

GOES IN HAAR SAS

door A.J. Barth en F.H. de Klerk

Het begin van een dorpje

De geschiedenis van het huidige Goes begint opnieuw in het midden van de twaalfde eeuw. Vóór 1134 bestond er een schamele bewoning aan de kreek genaamd "*Korte Gos (Curtagosum)*". De mens werd hier verdreven door de stormvloed van genoemd rampjaar. Deze vloed verzwolg aan de noordrand van Zuid-Beveland grote stukken land. Wat resteerde was een sterk aangevreten gebied van schorren en veen, met her en der hooggelegen kreekruigen die bewoning niet tot een onmogelijkheid maakten. Ter plaatse van het weggespoelde Goes werden kort na deze ramp een of enkele dijkes van lokale betekenis opgeworpen; het zogenaamde Rozemarijndijkje, onder of nabij de Rozemarijnstraat was er een van. Aan het eind van de twaalfde eeuw, zo'n vijftig jaar na de overstroming, werd op de hoge kreekrug naar de noordrand van het eiland een grote dijk aangelegd. Deze van oost naar west lopende dijk ging bij Goes landinwaarts rondom een diepe en vertakte inbraakkreek uit 1134 heen. Dit dijklichaam, of wat daarvan over is, is thans terug te vinden in de Heernisseweg, de op elkaar aansluitende kaden, de verhoogde en verzwaarde dijk bij de Rozemarijnstraat en een stukje van wat later de Mattheus Smallegangesbuurt zou worden. Westwaarts sloot de waterkering via de Ramusstraat en de Opril Westwal aan op de 's-Heer Hendrikskinderendijk.(1)

Achteraf gezien had de overstroming van 1134 gunstige gevolgen voor het jonge Goes. Men dankte hieraan zijn haven. Vertakkingen van de bij de twaalfde eeuwse ramp ontstane diepe kreek zouden later als Achterhaven en als delen van de stadsvesten gaan dienen. Voor dit laatste moest Goes echter wachten tot het begin van de vijftiende eeuw.

De bewoning van Goes in de dertiende eeuw laat zich als volgt schetsen. Rond de kaden was een nederzetting aan het groeien die profiteerde van de natuurlijke haven. Iets verder zuidelijk was inmiddels een sterkte of kasteel van de Van Borsele's ontstaan, het Slot Ostende, waar om heen eveneens bebouwing aan het groeien was. Dit alles bij elkaar deed Goes langzaam op een middeleeuws dorp lijken. Het bood plaats aan vissers, boeren die schapen op de onvruchtbare verzilte gronden hielden, moerdelvers die het zoute veen als brandstof en grondstof voor zoutraffinage opgroeven en enkele boeren die op de hogere kreekruigen in de aarde wroetten. Over de kreekarmen konden schepen tot bij de nederzetting komen, zodat ook enkele schippers te Goes verbleven en daar hun thuishaven hadden. Op die scheepvaart vanuit Goes wijzen ook enkele tolvrijheden die Goes van diverse landsheren verwierf: in 1266 in Brabant, in 1267 in Holland en Zeeland, in 1355 op de Honte.(2) In de komende honderden jaren lag het dorps-, later stadsbestuur van Goes, regelmatig met tollenaars van her en der in conflict. In de periode 1389/1390 trachtten de Goesenaars onrechtmatige tolheffing te Brussel en Mechelen ongedaan te maken.(3)

Dan zijn we inmiddels in een tijd gearriveerd, waarin de bronnen iets rijker beginnen te vloeien. Dit stelt ons in staat de groei van dorp naar stad min of meer te reconstrueren. Algemeen wordt aangenomen dat Goes in het begin van de vijftiende eeuw door opstapeling van privileges de status van de stad kreeg. Een feitelijk stadsrecht ontbreekt derhalve. Deze ontwikkeling tot stad kreeg zijn meest duidelijke beslag in een privilege, dat de stad in 1417 kreeg van gravin Jacoba van Beieren en waarbij het recht verkregen werd de stad te omgrachten. In de decennia die aan de promotie tot stad voorafgingen kunnen we uit de bewaard gebleven dorpsrekeningen de groeidrift van Goes duidelijk aflezen. Er werden straten opgehoogd en geplaveid, een nieuwe vierschaar verrees, bij de

XB
8-B-7.21.1

kerk werd een toren met uurwerk gebouwd, de gevangenis vergroot en tenslotte werden er tal van reparaties en uitbreidingen aan de kaden en de haven uitgevoerd. Vooral dit laatste is voor ons verhaal van veel belang. In 1384 vond groot onderhoud plaats aan de Spuidijk en tegelijkertijd aan de zich daarin bevindende sluisdeur. In opdracht van het dorpsbestuur werd de deur vernieuwd; wat echter een feestelijke oplevering had moeten worden werd voor de opdrachtgevers een teleurstelling: de nieuwe deur was te klein gemaakt en moest voor 11 schellingen, 6 groten vermaakt worden. De hierboven genoemde Spuidijk was een onderdeel van de Kleine Kade. Met de sluis kon bij eb de waterafvloeiing in de haven geregeld worden; aan het einde van de vijftiende eeuw werd deze waterbeweging in energie omgezet ten behoeve van een getijdemolen. In 1384 vond verder nog verhoging van het havenhoofd plaats.(4) In de periode 1389/1390 veroorzaakte een storm veel schade aan de Spuidijk. Door de storm werd een weel gevormd, om dit gevaar te keren werd de dijk verzaard en verhoogd. De beschadigde steigerwerken, die zich in de haven bevonden, werden in deze periode ook hersteld.(5) Uit de dorpsrekening over 1396/1397 blijkt, dat eerst toen de handen pas goed uit de mouwen gingen. Uit Antwerpen werd een grote hoeveelheid stenen besteld ter bestrating van onder meer de Grote en de Kleine Kade.

Daaraan voorafgaand werden de kaden geëgaliseerd en weer een stuk opgehoogd. Met balken, planken, spijkers en haken werden ze verstevigd. Meester Brock en zijn knecht hadden er wekenlang hun handen vol aan. Het werk dat in genoemd jaar verricht werd aan de Spuidijk en -deur werd door de grote vloed in datzelfde jaar weer teniet gedaan. Over een meter of tien moest de dijk hersteld worden. Meester Brock zag dat jaar ook nog kans om in de haven twee nieuwe kleine steigers in elkaar te zetten. Deze steigers waren speciaal bestemd om de Goese naars in staat te stellen zout water uit de haven te putten en nota bene ook om zich erin te kunnen wassen. Verder werd ook nog een kapotte steiger aan de Grote Kade door Brock hersteld.(6) Het resultaat van al dat werk was dat Goes beter als havenplaats kon gaan functioneren. Op korte termijn leidde het echter bijna tot een bankroet. Aan het begin van 1397 moest Albrecht van Beieren Goes het pondgeld van de vis schenken, tot dat moment een grafelijke belasting. Vanwege haar armoede mocht Goes in het vervolg deze belasting voor zichzelf houden.(7)

De Goese Gouden Eeuw

Aan het begin van de vijftiende eeuw maakte Goes zich op voor haar grote sprong voorwaarts. Wij bepalen nu eerst de plaats die Goes had aan de internationale scheepvaartroutes. De bloei van een havenplaats staat of valt immers met zijn bereikbaarheid. De rivier de Schelde splitste zich bij Zandvliet in twee stromen: de Oosterschelde en de zuidelijker gelegen Honte of Westerschelde. Goes moest het hebben van de eerste. Afvarend van Antwerpen voer men noordwaarts langs Bergen op Zoom, waarna de helmstok om moest om in westelijke richting voorbij Reimerswaal op Goes aan te koersen. Benoorden deze stad liep het Schenge, dat in die tijd nog een brede stroom was. Het Schenge liep verder tussen Zuid-Beveland en het eiland Wolphaartsdijk. Op deze manier bereikte men Walcheren en de Noordzee en kon men contact maken met de internationale handel. Die vijftiende eeuw was Antwerpen via de Oosterschelde nog goed te bereiken. Goes kon dan ook van het drukke verkeer op deze rivier een leuk graantje meepikken, daarbij profiterend van de economische uitstraling van de Vlaamse en ook de overige Zeeuwse steden. Deze situatie ging zich in de loop van de zestiende eeuw radicaal wijzigen. De vaarweg naar Antwerpen via de Oosterschelde werd door het ontstaan van ondiepten voor Woensdrecht steeds problematischer en op den duur onbruikbaar. De Honte werd hoe langer hoe beter bevaarbaar, een proces dat al in de dertiende eeuw begonnen was. Over die rivierarm ging zich alle voor Antwerpen bestemde vaart

bewegen. H
wereldstad.
thuishaven
op deze reg
De bereikba
de vijftiend
had een zee
van de geul
zou vermin
en wat rech
zouthouden
stad verkoc
speciale be
verbinding
enkele bo
jaren later
dijkvallen
het water
uitschuurde
worden. De
deze gevaar
de dijk te
Voor de ko
werd er de
ingrijpende
getijdemol
We nemen
vijftiende
nog niet to
hoewel bes
in genoem
scheepvaar
dreigende
waakzaam
oorlog me
communic
Bij het eer
rivier op
rooftocht
begonnen
vrij: hier w
Pachter va
halve edel
gegeten, g
meekrap, :
schepen n
illustratief

bewegen. Hierdoor kwam Goes aan de verkeerde kant van Zuid-Beveland te liggen en werd geen wereldstad. De schepen die Goes na het midden van de zestiende eeuw nog aandeden of als thuishaven hadden, konden zich nog slechts op de regionale vaart richten. De enkele uitzondering op deze regel komt later in dit verhaal nog aan bod.

De bereikbaarheid van de koopmans- en pakhuizen op de kaden van Goes was in het midden van de vijftiende eeuw niet om over naar huis te schrijven. De kreekarm die als haven in gebruik was, had een zeer bochtig verloop, waarin het lastig manoeuvreren was. Bovendien traden in elke slinger van de geul snel ondiepten op. Het bestuur van de stad, bang dat de belangstelling voor de haven zou verminderen, vroeg en kreeg raad van hertog Filips de Goede. De haventoeegang mocht verdiept en wat rechter getrokken worden. Ter dekking van alle onkosten mocht de vrijkomende darink, het zouthoudende veen en een gewilde grond- en brandstof voor lokale zoutindustrie, ten bate van de stad verkocht worden. Bovendien kregen alle poorters, het ging tenslotte om hun voorspoed, een speciale belasting op hun nek.(8) Eerst tweehonderd jaar later zou Goes een vrijwel rechte verbinding met de Oosterschelde krijgen; in dit vijftiende eeuwse werk moeten we dan ook hooguit enkele bochtafsnijdingen of -bijschavingen zien. De Bourgondische hertog bemoeide zich enkele jaren later opnieuw met de haven. Op het punt waar deze in de Oosterschelde uitmondde, dreigden dijkvallen volgens de hertog. Dit kwam enerzijds door het getij, anderzijds ook door de kracht van het water dat men na de vloed had vastgehouden achter de spuideur en waarmee men de haven uitschuurde. Dit water liet men dan met eb weer lopen, zodat een sliblaagje meegesleurd zou worden. De hertog beval de dijkgraaf annex baljuw van Goes Wolfairt van der Maalsteden om in deze gevaarlijke situatie verandering te brengen. Ook nu volgden weer graafwerkzaamheden. Om de dijk te verstevigen mocht buitendijks bij het naburige Kloetinge zand en klei gehaald worden. Voor de kosten draaiden de kapitaalkrachtigen van Goes en Kloetinge op.(9) Voor zover bekend werd er de eerstkomende honderd jaar, de Gouden of liever gezegd, Koperen Eeuw van Goes, niets ingrijpends meer aan de haven gewijzigd. Het enige vermeldenswaardige vormt de bouw van een getijdemolen boven de spuideur, waarmee de waterkracht geld in het laatje van Goes ging brengen. We nemen aan dat de watermolen voor het eerst in 1484 in werking kwam.(10) In de loop van de vijftiende en vroege zestiende eeuw beleefde Goes welvarende tijden, toen de vaart op de Honte nog niet tot volle ontwikkeling gekomen was. Het jonge stadje aan het Schenge blies zijn partijtje, hoewel bescheiden, mee in het concert der zeeuwse steden. Wat gebeurde er op scheepvaartgebied in genoemde periode? Bij Goes was een tolwacht gevestigd, ter beveiliging en controle van de scheepvaart. Ook elders langs de Oosterschelde bevonden zich dergelijke wachten. In tijden van dreigende oorlogshandelingen, zoals in 1436 toen men een Engelse inval verwachtte, werd de waakzaamheid aan de kusten sterk opgevoerd. Van 1435 tot 1439 was de Bourgondische hertog in oorlog met de Britten. Om gewaarschuwd te worden voor aanvallen van zee was er een lijn van communicatie in het leven geroepen, lopende van Vlissingen naar Middelburg, Goes en Zierikzee. Bij het eerste waarnemen van Engelse schepen moest één vuur ontstoken worden; kwamen zij de rivier op dan telde het signaal twee vuren en drie vuren betekende dat de vijand geland en op rooftocht was.(11) In augustus van 1436 liepen de Engelse bodems de Wielingen binnen en begonnen een plundering van Vlaanderen. Walcheren en Zuid-Beveland kwamen met de schrik vrij; hier werd slechts proviand ingenomen.(12)

Pachter van de tolwacht van Goes en Kats was in 1451 Ailbrecht die Bastairt van Bairsdorp. Deze halve edele mocht volgens zijn contract geen tol vorderen van levensmiddelen die binnen Goes gegeten, gedronken of gesleten werden. Een wel zeer summiere tarieflijst vermeldt slechts balen meekrap, zout, turf en look, dit is knoflook of uien.(13) Vanuit Goes voeren in deze periode de schepen naar tal van plaatsen, dichtbij of veraf gelegen. Onderstaande gegevens zijn hiervoor illustratief. Uit Goes werd geregeld en georganiseerd met passagiers en goederen gevaren op

ZB
8-B-7.21.1

Antwerpen, Sluis, Walcheren en Zierikzee. Dit netwerk van beurtvaart werd steeds verder uitgebouwd.(14) Verder werd met turf en bier naar Goes gevaren, terwijl geraffineerd zout de stad verliet. Op de voor Goes zeer belangrijke zouthandel komen we hierna nog uitvoerig terug.

In de schaars bewaard gebleven bevrachtingslijsten van Engelse havens uit de vijftiende eeuw komen we Zeeuwse en zowaar Goese schepen tegen. Dit laatste is het geval in rekeningen uit Kingston-upon-Hill, Hull en Scarborough, Newcastle, Lynn en tenslotte Londen. Ook een konvooi van zes koopvaarders dat in 1449 langs de Engelse oostkust voer en door het eigen engelse escorte werd aangevallen, bevond zich een vaartuig dat Goes als thuishaven had. Over die schepen nog de volgende bijzonderheid: het was bekend in die tijd dat Brabantse en Zeeuwse schippers met de grootste toen bekende schepen voeren. Uit het midden van de vijftiende eeuw waren er in de Engelse havens twee van maar liefst 300 ton bekend: de Maria uit Bergen op Zoom en de (vermoedelijk: Sint) Joris uit Goes. Behalve deze handelscontracten met Britten trokken ook Goesenaars metterwoon naar Engeland: van acht personen is bekend waar zij op dit grote eiland terechtkwamen.(15)

Het voornaamste produkt dat in Engeland te halen viel was wol of ruw onbewerkt laken. In de oudst bekende ordonnantie van de draperie, dit is de lakennijverheid, te Goes uit 1449 wordt melding gemaakt van Engelse, Schotse en Spaanse wol. Die eerste twee soorten werden zeker ook door Goesenaars zelf gehaald, door kooplieden die tegelijk een eigen vrachtschip bezaten.

Van de Spaanse wol is dit niet bekend.(16) Omgekeerd kwamen ook bijvoorbeeld Schotten en wellicht ook Engelsen op de markt te Goes. In 1477 verzoenden een Goese schipper en zijn twee reders zich met niet minder dan achttien Schotse kooplieden na een meningsverschil tussen deze partijen. De moeilijkheden rezen over de betaling van belastingen of tolgelden voor de lading in het Goese schip. Deze lading was eigendom van de Schotten. Van deze Hooglanders waren er overigens maar drie lijfelijk aanwezig, van de anderen hadden zij een machtiging op zak. Nadat de Schotten alle verdere vorderingen op de drie Goesenaars hadden laten vallen, beloofde dit drietal uit Goes de lading naar Middelburg te zullen brengen. We nemen zonder meer aan dat conform deze overeenkomst gehandeld is.(17) Uit Engeland werd ook vee naar Zeeland overgebracht. Domis Pieterszoon in de Zwane te Goes stelde zijn hele bezit ten onderpand voor de elf of twaalf ossen, die Jacop Janszoon Scipman voor hem uit Engeland zou meebrengen.(18)

Ongelukken met schepen bleven uiteraard niet uit. We hebben al gezien dat zeeroof voorkwam; uit ongeveer dezelfde periode beschikken we ook over een ooggetuigeverslag van een scheepsramp, waarbij een schip uit Goes ten onder ging. Dit verslag werd in 1459 voor schepenen van Mechelen opgetekend. De drie getuigen lieten hun ervaringen optekenen op verzoek van Hugon Arntssone, schipper uit Bergen op Zoom, bij wie zij ten tijde van het gebeuren aan boord waren.

De ramp speelde zich af in Zeeland bij de plaat van Merkingre, waar dat ook mag zijn. De Bergse schipper voer voor dat van De Backer of Becker, die voorheen nog gevaren had op het marktschip van Goes. Al snel zagen de opvarenden van het eerste schip, dat De Backer in moeilijkheden verkeerde. Een onverwacht opstekende windvlaag deed het opstuivende water van de Schelde over de achterstevan van het schip slaan. Onmiddellijk was duidelijk dat dit slecht ging aflopen. Achter De Backer's schip hing een kleine sloep; in een poging zich het vege lijf te redden sprongen de Backer en zijn medegezellen hierin. Nu ging alles snel in z'n werk: het grote schip schepte steeds meer water en begon te zinken. Nog voor men in de sloep de gelegenheid gehad had het touw los te gooien werd ook dit vaartuig naar de diepte getrokken, zodat "*de vorscreven Becker ende sijn medegesellen allegader mede nedersoncken ende verdroncken.*" Pogingen van de Bergse schipper om assistentie te verlenen liepen op niets uit; verder bevonden zich geen schepen binnen boogschootsafstand op de rivier.(19) Een ander ongeluk dat gelukkig voor de betrokkenen wel goed afliep vond in 1471 in de Goese haven plaats. Samen met nog vier andere personen raakten Jan

Wouterssoen
aanroeping v
werden zij o

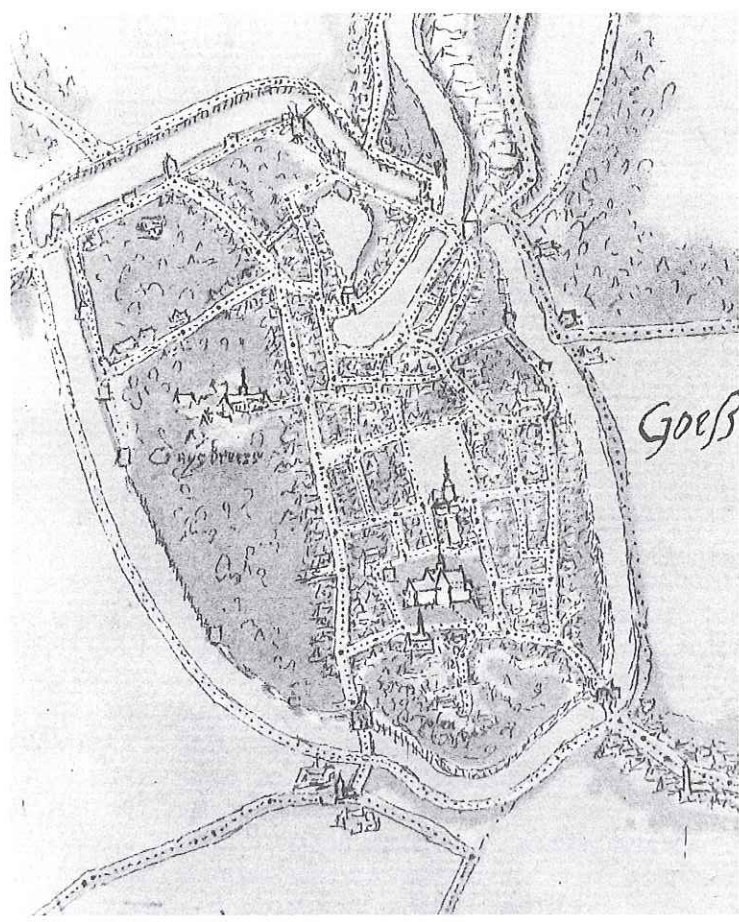
D.
In de mid
organisati
deze ontw
Dat van d
tot de elf
is opvalle
en zestie
belangrij
innemen

verd steeds verder
fineerd zout de stad
perig terug.
de vijftiende eeuw
l in rekeningen uit
n. Ook een konvooi
gen engelse escorte
die schepen nog de
e schippers met de
uw waren er in de
n op Zoom en de
ritten trokken ook
op dit grote eiland

werkt laken. In de
es uit 1449 wordt
werden zeker ook
bezaten.
beeld Schotten en
ipper en zijn twee
erschil tussen deze
oor de lading in het
glanders waren er
g op zak. Nadat de
beloofde dit drietal
r aan dat conform
and overgebracht.
or de elf of twaalf

oof voorkwam; uit
een scheepsramp,
men van Mechelen
Hugen Arntssone,
en.
g zijn. De Bergse
op het marktschip
in moeilijkheden
n de Schelde over
g aflopen. Achter
dden sprongen de
nip schepte steeds
ad het touw los te
Becker ende sijn
e Bergse schipper
schepen binnen
okkenen wel goed
onen raakten Jan

Wouterssoen en Lijsbeth "sijn wijf" in de havenkom te water. De oorzaak kennen wij niet. Na
aanroeping van het relikwie van het Heilig Hout van Christus' Kruis, dat te Dordrecht vereerd werd,
werden zij op wonderbaarlijke wijze gered.(20)



Detail van de plattegrond van Goes van de hand van Jacob van Deventer, ca. 1560.
gemeentearchief van Goes, HTA.

In de middeleeuwse samenleving kwam in de loop van vele honderden jaren steeds meer orde en
organisatie. Het ontstaan van genootschappen van vakbroers, de gilden, was een logisch gevolg van
deze ontwikkeling. In Goes kwamen de oudste ambachtsgilden tot stand in de periode 1400-1450.
Dat van de schippers, dat in het kader van dit verhaal onze speciale belangstelling heeft, behoorde
tot de elf plaatselijke zogenaamde hoofdgilden, waarin de voornaamste beroepen voorkwamen. Het
is opvallend te zien, hoe hoog de plaats van het schippersgilde in de hiërarchie was in de vijftiende
en zestiende eeuw en hoe zij op de ranglijst zakten in de zeventiende eeuw. De mate van
belangrijkheid van de gilden valt af te lezen van de plaats die zij in de gildeprocessies mochten
innemen en aan de bedragen die zij de stad schonken voor uiteenlopende zaken, zoals kerkraden en

ZB
8-B-7.21.1

zogenaamde beden of belastingen van de landsheren. Het dalen van het schippersgilde hield direct verband met de afnemende betekenis van Goes als havenstad, zoals hierna nog blijken zal. Op deze plaats verdiepen we ons eerst in de vijftiende eeuwse schippers. Dankzij een ongedateerde ordonnantie uit de tweede helft van de vijftiende eeuw, weten we waar zij zich in grote lijnen in de haven aan te houden hadden. De varengasten moesten vanzelfsprekend zeer goed uitkijken als ze de haven van Goes binnenliepen. Het havenhoofd, de kaden en ook de brug over de kade (één der voorlopers van de Sint Maartensbrug) moesten onbeschadigd blijven. Voor de spuideur moest ook uitgekeken worden, terwijl overdwars in de haven liggen, waardoor de doorvaart geblokkeerd werd, uit den boze was. Bij het afmeren van de logge vijftiende-eeuwers was gebruik van tonnen en wrijfhouten verplicht; ankers mochten in de haven niet uitgeworpen worden en moesten om beschadigingen te voorkomen binnenboord gehesen worden. Als dan eenmaal aangelegd en vastgemaakt was, stond het iedere schipper vrij om over andermans schip naar de wal te gaan, zoals dat nu nog geldt. Er werden aan de kade geen vrachtschepen gelost op zon- of feestdagen, tenzij er voedsel aan boord was dat aan bederf onderhevig was. Voor arriverende schepen met lading in de ruimen moesten zij die reeds gelost waren, ruimte maken aan de kade. De overige artikelen in deze ordonnantie betreffen het lossen en de opslag van geloste goederen op de kade; ook hierbij gold dat er geen beschadigingen aan stadseigendommen mochten worden aangericht.(21)

De zoutindustrie

Eerder was terloops reeds sprake van de zoutnijverheid te Goes. Het is nu de hoogste tijd om daar wat meer aandacht aan te schenken. Alles wat met dit zout te maken had, hield ook verband met de bereikbaarheid van Goes over het water, zodat er reden genoeg is om de zoutwinning hier aan de orde te stellen. De zoutproductie en -handel was de kurk waar de Goese economie in de vijftiende en de zestiende eeuw op dreef. Vanaf de oudste tijden was onder meer in West-Nederland voor de zoutaffinage darink gebruikt, een zouthoudend veen dat op bijzonder veel plaatsen in de bodem zat. Door dit veen in zout water te koken, hetgeen in grote ijzeren pannen gebeurde, kwam er zuiver zout bovenop de vloeistof drijven, dat er met grote lepels vanaf geschept kon worden. Dit was het fijne zout. Hoewel winstgevend had het darinkdelven op den duur toch zeer schadelijke gevolgen: het verspreid raken en daardoor waardeloos worden van de bovenste kleilaag, verslechtering van de waterafvoer door bodemverlaging, dus op grote schaal wateroverlast gevolgd door verzilting van dit water, ondermijning van dijken, enzovoort. Een ander woord voor darinkdelven is overigens moeren en een gebied waar dit veel gedaan werd kreeg de naam "moer." Tegenwoordig is de Yersekse Moer nog steeds een bekend begrip; in de middeleeuwen was dit gebied veel groter. Vanaf Kattendijke tot in het Verdronken Land van Zuid-Beveland liep dit gebied door, terwijl ook de Poel ten zuiden van Goes een dergelijk gebied was. Al de bovengeschetste nadelige gevolgen, gevoegd bij het uitgeput raken van de darinkvelden, leidden tot verboden op het graven en gebruiken van darink. De toenemende vraag naar zout voor de opkomende visserij (uitvinding van het inzouten van vis) en het beter en groter worden van de schepen deed een nieuwe grondstof voor de zoutproductie aanboren: het baaizout. Vanaf de late dertiende eeuw was de vaart op de West-Franse, later ook op de Spaanse en Portugese kusten bekend geworden. Daar kwam het baaizout voor, dat door verdamping van zeewater in komvormige rotskusten min of meer voor het opscheppen lag. De van oudsher bekende productiecentra van zout, die in het achterland liggen onbereikbaar geworden waren voor de schepen met het ruwe baaizout, verloren onherroepelijk de concurrentie met oude en nieuwe zoutplaatsen. Goes, zo'n oude zoutplaats die een belangrijke industrie had opgebouwd met darinkzout, kon volop profiteren van de nieuwe grondstof. Dit gold tevens voor de andere Zeeuwse en een aantal Vlaamse zoutplaatsen.

Hier waren geb
overschakelen
darink- als ba
achteruit en kv
vrachten noor
opgekocht do
zoutketen. Slim
Aan wal viste
hertegen.(22)
de rechten op
baaizout mee
moest gebeure
voor de Grote
met de Middell
stelde de Ganz
het toch avont
bekend.(23)
Aan weerszijd
zoutindustrie i
de jaren zestig
bedrijvigheid,
betrokkenen, c
Het waren:
- turflossers, c
(turf werd a
Luerenaers'
- de keetvrou
- de dragers, c
- de dekens
controleerde
- de zoutmete
- de zogenaar
- de pannelie

In de zestiend
geproduceerde
naar Goes gel
dat er, zoals
worden. Als
mochten ook
mochten de k
dit zeldzame
van twaalf gr
schippers ove
werden in 15
koopwaar. Vij
beschikbaar te

B
-B-7.21.1

Hier waren gebouwen, kennis en arbeidskrachten en bovendien kapitaal aanwezig die direct konden overschakelen op het baaizout. Dit ging overigens zeer geleidelijk: een tijdlang kwamen zowel darink- als baaizout naast elkaar voor. Vanaf de vijftiende eeuw ging het darinkdelven sterk achteruit en kwamen de Bretonse schepen, die over het algemeen baaizout aanvoerden, met hun vrachten noordwaarts. Meestal kwamen zij niet verder dan Walcheren; daar werd het baaizout opgekocht door groothandelaars die het verder distribueerden naar de ondernemers met de zoutketen. Slimmerikken voeren ook wel de "*Berthoenen*" tegemoet en deden op volle zee al zaken. Aan wal viste men dan achter het net, of men betaalde dubbele prijzen. Karel V nam besluiten hiertegen.(22) Over de doorvoer van dit zout rezen uiteraard problemen. Middelburg trachtte soms de rechten op deze doorvoer voor zichzelf te reserveren. De Goese schepen werd dan verboden om baaizout mee naar huis te nemen, daar dit volgens Zeelands hoofdstad door Middelburgse schepen moest gebeuren. In 1567, vrijwel aan het einde van de Goese "Zouteeuw", leidde dit tot een proces voor de Grote Raad van Mechelen. Hangende de uitspraak van dit hof boycotte Goes alle zout dat met de Middelburgse maat gemeten was en ter verhandeling op de markt gebracht werd. Bovendien stelde de Ganzestad zich borg voor eventuele inbeslagname van een schip, als een Goese handelaar het toch avontuurde om Bretonse schepen naar Goes te halen. De afloop van deze zaak is ons niet bekend.(23)

Aan weerszijden van de haven van Goes bevonden zich de zoutketen. Op het hoogtepunt van de zoutindustrie in dit stadje, zo rond de eeuwwisseling van de vijftiende op de zestiende eeuw tot in de jaren zestig van die eeuw, liep het aantal keten op van circa vijfenvijftig tot tachtig.(24) In deze bedrijvigheid, die Goes puur aan zijn haven te danken had, krioelde het van de arbeiders en andere betrokkenen, die allemaal een schakel vormden in de zoutindustrie.

Het waren:

- turflossers, die de brandstof voor onder de ijzeren pannen uit de turfschepen ter plaatse brachten (turf werd aangevoerd met Friese en Brabantse schepen; die laatste werden "*Rosendaalers of Luerenaers*" genoemd, naar Roosendaal en Etten-Leur;(25)
- de keetvrouwen, de vrouwspersonen die met het feitelijke zoutaffineren belast waren;
- de dragers, die het grove baaizout binnensleepten in de keten en het witte zout weer meenamen;
- de dekens van het panneliedengilde die het hele jaar door de werkzaamheden in de keten controleerden;
- de zoutmeters, officiële stedelijke functionarissen die op het wegen van het zout acht sloegen;
- de zogenaamde makelaars, de groothandelaars in zout;
- de pannelieden of pannemans, de eigenaren van de zoutketen.

In de zestiende eeuw kwamen veel Waalse kooplieden, met name die uit Doornik, op het te Goes geproduceerde zout af.(26) Zij hadden diverse voorrechten in de stad; mogelijk waren zij daarmee naar Goes gelokt. Aanvankelijk mochten zij Goese schippers naar eigen keuze aannemen zonder dat er, zoals gebruikelijk, voor ieder contract tussen schipper en koopman gedubbeld hoefde te worden. Als geen van de Goese schippers tot varen bereid was voor het aangeboden loon, dan mochten ook niet-Goese schippers een gooi doen naar het contract met de koopman.(27) Later mochten de kooplieden zelfs met eigen schuiten naar Goes komen om zout in te slaan. In ruil voor dit zeldzame voorrecht moesten de Walen aan de Goese schippers een financiële genoegdoening van twaalf groten per keer leveren, of een pond was.(28) Ongetwijfeld beschikten de Goese schippers over gelijklopende rechten in de waalse plaatsen. Met Gentse kooplieden in graan werden in 1547 ook speciale afspraken gemaakt over het vervoer van hun in Goes opgedane koopwaar. Vijf Goese schippers beloofden voor de aanstaande jaarmarkt in hun stad hun schepen beschikbaar te houden voor tien Gentenaren.(29)

ZB
8-B-7.21.1

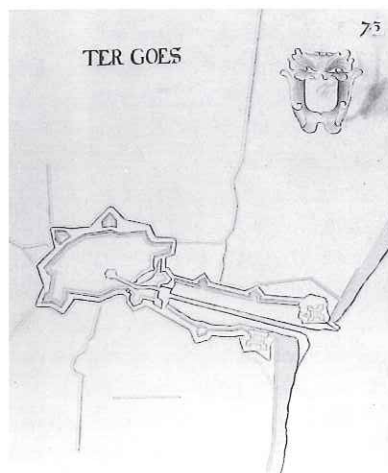
Problemen in zestiende eeuw

In het midden van de zestiende eeuw begon de haven weer eens te verontdiepen. De scheepvaart zag dit met lede ogen gebeuren en drong aan op maatregelen bij het bestuur van de stad. De dreigende ondiepten en een grote reparatie aan de getijdemolen op de Kleine Kade, waren aanleiding om tijdelijk de haven af te dammen. Naast het werk aan de watermolen werd de Zoute Vestdijk verhoogd, de hele Zoute Vest uitgebaggerd, waarbij men het slib voor de dijk van deze vest gebruikte, de hele Achterhaven werd verder nog uitgediept en tenslotte vond hetzelfde plaats met de havengeul. De elf rijke Goesenaars, waaronder de twee stadsrentmeesters, leenden de benodigde gelden aan de stad.(30) Nu begon een honderden jaren durend gevecht van de stad tegen het slib, een worsteling die door de stad gewonnen zou worden. Geïnteresseerden in de uitslag van deze krachtmeting wordt aangeraden poolshoogte te nemen op de kaden van Goes. Zolang daar nog water tegenaan staat blijft de stad winnaar. (31)

Het werd na het midden van de zestiende eeuw duidelijk dat Goes zijn bloeitijd als haven- en zoutstad achter de rug had. Een aantal factoren nam Goes de wind uit de zeilen, zodat in de komende honderden jaren de stad slechts marktplaats voor het omliggende platteland zou blijven. Bedoelde factoren die Goes deden insluimeren, waren om te beginnen de ongunstige ontwikkelingen op de zoutmarkt, waar steeds meer plaatsen hun eigen zoutproduktie ter hand gingen nemen. De Zeeuwse steden produceerden vanaf de late zestiende eeuw alleen nog maar voor plaatselijke en regionale behoeften. Daar de welvaart van Goes voor een overgroot gedeelte stoelde op de hele zoutindustrie, was dit een rampzalige ontwikkeling. Verder speelde ook in de achteruitgang van Goes mee, dat Antwerpen via de Oosterschelde niet langer meer bereikbaar was. Daardoor werd het een stuk rustiger op deze rivier. Enkele rampen hadden ook hun weerslag op de welstand van de Goesenaren, namelijk de overstromingen uit de zestiende eeuw, die Goes weliswaar niet aan den lijve teisterden, doch wel voor veel overlast en verarming zorgden. Voeg daarbij de stadsbrand van 1554, de opkomende sociale, religieuze en politieke onrust in de jaren vijftig, zestig en zeventig van die eeuw en het zal duidelijk zijn dat Goes aan het kortste eind ging trekken.



Ontwerptekening voor fortificatiewerken te Goes door Pieter Timmermans, 1585. Gemeentearchief Goes, HTA 242.



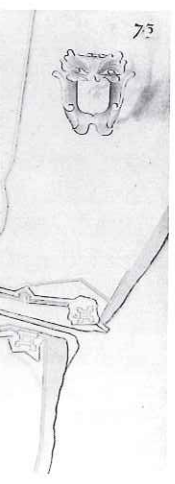
Blinde plattegrond van Goes, met haven, van J. Elandt, 1663.

De ink
beleg
gema
(overg
belang
Laten
vanaf
weer b
immer
der G
erop s
veen,
waar
op het
water
de Bie
Aan h
meren
ankert
De po
dat on
kleine
zich a
zestie
afvoe
het m
diens
moest
hulpv
versle
Goes.
wal li
Bierp
haver
Moge
besch
kreek
het n
zoek
vaarr
van s
Het
daart
Met
nieuv
even
ook

B
-B-7.21.1

en. De scheepvaart
er van de stad. De
eine Kade, waren
len werd de Zoute
de dijk van deze
nd hetzelfde plaats
esters, leenden de
van de stad tegen
n in de uitslag van
s. Zolang daar nog

tijd als haven- en
eilen, zodat in de
eland zou blijven.
n de ongunstige
roductie ter hand
y alleen nog maar
overgroot gedeelte
speelde ook in de
er bereikbaar was.
un weerslag op de
eeuw, die Goes
ng zorgden. Voeg
onrust in de jaren
kortste eind ging



Goes, met haven,

De inkwartiering van Spaanse soldaten in stad en platteland van Zuid-Beveland, het tevergeefse beleg van Goes door de Geuzen in 1572, waarbij de hele havenindustrie met de grond gelijk gemaakt werd en daarna de omwenteling van de Reformatie en de Satisfactie van Goes in 1577 (overgang naar de zijde van de opstandelingen), markeren als het ware het einde van Goes als belangrijke havenstad.

Laten we nu eens zien hoe de bereikbaarheid van Goes te water was en hoe de haven eruit zag vanaf de tweede helft van de zestiende eeuw. De kaden waren door de rijke kooplieden na de brand weer bebouwd met kapitale koopmanshuizen, groot van kelder en zolder. De haventoeegang had nog immer zijn bochtige verloop tussen de zogenaamde zelken door. De zelken waren de latere J.A. van der Goes- en Albert Joachimikade en werden zo genoemd naar de zelhuizen ofwel zoutketen die erop stonden. Door het eeuwenlange dumpen van het afval van de zoutindustrie, restanten turf en veen, waren deze twee langgerekte gebieden opvallend hoger geworden dan het achterland. Daar waar het havenkanaal uitmondde in het Schenge bevond zich oostelijk het buitendijkse galgeveld, op het schor gelegen. Aan de andere zijde lag het havenhoofd, een pier die zo'n vijftig meter in het water doorliep. Verder achter het galgeschor, ter hoogte van Kloetinge en Kattendijke bevond zich de Bierplaat; later stond deze bekend onder de nam Mosselbank.

Aan het havenhoofd bevonden zich staken, die speciaal gemaakt waren om schepen aan af te meren. Wie er geen gebruik van maakte en maar her en der ankerde, kostte het zijn anker en ankertouw.(32) Overigens lag Goes niet geheel en al open voor ieder schip dat naar de kade wilde. De poortier (met dubbele o) van de havenpoort droeg ook zorg voor het bedienen van het hekwerk, dat onder de brug tussen de kaden lag. Van elk schip dat om doorgang verzocht beurde hij een kleine som.(33) Middels een nieuwe ordonnantie voor de schippers uit 1567 werd bepaald waar zij zich aan te houden hadden. Hierin blijkt een belangrijk verschil tussen de laat-middeleeuwse en laat zestiende eeuwse schipper ontstaan te zijn. De koopman-schipper, die zelfstandig handelsplaatsen afvoer en met de lading die geheel of gedeeltelijk zijn eigendom was handel dreef, die was vanaf het midden van de zestiende eeuw voorgoed verdwenen. De schipper van de nieuwe tijd was een dienstverlenend man, die in opdracht van de kooplieden zich stipt en netjes van zijn opdrachten moest kwijten.(34) Vrijwel alle bepalingen in genoemde ordonnantie hadden puur op de hulpvaardigheid, ondergeschiktheid en fatsoen tegenover de kooplieden betrekking. Geleidelijk aan verslechterde in het laatst van de zestiende eeuw de bevaarbaarheid van de Oosterschelde nabij Goes. We kwamen al de Bierplaat tegen die beoosten het havenhoofd lag; tussen deze plaat en de wal liep het goed bevaarbare Nieuwe Diep. Rond 1600 was nog vaart mogelijk door een geul in de Bierplaat, het Oude Diep. Deze slibde echter snel dicht. Het vaarwater meteen buiten de Goese haven, dat de verbinding vormde tussen het Schenge en het Nieuwe Diep, werd Puye genoemd. Mogelijk houdt deze nam verband met de daar aangelegde golfbrekers, die de dijken moesten beschermen.(35) Tussen de Bierplaat en het eiland Wolphaartsdijk doorvarend kwam men op de kreek genaamd Noordoord uit. Deze liep in de richting van Noord-Beveland over in het Katsrak. In het midden van de zeventiende eeuw moest men reeds flink laverend de weg door deze geul zoeken; vooral aan het eiland Wolphaartsdijk slibden steeds meer schorren aan. Om nu deze vaarroutes te beveiligen moest Goes maatregelen nemen door het leggen van boeien en het plaatsen van staken. Het installeren van deze zaken werd omstreeks 1580 aanbesteed door het stadsbestuur. Het werk bestond uit het plaatsen van zes bolbakens bij het invaren van het Nieuwe Diep; daartussen kwamen dan nog rijsbakens.

Met een dieplood moest de aannemer bepalen waar tonnen in het water nodig waren. Op het nieuwe land van het Noordoord, een daar aangroeiend schor, kwamen zoveel bakens als nodig was, evenals op de Katsplaat. Bij ieder springtij of bij ijsgang moest de aannemer, die naast het plaatsen ook voor het onderhoud ingehuurd werd, alle boeien en staken controleren. Na Sint Maarten, elf

ZB
8-B-7.21.1

A.J. BARTH - F.H. DE KLERK

november, als het vaarseizoen achter de rug was, diende de aannemer de tonnen bij de bode van het schippersgilde in bewaring te geven. Het gilde betaalde alle aanschafkosten van materialen; het had verder nog bemoeienis met de bebakening via de gildedekens, die aanwijzingen gaven voor de plaatsen waar bakens van node waren.(36) Aan deze bebakening werd weer een belasting voor de schepen die ervan profiteerden vastgeknoopt. Elk binnenlopend schip werd jaarlijks vier groten opgelegd, te innen door de pachter van het bakengeld. Vanaf circa 1580 kwam deze verpachting geregeld terug.(37) Inmiddels was echter de entree van de stad vanaf de Puye weer al gewijzigd in de laatste decennia van de zestiende eeuw. In opdracht van vestingbouwer Prins Maurits was Goes op weg om een wiskundig-moderne vestingstad te worden. Vanaf 1585 of 1586 werden er volgens plannen van J. van Rijswijck grote fortificatiewerken uitgevoerd. Het middeleeuwse stadje met rondom grachtjes en wat muurwerk zou uitgroeien tot een trotse, onneembare vesting (dit laatste is



De Oosterschelde met op de achtergrond de stad Goes, A. Schouwen, 1743.

zeker waar; nimmer werd de defensieve staat van Goes nog op de proef gesteld na 1572). Behalve dat er forse wallen opgeworpen werden, waartoe men de grachten verder uitdiepte en er rondom de stad ravelijnen en bolwerken gemaakt werden, kreeg ook de haven een grimmig uiterlijk. Reeds in de jaren tachtig van de zestiende eeuw werden ter weerszijden van de haven forten gebouwd, een "fort oriëntal" en een "fort occidental", ofwel een Oost- en een Westschans. In 1624-1628 werden ze vergroot en gemoderniseerd. Om veilig van en naar de stad te kunnen, onbereikbaar voor vijandelijk vuur, werd een langgerekte, smalle schans langs de hele lengte van de haven opgeworpen. Vanaf dit moment had Goes twee hoofden aan de ingang van de haven. In deze periode werden bovendien aan het begin van de kaden nog sterkten als de Nieuwe Poort en de Engelenbrug gebouwd; kortom Goes was onneembaar geworden.(38) Bij de Engelenbrug was overigens sprake van restauratie.

Een nieuw

De eerste ha
kademuren;
haven bevo
kon opkale
wandelen, v
plaats op sc
nog steeds
schuiten Go
nog geen ja
veerdienst o
oud moeste
vond in het
Walcheren,
Sint Maarte
Lillo, Philli



De Westersch

Uiteindelijk
konden ma
ondiepten e
nieuwe, rec
voor de ha
belasting o

B
-B-7.21.1

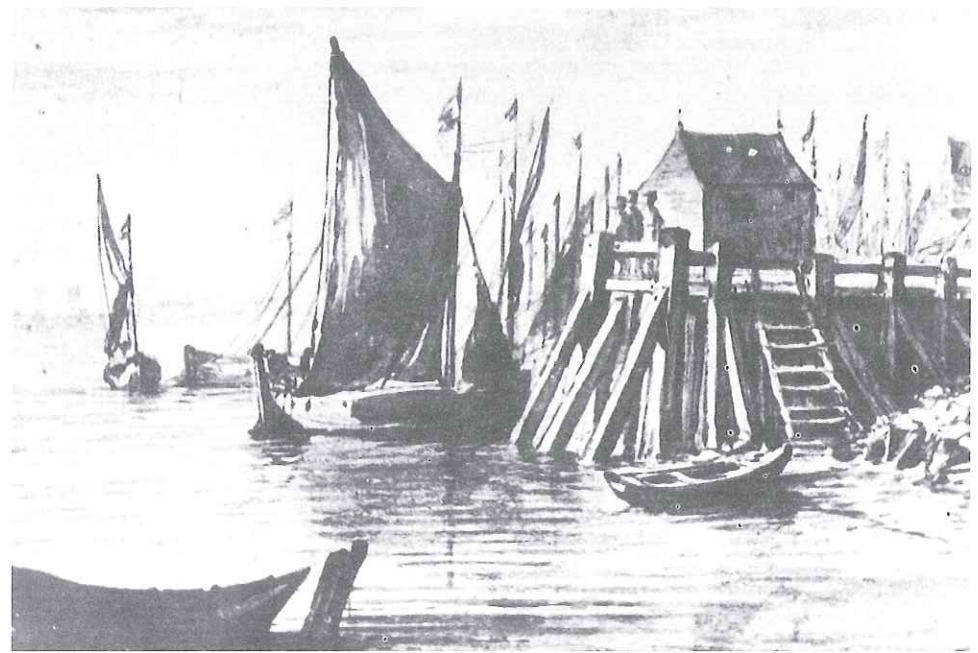
bij de bode van het
materialen; het had
en gaven voor de
belasting voor de
jaarlijks vier groten
deze verpachting
er al gewijzigd in
Maurits was Goes
werden er volgens
nieuwe stadje met
ting (dit laatste is



na 1572). Behalve
en er rondom de
uiterlijk. Reeds in
en gebouwd, een
1624-1628 werden
nabereikbaar voor
van de haven
de haven. In deze
Nieuwe Poort en de
Engelenbrug was

Een nieuwe haven in de zeventiende eeuw

De eerste helft van de zeventiende eeuw moest Goes steeds opnieuw van alles verspijkeren aan de kademuren; regelmatig kwamen werkzaamheden om de haven op diepte te houden terug. In de haven bevonden zich enkele zogenaamde zaten, bij eb droogvallende gronden waar men schepen kon opkalfateren. Deze hadden vanzelfsprekend de neiging steeds aan te slibben of te gaan wandelen, wat de scheepvaart in de haven weinig plezier verschaftte. Hoewel Goes geen voorname plaats op scheepvaartgebied meer was, vormde vervoer over water voor de stad en het eiland toch nog steeds een zaak van levensbelang. In 1636 hadden niet minder dan zesendertig schepen en schuiten Goes als thuishaven. Er waren schepen bij van dertig jaar oud, doch ook hele nieuwe van nog geen jaar. De stad controleerde jaarlijks de toestand van de vaartuigen. Als de schippers op een veerdienst of beurtvaart wilden varen, dan stelde de stad als eisen dat de schepen minstens zes jaar oud moesten zijn en ze moesten jaarlijks met pektouw geklopt worden.(39) Veer- en beurtvaart vond in het midden van de zeventiende eeuw vanuit Goes plaats op: Rotterdam via Dordrecht, Walcheren, Amsterdam, Haarlem, Zaandam, Sluis, Gouda, Zierikzee, Bergen op Zoon, Antwerpen, Sint Maartensdijk, Tholen, Reimerswaal (of wat daar nog van over was), Colijnsplaat, Willemstad, Lillo, Phillipine en Delft.



De Westerschans te Goes, E. van de Velde, situatie van rond 1630.

Uiteindelijk werd duidelijk dat slechts ingrijpende maatregelen een einde aan de havenproblemen konden maken, problemen die omschreven werden als "*menichfuldige crompten, bochten, ondiepten ende andere ongelegentheden*".(40) Dit resulteerde in 1651 in het graven van een geheel nieuwe, rechte haven naast de oude kronkelige kreekarm. Reeds in 1645 werden de eerste plannen voor de haven gesmeed. Aan de Staten van Zeeland werd verzocht om een gedeelte van de belasting op het gemet over Zuid-Beveland, normaal bestemd voor bekostiging van werkzaam-

ZB
8-B-7.21.1

heden aan de fortificaties, achter te mogen houden voor de nieuwe haven. Na enkele maanden was een ontwerp voor deze grote onderneming gereed.(41) Meer fondsen vond de stad in een belasting op elk oxhoofd Franse wijn (een oxhoofd is een inhoudsmaat voor natte goederen, groot tweehonderd dertig of -veertig liter). Verder werd her en der geld geleend tegen een rente van vijf procent bij rijke lieden te Amsterdam en bij de eigen poorters en magistraatsleden. Daar waar dit nodig was, werden gronden en huizen onteigend. Verder werden alle kapitalen die de rentmeester van Borsele aan derden tegen een rente had uitgeleend terug ingenomen.(42) Vijftien dagen later kregen de eigenaren en bewoners van optrekjes op de Oost- en Westzelke de aanzegging vóór Kerstmis een nieuw onderkomen te zoeken.(43) Op zeven december daaraanvolgend gingen de affiches betreffende de feitelijke aanbesteding de deur uit om in de hele Republiek verspreid te worden. De aanbesteding vond plaats op twee januari 1651.(44) In het bestek had men het werk in twee afgeronde gedeelten gesplitst: een gedeelte vanaf de havenpoort tot het Geldeloze Pad en het tweede deel vandaar tot het havenhoofd. Het eerste wat gebeuren moest was het opwerpen van twee dijken aan weerszijden van het nieuwe werk; tegelijkertijd werden de zelken geëgaliseerd. Ten behoeve van de inspecties door het stadsbestuur moest het hele werk droog blijven. Pas op het laatste moment mocht de verbinding met het Schenge tot stand gebracht. De aannemer was Jacob Boerbergh de Ouden uit Tholen. Hij nam het werk aan voor £ 16 per strekkende roede. Het bestek van de haven, zonder bijkomende werken overigens, kwam Goes in totaal zo'n £ 4.500 te staan. Op drie januari werd het bestek van de kade langs de nieuwe haven aangenomen door Jan Beson uit Sas van Gent, ditmaal voor £ 8 per strekkende roede.(45) Beson kon slechts korte tijd in dienst van de stad werkzaam zijn: hij overleed reeds vóór dertien juni van dat jaar. Zijn weduwe werd van alle verdere verplichtingen ontslagen en een nieuwe aanbesteding volgde.(46) Het bestek voor de te herbouwen kroeg op de Westerschans bij het havenhoofd werd kort daarop aanbesteed.(47) In juli van dat belangrijke jaar werd de oude haven met een aarden dam bij de Havenpoort afgesloten. De afsluiting vond plaats op zesentwintig juli. De Goese kooplieden werden gewaarschuwd om hun goederen, die zij nog aan de oude haven hadden liggen, weg te doen voor het te laat was. Schippers moesten met hun schepen ook weg. De burgers kregen het advies om voldoende meel in voorraad te nemen, omdat de getijdemolen enige tijd niet zou kunnen malen bij gebrek aan getij. Uitsluitend op de stadswindmolen vertrouwen, kon wel eens riskant zijn, omdat deze bij windstilte geen productie had. Pieter van Dalen, molenaar op de watermolen, kreeg in 1651 de aanzienlijke som van £ 41:13:4: huurverlaging vanwege zijn noodgedwongen werkeloosheid.(48)

Aannemer Jacob Boerbergh de Ouden was op tien maart begonnen. Zijn werknemers en hij stonden onder toezicht van de twee stadsdirecteuren Bartholomeus Danckerts en Jacob Verbergh. Boerbergh, zijn bijnaam zegt het al, was vooral voor die tijd een zeer bejaard man van wel tachtig jaar oud. Al snel bleek dat hij wat lichtvaardig aan het werk begonnen was. Tot dertien juli werd er nog gearbeid, toen lag het werk stil. De arbeiders die in schamele bouwsels en hutten op het werkerrein verbleven en die aldaar onderhouden werden door zoetelaars zoals die ook met de toenmalige legers meetrokken, wilden meer loon, omdat het werk steeds zwaarder werd. Boerbergh wilde zich bovendien terugtrekken. De stad gaf echter geen krimp en met behulp van enkele premies die rondgestrooid werden kwam het werk weer op gang en de haven gereed. Op zes oktober van hetzelfde jaar kon het eerste schip gebruik maken van de nieuwe haven.(49) Enkele Goese kooplieden namen dat jaar voor het eerst sinds lange tijd weer initiatief om internationale scheepvaart vanuit Goes te beginnen. Cornelis Colve den Ouden en Jacob Pieterssen Fangis rustten de Hope en de Goes uit om ermee op Noorwegen te varen. Een van beide schepen kwam als eerste in de nieuwe haven. Hun onderneming werd, vol optimisme, de Noordse Compagnie genoemd. Ter aanmoediging ontvingen zij van de stad voor een heel jaar vrijdom van liggeld aan de kade, alsmede een vlag met de Goese kleuren (rood-wit), ter waarde van vijf ponden. Deze compagnie

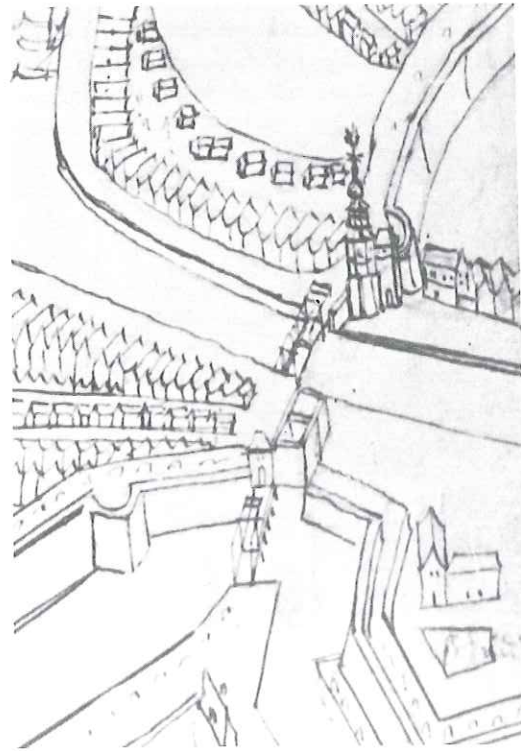
komt na deze s
Uiteindelijk ko
in gebruik kon

Aannemers di
Cornelis Janss
met achttien à
pond.(51) Eén
De magistraat
oost- en westz
een sloopstir
jaar daarop pl
Laurens de M
honderdvijftig
Met het water
havenmeester
de haven scho
functionaris le
werd. Voor tw

B
B-7.21.1

kele maanden was
ad in een belasting
e goederen, groot
een rente van vijf
len. Daar waar dit
die de rentmeester
vijftien dagen later
e aanzegging vóór
volgend gingen de
blik verspreid te
d men het werk in
deloze Pad en het
pwerpen van twee
geëgaliseerd. Ten
lijven. Pas op het
nemer was Jacob
roede. Het bestek
4.500 te staan. Op
oor Jan Beson uit
e tijd in dienst van
uwe werd van alle
bestek voor de te
esteed.(47) In juli
ort afgesloten. De
arschuid om hun
aat was. Schippers
meel in voorraad
a getij. Uitsluitend
j windstille geen
aanzienlijke som

komt na deze start niet meer voor in de registers, zodat wij vrezen voor haar verdere bestaan.(50)
Uiteindelijk kon in augustus 1652 de laatste dam opgeruimd worden, zodat de nieuwe haven geheel
in gebruik kon worden gesteld.



*Detail van de plattegrond van Goes van
J. Reynoutsen, 1650, waarop de brug over de haven
en de oude havenpoort staan afgebeeld.*

ers en hij stonden
Jacob Verbergh.
n van wel tachtig
ertien juli werd er
en hutten op het
s die ook met de
r werd. Boerbergh
ehulp van enkele
n gereed. Op zes
aven.(49) Enkele
om internationale
sen Fangis rustten
n kwam als eerste
nie genoemd. Ter
eld aan de kade,
Deze compagnie

Aannemers die deze dam weggroeven waren Jacob de Heere, Adriaen Janssen van Strien en Cornelis Janssen Hovenier. Binnen veertien dagen na de aanbesteding moesten ze gereed zijn en met achttien à twintig manschappen moest eraan gewerkt worden. Het kostte de stad honderddertig pond.(51) Eén der bijkomende werken was nog het verplaatsen van een meestof aan de Houtkade. De magistraat zou hiervoor een nieuwe vestingplaats aanwijzen.(52) Ook in dat jaar werd aan de oost- en westzijde van het water een scheepshelling gemaakt. Voor een periode van tien jaar mocht een scheepstimmerman hier zijn werkplaats inrichten.(53) Het laatste grote herstelwerk vond het jaar daarop plaats: het ophogen en verstevigen aan de zuidzijde van de haven. Aannemer was Laurens de Milander te Bergen op Zoom.(54) Hiermee was de haven gereed om de eerste honderdvijftig jaar dienst te doen, afgezien van de steeds terugkerende kleine onderhoudswerken. Met het water van de Achterhaven kon men al veel doen om de haven op diepte te houden. De havenmeester annex boomsluiter spoelde iedere zondag bij eb met dit achtergebleven vloedwater de haven schoon. Hiermee werd het onmiddellijk dichtslibben van de haven voorkomen. Deze functionaris lette er daarnaast streng op, dat bij het lossen van zand niet vanaf de kade gemorst werd. Voor twaalf pond per jaar werd in 1654 Adriaen den Boer aangesteld in deze betrekking.(55)

ZB
8-B-7.21.1

A.J. BARTH - F.H. DE KLERK

De Achterhaven was op zijn beurt weer aan dichtslibbing onderhevig, reden waarom ook deze herhaaldelijk uitgebaggerd moest worden. Hiermee werd steeds grote haast gemaakt, omdat de getijdemolen op de Kleine Kade noodgedwongen stil lag. De tweede helft van de zeventiende eeuw en de hele achttiende eeuw begon een nieuwe fase in het gevecht van Goes tegen de fijne slibdeeltjes die bij elk getij in haven en kanaal bezonken. Een volledige opsomming van alle schermutselingen laten we maar achterwege. De voorlopige uitslag van deze worsteling hebben wij al genoemd: Goes behield zijn haven.



Gezicht op de haven van Goes van de hand van de tekenaar Wicart, eind 18e eeuw.

De inpoldering van de Wilhelminapolder

De bereikbaarheid van de Goese haven was er aan het eind van de achttiende eeuw niet beter op geworden. De al eerder genoemde zandbanken tussen Wolphaartsdijk, Zuid- en Noord-Beveland waren tot immense schorregebieden uitgedijd, waartussen het moeizaam laveren was voor de schippers. Ten noordwesten van de Westerschans was een zandbank met de naam Blokties (Blokjes)-plaat opgedoken; hierlangs zocht het Schenge zijn weg. Ter hoogte van Goes werd deze stroom de Puye genaamd; verder doorstromend naar het oosten veranderde de naam in het Goese Diep. Aan het einde van de achttiende eeuw was scheepvaart op de Puye al niet meer mogelijk. Het Goese Diep liep tussen de zeedijk en de Mosselbank door. In noordoostelijke richting konden de schepen die de haven van Goes verlieten aankoersen op de Zandkreek, ook wel Slurf genaamd. Daartoe diende men de Vley ofwel de Bank en verder de Noordoord af te zakken. Ongeveer halverwege kon aan stuurboordzijde het Hondegat ingestoken worden, waardoor men in oostelijke richting varende op de Oosterschelde uitkwam. Aan het einde van de achttiende eeuw werden tal van processen, vaak oeverloos, gevoerd tussen allerlei partijen over het eigendomsrecht van de drie grote schorren: te weten de al genoemde Mosselbank, ook aangeduid als "den onbekenden", de schorren van Goenje en die van Hongersdijk. Op deze buitendijkse gronden liet men massaal schapen grazen. Om deze beesten van drinkwater te voorzien bevonden zich op de schorren diverse zogenaamde hollestelle's. Dit waren door de mens opgeworpen stelle's ofwel heuveltjes, die door een put in het midden zoet water vast hielden.

Behalve al
bij hoge vlo
bij springvlo
en voor land
Wolphaartsd
ontwerpen v
gevolg, wa
slaagden de
te komen, in
van het jaar
een aantal R
op investere
Aan een hee
kanaal met
bedijkingswe
verkoop vor
zeedijk, pla



HET EILAND

Marin Schier



Kaart van he
dammen en a

De eerste we
salaris uitbet
uitzonderlijk
tegenvaller w

B
B-7.21.1

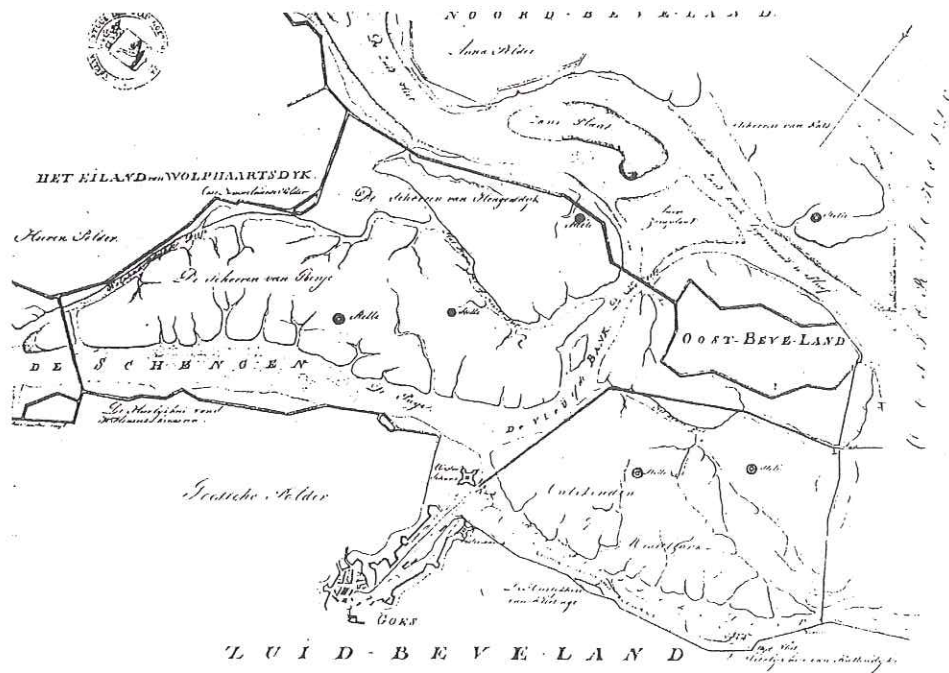
n waarom ook deze
gemaakt, omdat de
de zeventiende eeuw
Goes tegen de fijne
opsomming van alle
vorsteling hebben wij



zuw.

e eeuw niet beter op
en Noord-Beveland
averen was voor de
t de naam Blokties
van Goes werd deze
e naam in het Goese
t meer mogelijk. Het
e richting konden de
wel Slurf genaamd.
e zakken. Ongeveer
oor men in oostelijke
eeuw werden tal van
msrecht van de drie
den onbekenden", de
en liet men massaal
o de schorren diverse
heuveltjes, die door

Behalve als zoetwaterreservoir waren de hollestelle's tevens uiterst geschikt om redding te bieden bij hoge vloed; naar wij aannemen liepen de grote schorren nog slechts één- à tweemaal per jaar bij springvloed onder water. Het was duidelijk, dat deze hoge, vette schorren, eenmaal ingepolderd en voor landbouw gereed gemaakt, een zeer hoge opbrengst zouden geven. De ambachtsheren van Wolphaartsdijk, de feitelijke eigenaren van dat eiland, begonnen in de late achttiende eeuw met het ontwerpen van inpolderingsplannen. Dit had, zoals gezegd, een waar springtij van processen tot gevolg, waarin allerlei personen en instellingen elkaar het eigendomsrecht betwisten. Uiteindelijk slaagden de staten van Zeeland en de ambachtsheren van Wolphaartsdijk erin tot overeenstemming te komen, in 1793. Zij besloten tot een gezamenlijke aanpak. Door de staatkundige omwenteling van het jaar 1795 (Bataafse Republiek) kwam van al deze plannen niets terecht. Uiteindelijk was een aantal Rotterdamse kapitalisten, door de onzekere vooruitzichten op het terrein van de handel, op investeren in grond belust, in 1809 eigenaar geworden van de te bedijken schorren.(56) Aan een heel belangrijke voorwaarde verplichtten de kopers zich, namelijk het graven van een kanaal met sluis ten behoeve van de stad Goes. Deze werd na voltooiing van de bedijkingswerkzaamheden verplicht een subsidie van f 100.000,- ter beschikking te stellen. De verkoop vond plaats op 13 april 1809, waarna op 1 mei 1809 de eerste aanbesteding, van de zeedijk, plaatsvond. De sluis werd onderhands aanbesteed voor f 52.000,-.



Kaart van het schorregebied tussen Zuid- en Noord-Beveland en Wolphaartsdijk, met projectie van dammen en dijken, z.j., begin 19e eeuw.

De eerste weken vlotte het werk goed. De circa vijftienhonderd arbeiders kregen regelmatig hun salaris uitbetaald, zodat van die zijde weinig of geen problemen kwamen. Dat jaar kon men door de uitzonderlijk hoge zomervloeden nog niet aan sluis en kanaal beginnen, hetgeen een eerste tegenvaller was. De landing van de Engelsen op Walcheren en Zuid-Beveland was een tweede.

ZB
8-B-7.21.1

A.J. BARTH - F.H. DE KLERK

Wij laten de politieke verwickelingen van die tijd maar buiten beschouwing. De schuiten die voor kleitransport gebruikt werden, mochten niet in handen van de invallers komen, zodat deze niet meer ter beschikking van de grondwerken waren. De arbeiders waren nu aangewezen op kruiwagens en sleden, wat het werk zeer verzwaarde. Bovendien trok ongeveer de helft van de werklieden weg naar plaatsen waar fortificatiewerken in uitvoering waren. Daar kwam nog bij, dat over de pas gelegde dijken de Engelsen allerlei zwaar oorlogsmaterieel joegen, waardoor grote schade ontstond. De Engelsen, die met een tienduizendtal in Goes gelegerd zijn geweest, verlieten Zeeland al weer spoedig - met achterlating van grote getallen gestorven militairen, niet door oorlogsgeweld, maar door de Zeeuwse koorts - zodat met de bedijking verder gegaan kon worden.(57) De stad Goes voer er in financiële zin wel bij. Het bedrag van f 100.000,- dat moest worden opgehoest, lag ver buiten de financiële grenzen van de gemeente, reden waarom Koning Lodewijk bij zijn bezoek aan Goes in 1809 bepaalde, dat alle werken buiten bezwaar van de stadkas zouden worden gerealiseerd, terwijl een bedrag van f 20.000,- werd toegezegd voor het uitdiepen van de bestaande haven. Een feestelijke illuminatie van de stad tijdens het koninklijk bezoek was het gevolg. De vaststelling van de naam van de nieuwe polder, Lodewijkspolder, werd zodoende een bijkomstigheid, voor de stadsbestuurders dan.(58)

Problemen met de sluis

De Lodewijkspolder werd met goed gevolg bedijkt waardoor de stad van de zee werd afgesloten, maar het sluiswerk werd in 1809 niet voltooid. Bij het ontwerp waren namelijk fouten gemaakt, in die zin, dat men onvoldoende rekening had gehouden met de slappe grondlagen, waarin de bodem van de sluis kwam te rusten. In overleg met de Inspecteur-Generaal van de waterstaat, J. Blanken, sloten de bedijkers van de polder op 29 mei 1810 een overeenkomst met de stadsbestuurders, waarbij het oorspronkelijke ontwerp van de sluis werd gewijzigd. De stad kreeg een sluisgebouw aangeboden, dat weldra zou blijken een onding te zijn.



Kustlicht en woonhuizen bij de zgn. Slurf in de Oost-Bevelandpolder bij het Goese Sas. In de nacht van 9 op 10 februari 1856 verdwenen kustlicht en huizen door een dijkval in de Oosterschelde. Tekening van G. Braam, 1873.

We gaan ie
buitenvloed
Dat had tot
Bij laag w
waaierdeur
gauw bleef
Oostersche
tot de bod
absoluut ni
De teleurst
Scheldemo
onvoldoend
Wat de slui
schorren li
het terrein
nog niet g
Naerebout.
Niet voor l
Onmiddell
staan. Eb e
sluis, sterk
tot een bli
water vers
Als gevolg
werd onde
bracht een
waarop de
mochten o
volstrekt a
staan.
Blanken v
aan. Het s
zagen zich
opdracht o
sluis. De
bestaande
middelen.
duurde he
in Den Ha
In 1815 k
de goedke
f 166.012
De afdan
economie
er in 179
geraffinee
het vrijwe

De schuiten die voor
zodat deze niet meer
n op kruiwagens en
de werklieden weg
bij, dat over de pas
door grote schade
st, verlieten Zeeland
door oorlogsgeweld,
worden.(57) De stad
arden opgehoest, lag
wijk bij zijn bezoek
as zouden worden
uitdiepen van de
ijk bezoek was het
werd zodoende een

ee werd afgesloten,
fouten gemaakt, in
n, waarin de bodem
erstaat, J. Blanken,
e stadsbestuurders,
eg een sluisgebouw



se Sas. In de nacht
de Oosterschelde.

We gaan iets dieper op deze zaak in. Het sluisgebouw, dat in 1810 werd voltooid, had één paar buitenvloeddeuren en één paar waaierdeuren, waarvan de puntdeuren binnenwaarts gekeerd waren. Dat had tot gevolg, dat slechts kleine schepen konden passeren en dan uitsluitend bij hoog water. Bij laag water liep de schutkolk droog! Daarbij kwam nog, dat in de praktijk bleek, dat de waaierdeuren zeer moeilijk te bewegen waren. Alles geschiedde nu eenmaal met mankracht. Al gauw bleek de enige mogelijkheid om per schip in Goes te komen een gelijke waterstand in Oosterschelde en kanaal te zijn. Voeg hierbij nog het feit, dat de vloer van de sluis in vergelijking tot de bodem van het kanaal en de Oosterschelde te hoog was en het is duidelijk, dat de sluis absoluut niet functioneerde. In april 1811 werd deze weer afgedamd.

De teleurstelling en de klachten leidden tot een onderzoek van de Préfect van het departement de Scheldemonden. De klachten waren kort en bondig samengevat in: "*sluisvloer te hoog, haven onvoldoende.*"

Wat de sluis betrof, volgens het contract moest deze tien Rijnlandse voet onder het niveau van de schorren liggen. In werkelijkheid bleek deze meer dan tien voet onder de gemiddelde hoogte van het terrein te liggen. Met de klacht omtrent de haven was de Préfet nog sneller klaar. De haven was nog niet gereed. Klacht ongegrond. In 1812 werd de haven verdiept en de sluis hersteld. Frans Naerebout, door het stadsbestuur tot sluismeester aangesteld, legde de eed af en toog aan het werk. Niet voor lang.(59)

Onmiddellijk kwamen de oude klachten weer terug. In arren moede liet men de sluis maar open staan. Eb en vloed wisselden elkaar in kanaal en haven weer af. Hernieuwde ontgrondingen van de sluis, sterke aanslibbing van de haven en gevaar van inundatie van de Lodewijkspolder dwongen tot een blijvende afdamming. Goes was sinds haar ontstaan van een blijvende verbinding met het water verstoken.

Als gevolg van de internationale ontwikkelingen duurde het tot medio 1814 voordat er enige actie werd ondernomen. Een commissie van deskundigen stelde een onderzoek in naar de klachten. Deze bracht een rapport uit, dat voor de eerder genoemde J. Blanken ronduit vernietigend was. De plaats waarop de sluis gebouwd was bleek volstrekt onjuist te zijn - een opgeslikte geul - en waaiersluizen mochten dan in rivieren goed voldoen, in gebieden waarin sprake was van getijden waren ze volstrekt af te keuren. Onder de vloer van de sluis tenslotte bleek meer dan negen voet water te staan.

Blanken voelde zich zeer "ontsticht"(60) door het rapport en beval herstel van de bestaande sluis aan. Het stadsbestuur benoemde echter een commissie. J. Risseeuw, L. de Fouw en J. Kakebeeke zagen zich voor de ondankbare taak gesteld Goes een goede sluis te bezorgen. Zij slaagden in hun opdracht en zagen hun namen vereeuwigd in hardsteen op het binnensluishoofd van de nieuwe sluis. De commissie wenste een sluis van vierentwintig voet breed en vijf voet dieper dan de bestaande. De lengte van de kolk zou 80 voet moeten bedragen. Had de stad voldoende financiële middelen gehad, dan was ze betrekkelijk gauw uit de problemen geweest. Geld was er niet en zo duurde het tot 1819 voordat de nieuwe sluis in gebruik kon worden genomen. De eerste tegenspeler in Den Haag was inspecteur J. Blanken en die hield onverkort vast aan zijn opvattingen.

In 1815 kon een plan van de hoofdingenieur van de waterstaat te Middelburg, Van Diggelen, echter de goedkeuring wegdragen van de stedelijke en hogere autoriteiten. Begroot bedrag voor de sluis f 166.012,-, verhoogd met aanvullende werken aan de haven werd dat f 229.367,-.

De afdamming van de oude sluis had inmiddels catastrofale gevolgen voor de plaatselijke economie. Het aantal in Goes thuishorende vaartuigen was gedaald van veertig naar dertien. Waren er in 1794 nog zestien zoutketen geweest, waarin dat jaar nog negentienduizend vaten zout waren geraffineerd en hadden toen nog negentig Friese schepen hun turf in Goes afgeleverd, in 1815 was het vrijwel de dood in de pot.

ZB
8-B-7.21.1

A.J. BARTH - F.H. DE KLERK

De staat had weinig zin bij te dragen in de kosten en adviseerde de gemeente over te gaan tot het lenen van de benodigde financiën. Een audiëntie bij Koning Willem I had tot gevolg, dat het met de intekening op de lening wat voorspoediger ging dan oorspronkelijk het geval was. De vorst nam persoonlijk voor *f* 30.000,-- deel. Met veel moeite werd een bedrag gehaald van *f* 50.675,--. De aanbesteding vond plaats en droeg bij tot het volgende hoofdstuk in de sluismisère. Laagste inschrijving *f* 290.000,--.

Nogmaals sprong Willem I bij en ook werd overgegaan tot onderhandse aanbesteding. Dat gebeurde voor een bedrag van *f* 180.000,--. De financiële moeilijkheden waren hiermee opgelost. Men kon aan de gang. De sluis werd gebouwd. De havencommissie had echter ook nog andere moeilijkheden te overwinnen. In 1810 was een contract opgemaakt met de eigenaren van de Lodewijkspolder over de totstandkoming van de sluis, het leggen van een brug over het kanaal en de bouw van een sluiswachterswoning. Dat contract behoefde op een aantal punten wijziging. Onderhandelingen moesten gevoerd worden met de beheerder, G.J. van den Bosch over de uitwatering van de polder op het kanaal, de brug en het jaagpad. Na moeizame onderhandelingen konden deze zaken worden geregeld, al zou met name de brug in de loop der tijd aanleiding geven tot moeilijkheden. Tot 1915 moest de brugwachter te allen tijde de brug openen. Goes bedong namelijk voor de scheepvaart naar de haven onbelemmerde doorvaart. In 1915 ging de Wilhelminapolder eigen regels stellen.(61) In 1957 en 1958 kwam het tot moeilijkheden. Voor de brug liep de zandzuiger "Nederland" vast, waardoor de doorvaart, in 1957, werd belemmerd. De brugwachter wilde de brug pas weer openstellen wanneer het water weer op peil was. De directeur gemeentewerken kon niets anders doen dan in wanhoop de armen omhoog steken. Het regende klachten over de brugwachter, die in dienst was van de polder. Wachttijden voor de scheepvaart van dertig à veertig minuten waren geen uitzondering. Door een fout van de brugwachter liep op 6 februari 1958 de "Vertrouwen" aan de grond. Reden voor nieuwe commotie tussen bestuur van de polder en de gemeente Goes.(62)



De sluis bij het Goese Sas rond 1900.

De sluis bij
gebruik wo
muziek, o
illuminatie
Wat was r
gebruikt v
Van tijd to
niet mogel

Moeilijk

Wij doen
vermelde
havensluis
werd verm
onderhoud
buitengew
In 1853, v
aan binner
In 1865 re
ontworpen
tot het hef
De hogere
Daarvoor r
Provincie
1892 kon
de sluis, d
kosten: *f* 2
Tijdens de
de bouwpi
teveel wat
spoedig re
schutkolk
onder de k
Wij willen
vermeldin
komst van
reparaties
Vlissingen

Werkzaa

Alvorens v
wij onze b

over te gaan tot het
volg, dat het met de
was. De vorst nam
an f 50.675,-. De
uismisère. Laagste

aanbesteding. Dat
hiermee opgelost.
er ook nog andere
eigenaren van de
over het kanaal en
punten wijziging.
en Bosch over de
onderhandelingen
d aanleiding geven
men. Goes bedong
In 1915 ging de
lijkheden. Voor de
rd belemmerd. De
l was. De directeur
eken. Het regende
de scheepvaart van
wachter liep op 6
sen bestuur van de



De sluis bij het Goese Sas kon echter in aanwezigheid van Koning Willem I op 18 augustus 1819 in gebruik worden genomen. Ook de haven was verbeterd. Goes vierde feest met vlaggen, klokgelui, muziek, optreden van de schutterij, onthaal van de weeskinderen, diner op het stadhuis en illuminatie, niet wetend dat de basis voor vele moeilijkheden met de sluis al was gelegd.(63)

Wat was namelijk het geval? De specie, Casiuscement genaamd, die voor het metselwerk was gebruikt versteende niet of niet voldoende, zodat de sluismuren geen onwrikbaar geheel vormden. Van tijd tot tijd deden zich min of meer ernstige gebreken voor, waarvan een afdoende herstelling niet mogelijk bleek.(64)

Moeilijkheden in de negentiende eeuw

Wij doen een greep. Onder het hoofdstukje "*Eigendommen voor den publieken dienst bestemd*" vermeldde het gemeentelijke jaarverslag over 1852: *Hiertoe behoort voor deze gemeente alleen de havensluis, welke met groote kosten in goeden staat gehouden wordt en onder het hoofd "havens" werd vermeld: De werken tot herstel van dien havensluis hebben in 1852 behalve de gewoone onderhoudskosten, begrepen onder hoofdstuk 4, letter b. aan de gemeente weder eene buitengewoone uitgave van f 2.000,- veroorzaakt.*(65)

In 1853, vernieuwingen in de schutkolk, f 3.400,- boven het gewone onderhoud. In 1854 herstel aan binnenvloeddeuren en metselwerk. In 1855 nieuwe reparaties aan vloeddeuren en metselwerk. In 1865 reparaties tot bijna f 10.000,-.(66) In 1885 werd de situatie onhoudbaar. Plannen werden ontworpen voor een afdoende oplossing. In 1888 keurde het Rijk de verordening van de gemeente tot het heffen van rechten voor hoger gebruik van de haven en het sas nog maar voor één jaar goed. De hogere overheid achtte het noodzakelijk dat Goes maatregelen ging treffen.

Daarvoor miste de gemeente echter de financiële middelen.

Provincie en Rijk sprongen echter bij. De aanbesteding geschiedde op 7 juni 1890. Op 2 november 1892 kon de sluis al in gebruik worden genomen en op 21 november 1893 waren alle werken aan de sluis, die 35 meter meer landinwaarts was gelegd ten opzichte van de oude sluis, gereed. Totale kosten: f 205.567,77.(67)

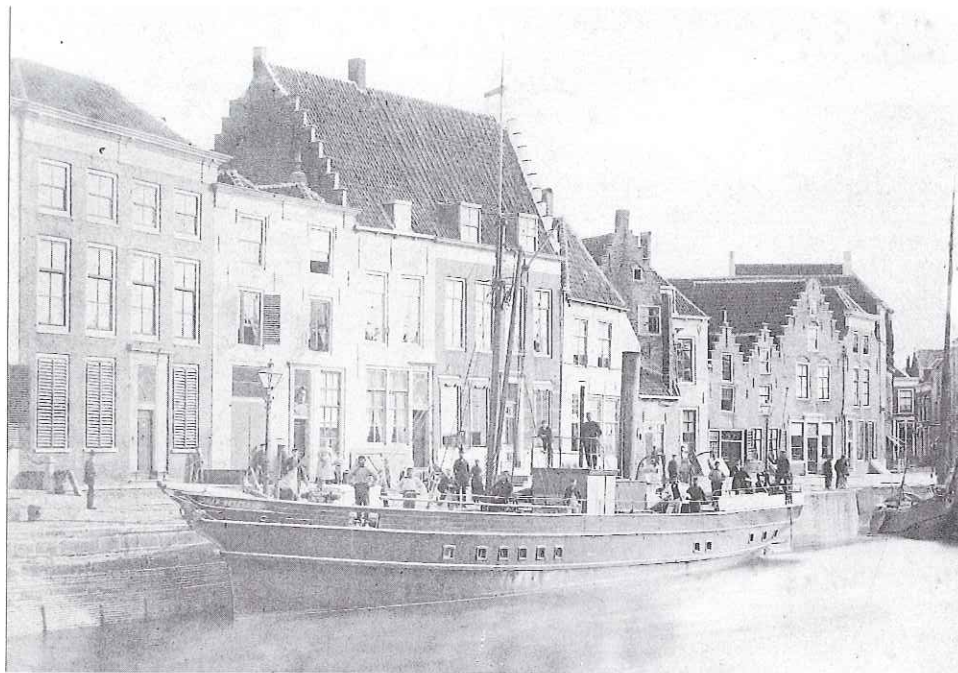
Tijdens de bouw was men op grote moeilijkheden gestuit, waar het ging om het drooghouden van de bouwput. Regelmatig moest de uitvoering van het metselwerk worden stil gelegd, omdat er teveel water in de bouwput stond. Het behoeft dan ook geen verwondering te wekken, dat al spoedig reparaties aan de sluis noodzakelijk waren, zoals in 1904. Er deden zich toen in de schutkolk verzakkingen en verdiepingen voor. Ook bleek, dat het inkankeren van de betonvoet onder de kolkmuren steeds verder ging.(68)

Wij willen dit toberige gedeelte van ons verhaal over de Goese sluisen afronden met de vermelding, dat in 1936 en in 1944 grote reparaties aan de sluis werden verricht. Vlak voor de komst van de geallieerden, op 29 oktober 1944, vernielden terugtrekkende Duitsers de sluis. De reparaties werden in datzelfde jaar nog uitgevoerd door de Koninklijke Maatschappij de Schelde te Vlissingen. De sluis heeft dienst gedaan tot in december 1985.(69)

Werkzaamheden aan en in de haven

Alvorens wij echter overgaan tot de beschrijving van de totstandkoming van de vierde sluis richten wij onze blik eerst op de haven van Goes, want daarover valt ook het nodige te vertellen.

28
8-B-7.21.1



De Zuid-Beveland gemeerd aan de Grote Kade in het laatste kwart van de negentiende eeuw.

We vatten de draad op in het jaar 1855. Er voeren toen beurtschippers met zeilschepen op Amsterdam, Gouda, Rotterdam, Dordrecht, Bergen op Zoom, Middelburg en Zierikzee, althans daarvoor waren concessies verleend.

In 1854 was de *Goessche Maatschappij van Stoom- en Zeilvaart* opgericht, die in 1855 een schroefstoomschip in de vaart bracht, de *Stad Goes*, dat in geregelde beurtdienst ging varen op Rotterdam.(70) De maatschappij verkreeg daartoe concessie. Het leidde tot opheffing van het beurtveer met en zeilschip. In de jaren voorafgaand en korte tijd er na beleefde Goes nog een korte periode van internationale handel. Vanuit Drammen, in Noorwegen, werd rechtstreeks hout aangevoerd ten behoeve van de plaatselijke houtzaagmolen.

In 1857 besloot het gemeentebestuur geen concessies meer te verlenen voor het onderhouden van beurtdiensten. Het beurtveer op Middelburg was namelijk door het overlijden van de schipper vervallen. Burgemeester en wethouders constateerden dat de beurtveren op Gouda, Dordrecht, Bergen op Zoom en Zierikzee de facto waren vervallen, omdat de reglementen op die veren niet binnen de termijn, bepaald in de gemeentewet, waren herzien. Wij kunnen wel aannemen, dat deze veren in de praktijk niet meer functioneerden. Het college meende, dat de organisatie van de veren niet meer bij de plaatselijke verordening behoorde te worden geregeld, zoals in het verleden het geval was, doch bij wet. Bovendien achtten burgemeester en wethouders het recht van uitsluitende vaart, een monopoliepositie van de beurtschippers, nadelig voor de handel, de industrie en de inwoners van de gemeente, hiermede aangevend, dat het economisch "laissez faire, laissez passer", inmiddels ook op lokaal niveau voelbaar was geworden. In de raadsvergadering van 24 december 1857 stelde het college voor de vaart van en naar Goes over te laten aan de vrije concurrentie.(71)

De gemeenteraad besloot conform het voorstel van het college. De vaart werd aan de vrije concurrentie overgelaten.

Ond
steep
het
wel,
ontb
dubl
De
Go
Verv
Bev
Beid
Stad
dien
Bin
twes
jaar
verv
con
Go
kan
De
con
hav
dien
heef
Naa
af o

B
B-7.21.1



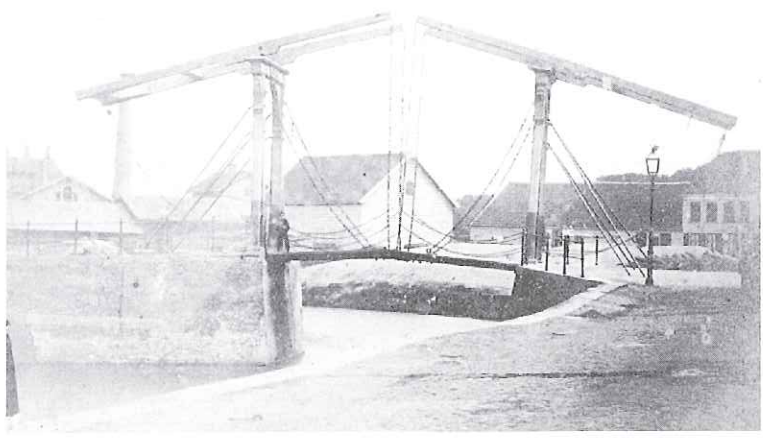
tiende eeuw.
met zeilschepen op
Zierikzee, althans
die in 1855 een
dienst ging varen op
opheffing van het
Goes nog een korte
rechtstreeks hout
et onderhouden van
n van de schipper
Gouda, Dordrecht,
n op die veren niet
nannemen, dat deze
isatie van de veren
in het verleden het
cht van uitsluitende
de industrie en de
ire, laissez passer",
g van 24 december
concurrentie.(71)
werd aan de vrije

Ondanks het feit, dat het aantal schepen dat van de sluis gebruik maakte jaarlijks langzaam steeg, mag men toch niet veronderstellen, dat in Goes van een levendige scheepvaart sprake was in het midden van de vorige eeuw. De "Stad Goes" volbracht geregeld haar dienst op Rotterdam, dat wel, doch de uitkomsten bleven beneden de verwachtingen. In 1862 werd de maatschappij ontbonden. De houtaanvoer, rechtstreeks uit Noorwegen was toen ook gestopt, maar daaraan lag de dubbele heffing van sas- en havengeld ten grondslag.

De "Stad Goes" werd verkocht aan drie Goesenaren, die de dienst verder zetten onder de naam *Goessche Stoombootonderneming* en in datzelfde jaar een concurrent bij kregen in de persoon A.J. Verwij, ondernemer uit Rotterdam.(72) Hij legde een stoomschip in de vaart onder de naam *Zuid-Beveland*.

Beide schepen bleven nog gedurende een aantal jaren de dienst op Rotterdam onderhouden. De Stad Goes verdwijnt in 1867 uit ons gezicht. De Zuid-Beveland hield het uit tot 1871 toen ook die dienst gestaakt werd. De eigenaar had in 1869 een vergunning gekregen van het ministerie van Binnenlandse Zaken om Zierikzee aan te doen en ook had hij een concessie verworven om een tweede schip in de vaart te brengen, maar toch kon hij niet het hoofd boven water houden. In het jaarverslag van de gemeente over 1872 moest dan ook worden geconstateerd, dat: "*de middelen van vervoer te water bestaan alleen in eenige zeilvaartuigen, waarmede de dienst geheel aan de vrije concurrentie is overgelaten.*"(73) Dat bleef zo tot 1876. In dat jaar verkreeg H.F. van Renterghem te Goes een vergunning voor het uitoefenen van een stoomsleepdienst op de stromen, rivieren en kanalen van het Rijk. De zetel van de onderneming was hier ter plaatse gevestigd.

De ondernemer moet het met die bezigheid niet bijster druk gehad hebben, gelet op het feit, dat de concessie een jaar later werd omgezet in een beurtveer naar Rotterdam. Op die tocht werden ook de havens van Stavenisse, Zierikzee, Zijpe en Dordrecht aangedaan. De stoomboot waarmede de dienst werd uitgevoerd droeg de naam *Admiraal de Ruyter II*. Voor zover wij konden achterhalen heeft dit schip tot 1894 gevaren, enkele jaren in afwisseling met de stoomtjalk de *Stad Goes*. Naarmate de jaren vorderden nam het vervoer van goederen te water toe. Het personenvervoer nam af om tenslotte vrijwel geheel te verdwijnen.(74)



De brug over de haven rond het midden van de negentiende eeuw.

ZB
8-B-7.21.1

A.J. BARTH - F.H. DE KLERK

De bedrijvigheid in de haven had zich eeuwen lang afgespeeld rond de kaden - het zoeken naar de herkomst van namen als Bierkade en Turfkade is niet zo moeilijk - en rond de huidige J.A. van der Goeskade en A. Joachimikade. In de twintiger jaren ontstond er behoefte aan uitbreiding van het havenareaal. In de dertiger jaren zouden deze plannen ten uitvoer worden gelegd. De havenplannen werden ontwikkeld door de directeur gemeentewerken. Van de zijde van derden kwamen de meest fantastische plannen voor de oude haven aan de kaden. Die kon wel worden gedempt. Op het vrij komende terrein zou een winkelgalerij kunnen worden gebouwd en parkeerruimte kunnen worden aangelegd. Dat zou het toeristenverkeer en de handel bevorderen. De directeur van gemeentewerken was gelukkig nuchterder. Hij adviseerde de haven in de oude toestand te laten. Demping zou te veel geld gaan kosten. Het dempingsplan liet de burgerij echter niet los en nog in 1936 vroegen bewoners van de kaden om demping van de oude haven.

De gemeente slaagde er in het graven van de nieuwe haven als werkverschaffingsproject ten uitvoer te leggen net als de sportvelden aan de Westhavendijk. De economische crisis was ook op lokaal niveau voelbaar geworden. Goes kende een groot aantal werkelozen. Geld om zelf plannen ten uitvoer te leggen was er niet. Het Rijk betaalde de projecten. Voor een haven, die aan de oostelijke zijde van het kanaal werd aangelegd moet de villa Roosjeshof, met een prachtige tuin, worden afgebroken. Vanuit de gemeente was het plan naar voren gebracht om bij de aan te leggen haven een bomvrije schuilkelder aan te leggen. Dat zou, in 1936, f 320.000,- extra gaan kosten. De dreiging van een wereldbrand wierp toen al haar schaduw vooruit. De bomvrije kelder kwam er niet - te duur. Wel werd in dat jaar de Luchtbeschermingsdienst opgericht.

Het werk aan de haven werd niet door de gemeente in eigen beheer uitgevoerd. De directie en uitvoering berustte in handen van de Nederlandse Heidemij. De grond werd verzet door werkelozen, met spa en kruiwagen. Op 1 januari 1938 moest het werk opgeleverd worden.(75)

De inschakeling van de Heidemij viel bij de Goese aannemers van grondwerken verkeerd. Zij achtten zich in staat, ook met inschakeling van werkelozen, de werkzaamheden tot een goed einde te brengen. De gemeente was het hiermede niet eens. De Heidemij beschikte haars inziens over veel meer kennis en had al eerder met inschakeling van werkelozen gewerkt. Hoogstens zouden de Goese aannemers bepaalde werkzaamheden kunnen verrichten als onderaannemer. De Zeeuwse Aannemersbond droeg ook een steentje bij in de discussie. Als compromis werd besloten, dat de uitvoering van kunstwerken zou worden aanbesteed.(76)

In de jaren vijftig werden er plannen ontwikkeld voor een verdere uitbreiding van de havens. Er zou een nieuw nat industrieterrein moeten worden aangelegd, met een tweetal havens erbij. Bijzondere bijkomstigheid: medewerking van de buurgemeente Kloetinge was noodzakelijk, omdat dat industrieterrein moest worden aangelegd op grondgebied van Kloetinge. Een grenswijziging - niet de eerste - was het gevolg. Realisering van de plannen geschiedde met inschakeling van de Grondmij waar het ging om de uitvoering van het werk, waarvoor nog heel wat mankracht was vereist. Financiële medewerking was er van het Rijk. In het begin van de zestiger jaren, met de kater van de verschrijvingsaffaire nog aan de riem, kwamen havens en industrieterrein gereed.

Wat niet gebeurde waren de verbreding en verdieping van het kanaal, de aanleg van een nieuwe brug en de vernieuwing van de sluis. Het college van burgemeester en wethouders meende, dat de Goese plannen met betrekking tot de sluis, in relatie tot de uitvoering van de Deltawerken - de Zandkreekdam en de Veerse Gatdam waren inmiddels gereed gekomen - bij het Rijk niet de prioriteit genoten, die ze naar het inzicht van de gemeente verdienden.(77) Dat behoeft dan ook geen verwondering te wekken, gezien in het licht dat men van Rijkswege er nog van uitging dat de Oosterschelde zou worden afgesloten met een dam, die in de zeventiger jaren gereed moest komen. De gemeente trachtte inmiddels de gronden op het gereed gekomen industrieterrein aan bedrijven te verkopen, waarin zij behoorlijk slaagde.



*Een volle binnenstads jachthaven in de zomer van 1993,
foto: B. v.d. Plasse, Goes.*

Ter betere ontsluiting voor het verkeer werden de westelijke en de oostelijke ontsluitingsweg ontworpen. Er werd zelfs een ringspoorlijn, met veel kosten voor de gemeente, naar de haven aangelegd, die eveneens met veel kosten voor de gemeente, eind 1983, begin 1984 wegens minimaal gebruik weer werd opgebroken.(78) Verbreding van het havenkanaal en vernieuwing van de sluis zouden vanaf 1964 regelmatig invloed uitoefenen op de lengte van de raadsvergaderingen. In het zojuist genoemde jaar kwam een door een deskundige opgesteld rapport ter tafel, dat met de forse conclusie kwam, dat, indien er geen verdere werken aan havens, kanaal en sluis zouden geschieden, de waterwegen van Goes maar beter gedempt konden worden. Volgens het rapport stond de noodzaak tot een krachtige industrialisatie van Goes vast, ook gezien in het licht van alles wat er op het Sloe stond te gebeuren. Het ging niet om de vraag of Goes moest industrialiseren, maar om : hoe kon Goes industrialiseren. De gemeenteraad conformeerde zich aan deze stellingname, getuige uitspraken als: "nu of nooit" en: "we moeten er voor waken, dat Goes een gezapige woongemeente wordt." (79) De geschiedenis heeft inmiddels de gechargeerde conclusie van het deskundigenrapport enigermate gelogenstraft. Maar in de zestiger jaren was er nog alle reden om de toekomst optimistisch en vol vertrouwen tegemoet te zien. Het natte industrieterrein werd in snel tempo uitgegeven. In 1967 was nog maar vierduizend m² voor uitgifte beschikbaar. Op plaatselijk niveau was men met de ontsluiting van het industrieterrein middels de Ringbanen West- en Oost en de Ringbrug al een eind gevorderd. Er was ook een N.V. Stuwadoorsbedrijf opgericht, dat zich met laden en verladen bezig hield. Op papier waren de vooruitzichten voor Goes gunstig, niet alleen in de ogen van de bestuurders der gemeente, maar ook in die van de provinciale. Uitbreiding van het inwoner aantal, eerst naar vijftigduizend en later naar honderdduizend; uitbreiding van het natte industrieterrein, waarvoor de gemeente Kattendijke grond moest afstaan; ontwikkeling van het industrieterrein De Poel, waarvoor de gemeente 's-Heer Arendskerke grond moest afstaan. Het inmiddels ingezette proces tot herindeling van gemeenten op Zuid-Beveland zou dergelijke ontwikkelingen alleen maar positief beïnvloeden.

2B
8-B-7.21.1

A.J. BARTH - F.H. DE KLERK

Het college van burgemeester en wethouders vatte in een rapport aan de gemeenteraad van 14 december 1967 het wensenlijstje met betrekking tot de industrialisatie als volgt samen:

- a. *Verbetering van de beschoeiingen in de haven en wel zodanig dat er ter plaatse dieper kan worden uitgebaggerd en daardoor dieper gaande schepen kunnen worden gelost, is noodzakelijk;*
- b. *aanleg van een loswal aan de kop van de eerste insteekhaven is een vereiste;*
- c. *beslist zal moeten worden over al of niet subsidiëring van het stuwadoorsbedrijf;*
- d. *uitbreiding van het havenindustriegebied met 29 hectare, gepaard gaande met het graven van een derde insteekhaven en verbreding van het kanaalgedeelte, dat aan het nieuwe industrieterrein grenst moet ter hand worden genomen;*
- e. *het spoedig doen vaststellen van een beslissing over de bouw van een definitieve sluis, waarmee samenhangt de beslissing over de gewenste diepte en breedte van het kanaal en over de vervanging van de Wilhelminabrug moet worden bewerkstelligd;*
- f. *in verband met het waterpeil in de afgesloten Oosterschelde zal het noodzakelijk zijn bij de sluis een pompgemaal te bouwen.*

Het college besloot het rapport met: *Buiten deze nota is de bestemming van de oude afgesloten havenkom gehouden, omdat deze voor de beroepsvaart thans niet te gebruiken is. Hoogstens zou deze als ligplaats voor kleinere schepen te gebruiken zijn, doch de kosten noodzakelijk om die kom daarvoor geschikt te maken wegen niet op tegen de belangen van een ligplaats.(80)*

De "oude afgesloten havenkom" werd in 1974 in gebruik genomen als aanloophaven voor de pleziervaart, die inmiddels een grote vlucht had genomen. De nieuwe sluis bij het Goese Sas kwam elf jaar later gereed, na even zovele jaren van geploeter door de gemeente.

In 1964 kon Goes havens en kanaal maar beter sluiten, indien er aan de waterwerken niets zou gebeuren. Men zal toen niet beseft hebben, dat er éénentwintig jaar nodig waren om tot in gebruikname van de nieuwe sluis te komen.



*Een overzicht van het Goese Sas, met nieuwe sluis en jachthaven, 1992.
Foto: C.v.d. Wijngaard, Goes.*

Waren
financi
"financ
Onlos
vermel
burger
moeste
van fin
toezeg
gelope
en ve
Kame
minist
toerist
aanlo
met p
Het g
verge
miljo
plann
uur d

Not

1. De
2. Oc
3. A.
4. Ar
5. Ar
6. Ar
7. Ve
8. A
9. A
- aa
- w
- hi
- di
10. D
11. V
12. V
13. T
- v
- Z
14. A
15. T
- 1
- b
16. A
17. A
- V
- A
- I
18. F
19. A
20. V

Waren het bij de totstandkoming van de eerste drie sluizen doorgaans moeilijkheden op het financiële en technische vlak, bij de in 1985 in gebruik genomen sluis mag men de factor "financiën" zeker niet uitsluiten, maar daar lagen de moeilijkheden meer in het bestuurlijke vlak. Onlosmakelijk bleek de sluis aan de Deltawerken verbonden. Wij willen het laten bij de vermelding, dat het onderwerp "Nieuwbouw sluis" talloze malen op de agenda's van college van burgemeester en wethouders en van de gemeenteraad werd geplaatst. Gewichtige beslissingen moesten worden genomen, bijvoorbeeld over de afmetingen van de sluis en de beschikbaarstelling van financiële middelen. Daar waar de ene Minister van Verkeer en Waterstaat alle medewerking toezegde, trok de volgende alle toezeggingen weer in. Dat hield verband met de totaal uit de hand gelopen kosten van de stormvloedkering in de Oosterschelde, die vele malen duurder uitviel en veel en veel later gereed kwam dan de bedoeling was. Het gemeentebestuur schakelde de Tweede Kamer der Staten-Generaal in, verzond moties en in de Tweede Kamer werden vragen aan de minister gesteld. De situatie was in de loop der jaren ook steeds nijpender geworden. Was de toeristische vaart in omvang groeiende, onder meer door de in 1974 in gebruik genomen aanloophaven, het vrachtverkeer betaalde wel de tol. Een aantal bedrijven verliet Goes. Plannen met potentiële kandidaten voor vestiging konden de prullenbak in.

Het gemeentebestuur slaagde er echter in om met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot een vergelijk te komen. In 1982 kon de gemeente rekenen op een rijksbijdrage van vijftienduizend miljoen gulden. Nog in dat jaar werd een begin gemaakt met het bestek klaar maken van de plannen. De aanbesteding volgde in 1983 en op 2 december 1985 voer het eerste schip om 06.00 uur de nieuwe sluis binnen. Goes kon in haar Sas zijn!

Noten.

1. Dekker, Zuid-Beveland, blz. 71, 95, 96, 101-103.
Oele, Rozemarijndijkje, blz. 34, 37.
2. A.S.G. inv. nr. 2, fol. 3r-3v. Privileges van 1266 november 3, 1267 maart 25, 1355 augustus 1.
3. Arch. Blois, inv. nr. 654, rekening 1389/1390, fol. 3v, 5r.
4. Arch. Blois, inv. nr. 653, rekening 1384, fol. 3v, 4r, 5r.
5. Arch. Blois, inv. nr. 654, rekening 1389/1390, fol. 3v.
6. Arch. Blois, inv. nr. 655, rekening 1396/1397, fol. 5r-6v.
7. Van Mieris, Charterboek, III, blz. 667.
8. A.S.G. inv. nr. 5, fol. 57r-v. Privilege 1442 mei 7.
9. Arch. Hof van Holland, inv. nr. 7, fol. 10r-v. Privilege 1445 juni 20. De watergang tussen Kloetinge en Goes kwam ook nog aan de orde in dit stuk van Filips de Goede. Dit binnenwater, essentieel voor het marktbezoek aan Goes in de natte wintertijd, was zeer versmald en daarom van onnut geworden. Schepenen van het buurdorp van Goes kregen opdracht om hierin verbetering te brengen. En passant werd de dijkgraaf bovendien nog gemachtigd om een stuk van de Zwake af te dammen. Zie hiervoor ook Dekker, Zuid-Beveland, blz. 255, 256.
10. De Vries, Watermolen, blz. 23, 24.
11. Van Mieris, Charterboek, IV, blz. 1984, 1985. Akte 1436 augustus 10.
12. Van Empel en Pieters, Zeeland, II, blz. 397.
13. Ter vergelijking: enkele bladzijden verder in het oudste voorbodeboek van Goes is een tarieflijst opgenomen van de Tol van Yersekenoord. Deze beslaat niet minder dan acht bladzijden.
Zie A.S.G. nr. 675, fol. 162v. 1451 z.d. Ibidem, fol. 164r-167v. Z.j. (tweede helft vijftiende eeuw).
14. A.S.G. inv. nr. 675, fol. 68v-69r. Ordonnantie voor de scipluden. Z.j. (tweede helft vijftiende eeuw), art. 4.
15. Thielemans, Bourgogne et Angleterre, blz. 215, 268, 312, 317, 331, 340. De Goesenaars vestigden zich in de periode 1435-1467 in Buckingham, Colchester, Hertford, Hoddlestone, Massingham, Southampton, Southwark, Tottenham. Ibidem, blz. 506.
16. A.S.G. inv. nr. 1, blz. 61-75. Ordonnantie van de draperie. 1449 z.d. Art. 1-3.
17. A.S.G. inv. nr. 676, fol. 62v-63r. Overeenkomst van 1477 mei 24. De Schotten waren: Andries Moer, Johannes Collen, Willem Hijl, Lodewijck Laeres, Robrecht van Overdel, Thomas Collen, Jan Donckenzoon, Daniël Hijl, Willem Andrieszoon, Thomas Gillespaj, Doncken Londores, David Prat, Ridseert Henricxsoon, Jan Nicolssoon, David Gifthem, David Robrechtssoon, Jacop Robrechtssoon en Andries Bracka.
18. RAZE. inv. nr. 1737, fol. 114r. Overeenkomst van 1497 september 25.
19. A.S.G. inv. nr. 675, fol. 106v. Verklaring van 1459 maart 29.
20. Verhoeven, Mirakelboek, blz. 134.

ZB
8-B-7.21.1

A.J. BARTH - F.H. DE KLERK

21. A.S.G. inv. nr. 675, fol. 68v-69r. Ordonnantie voor de schippers, z.j. (tweede helft vijftiende eeuw).
22. A.S.G. inv. nr. 2539, stuk nr. 3. Ordonnantie betreffende verkoop van grof zout te Arnemuiden. 1525 mei 15.
23. A.S.G. inv. nr. 680, fol. 70v-71r. Akten van 1567 november 21, december 27. Zie ook A.S.G. inv. nr. 679, fol. 77r. Akte van 1568 augustus 24.
24. A.S.G. inv. nr. 676, fol. 67r-68r. Ordonnantie, z.j. (eind vijftiende eeuw): 56 keten, 43 eigenaren.
A.S.G. inv. nr. 678, fol. 169r-209v. Inspectieverslagen van de zoutketen, 1558-1565: 81 keten, 36 eigenaren.
25. A.S.G. inv. nr. 677, fol. 44r-45v. Ordonnantie voor de arbeiders in de zoutketen. 1566 september 3. Art. III.
26. Zie bijvoorbeeld A.S.G. inv. nr. 676, fol. 207v. Vonnis van baljuw, burgemeesters en schepenen van Goes betreffende een meningsverschil tussen enkele Doornikse zoutkopers over de kwaliteit van zout uit Goes. Bedoelde kooplieden komen ook voor in Unger, Tol Tersekenoord, blz. 405, 408, 432, 433, 436, 441.
Het vonnis is gedateerd: 1518 april 10, juni 30.
27. Verz. Keetlaer, voorl. inv. nr. 3475, fol. 41r-42v. Akte z.j. (begin zestiende eeuw).
28. A.S.G. inv. nr. 676, fol. 204r. Akte van 1537 juli 17. Eerder al was aan Vlaamse kooplieden het recht vergund om door eigen personeel schepen te laten laden en lossen, als die in Goes kwamen. Omgekeerd wilde Goes dan ook in die Vlaamse plaatsen dit recht.
Zie A.S.G. inv. nr. 676, fol. 201r. Akte van 1511 augustus 18.
29. Verz. Keetlaer, voorl. inv. nr. 3475, fol. 70r-71r. 1547 augustus 24. De Gentenaren waren: Jan van IJgen, Jan de Groete, Lieven Scoemaker, Jan van der Vinck, Rieven van Crobrugge, Rieven de Moer, Rieven van Ouwegen, Willem Mentien, Geerolff Hendricks en Rieven de Zalver.
30. A.S.G. inv. nr. 676, fol. 204v. Akte van 1544 juni 13.
31. In 1969 werd in de gemeenteraad serieus overwogen om tot demping van het hele kadegebied over te gaan, ter betere ontsluiting van het noordelijk deel van de stad. Op de plaats waar eens turf- en zoutschepen afmerden wenste men parkeerplaatsen aan te leggen. Behalve dat het bovengenoemde gevecht aldus op een oneerlijke wijze door zand en slib gewonnen zou zijn, zou een parkeerplein Turfkade tegen alle historisch besef ingegaan zijn. Gelukkig keerde bij de meerderheid van de raadsleden op tijd dit besef terug.
32. A.S.G. inv. nr. 678, fol. 32v. Ordonnantie z.j. (circa 1560).
33. A.S.G. inv. nr. 676, fol. 184r. Ordonnantie van de poortier. 1563 november 29. Art. II, V, VI.
34. A.S.G. inv. nr. 679, fol. 80r-v. Ordonnantie voor de schippers. 1567 augustus 18, vernieuwd 1571 augustus 6.
35. Beekman, Dijk- en Waterschapsrecht, blz. 1351.
36. A.S.G. inv. nr. 667, fol. 21r-22r. Ordonnantie van het stellen van de zeebakens. Z.j. (circa 1580). fol. 66r-67v. Herhaling van deze ordonnantie. Z.j. (circa 1594).
37. In 1632 werd een heel uitvoerige tarieflijst opgesteld voor alle scheepsoorten die eventueel de Goese haven aan zouden doen. Men onderscheidde de volgende soorten:
boyers, gaffelaers, bercken, smalschepen, heuden, damlopers, turffponton, seuyen, ganckboorschuytte, kage, drooge schepen en schuyten, codtschuytte, pleytte, Drimmelaer ofte cromsteyen, ront- of smal craveelschip, waterschip, schuytte. (N.B. Sommige types staan in enkelvoud genoemd).
Zie A.S.G. inv. nr. 677, fol. 22v-23r. Ordonnantie op de verhuring van het bakengeld. Z.j. (circa 1580). fol. 67v-68r. Herhaling van deze ordonnantie. Z.j. (circa 1594). fol. 68r. Tarieflijst van het bakengeld. 1632 augustus 9.
38. Abelmann, Bolwerken, blz. 167-171.
39. A.S.G. inv. nr. 681, fol. 8v-12r. Ordonnantie voor beurtvaart. Z.j. (circa 1675). Art. I.
40. A.S.G. inv. nr. 2402, Octrooi 1650 november 18.
41. A.S.G. inv. nr. 11, Resoluties 1645 januari 2, april 28.
42. A.S.G. inv. nr. 12, Resoluties 1651 oktober 9, 1652 april 22.
43. A.S.G. inv. nr. 1807, fol. 5r-v. Verkoopconditiën 1651 januari 16. Fol. 1r. Resoluties 1650 november 11.
44. A.S.G. inv. nr. 12, Resoluties 1650 november 25, december 7 en 11.
45. A.S.G. inv. nr. 1807, fol. 1v-3v. Resolutie 1651 januari 2. Fol. 4r-v. Bestek 1651 januari 3.
46. A.S.G. inv. nr. 800, fol. 36r. Rekening 1651.
47. A.S.G. inv. nr. 1807, fol. 6r-7v. Resolutie 1651 januari 30.
48. A.S.G. inv. nr. 679, fol. 302v. Bekendmaking van 1651 juli 15.
A.S.G. inv. nr. 800, fol. 38r. Rekening 1651.
49. A.S.G. inv. nr. 12, Resoluties 1651 oktober 6.
50. A.S.G. inv. nr. 12, Resoluties van 1651 juli 11, december 27.
A.S.G. inv. nr. 800, fol. 37v. Rekening 1651.
51. A.S.G. inv. nr. 1795, nr. 8. Bestek van 1652 augustus 6.
52. A.S.G. inv. nr. 1808, fol. 8r-9r. Bestek van 1652 april 30.
53. A.S.G. inv. nr. 12, Resoluties van 1652 oktober 12.
54. A.S.G. inv. nr. 1795, nr. 11. Bestek van 1653 mei 1.
55. A.S.G. inv. nr. 12, Resoluties 1654 mei 30.
56. P.J. Bouwman, Uit de geschiedenis der Landbouwenderneming De Wilhelminapolder, in: Archief Zeeuwisch Genootschap, 1944, 1945, Middelburg, 1945.
57. Ook in Goes stierf een groot aantal militairen, dat op een aparte plaats van het kerkhof werd begraven. In de volksmond ontstond daarvoor den naam : Britsenkerkhof, of Britsjeskerkhof. Zie A.J. Barth, e.a., Goese straatnamen, Alphen aan den Rijn, 1986.
8. C.L.M. Lambrechtsen, De stichting van het Goesche Sas, 1809-1819, in: Verslag omtrent den toestand der gemeente Goes over het jaar 1885, Goes, 1886.
59. A.S.G. inv. nr. 2408.
60. vgl. noot 58.
61. A.G.G. 1930-1969, inv. nr. 2018.

62. Ibidem.
63. A.S.G. inv. nr. 2411.
64. vgl. noot 58.
65. A.G.G. 1851-1919, j.
66. idem, jaarverslagen
Bij de inwerkingtree niet meer van stadsb
67. A.G.G. 1851-1919, j.
68. A.G.G. 1851-1919, j.
69. Barth, e.a., Gans, blz.
70. A.G.G. 1851-1919, j.
71. A.G.G. 1851-1919, j.
72. A.G.G. 1851-1919, j.
73. idem, jaarverslag 18
74. In 1866 voeren 976
900. Vanaf 1903 t
Wereldoorlog daald
Vanaf 1919 tot op
schepen en scheepje
75. A.G.G. 1930-1969,
76. Ibidem.
77. A.G.G. 1930-1969,
78. A.G.G. 1930-1969,
79. A.G.G. 1930-1969,
80. A.G.G. 1930-1969,

Bronnen en literatu

Archief Stad Goes 1445
Archief Gemeente Go
1857.
Archief Gemeente Go
Archief Gemeente Go
Archief Blois: inventari
Archief Hof van Hollan
Archief RAZE: inventa
Verzameling Keetlaer: :

L.J. Abelmann, De bolv

A.J. Barth, F.H. de Kl
Wereldoorlog, Goes 19

A.J. Barth, F.H. de Kle

A.A. Beekman, Het Di

P.J. Bouwman, Uit de g
1945.

C. Dekker, Zuid-Bevei

M. van Empel, H. Pietu

F.H. de Klerk, Het ko
Beveland, 1980.

C.L.M. Lambrechtsen,
het jaar 1885.

F. van Mieris, Groot C

B. Oele, Het Rozemar
Beveland, 1980.

J.M.G. van der Poel, D

62. Ibidem.
 63. A.S.G. inv. nr. 2411.
 64. vgl. noot 58.
 65. A.G.G. 1851-1919, jaarverslag 1852.
 66. idem, jaarverslagen 1853, 1854, 1855, 1865.
 Bij de inwerkingtreding van de gemeentewet 1851 verviel het verschil tussen stad en platteland. Sedertdien sprak men niet meer van stadsbestuur maar van gemeentebestuur.
 67. A.G.G. 1851-1919, jaarverslag 1893.
 68. A.G.G. 1851-1919, jaarverslag 1904.
 69. Barth, e.a., Gans, blz. 31.
 70. A.G.G. 1851-1919, jaarverslag 1855.
 71. A.G.G. 1851-1919, notulen gemeenteraad, 1857; jaarverslag 1857.
 72. A.G.G. 1851-1919, jaarverslag 1862.
 73. idem, jaarverslag 1872.
 74. In 1866 voeren 976 schepen naar Gocs. Totale Tonnage 53.842 ton. In de jaren daarna daalde dat aantal tussen 700 en 900. Vanaf 1903 tot 1914 waren het steeds meer dan 1000 schepen, die de haven aandeden. Tijdens de Eerste Wereldoorlog daalde het aantal weer beneden 1000, met als dieptepunt 1917 toen er 857 schepen de haven aandeden. Vanaf 1919 tot op heden stijgt dat aantal, met uitzondering van de Tweede Wereldoorlog. Zo kwamen er in 1961 3900 schepen en scheepjes de haven in belopende gezamenlijk 460.911 ton.
 75. A.G.G. 1930-1969, inv. nr. 2032.
 76. Ibidem.
 77. A.G.G. 1930-1969, raadsnotulen 1961.
 78. A.G.G. 1930-1969, raadsnotulen 1962; A.G.G./ v.a. 1970, raadsnotulen 1983.
 79. A.G.G. 1930-1969, raadsnotulen 1964.
 80. A.G.G. 1930-1969, raadsnotulen 1967.

Bronnen en literatuur.

- Archief Stad Goes 1449-1851: inventarisnummers: 1, 2, 5, 12, 675-681, 800, 1795, 1807, 2408 en 2411.
 Archief Gemeente Goes 1851-1919: jaarverslagen: 1852-1855, 1857, 1862, 1865, 1872, 1893 en 1904. notulen gemeenteraad: 1857.
 Archief Gemeente Goes 1930-1969: notulen gemeenteraad: 1960-1969. voorlopige inventarisnummers: 2032 en 2108.
 Archief Gemeente Goes vanaf 1970: notulen gemeenteraad 1970-1985.
 Archief Blois: inventarisnummers 653-655.
 Archief Hof van Holland: inventarisnummer 7.
 Archief RAZE: inventarisnummer 1737.
 Verzameling Keetlaer: voorlopig inventarisnummer 3475.

L.J. Abelmann, De bolwerken van Goes, in : Zeeuws Tijdschrift 1978, blz. 167-171.

A.J. Barth, F.H. de Klerk, L.J. Moerland, G. van der Wal, De ontzetting van de Gans, Goes en Zuid-Beveland in de Tweede Wereldoorlog, Goes 1984.

A.J. Barth, F.H. de Klerk, J.L. van der Valk, Goese Straatnamen, Alphen aan de Rijn, 1986.

A.A. Beekman, Het Dijk- en Waterschapsrecht in Nederland voor 1795, 2 delen, 's-Gravenhage, 1905.

P.J. Bouwman, Uit de geschiedenis der landbouwenderneming De Wilhelminapolder, in: Archief Zeeuwsch Genootschap, 1944-1945.

C. Dekker, Zuid-Beveland, de historische geografie en de instellingen van een Zeeuws eiland in de middeleeuwen, Assen, 1971.

M. van Empel, H. Pieters, Zeeland door de eeuwen heen, 2 delen. Middelburg, 1935, 1959.

F.H. de Klerk, Het korte leven van meestoof De Eendracht te Wolphaartsdijk, in: Historisch Jaarboek voor Zuid- en Noord-Beveland, 1980.

C.L.M. Lambrechtsen, De stichting van het Goesche Sas, 1809-1819, in: Verslag omtrent de toestand der gemeente Goes over het jaar 1885.

F. van Mieris, Groot Charterboek der Graaven van Holland, van Zeeland en Heeren van Vriesland, 4 delen, Leiden 1753-1756.

B. Oele, Het Rozemarijndijkje, een onderzoek naar het oudste dijkje van Goes, in: Historisch Jaarboek voor Zuid- en Noord-Beveland, 1980.

J.M.G. van der Poel, De Wilhelminapolder, 1809-1959, Wageningen, 1959.

ZB
8-B-7.21.1

A.J. BARTH - F.H. DE KLERK

M. Thielemans, Bourgogne et Angleterre. Relations politiques et économiques entre les Pays-Bas Bourguignons et l'Angleterre, 1435-1467. Brussel, 1966.

G. Verhoeven, Het Mirakelboek van het heilig hout te Dordrecht, in: Archief voor de geschiedenis van de Katholieke Kerk in Nederland, 1985.

W. de Vries, De watermolen die ongelukkig de beste is, in: Historisch Jaarboek voor Zuid- en Noord-Beveland, 1984.

OVE

door

1. Inl

Tegen
opgew
ons wi
hemel
enige
bronne
Ook in
In dit
Goes
archie
van de
jaarbo
gewijd
Uitgar
Goud
In het
een ze

2. De

In de
twee
water
moler
"Grav
dorp
voetn
meldi
moler
recht
was c
kunne
De pa
pacht
april
De zg
zuidn
alles
gebou

8-13-7.21.1

ARCHIEF - BIBLIOTHEEK
GEMEENTE GOES

**HISTORISCH
JAARBOEK
VOOR
ZUID- EN NOORD-
BEVELAND
NO. 21**

1995