvoering van het Deltaplan had. En ook het Deltaplan zelf zal de komende decennia waarschijnlijk nog een aantal onverwachte gevolgen voor de geografie van Zeeland en de omringende gebieden hebben. Nu al wordt vastgesteld, dat de voltooiing van de Deltawerken invloed heeft op de bewegingen van de zeebodem voor de kust van Zuid-Holland. De daar aanwezige

zandbanken en geulen blijken zich met toenemende snelheid te verplaatsen onder invloed van de door afsluiting van de zeearmen gewijzigde stroming van de Noordzee.

Terug naar het Veerse Meer en de kust van Walcheren nu. Kort na de bocht bij het vroegere Sloe splitst de hoofdvaargeul zich in een noordoostelijke geul (die langs de haveningang van Kamperland voert, in welke plaats men via een havenkanaal terecht kan komen) en een zuidwestelijke geul, die de kust van Walcheren volgt. Deze laatste geul is de hoofdgeul, waarin de bebakening met vaste lichtbakens wordt voortgezet. Hierlangs passeert men eerst de ingang van het Kanaal door Walcheren, en onmiddellijk daarna het sectorlicht van de haven van Veere. De jachthaven van Veere en die in de Oostwatering, iets verder naar het Westen, bieden mogelijkheden voor passanten om aan te leggen.

Men kan de stad Veere voorbij varen, en het Veerse Meer volgen tot aan de Veerse Dam, enkele kilometers naar het noorden, waar men nog een aantal jachtligplaatsen vindt die in de buurt van het plaatsje Vrouwenpolder liggen, vlak bij de eigenlijke dam. Hoewel de dam een van de kortste van het Deltaplan is, is de afsluiting van het vroegere Veerse Gat toch geen eenvoudig karwei geweest. Iedere eb en vloed stroomde 70.000 kubieke meter water door het Veerse gat. Om vreemde effecten van de afsluiting aan de zeezijde te voorkomen -- het water zou na de afsluiting immers proberen via de Zandkreek naar binnen en naar buiten te stromen -- sloot men eerst de Zandkreek af met een dam. Daarna werd de opening aan de zeezijde vol gelegd met caissons, waarin afsluitschuiven gebouwd waren, die open bleven tot alle caissons op hun plaats lagen. In 1961 was het zo ver: van alle caissons werden de schuiven gesloten, op de kentering van het tij, en even later was het Veerse Gat dicht, als eerste van de Deltawerken. Wat volgde was nog slechts de afbouw van de dijk, het volstorten van de caissons met zand en beton, en het afwerken van de dijklichamen met de juiste glooiingen en verstevigingen. De dam, die men via de genoemde aanlegplaatsen aan de binnenzijde makkelijk kan bezoeken, ligt nu als een lijnrecht bergmassief tussen het meer en de zee. Wie er aan de Veerse Meer-zijde langs vaart, kan zich de emoties voorstellen van veel vissers uit Veere, Arnemuiden en andere plaatsen achter de dam, toen in 1961 hun uitvalsweg naar zee definitief verdween! Wie herkent niet de eeuwenoude tekst: Als de klok van Arnemuiden welkom thuis voor ons zal luiden, wordt de vreugde soms vermengd met droefenis, als een schip op zee gebleven is...

Maar de afsluiting van het Veerse Gat blijkt de bewoners van de voormalige zee-

haventjes dertig jaar na dato geen windeieren te hebben gelegd. Hoewel bij de ontwikkeling van het Deltaplan in geringe mate rekening gehouden is met het ontstaan van 'enig watertoerisme' in de afgesloten zeearmen, heeft de werkelijkheid op dat gebied de stoutste verwachtingen veelvoudig overtroffen. De tienduizenden jachten en zeilschepen, die bezit hebben genomen van het Veerse Meer en de havens, brachten meer werkgelegenheid en bedrijvigheid mee dan de visserij ooit gekund zou hebben. En hoewel sommige vissers, al dan niet vanuit andere thuishavens, nog steeds hun beroep uitoefenen, hebben de meesten met succes de overstap gemaakt naar het watersportbedrijf. De voormalige vissershavens zijn nu grotendeels bloeiende jachthavens, en de steden en dorpen langs het meer bedienen ieder seizoen de enorme hoeveelheden toeristen die zich op het meer komen vermaken. Zo ving het Deltaplan, eigenlijk zonder dat men het goed had beseft, de enorme behoefte aan recreatiemogelijkheden die de laatste decennia is ontstaan voor een aanzienlijk deel op. Het Veerse Meer is nu voor de provincie Zeeland een belangrijke bron van inkomsten. Het vervult een onmisbare rol in de diversiteit van het aanbod van recreatiemogelijkheden van de provincie. Wat begon als een kostbare investering ter beveiliging tegen de grillen van de Noordzee, werd uiteindelijk een winstgevende en renderende economische stimulus. De strijd tegen de zee is gewonnen, en de 'oorlogsindustrie' die er het gevolg van was blijkt resultaten af te werpen.

2.4 DE STEDEN VAN WALCHEREN

Wie Veere vanaf het Veerse Meer nadert, ziet tot zijn verrassing het stadje al van verre liggen. In tegenstelling tot veel andere plaatsen langs het meer is Veere namelijk op een relatief hoge grond gebouwd, waardoor de stad grotendeels boven de dijken uitsteekt. De silhouetten van de beroemde Campveersche Toren zijn als een baken bruikbaar bij de koersbepaling. Dichterbij gekomen ziet men, hoe de oude Veerse haven geheel is ingekapseld door de oude stadsmuren, die nu in het verlengde liggen van de -- voor de huidige waterstand onwaarschijnlijk hoge -- houten havenhoofden.

De stad Veere met haar monumentale Onze Lieve Vrouwenkerk, de stadswallen, het stadhuisje met de hoge ranke toren, de al genoemde Campveersche Toren en de vele bewaard gebleven oude huisjes in het centrum -- waaronder de 'Schotse Huizen' -- is ondanks haar geringe afmetingen al even lang van betekenis als de veel grotere steden Middelburg en Vlissingen. Veere speelde in de historie haar partij mee in de handel, in de scheepvaart en in de vele oorlogen die Zeeland door de eeuwen heen geteisterd hebben. De stad overleefde de watersnoodrampen die veel andere plaatsen regelmatig verwoestten omdat de meeste gebouwen op relatief hoog terrein waren neergezet, waardoor zelfs de hoogste vloedstanden weinig kwaad konden aanrichten. Terecht schrijft de Atlas van de Monumenten in de Zeeuwse Delta dat 'het vrijwel onmogelijk is om in het centrum het hoofd een kwartslag te draaien zonder een nieuw monument op het netvlies te projecteren'. De atlas verwijst naar het huis De Kolve, en naar het huis In de Korenbloem met zijn schitterende gevelsteen. Andere huizen heten Het Lammetje en De Struys.

Een aantal bijzondere historische feiten over Veere zijn de moeite van het vermelden waard. De naam van het stadje komt van de naam Campsche Veer, de bootdienst naar Campen op Noord-Beveland die hier ooit bestond. De naam Campveersche Toren duidt daar ook nog op. Aan de overkant wijst de naam Kamperland in dezelfde richting.

De stad was in de tijd van Willem van Oranje op het hoogtepunt van haar bloei, en toen de prins besloot om het Markgraafschap Veere aan te kopen, moest hij daarvoor de voor die tijd ongelofelijke som van f 74.500,- neertellen. Omdat de stad sedert die tijd een aanzienlijke economische achteruitgang beleefde, is het markgraafschap altijd in het bezit van het huis van Oranje gebleven: niemand wilde

er een zelfs maar bij benadering gelijk bedrag meer voor neertellen. Daarom is onze huidige vorstin nog altijd Markiezin van Veere. De stad heeft bovendien de primeur van de naar verluidt oudste herberg van het land, namelijk in de Campveersche toren. Willem de Zwijger vierde er menig trouwfeest, gezien het grote aantal huwelijken dat hij in zijn leven sloot.

De watervoorziening van Veere was tot de aanleg van openbare waterleiding in 1938 ook al een bijzonderheid. Via de goten van het enorme kerk-dak van de Onze Lieve Vrouwenkerk werd het regenwater naar een groot ondergronds reservoir geleid, waar maar liefst tweeduizend hectoliter regenwater in kon worden opgeslagen. zo leverde de waterput van de kerk zelfs tijdens lange perioden van droogte voldoende drinkwater voor de stad en haar bezoekers.

Wie in de Stadshaven van Veere geen plaats kan vinden, kan ook in de buitenhaven in de monding van het Kanaal door Walcheren, de Marina Veere, een ligplaats zoeken. En als zelfs daar alle beschikbare kaderuimte ingenomen is, bestaat nog de mogelijkheid uit te wijken naar het anderhalve kilometer westwaarts gelegen Oostwating, waar buitendijks een enorme nieuwe jachthaven gebouwd is, vanwaar de stad nog altijd op loopafstand bereikbaar is. Net als in het Veerse Meer zijn in de stadshaven beperkingen van kracht met betrekking tot de maximale verblijfsduur. Wie langer dan een etmaal in de stad Veere wil blijven, moet zich tevoren op de hoogte stellen van de beste plaats om af te meren.

Van Veere gaat de tocht verder over een van de weinige echte binnenwateren van de provincie, het Kanaal door Walcheren. Het kanaal mondt net ten zuidoosten van Veere in het Veerse Meer uit, boven het sluizencomplex van Veere, bestaande uit een kleine en een grote schutsluis, die vanaf half zes 's ochtends tot elf uur 's avonds onafgebroken worden bediend en die het hoogteverschil tussen het Veerse Meer (NAP tot NAP -0.70) en het eigenlijke kanaal (NAP +0.70 tot NAP +1.10) overbruggen. Dit hoogteverschil levert voor de watersporter het voordeel op, dat de hoogte van de waterspiegel in het kanaal uitzicht over de kanaaldijken mogelijk maakt, zodat men voor het eerst een ver zicht over het omringende land heeft, wat na de hoge zeedijken rond de Oosterschelde en het Veerse meer een verademing zal zijn.

Het kanaal maakt, als men vanaf het meer aan komt varen, net voor de sluizen een bocht naar bakboord. Nadat men geschut is, is het kanaal eerst een ruime kilometer kaarsrecht, om dan weer een bocht naar stuurboord te maken. Deze twee

bochten zijn het gevolg van de handigheid en het inzicht van een vroegere burgemeester van Veere, mr. J. Snijder. Deze had kennis genomen van de in opdracht van Koning Willem III begonnen werken aan het kanaal, maar tot zijn spijt geconstateerd dat de kanaalmonding een ruime kilometer bezuiden Veere in het Veerse Gat zou uitmonden. Zijn lobby bij de vorst was succesvol: nog tijdens de bouw werden de plannen gewijzigd en werd de kanaalmonding zodanig verlegd, dat hij vlak naast het stadje Veere kwam te liggen. De huidige topografische kaart van Walcheren toont nog altijd de lijnen van de oorspronkelijke, rechtdoor lopende kanaaldijken, die al deels waren gebouwd toen de koning opdracht gaf tot wijziging van het ontwerp. De bouw van het kanaal, tussen 1870 en 1873, was net als de bouw van het Kanaal door Zuid-Beveland een gevolg van de demping der verbindingen tussen Ooster- en Westerschelde en de daaruit voortvloeiende noodzaak nieuwe verbindingen voor de scheepvaart naar Antwerpen te scheppen. Een opvallend fenomeen is het gebruik van een aantal oude kanonnen om als meerpalen te dienen: ze werden ingegraven in de over, en zijn nu nog te zien op sommige plaatsen in Veere en Middelburg. Een vroege vorm van recycling, zou je kunnen zeggen.

Precies halverwege het 14 kilometer lange kanaal ligt de hoofdstad van de Provincie Zeeland, Middelburg. Net voor men Middelburg bereikt passeert men aan bakboord de monding van het Arnekanaal, ook wel Zijkanaal naar Arnemuiden genoemd. Via dit kanaal kan men het voormalige havenstadje Arnemuiden bereiken, waar de verbinding nu echter doodloopt. Tegenwoordig liggen de meeste jachten uit Arnemuiden in het Veerse Meer, bij jachthaven Oranjeplaat, nog geen twee kilometer van het stadje verwijderd.

Toch kan men ook over binnenwater het oude kleine stadje nog bereiken. Het Arnekanaal of Zijkanaal naar Arnemuiden wordt nog in gebruik gehouden vanwege de reguliere transporten per binnenschip die nog naar de stad gaan, en naar het aan een zijtak gelegen Nieuw- en Sint Joosland, dat vlak aan de A-58 grenst, evenals overigens Arnemuiden zelf.

En behalve aan de autoweg ligt Arnemuiden ook nog aan de spoorlijn die Vlissingen en Middelburg met Noord-Brabant en de rest van het land verbindt. Beide zaken zijn factoren van belang bij het bepalen van een ligplaats voor de nacht in Arnemuiden: hoe verder men van de autoweg verwijderd blijft, des te dichter nadert men de spoorlijn, en zo komt men wat geluidsoverlast betreft van de regen in de drup. Alleen pal in het dorp Arnemuiden aan de kade voor de brug is de

afstand tot de autoweg en de spoorbrug groot genoeg om rustig te kunnen slapen.

Hoewel een piepklein stadje is Arnemuiden toch al eeuwen oud. Al in de vijftiende eeuw bestond een vissersdorp op de plaats van het huidige stadje, nadat een eerder Arnemuiden door de golven van het Sloe was opgeslokt. De vissers uit het dorp waren gespecialiseerd in Noordzeevisserij, en voeren verder de zee op dan de meeste van hun collega's uit omliggende plaatsen. De meegebrachte vissoorten waren gewild, en al in 1574 kreeg Arnemuiden stadsrechten.

Maar ook voor Arnemuiden was de zee wispelturig. Nadat eerst al de voorganger en naamgenoot van het stadje door de zee was verzwolgen, verzandde in de loop der tijden het Sloe, om in de vorige eeuw zelfs helemaal afgedamd te worden. Daardoor konden de Arnemuider vissers niet langer van hun thuishaven gebruik maken, en werd er vanuit Veere en Vlissingen gevist. Geleidelijk aan verdween ook de verre vaart, en legden de vissers zich net als hun collega's toe op de visserij in de zeearmen. Voornamelijk de garnalenvangst werd de specialiteit van de Arnemuidenaren. Maar vandaag de dag betekent het stadje in de visserij niet meer dan willekeurig welke andere plaats in Zeeland, al worden de speciale garnalenscheepjes, de Arnemuidense hoogaarsen, nog altijd op een scheepswerf in Arnemuiden onderhouden.

Om van Arnemuiden door te varen naar Middelburg moeten we over het Arnekanaal terug naar het Kanaal door Walcheren. In Middelburg zelf bevindt de invaart naar de havens en grachten van de stad zich aan stuurboord, vrijwel direct nadat men de bebouwde kom heeft bereikt. Een vreemd stelsel van tegelijkertijd havenbekkens en stadsgrachten vertakt zich vanaf het kanaal tot midden in de binnenstad. De grachten lopen zelfs met een bijna volledig gesloten cirkel rond de binnenstad heen, maar zijn door lage bruggen slechts gedeeltelijk bevaarbaar. De Eerste en Tweede Binnenhaven (achter respectievelijk de eerste en twee brug gelegen) bieden vrijwel onbeperkte aanlegmogelijkheden, terwijl ook de Voorhaven en (voor lage scheepjes) de Dokhaven en het Prins Hendrikdok aan weerszijden van de Spijkerbrug nog talloze mogelijkheden bieden. De mogelijkheid dat men in Middelburg géén ligplaats vindt, is uitgesloten.

Middelburg is, zoals al gezegd, de hoofdstad van de provincie Zeeland, en bovendien de grootste stad van de provincie, al streeft de havenstad Vlissingen haar buurvrouw wat inwonersaantal betreft aardig naar de kroon. Middelburg vervult haar rol van hoofdstad met verve: de stad heeft een monumentaal

historisch centrum, dat alle functies en activiteiten die bij een hoofdstad horen naar behoren vervult. Er is een schouwburg, en zijn bioscopen en uitgaansgelegenheden, er is een groot aantal winkels en er heerst, zeker in de zomermaanden, altijd een gezellige drukte. En het schitterende historische centrum noopt tot enige uitleg over de geschiedenis van deze fraaie stad.

Middelburg is in de vroege Middeleeuwen ontstaan op de oeverwallen van twee krekken, waarin een dam werd gelegd. Het nog altijd bestaande Damplein aan de rand van wat nu de ring rond het stadshart is, is waarschijnlijk de oudste plek in de stad. De ring rond het stadshart ligt op de plaats, waar in diezelfde vroege Middeleeuwen een ringmuur werd gebouwd ter verdediging van de nog jonge en piepkleine vestigingsplaats. Binnen deze ringmuur ontstond de eerste stad Middelburg. Het stadhuis en de Abdij zijn er de oudste en meest kenmerkende gebouwen.

Het Middelburgse Stadhuis is in de vijftiende eeuw gebouwd door architect Keldermans. De druk versierde gevel doet sterk denken aan de Vlaamse bouwstijlen die men ook in Gent en Brugge ziet. Hoewel het gebouw een aantal malen volledig verwoest is geweest, voor de laatste maal tijdens de Tweede Wereldoorlog, is het in volle glorie gerestaureerd. De Abdij, centraal in de oorspronkelijke vesting of burg gelegen, werd in de negende eeuw oorspronkelijk inderdaad als abdij gebouwd, maar dient al sinds 1574 als provinciehuis van Zeeland. In de twee kerken die de Abdij telt -- de Nieuwe Kerk en de Koorkerk -- komt het belang van het Middelburg van de Middeleeuwen misschien nog wel het best tot uitdrukking. De vijf en tachtig meter hoge kerktoren heet de 'Lange Jan'. Hij is vanaf heel Walcheren te zien. Behalve de provincie Zeeland heeft ook het Zeeuws Museum nog een plaats gevonden in dit grote historische complex.

Ook veel woonhuizen en minder omvangrijke gebouwen uit het oude centrum zijn in de Tweede Wereldoorlog vernield, maar gelukkig is een groot deel van de verwoeste monumenten na de oorlog opnieuw opgetrokken in de oorspronkelijke staat, zodat het hart van de stad nu meer dan duizend monumenten telt. De Oude Kuiperspoort is daar een fraai voorbeeld van. Rond het schitterende middeleeuwse poortgebouw leunen even oude huisjes en pakhuizen in een wanordelijke lijn tegen elkaar en tegen de poort. Het is een van die plaatsen in een oude stad waar werkelijk iedereen foto's van maakt, en terecht.

De oude binnenstad met de straterring op de plaats waar ooit de stadsmuur stond

werd een aantal keren uitgebreid. De zestiende-eeuwse uitbreidingen resulteerden in sloop van de muur, in plaats waarvan de stadsvesten met de bijbehorende kronkelende gracht als verdedigingsgordel rond de stad werd gebouwd. De gracht is nu nog op veel plaatsen in tact, alleen werd de zuidoostzijde ervan doorgraven voor de aanleg van het Kanaal door Walcheren in 1873.

Behalve de -- veelal zeer grote -- monumenten bezit Middelburg nog een veel kleinschaliger toeristische attractie: het heet Miniatuur Walcheren, en is een Madurodam-achtig schaalmodel van het eiland Walcheren, waarop alle beroemde monumenten nog eens in het klein bekeken kunnen worden. De imposante maquette van een heel eiland geeft een aardig idee over hoe trots de bewoners van Walcheren op hun eiland zijn. Miniatuur Walcheren biedt urenlang vertier voor jong en oud!

Middelburg had vroeger, via de Arne en het Sloe, een rechtstreekse verbinding met de zee. Maar al in de vijftiende eeuw verzandde zowel de Arne als het Sloe, en moest de stad met lede ogen toezien hoe Veere en Vlissingen haar plaats in de handel overnamen. Toch bleef Middelburg altijd het bestuurlijke centrum van de regio, tot op de dag van vandaag. En hoewel de opening van het Kanaal door Walcheren een opleving van de handel had moeten betekenen, bleef de bestuurlijke functie tot op de dag van vandaag belangrijker dan de handelsfunctie, die ook nu nog meer rond Vlissingen en de nieuwe Sloehaven is geconcentreerd. De bedreiging, die Middelburg ooit vormde voor steden als Antwerpen en zelfs Amsterdam, is met de verloren gegane verbinding met de zee definitief onder het zand verdwenen. Dat de stad echter nu in monumentaal karakter nauwelijks voor Amsterdam en Antwerpen onderdoet, zullen vele bezoekers moeten beamen.

Al dat fraais, en de ruime mogelijkheden om in Middelburg te winkelen, te foerageren, uit te gaan eten en te wandelen, maakt een meerdaags verblijf in de stad nodig. De mogelijkheid voor een uitstapje naar de stranden van de Noordzee, bijvoorbeeld bij Domburg, Westkapelle of Zoutelande, is een reden te meer om het schip een paar dagen tegen de Middelburgse kades te laten liggen.

Wie uit Middelburg vertrekt voor de laatste zeven kilometer naar Vlissingen, stuit al spoedig op de eerste beweegbare brug over het Kanaal door Walcheren, de Stationsbrug. Alle bruggen over het kanaal zijn beweegbaar, zodat men met staande mast van Veere naar Vlissingen kan varen, maar de bediening van sommige bruggen vergt af en toe wel wat geduld; stremmingen voor het

verkeersspitsuur kunnen lang duren. Het kanaalvak tussen Middelburg en Vlissingen telt welgeteld één bocht, waarna het water zes en een halve kilometer kaarsrecht uit gaat, om uit te monden bij de Keersluis van Vlissingen, die doorgaans open staat en waar dus alleen op de brugbediening gewacht hoeft te worden. Onmiddellijk voorbij de keersluis kan men bakboord uit gaan, de Jachthaven De Schelde in. Ook kan men bij mooi vaarweer door de Binnensluis vanuit het Verbindingskanaal naar de Westerschelde schutten, om na ruim een kilometer westwaarts varen de Oude Vissershaven binnen te lopen, waar achter de sluis een bijzonder fraaie jachthaven is ingericht. Men ligt dan vlak bij het mooiste deel van de stad en bij de beroemde Boulevard van Vlissingen met het standbeeld van Michiel de Ruyter.

Wie zojuist Middelburg met zijn gezellige stadshart en vele monumenten heeft bezocht, zal in Vlissingen in eerste instantie een koude douche krijgen voor wat betreft het geboden stedenschoon. Behalve het oude Beursgebouw en de Sint Jacobstoren zijn in de stad weinig monumenten bewaard gebleven. De Tweede wereldoorlog heeft een groot deel van de oude stad vernietigd, als gevolg van de vele bombardementen, zowel van Duitse als van Engelse zijde, op de belangrijke en strategisch gelegen havenstad. Nee, het zijn niet de oude gebouwen, die Vlissingen interessant maken. Het is de ligging van de stad aan de Westerschelde, vlak langs een van de twee hoofdvaargeulen, die spectaculaire uitzichten oplevert vanaf de beroemde Boulevard. Uren kun je hier kijken naar de zeeschepen, die als ware het een vlootshow voortdurend vlak aan je voorbij varen, richting Antwerpen of Sloehaven, of juist daarvandaan vertrekkend naar verre bestemmingen. Hoewel zelfs de Boulevard van Vlissingen geen toonbeeld van stedenbouw is -- de gebouwen die er staan stralen een sfeer van zakelijkheid en een gebrek aan fantasie uit -- maakt het uitzicht over zee al deze bezwaren grotendeels goed. De vele terrasjes op de Boulevard bieden de bezoeker de gelegenheid om stil van het uitzicht te genieten onder het genot van een smakelijk drankje of hapje. Dat de drukke handels- en industriestad Vlissingen alle voorzieningen en infrastructuur bezit, die men als schipper nodig kan hebben, spreekt haast vanzelf. En wie ervan houdt kan de grote nieuwe Sloe-havens ten oosten van de stad bezoeken, waar gigantische zeeschepen hun waren lossen in binnenschepen of 'lichters' zoals ze in de zeevaart genoemd worden, om via de Schelde naar Antwerpen en het Belgische achterland te worden getransporteerd, of naar binnenhavens in Nederland en Duitsland.

Ondanks het ontbreken van tastbare overblijfselen uit de geschiedenis, heeft de

stad Vlissingen toch een rijke historie, hoewel die lang niet zo braaf en christelijk is als men van deze keurige nijvere stad zou verwachten. Een deel van Vlissingens huidige welstand is, zoals van zoveel steden in Nederland, terug te voeren op de Gouden Eeuw, de tijd waarin scheepvaart en handel haast wel een monopolie van de Nederlanders leken. In die periode, waarin Amsterdam haar bloei bereikte dankzij de activiteiten van de Verenigde Oost-Indische Compagnie met haar handels- en ontdekkingsreizen naar Indië en andere Aziatische landen, namen ook de Zeeuwse schepen deel aan deze scheepvaart. Maar meer nog dan op de handel met het verre oosten had men het oog op twee andere takken van scheepvaart: de kaapvaart en de slavenhandel. De kaapvaart was sedert de tachtigjarige oorlog tot grote bloei gekomen, omdat de oorlogvoerende mogendheden de op zich misdadige gedragingen van de kapers gedoogden en zelfs wettigden, zolang ze maar tegen schepen van de vijand waren gericht. Beroemd is de kaping van de Zilvervloot door Piet Heyn, die nu nog als een zeeheld wordt vereerd hoewel hij in werkelijkheid natuurlijk een ordinaire zeerover was. Ook Michiel de Ruyter, die later admiraal van de Vloot zou worden en als zodanig de geschiedenis in ging, heeft nog de kaapvaart bedreven, in dienst van de meest bekende rederij op dit terrein in Vlissingen: de reders Lampsins (waar nog een huis van over is in de Vlissingse binnenstad, aan de Nieuwendijk. Het is nu het onderkomen van het Loodswezen). Het standbeeld van Michiel de Ruyter op de Vlissingse Boulevard toont aan, dat wij van onze geschiedshelden graag veel door de vingers zien.

De slavenhandel was aan het eind van de zestiende eeuw voor het eerst opgemerkt, toen een schip in Middelburg slaven uit Afrika aanvoerde en hier wilde verkopen. Dat lukte in eerste instantie niet. De slaven werden op last van de overheid op vrije voeten gesteld. Tot zover had Nederland zich van zijn goede kant laten zien. Maar al spoedig vonden de op winst beluste zeevaarders de oplossing: men importeerde slaven -- in eerste instantie afkomstig van op de Spanjaarden en Portugezen buitgemaakte schepen -- niet in Nederland, maar in de Zuid-Amerikaanse landen als Brazilië, Curaçao en Suriname. De in Middelburg en Vlissingen gevestigde West-Indische Compagnie legde zich vrijwel volledig toe op deze lucratieve vorm van handel. De humanitaire aspecten van de zaak vormden kennelijk zelfs voor de doorgaans goed christelijke Zeeuwen geen belemmering. Een netwerk voor deze handel omvatte binnen enkele tientallen jaren grote delen van Afrika en Zuid-Amerika, en de totale 'logistiek' van de handel was tot in de puntjes uitgewerkt. Goederen waarmee in Afrika ruilhandel kon worden gedreven gingen per schip uit Europa naar de Afrikaanse kust. Voor de tegenwaarde van die goederen werden slaven ingekocht, die voor het vijfvoudige of meer in Amerika

weer werden verkocht. Van de opbrengsten werden lokale producten gekocht, die ook alweer met winst in Europa van de hand werden gedaan. Zo maakte men op één reis maar liefst drie keer enorme winsten. Dat het tot bijna het einde van de vorige eeuw zou duren voor Nederland met tegenzin de slavernij afschafte, zal daarom niemand verbazen. Immers, wij zijn weliswaar goede christenen, maar voor alles goede handelslui!

Een fraai voorbeeld van onze rekkelijke handelsgeest is de hoeveelheid maatregelen die werd genomen om te voorkomen, dat te veel slaven tijdens de zeereis het loodje zouden leggen in de benauwde ruimen van de zeilschepen. Ha, toch een vleugje menselijkheid? Integendeel. De maatregelen dienden uitsluitend de winst van de handelaars. Immers, een dode slaaf bracht geen geld meer op, dus hoe meer er onderweg stierven, hoe kleiner de winst. Dezelfde hoge sterftcijfers kwamen namelijk ook voor onder de zeelieden zelf, maar daartegen werden géén maatregelen genomen, omdat het resultaat van die sterftegevallen precies omgekeerd was. Een dode zeeman hoefde niet meer betaald te worden, en omdat het in het belang van de overlevenden was om met het schip veilig thuis te komen, zeilden ze ook met een man minder wel door. Zo ontstond de vreemde situatie, dat aan boord van de slavenschepen het leven van een slaaf meer waard werd dan het leven van een zeeman. Is God dan toch rechtvaardig?

De slavenhandel heeft maar liefst tot 1863 geduurd. Toen werd de slavernij pas formeel afgeschaft, en de handel in slaven verboden. Dat moment ligt welgeteld nog minder dan 160 jaar achter ons!

Ook tegenwoordig zijn er veel mensen, die met een schuin oog kijken naar de handelsactiviteiten van de Vlissingers. Wie een tochtje door de nieuwe Sloe-haven maakt, de grote zeehaven die in de vroegere monding van het Sloe gebouwd is, ziet naast de enorme havenbekkens bedrijven als Hoechst, Total en Péchiney liggen. De enorme complexen braken vaak ongezond uitzierende rookwolken uit, en de aan de horizon zichtbare kerncentrale van Borssele, die het geheel van energie moet voorzien, completeert het beeld. Hoe lang nog zal het duren, voor de mens zichzelf en zijn leefomgeving opoffert aan economische groei en materiële welstand? Zullen wij de dag nog meemaken dat, net als 160 jaar geleden de slavernij, de rooibouw op ons milieu, onze natuurlijke hulpbronnen en onze gezondheid wordt verboden? Ik waag het te betwijfelen, maar denk tegelijk, dat wellicht 'de wal het schip wel zal keren'. Zoals in de strijd tegen de zee de mens eeuwenlang aan het modderen is geweest voordat hij respect kreeg voor de

krachten van de natuur, zo zal dat ook in de strijd voor het behoud van het milieu veel tijd vergen. Maar als we zelf de oplossing niet tijdig vinden, zal het natuurlijk evenwicht -- of de definitieve verstoring daarvan -- dat wel voor ons doen.

Vlissingen is het meest zuidelijke punt van deze tocht langs elf Zeeuwse steden. Van hieruit kan men zijn punt van uitgang bereiken, hetzij door over de Westerschelde naar Terneuzen te varen (vanwaar men via de in het vorige hoofdstuk beschreven route kan terugvaren naar de Krammersluizen), hetzij door op zijn 'schreden' terug te keren en langs de route waarlangs we gekomen zijn de Oosterschelde weer op te zoeken. Wie een echt zeewaardig schip heeft, en voldoende ervaring om een tocht over open zee te wagen, kan desgewenst ook via de Noordzee naar een van de meer noordelijk gelegen havens varen, en via de Roompotsluis, de Goereese Sluis of de Nieuwe Waterweg het binnenland weer bereiken. Nogmaals, deze route is alleen bevaarbaar voor zeewaardige schepen en een deskundige bemanning. Het is aan kleine jachtjes met onervaren schippers niet aan te raden zich op de moeilijke en onvoorspelbare Noordzee te wagen. Hoe men ook terugkeert, de bezochte Zeeuwse steden zullen zeker hebben bijgedragen tot een onvergetelijke tocht vol dierbare en indrukwekkende herinneringen.

3. HET ECHTE ZEELAND: DE PIEPKLEINE HAVENTJES

In het eerste hoofdstuk volgden we een route van zuid naar noord door Zeeland, die ook door de allergrootste beroepsschepen gevaren wordt: grootschalig vaarwater dus, met overal voldoende diepte en goed bereikbare remmingen en sluiskades. In het tweede hoofdstuk bezochten we de Zeeuwse steden, een route volgend die voor plezierjachten ruimschoots bevaarbaar is, en waar al evenmin problemen met diepgang en afmeren bestaan.

In dit derde hoofdstuk houden we ons bezig met een van de meest charmante aspecten van de provincie Zeeland: de minuscule haventjes, die op veel plaatsen langs de voormalige zeearmen nog worden gebruikt, zowel door vissers als door watersporters. Haventjes, die vaak bij laag water droog vallen, zodat de scheepjes in de modder van de zeebodem moeten wachten op de terugkeer van het water. Haventjes, waar veelal geen sprake is van de drukte van het toeristenseizoen, en waar speedboten en protserige motorjachten niets te zoeken hebben. Haventjes tenslotte, waar het spel van water en wind de aanwonenden respect voor de zee heeft afgedwongen, en waar die zee dan ook met het verdiende respect wordt gezien en behandeld.

Veel van die kleine haventjes bestaan nog, al liggen ze verspreid over vele kilometers kust van de Westerschelde en Oosterschelde. In dit hoofdstuk is daarom geen sprake van een onderling verbindende route; de haventjes worden los van elkaar vermeld, en wie daar zin in heeft, kan ze opzoeken op de kaart, en eventueel een bezoek aan een of meer van deze paradijsjes van rust invoegen in het varen van een van de andere tochten uit dit boekje. Wel moet men zich ervan verzekeren, dat het schip waarmee men deze haventjes aandoet, geschikt is om te laten droogvallen. Voor schepen met een (vaste) kiel is dat meestal een probleem, en sommige motorjachten met een knikspantbodemplat blijven ook niet zonder meer rechtop liggen. Platbodems en scheepjes met een hef-bare kiel zijn het meest geschikt voor deze omstandigheden, omdat ze bij droogvallen gewoon recht op het zand blijven liggen.

3.1 ELLEWOUTSDIJK

In het drukste gedeelte van de Westerschelde, waar de hoofdvaargeul Pas van Terneuzen en de niet veel minder belangrijke geul Everingen via de Zuid-Everingen

met elkaar in verbinding staan, ligt aan de zuidzijde de drukke haven van Terneuzen, met de invaart van het belangrijke Kanaal van Gent naar Terneuzen. Van de westzijde komen zee- en binnenvaartschepen zowel door de Pas als door de Everingen aangestormd. Een deel van die schepen duikt de bocht naar het Gat van Ossenisse in, een ander deel draait de voorhaven van een van de drie sluizen in om geschut te worden. Tegelijkertijd komen schepen uit het Gat van Ossenisse, vertrokken uit Antwerpen of geschut in Hansweert, op weg naar Vlissingen en de zee, of ook al naar de sluizen van Terneuzen. Al deze scheepsbewegingen gaan ogenschijnlijk kriskras door elkaar heen, en de Radarpost Terneuzen heeft er vaak zijn handen vol aan om alle manoeuvres in goede banen te leiden. Dat het ook wel eens mis gaat blijkt uit de vele wrakkentekens op de hydrografische kaart van dit deel van de Westerschelde.

Schepen, die met Terneuzen niets te maken hebben, en die niet van dieper water dan een meter of drie afhankelijk zijn, kunnen dit knooppunt van waterverkeer vermijden door ter plaatse van Terneuzen niet de zuidzijde van de Westerschelde te volgen, maar de noordzijde. De geul Everingen is weliswaar nog een ankergebied voor grote zeeschepen, maar ten oosten van de Zuid-Everingen kunnen die kleinere schepen een noordelijker koers houden dan de diep stekende zeeschepen, en tussen de boeien E-12A en MG-2 vrijwel in een rechte lijn van de Everingen naar het Middeldgat varen. Men treft dan al gauw rustiger vaarwater aan dan in de hoofdgeulen, vooral ten tijde van laagwater, omdat er dan ten eerste minder diepe zeeschepen varen, en hun hekgolven bovendien worden gestuit door de tussen de geulen droogvallende banken en platen.

Wie voor zijn rust en voor de stilte op de Westerschelde vaart, zal daarom wellicht deze noordelijke route verkiezen boven de veel drukker passage over de Pas van Terneuzen. En deze noordelijke route voert vlak langs een van de pittoreske en bijzondere kleine haventjes van Zeeland, namelijk het haventje van Ellewoutsdijk. Het haventje is een klein getijde-haventje op het aller-zuidelijkste puntje van Zuid-Beveland, pal ten noorden van Terneuzen. Men kan het binnenvaren van ongeveer drie uur voor tot ongeveer 3 uur na hoogwater; buiten die tijden kan de diepgang minder dan anderhalve meter bedragen. Zodra men het haventje binnenvaart, moet men beducht zijn op het effect van de stroming door de havenpiëren: binnen de piëren keert de stroomrichting vaak om. Men noemt zo'n stroomeffect een 'neer'. Vooral bij afgaand water is de neer in het haventje van Ellewoutsdijk bijzonder sterk.

Zodra men binnen de haven is en een ligplaats gevonden heeft, is het bijzonder spectaculair om enkele uren lang het dalen van het water te blijven gadeslaan. Naarmate de eb nadert, valt vrijwel het hele haventje droog, en liggen de schepen ofwel op de modderige kleibodem of in een nietig en ondiep plasje water tegen de oude kades. Uitvaren kan pas weer zes uur later, als de volgende vloed de haven weer met water heeft gevuld. In zulke getijdehavens ruimt men altijd de typische zeebodem-geur die ook op de schorren, slikken en platen te ruiken is. De geur van mosselen en kokkels die op de droge bodem komen te liggen. De geur van klei en zout, door het zeewater achtergelaten. De geur van nat zand en opdrogende plassen. Het uitzicht over de haveningang zonder water, waarachter de drukke scheepvaart in de diepere delen van de Westerschelde gewoon doorgaat, is spectaculair.

Tijd heeft men altijd genoeg in getijdehavens. Het duurt immers minstens zes uur voor er weer uitgevaren kan worden, dus een bezoek aan het eigenlijke dorp Ellewoutsdijk, dat een klim tegen de Delta-dijk nodig maakt en een wandeling van een kwartier, is ideaal om de zee van tijd aangenaam te verdrijven. Ellewoutsdijk, dat oorspronkelijk Hellewoudsdijk heette, ligt nu nog in een polderlandschap met weidse vergezichten, maar in de verte rukken de industrieën al dreigend op. De kerncentrale van Borssele is aan de horizon te zien. Rustzoekers moeten de blik dus vooral strak naar het oosten gericht houden, waar de akkers en weiden nog ongerept zijn, tot aan de dijk van het Middeldgat bij Baarland en Hoedekenskerke. Voor een lange wandeling over de Scheldedijk leent de haven zich ook uitstekend, al zijn de Slikken van Everingen, ten oosten van de haven, verboden gebied voor menselijke bezoekers: hier mag de natuur gelukkig nog ongestoord haar gang gaan.

Bij het vertrekken uit het haventje, weer tussen drie uur voor en drie uur na hoogwater, moet men reuze beducht zijn op de langsvarende grote schepen: voor men het weet belandt men weer uit de historie in de moderne tijd. Wie niet uitkijkt loopt het risico te worden overvaren door een dicht langs de kust scherend schip. Terug naar het heden!

3.2 HOEDEKENSKERKE

In het Middelgat, de recreatiegeul in de Westerschelde tussen Terneuzen en Hansweert, ligt ter hoogte van het sectorlicht het getijdehaventje van Hoedekenskerke, dat net als het haventje van Ellewoutsdijk bij laag water droogvalt, en dat met nog minder diepte bevaren kan worden dan het laatstgenoemde: in Hoedekenskerke kan men van 3 uur voor tot 3 uur na hoogwater met een diepte van ongeveer een meter veilig binnenlopen. Er kan worden aangelegd aan drijvende steigers, alwaar de volgende vloed veilig kan worden afgewacht. Door de geringe diepgang is dit haventje ongeschikt voor kielschepen, die er de grootste problemen kunnen krijgen als het water wegvalt.

In Hoedekenskerke is een eeuwenoud kerkje te zien, dat zoals veel Zeeuwse kerken door de rampen van vele eeuwen is aangetast. Omdat die rampen meestal ook tot de dood van vele kerkgangers leidde, werden de beschadigde kerken vaak niet helemaal gerepareerd, dat konden de overlevende gelovigen stomweg niet opbrengen. Men volstond eenvoudigweg dat deel van de kerk te repareren, dat voldoende ruimte bood voor het overgebleven deel van de gemeente. Zo ook het kerkje van Hoedekenskerke, of liever gezicht de ruïne daarvan. Het is een goed half uur wandelen naar het dorp, maar alweer geldt: tijd genoeg, U kunt toch pas op zijn vroegst zes uur na aankomst weer weg!

Vanaf de haven-pier van Hoedekenskerke heeft men een schitterend uitzicht op wat het breedste deel van de Westerschelde lijkt. Lijkt, want in werkelijkheid is deze breedte bedrog. Ter plaatse van Hoedekenskerke overziet men juist de hele bocht om de Hoek van Ossenissee, en langs de dijk aan de overkant verliest het uitzicht in de verte zich dan ook in de buurt van de Veerhaven van Perkpolder, als men al zo ver kan kijken. De immense watermassa, die twee keer per dag dit gebied binnenstroomt en het weer verlaat, is vanuit Hoedekenskerke goed te zien. Men ziet de platen van Ossenissee droogvallen en enkele uren later weer onder water verdwijnen. Twee-derde van het totale zichtbare oppervlak valt twee keer per etmaal droog, om even vaak weer overspoeld te worden. Slechts een klein deel van de platen steekt zo hoog boven water uit, dat het ook bij springvloed nog droog blijft: het midden van de plaat benoorden Ossenissee, vlak voor de haven van Hansweert. Dat stukje grond trotseert de meeste springvloeden als een pasgeboren eiland. Wellicht krijgt de natuur in de loop van de komende eeuwen de kans er een echt eiland van te maken, hoewel de neiging tot ingrijpen van de moderne mens ons pessimistisch stemt wat dat betreft.

3.3 PAAL

In een historische beschrijving over Zeeuws-Vlaanderen die ik eens las stond een prachtige foto van een minuscuul haventje, met op de voorgrond een solide oude dukdalf. Boven de foto stond ter toelichting het woord 'paal'. In alle oprechtheid ben ik er jaren lang van overtuigd geweest, dat dat stupide bijschrift duidde op de dukdalf, die zo prominent in beeld was gebracht. Pas tijdens mijn omzwervingen door de provincie Zeeland hoorde ik over het haventje Paal, dat vlakbij het Verdrongen Land van Saeftinge aan de Westerschelde ligt.

Het haventje ligt een flink stuk varen van al onze vorige routes verwijderd. Vanaf Hansweert moet men nog een behoorlijke afstand richting Antwerpen afleggen, Walsoorden voorbij, langs het sectorlicht Baalhoek, waar de kustdijk terugwijkt naar het zuiden, en de vaargeul afbuigt naar het noorden om dan om het Verdrongen Land van Saeftinge heen te zwenken. Ver op de schorren van Saeftinge, wel anderhalve kilometer van de geul verwijderd, ligt het bewuste haventje, en het is dan ook alleen maar bereikbaar vanaf twee uur voor hoogwater tot twee uur na hoogwater. Bij laagwater steekt de gehele toegang tot Paal meters boven de waterspiegel uit!

De toegang naar het haventje volgt het zogenaamde Speelmansgat, dat op de hydrografische kaart staat ingetekend, hoewel er niets van een 'gat' te zien is in de droogvallende schorren. De geul is van wat steekbakens voorzien, die men aan stuurboord moet houden, en kan bevaren worden met scheepjes die niet veel dieper steken dan zo'n zestig centimeter. Kielschepen hoeven er, vanwege de geheel droogvallende haven, niet te komen. In de jachthaven zijn plaatsen voor passanten ingericht, en kunnen onervaren schippers bij de havenmeester advies vragen over de beste manier om het schip zo te beleggen, dat het geen risico loopt bij het terugtrekken van het water.

Paal is de enige overgebleven haven in het Verdrongen Land van Saeftinge, nadat de Emmahaven, behorend tot de suikerfabriek in Emmadorp, buiten gebruik werd gesteld en men ophield de vaargeul daarheen te onderhouden. Het Verdrongen Land verdronk in 1570, bij een grote stormvloed, die de polders van Saeftinge volledig onder water zette. Slechts de hoogste torens staken nog boven de zee uit, want de polders waren diep geweest, voordat ze onderliepen. Een legende beweert dat men nadat ook deze torens tenslotte bezweken waren onder het geweld van het water, de klokken nog jaren lang kon horen luiden. Of het waar is, weet ik niet,

maar in de woeste ruigheid van het landschap komen zulke verhalen goed tot hun recht.

Sinds enkele tientallen jaren is het Verdrongen Land van Saeftinge door een toegenomen klei-afzetting aan het groeien, en langzaam komt het land, dat eens door de zee werd verzwolgen, steeds verder weer droog te liggen. Om de prachtige natuur te beschermen is het hele gebied uitgeroepen tot natuurmonument. Men kan er wandeltochten doorheen maken, hetzij vanuit Emmadorp, waar de beheersstichting zulke tochten organiseert, hetzij rechtstreeks vanuit de haven van Paal. Wie dat laatste doet, doet er wel goed aan een kenner van de streek als gids mee te nemen; als de vloed weer opkomt, kan men gemakkelijk van de terugtocht worden afgesneden door het water, dat snel de kreken en geulen vormt die het Verdrongen Land van Saeftinge overal nog doorsnijden.

Voor natuurliefhebbers is Paal, met het Verdrongen Land van Saeftinge naast de deur, een oase van rust en stilte. Wie winkels nodig heeft, zal de fikse wandeling naar het landinwaarts gelegen dorp Graauw voor lief moeten nemen; Paal zelf heeft geen mogelijkheden op dit gebied.

3.4 GORISHOEK

Niet alleen in de Westerschelde komen nog droogvallende getijdehaventjes voor. Ook de Oosterschelde heeft immers nog getijden, hoewel het hoogteverschil tussen hoog- en laagwater door de bouw van de Stormvloedkering beduidend minder is geworden dan voorheen. Maar nog altijd rijst en daalt het water enkele meters, en op de schorren en slikken langs de kusten van de Oosterschelde is dat verschil genoeg om wat bij vloed bevaarbaar water lijkt, bij eb soms meer dan een meter te laten droogvallen.

Tussen Tholen en de meer westelijke plaatsen langs de Oosterschelde, op ongeveer zeven kilometer van de Bergschediepsluis, ligt tegen de kust van het eiland Tholen het minuscule haventje van Gorishoek. Het haventje is van verre goed herkenbaar door het sectorlicht, dat ter aanduiding van de hoek van Tholen hier op de havendam (de voormalige Veerdam) staat. Ook staat er op de zeedijk een goed herkenbaar, spierwit gebouw, een café-restaurant met de symbolische naam De Zeester.

In feite is de haven van Gorishoek al enige tijd buiten gebruik, maar wie van rust, stilte en individueel genieten houdt, zonder het luidruchtige lawaai en de oubolligheid die veel jachthavens onvermijdelijk hebben, en wie bovendien een platbodemschip heeft, kan hier vaak een verrukkelijke ligplaats vinden. Twee dingen moet men daarbij wel goed in de gaten houden. Ten eerste biedt de haven weinig beschutting bij wind uit oostelijke tot zuidelijke richtingen; dan hebben de golven die over de Oosterschelde komen aanrollen vrij spel in de haven. Ten tweede ligt er een stukje binnen de strekdam een steen-dam dwars door de haven, die niet is bebakend. Bij hoog water kan deze onderlopen, waardoor hij onzichtbaar wordt. Men moet dus niet proberen verder dan zo'n vijftig meter binnen de punt van de veerdam te varen als het water hoog is.

Een baken met een rood topteken met vlakke bovenkant geeft de zuidelijke 'pier' van de haven aan. Als men vlak ten noorden van dit baken vaart, tot dicht bij de strekdam, kan men veilig droogvallen, hetgeen bij laagwater normaliter gebeurt. Men kan, indien men zonder al te veel problemen van boord weet te komen, eten in genoemd café-restaurant, of men kan de wandeling naar Sint Maartensdijk, Scherpenisse of Poortvliet ondernemen.

Wie vanuit Gorishoek weer vertrekt, zal altijd moeten wachten op hoogwater. Dat levert dan tevens de mogelijkheid op, indien men tenminste in de richting van de Keeten wil vertrekken, de smalle maar stille geul om de Middelpmaat, de zogeheten Dortsman, te bevaren, die voor het grootste deel overigens bij alle getijden bevaarbaar is, maar waarvan de aansluiting op de Oosterschelde net ten westen van Gorishoek slechts een krappe anderhalve meter diep is. Wil men veilig deze geul in dan is het hoogwater - dat men toch al moest afwachten om uit Gorishoek weg te komen - een garantie voor voldoende water onder het vlak.

3.5 FLAAUWERSHAVEN

Drie geulen heeft de Oosterschelde in het gedeelte tussen de Zeelandbrug en de Stormvloedkering. De meest zuidelijke geul heet in het westen Roompot, net als de gelijknamige sluis door de stormvloedkering. De Roompot buigt tussen de kering en de brug echter naar het noorden, om vlak voor de haven van Zierikzee langs te lopen alvorens hij overgaat in de Keeten en de Oosterschelde. Wie van west naar

oost varend in plaats van met de Roompot mee naar het noorden te buigen, langs de kust van Noord-Beveland blijft varen, volgt de Schaar van Colijnsplaat. Wie van oost naar west varend de noordelijke helft van het vaarwater aan wil houden, vaart niet langer in de Roompot, maar in de Geul van Roggenplaat. De roggenplaat is de plaat ten noorden van de Roompot, in de grote brede baai van de Oosterschelde voor de haven van Schelphoek, ten zuiden van Serooskerke op Schouwen.

Er loopt echter nog een derde geul in dit stuk van de Oosterschelde, en wel net ten noorden van de Roggenplaat, dus vlak langs de kust van Schouwen. In deze geul, de Hammen geheten, waar van west naar oost de havens van Burghsluis en Schelphoek gelegen zijn, ligt tussen Schelphoek en Zierikzee -- waar de geul weer samenkomt met de Roompot -- het kleine getijdehaventje van Flauwers. De haven, die in particuliere handen is, kan met schepen met zeer geringe diepgang (tot circa zestig centimeter) uitsluitend bij hoogwater binnengevaren worden, waarbij men voorzichtig moet zijn niet op de deels onder water liggende strekdammen te lopen: het in een rechte koers midden tussen de kleine piertjes binnenvaren voorkomt dit risico. Men moet niet proberen de piertjes op korte afstand te ronden, want dan gaat het mis.

Om in deze haven te mogen aanleggen, heeft men -- tenzij er een noodzaak is de haven als vluchthaven te gebruiken -- wel toestemming van de beheerder nodig. Nodeloos te zeggen, dat een beleefd verzoek in dat opzicht meer zal bereiken dan een eigenwijze koppigheid. De haven valt, zodra de vloed begint af te nemen, al vrij snel droog. Voorzichtigheid is geboden bij sterke wind uit zuidelijke richtingen: dan staat de golfslag van over de gehele Oosterschelde recht in de haven! Juist in havens, waar men droog valt is zoiets extra gevaarlijk. Het schip wordt dan, voordat het een goed heenkomen kan zoeken, tijden lang op de bodem heen en weer geschoven door de aanrollende branding, wat voor het scheepsvlak op zijn zachtst gezegd niet best is. Bij andere dan zuidenwinden bieden de kleine piertjes een goede beschutting tegen een ruwe zee. Wel is het uitvaren dan een zaak van extra voorzichtigheid, maar dat spreekt vanzelf.

Het voordeel van Flauwershaven is, dat er in het geheel niets aan steden of dorpen in de buurt ligt. Zierikzee, met zijn eigen havens, is de dichtstbij gelegen stad, en het dichterbij liggende dorp Kerkwerf is van een omvang, waar men niet veel van te duchten heeft. Met andere woorden: rust en stilte zijn hier vrijwel verzekerd, en voor de liefhebber daarvan moet het wel raar lopen wil hij hier niet aan zijn trekken komen.

Wie Flauwershaven op de waterkaart zoekt, kan zich gemakkelijk vergissen in een bekken, dat net ten westen van Flauwershaven tegen de dijk aan zichtbaar is op de kaart. Dit bekken, in werkelijkheid een stuk kust met twee haaks op elkaar staande strekdammen waarvan er een een sectorlicht heeft, ligt op een buitenhoek van de dijk van Schouwen, terwijl Flauwershaven in de eerstvolgende binnenhoek van die dijk ligt, dus ruim ten westen van het sectorlicht in de richting van het gemaal Prommelsluis. Juist omdat de twee pieren bij het sectorlicht zo lijken op beschuttende havenpielen, kan men zich hier gemakkelijk vergissen. Een goede hulp is boei H-9: wie ten noorden en ten westen van deze boei zit, zit al verkeerd. De haven bevindt zich pal ten noordoosten van de boei, waartoe men ruim ten zuiden van de boei de geul al moet verlaten om in noordwestelijke richting te varen. De havenpielen goed vrij-varend komt men dan zonder problemen aan.

4 Van die dingen die iedereen weten moet

4.1 Regels op de binnenwateren

Op alle Utrechtse, Gelderse en Flevowateren geldt sedert 1984 het Binnenvaartpolitiereglement, kortweg het Bpr. Enige belangrijke regels uit het BPR zijn:

1. Men moet ten minste 16 jaar oud zijn om een motorschip te besturen (art. 1.09).
2. Men moet een up-to-date exemplaar van het BPR aan boord hebben (art. 1.11).
3. Men moet alles doen wat men kan om de veiligheid van de scheepvaart en van personen te garanderen (art. 1.04), óók als het daarvoor nodig is van de regels af te wijken (art. 1.05).

Gezien de verplichting een BPR aan boord te hebben en gezien de verplichtingen die verder nog uit dit reglement voortvloeien (en die nadrukkelijk de verantwoordelijkheid van de schipper zijn), komt een schipper er niet onderuit gedegen kennis te nemen van de inhoud van het hele reglement. In de ANWB-Almanak voor Watertoerisme deel I is het gehele reglement inclusief een duidelijke toelichting opgenomen. Tegenwoordig mag ook een digitale versie van het BPR aan boord zijn.

Voor wie de ANWB-Almanak deel I aanschaft ter voldoening van de verplichting tot het aan boord meevoeren van de reglementen, verdient het aanbeveling ook de informatieve gedeelten van dit boekwerk aandachtig door te nemen: het boek bevat een schat aan informatie die voor de watersporter weliswaar niet onmisbaar is, maar die wel in allerhande situaties zeer goed van pas kan komen. Het lezen van deze zaken is bovendien voor de meeste geïnteresseerden een aangenaam tijdverdrijf. En wie beslagen ten ijs komt, zal de veiligheid beter dienen dan de onkundige!

4.2 Kaarten en gidsen

Van alle waterwegen in Nederland zijn waterkaarten beschikbaar in de waterkaartenserie van de ANWB. De kaarten zijn zeer gedetailleerd en volledig, hoewel het bijwerken van de kaarten, vooral als het gaat om nieuwe bouwwerken, soms wat lang op zich laat wachten. Op de kaarten is behalve alle relevante informatie voor het nautische aspect ook veel informatie opgenomen die de pleziervaarder van pas kan komen, zoals aanduidingen van de belangrijkste straten in bebouwde kommen, aanduidingen van de loop van regionale wegen, loswallen, treinenloop en stations.

Maar de nautische gegevens blijven toch des poedels kern: de hoogte van bruggen, de doorvaartafmetingen van sluizen (lengte, breedte, diepgang en waar relevant ook hoogte), de beschikbare vaardiepte en de voor het scheepvaartverkeer openstaande, beperkt openstaande en niet openstaande vaarwateren, de marifoonkanalen van bepaalde blokstations en radarposten, de kanalen waarop sluizen (en soms ook bruggen) aangeropen kunnen worden. Dit is op een zeer eenvoudige, duidelijke manier aangegeven, zodat men om de vraag te beantwoorden of men een bepaald water bevaren kan met een bepaald schip, de kaart slechts hoeft na te lopen met de maten van het schip op een stukje papier, om onmiddellijk te kunnen zien of het gaat of niet'. Overigens dient men met de afmetingen van schepen wel rekening te houden met wettelijke beperkingen daaraan in de bijzondere reglementen; zie daarvoor ook de ANWB-Almanak, deel I.

Naast de waterkaarten geeft de ANWB ook deel 2 van de ANWB Almanak uit, met daarin de beschrijvingen van vaarwegen, havens en bedieningstijden van kunstwerken. Dit onmisbare boekwerk wordt ieder jaar nieuw uitgebracht, en is voor een kleine twintig Euro online en in iedere boekhandel verkrijgbaar. Het boek bevat van ieder vaarwater gegevens over de maximumsnelheid, eventuele bijzondere reglementen, marifoonkanalen, waterstandverschillen, getijstroom, brughogten, brug- en sluisbediening, aanlegplaatsen, drinkwatertappunten, reparatiemogelijkheden, trailerhellingen, stortplaatsen chemisch toilet, lijsten van jachthavens en campings en dergelijke, depots voor huisvuil, stortplaatsen motorolie enzovoort. Van enkele moeilijke plaatsen en havens zijn tevens getekende vaarkaartjes opgenomen, met daarbij een toelichting van de meest relevante punten op de kaartjes. Ook zaken als getijtabellen, uitzendtijden van weer- en scheepsberichten in diverse landen, en overzichten van publicaties op het gebied van de watersport komen uitgebreid en overzichtelijk aan de orde in deze Almanak, deel 2.

Behalve de uitgaven van de ANWB zijn er nog de volgende kaarten en gidsen die men in Utrecht, Gelderland en Flevoland kan gebruiken: de hydrografische kaart van het IJsselmeer (nr. 1810).

Wie over een personal computer beschikt (aan boord of thuis) kan gebruik maken van het computerprogramma PC-NAVIGO. Dit programma bevat alle Nederlandse vaarwegen en de gegevens betreffende afmetingen en bedieningstijden van alle bruggen en sluizen in Nederland, zodat men nog slechts zijn route hoeft te kiezen, waarna de computer geheel automatisch deze route, en de tijden waarop die gevaren kan worden, kan samenstellen en uitprinten. Behalve het zoeken van

allerlei gegevens berekent het programma voortdurend de bevaarbaarheid van de betreffende route op basis van de afmetingen van het schip waarmee gevaren wordt. Ook zoekt het programma uit de vaak ingewikkelde roosters van brug- en sluisbediening de precieze roosters geldend voor de dag van passage. Of die dag voor die specifieke brug in het winter- of zomerseizoen valt, of het een weekdag, een zaterdag of een zondag is, of er bijzonderheden bij de bediening gelden, dat alles wordt onmerkbaar en onzichtbaar bij elkaar gezocht. PC-NAVIGO vervangt daarmee de nautische informatie uit kaarten, gidsen, almanakken en bedieningsroosters. Wie veel toervaartroutes bevaart, zal zichzelf een hoop zoekwerk besparen met dit programma dat op iedere doodgevone PC kan worden gebruikt. Samen met een GPS kan PC-Navigo het schip in real time afbeelden in de betreffende officiële waterkaart; ook AIS-signalen (van eigen schip én andere schepen) kunnen in die kaart worden afgebeeld.

Kaarten en gidsen van de overige, niet-nautische aspecten van Nederland zijn uiteraard in de meeste goede boekhandels in overvloed verkrijgbaar. De ANWB geeft op veel terreinen bijzondere kaarten en gidsen uit (wandelen, fietsen, kanoën) en geeft ook informatie over dorpen en steden in de regio, die echter ook uit gidsen zoals de Michelin te halen is. De ANWB-kantoren hebben ruime sorteringen toeristische gegevens van deze regio. De lokale VVV's van de in het boek voorkomende dorpen en steden kunnen uiteraard alle aanvullende informatie verstrekken die de reiziger nodig zou kunnen hebben. En natuurlijk vindt men ook heel veel informatie door in Google Maps of op Google Earth te kijken en te zoeken; die apps hebben ook het voordeel dat men standaard naar allerlei diensten en voorzieningen kan zoeken, zoals 'restaurants' of 'reparatiebedrijven' enzovoort.

4.3 Uitrusting en voorraden

De uitrusting en voorraden aan boord die nodig zijn voor het maken van meerdaagse vaartochten kunnen we globaal verdelen in 'non-food' en 'food'-zaken.

De 'non-food'-uitrusting en voorraden betreffen de brandstoffen en victualiën voor het schip en de uitrusting om het varen, manoeuvreren, afmeren en ankeren mogelijk te maken, alsmede de meest benodigde gereedschappen en reserveonderdelen. Om met dat laatste te beginnen: indien de motor -- als belangrijkste garantie van uw veiligheid -- in orde is, zal de voorraad reserveonderdelen zich doorgaans beperken tot reservelampjes voor de navigatieverlichting en de binnenverlichting, wat slangen van de gebruikte diameter en de bijbehorende slangklemmetjes om provisorische reparaties van leidingen te

kunnen verrichten, reservezekeringen voor alles wat gezekeerd is, en reservefilters en -pakkingen voor zover filters, pakkingen en andere periodiek te vervangen motoronderdelen aan boord voorkomen. Als standaardgereedschappen dient men in ieder geval te beschikken over diverse maten schroevendraaiers, enkele goede tangen/bahco's/dommekrachten, de voor bout- en moermaten nodige steek- of ringsleutels, een stanleymes, een hamer, en in ieder geval de voor bepaalde technische apparatuur benodigde speciale gereedschappen (zoals inbussleutels voor veel constructies en soms voor motordelen, vetspuiten voor sommige te smeren onderdelen, en dergelijke). Gereedschap voor elektra naar behoefte: striptangen, voltmeetsnoer, fitting-schroevendraaier en kroonsteentjes enzovoort.

Motorbrandstof spreekt vanzelf, maar ook de benodigde smeerolie, eventuele mengsmering voor een buitenboordmotor of generator (pas op benzinedampen!), galan-vet of schroefasvet en soortgelijke zaken kunnen nodig zijn; zelfs lampolie kan onmisbaar zijn indien men met gebruikmaking van een stormlamp als ankerlicht ergens voor anker de nacht door wil brengen! Brandstof voor de verwarming - indien die niet gelijk met de motor wordt voorzien van gasolie - kan in voor- en naseizoen ook van belang zijn. Het verdient overigens aanbeveling bij de inrichting en uitrusting van een schip te streven naar een zo klein mogelijke verscheidenheid aan brandstoffen, juist vanwege het risico en de noodzaak van een zorgvuldige opslag en zorg. Een handig hulpmiddel voor het tanken-zonder-morsen is een plastic emmertje met een gat in de bodem, waarin een plastic tuit is gelijmd die in de tankopening past, met een stukje spons eromheen; door de dieselslang door dit emmertje heen te steken, voorkomt men bij over-vullen dat de gasolie rechtstreeks over het dek het water in stroomt.

Verder dient een schip natuurlijk over de voorgeschreven uitrusting te beschikken voor de navigatie: communicatiemiddelen (mobiele telefoon en/of marifoon, eventueel AIS), tekens (noodsignalen, vlaggen, maar ook bijvoorbeeld een ankerbal), lijnen (minstens twee maal 25 meter), meer-pennen, anker, reddingmiddelen, en als het vaargebied het nodig maakt: kompas, parallellinaal, slaggaard en klok, verrekijker, kaarten en gidsen. Houdt u er rekening mee dat u in een noodsituatie verzeild kan raken, die de beschikbaarheid van deze middelen tot een zaak van levensbelang kan maken: dat lijkt onwaarschijnlijk, maar gebeurt vaker dan u denkt, en in die situaties geldt altijd: beter mee verlegen, dan om verlegen!

Voor wie een vaartocht plant waarin onderweg aan boord wordt overnacht, is een lijst van beschikbare hotels overbodig. Wel is het dan zaak te beschikken over al die

voorraden aan boord, die de afhankelijkheid van winkels en restaurants niet te groot maken: immers, men wordt vaak verrast door oponthoud, door tegenvallende voortgang (waardoor men een bepaalde brug- of sluispassage net niet haalt) of door stremmingen. In dat geval is het niet altijd zeker dat men voor sluitingstijd nog boodschappen kan doen, of dat men op loopafstand een restaurant aantreft. Het kunnen voorzien in een goede maaltijd door het aanspreken van de boordvoorraad is in zulke gevallen een garantie voor een ontspannen berusting, en zal voorkomen dat men zich gedwongen ziet te gaan 'racen' om een bepaalde passage nog net te halen, of in het duister verder te varen. Bovendien is het aangenaam om iedere dag te kunnen kiezen: eten we 'buiten de deur' of maken we wat aan boord?

Het is moeilijk om een algemene richtlijn te geven voor mee te nemen voorraden: dat zal immers sterk afhankelijk zijn van de eet- en drinkgewoonten van de opvarenden, alsmede van het aantal opvarenden. Wel is het zinnig te wijzen op de noodzaak ook de basisartikelen (waarover men bij thuis koken meestal automatisch kan beschikken) mee te nemen: boter, olie, azijn, peper, zout, kruiden, lucifers, drinkbaar water, koffie, thee, uien, knoflook en dergelijke; het zijn vaak de meest dringend gemiste ingrediënten. Voor zelf-kokers kunnen ook de keukengereedschappen belangrijk zijn: messen, blik- en flesopeners, bestek; het gemis ervan kan lastige problemen veroorzaken.

Voor wie met gas of campinggas kookt, is een waarschuwing op zijn plaats: gas (ook campinggas) is zwaarder dan lucht en zinkt in een boot dus naar beneden, tot op het vlak of boven de kiel, waar het zich kan ophopen tot gevaarlijke concentraties. Daarom is aan boord nog meer voorzichtigheid geboden met gasinstallaties dan thuis: uitsluitend deugdelijke, goedgekeurde apparaten mogen worden gebruikt en ze moeten op een deugdelijke wijze zijn aangesloten en regelmatig te worden gecontroleerd op gasdichtheid. Andere kookapparatuur, zoals petroleumstellen, verstuivers en andere warmtebronnen op vloeibare brandstoffen, moeten goed vast geïnstalleerd zijn zodat omvallen of morsen met de brandstof niet mogelijk is. Barbecueën moet u nooit aan boord doen, maar altijd op de wal, op een plaats waar het mag en waar geen risico voor brand bestaat. En dan nog is het hebben van voldoende gebruiksklare brandblussers aan boord geen overbodige luxe: vergeet u niet dat ieder jaar ongelukken met vuur aan boord van jachten plaatsvinden, die voorkomen hadden kunnen worden door een goed gebruik van goede materialen of door voldoende kennis en middelen om een begin van brand te bestrijden.

Voor de overige uitrusting (servies en bestek, glaswerk, schoonmaakmiddelen, kookgerei, potten en pannen enzovoort) zal ieder te rade moeten gaan bij zijn eigen plannen betreffende de hoeveelheid mogelijkheden en comfort die aan boord gewenst worden. Caravan- en camperbouwers, bootbezitters, eigenaren van vakantiehuisjes, allen kampen met vergelijkbare problemen. Voor handige, praktische tips betreffende het op een zeer kleine ruimte installeren van een goede keuken zijn dan ook veel boeken en tijdschriften verschenen. Ook de watersport- en kampeerbeurzen leveren vaak goede ideeën op.

Een goede voorbereiding van de activiteiten, die u aan boord denkt te gaan doen, en het goed nadenken over wat daar allemaal bij komt kijken, zal doorgaans genoeg zijn om zelf een lijst van benodigdheden te kunnen samenstellen. Spreekt u dit goed door met uw mede-opvarenden: het levert veel voorpret en plezier op, nog voor de reis goed en wel begonnen is!

En als laatste op het gebied van voorraden, het geld! Op sommige bruggen en sluizen wordt een bijdrage van U verwacht, die vaak niet per bankkaart of pinpas betaald kan worden. U moet dus over enig contant geld beschikken om aan uw betalingsverplichtingen te kunnen voldoen. Doorgaans kunt u met enkele tientjes per etmaal volstaan, maar er zijn plaatsen waar het havengeld voor sommige schepen naar bijna twintig euro per nacht gestegen is. In de Almanak van de ANWB staan meestal de tarieven van havens en bruggen juist vermeld.

Ten slotte kunt u proberen van de ervaringen van andere bootbezitters gebruik te maken door uw plannen met hen door te spreken en naar hun tips en raadgevingen te luisteren. Ook dat kan een aangename bezigheid zijn als onderdeel van de voorbereiding van uw vaartocht. Als dan uiteindelijk alles geregeld en in orde is, en u vaart uit, weet u zich ervan verzekerd alle eventualiteiten het hoofd te kunnen bieden, en is uw vaarplezier verzekerd!

5. SLOTWOORD

Toen ik aan de tochten door de wateren van de provincie Zeeland begon, was ik uiterst sceptisch ten aanzien van de verwachtingen die ik ervan had. In mijn idee was de provincie Zeeland niets anders dan een enorme hoeveelheid water, hier en daar onderbroken door saaie rechte dijken, waarachter al even saaie landbouwgronden zich uitstrekken. De Zeeuwen zelf pasten in mijn beeld perfect bij dit landschap: saaie mensen, stug en ontoegankelijk in de omgang, spreekwoordelijk zuinig en streng in de christelijke leer. Beelden van grote groepen vrouwen in archaische kleding, van boeren die met enorme combines onafzienbare akkers bewerken, van mistroostige veerboten over grauw en nevelig water, waarop je een dure maar slechte kop koffie en een bijzonder onsmakelijke croquet kunt kopen. Voorstellingen van het gevecht met de elementen, resulterend in het vermoedelijk dagenlang verwaaid liggen in een saaie en stinkende haven, met een dorp op minstens twee uur lopen waar alleen de kerk zeven dagen per week geopend is.

Om vast te stellen of dit beeld van de provincie klopte, ben ik aan de uitgebreide zwerftocht door Zeeland begonnen. En ja hoor, het beeld klopte precies! Enorme watervlakten, kilometers lange egale dijken, onafzienbare landbouwgronden en stugge, zuinige mensen in klederdracht. Eigenlijk was het dus logisch geweest, als ik na drie dagen varen rechtsomkeert had gemaakt en de bij mij zo favoriete pittoreske watertjes van de rest van Nederland weer had opgezocht, al mijn vooroordelen bevestigd, en mijn afkeer van Zeeland groter dan ooit tevoren. Toch ben ik niet omgedraaid, en niet omdat mijn plichtsbesef tegenover mijn uitgever me dwong om het karwei af te maken. Integendeel, gaandeweg veranderde er iets in de manier, waarop ik naar het water en het land om mij heen keek. Eenmaal gewend aan de onafzienbare watervlakten en de eeuwige dijken aan de horizon, ontstond een band met dat water, een bewondering voor die dijken, en een sterke nieuwsgierigheid naar al die tientallen haventjes en havens die de schakels vormen tussen land en water, tussen lopen en varen. De spanning van een lastige oversteek, de alertheid voor de duizenden gevaren in deze wateren, het genot van een meezittend tij en zelfs het geploeter, als de elementen lijken tegen te werken, al die gevoelens samen scheppen en verbondenheid met het Zeeuwse landschap, die niet door boeken en verhalen tot stand kan komen. Pas als men zelf uren lang heeft gelaveerd op de sterke stroom van de Westerschelde krijgt iedere 'veilige haven' de lof die hij verdient. Pas als men zelf de strijd met golven en stroom in de Oosterschelde heeft geleverd, wordt de rust en de beschutting van het haventje van

Zierikzee als 'balsem op de wonde' ervaren.

Eenmaal toegetreden tot de kring van liefhebbers van deze wateren, merkt men dat ook de Zeeuwen ontdooien: ineens is er iets waar ze graag en veel over praten; ineens hebben ze ook werkelijk iets te vertellen. Dan pas blijkt hoe de vermaarde Zeeuwse stugheid in feite niets anders is dan de nuchtere conclusie, dat de meeste inwoners van de provincie niet zoveel te bespreken hebben met die 'herrieschoppers en buitenstaanders' van het vasteland. Maar zodra het gesprek gaat over de zee, de vloed, de natuur en de prachtige plekken in hun provincie, blijken de Zeeuwen bevlogen vertellers, die spannende verhalen nog spannender maken, die uren kunnen putten uit hun herinneringen aan gebeurtenissen van lang geleden, die graag eerlijke standpunten innemen over alle vragen van belang in het leven. Ze leven nog altijd dicht bij hun land, die Zeeuwen, en wie Zeeland heeft leren kennen zal zich daarover niet verwonderen. Want zelfs na de voltooiing van het Deltaplan, nog slechts enkele decennia geleden, is de macht van de zee in deze provincie onloochenbaar. Ze noopt tot bescheidenheid en tot een respect voor de natuur en haar wetten, die in de rest van ons land zo vaak ontbreekt. En juist dat respect, die bescheidenheid, en die binding met de natuur zullen naar mijn mening in de al nabije toekomst voor de mens van levensbelang worden, naarmate de aanslag op ons milieu en onze leefomgeving steeds schrikbarender vormen aanneemt.

Ik ben, kortom, van Zeeland gaan houden, net als zo velen voor mij. Hoe verschillend het karakter van de Zeeuwse wateren ook is van dat van de andere Nederlandse vaarwegen, het genot van het bevaren van deze wateren is er niet minder om. Nu heeft iedere geul in de Oosterschelde ineens zijn eigen sfeer, zoals de rivieren in Gelderland en Limburg ieder hun eigen sfeer hebben. Nu is aan iedere dijk van alles te zien, zoals dat het geval is met ieder uitzicht vanaf de vaarten door Zuid-Holland. Nu hang ik aan de lippen van iedere Zeeuwse visser die over zijn ervaringen vertelt, zoals ik dat doe bij een pontbaas uit Deventer of een brugwachter uit Akkrum.

Misschien gaat het motto van de provincie Zeeland, 'Ik Worstel En Kom Boven', ook wel op voor de waardering, die iemand voelt voor dit vreemde land. Het gaat niet vanzelf, maar wie zich niet laat afschrikken door vooroordelen en vooringenomenheid, ontdekt vanzelf de charme en de wonderlijke fascinatie in de verzameling eilanden en schiereilanden die samen Zeeland vormen. Ik hoop maar, dat dit boekje iets van die fascinatie op de lezer heeft kunnen overbrengen. Wie

nieuwsgierig is geworden naar onze meest waterrijke provincie, kan maar op één manier deelgenoot worden van de opwinding en het plezier dat Zeeland te bieden heeft: door er zelf heen te varen, rond te zwerven over de eindeloze wateren en kennis te maken met de subtiele samenhang tussen het leven op het water en het leven op het land. Ik weet zeker, dat men Zeeland niet leert kennen vanaf een camping in Renesse, daarvoor zitten te veel niet-Zeeuwen in de weg. Maar vanuit de havens van Yerseke en Zierikzee, van Middelburg en Brouwershaven, ontdekt men vroeg of laat wat Zeeland nou precies Zeeland maakt. Ik hoop dat ik veel mensen daartoe heb kunnen verleiden met deze beschrijving van de provincie Zeeland.

Amsterdam, Augustus 1993
Hans Kouwenberg

Ray-sur-Saône, Februari 2020
Hans Kouwenberg