

In 1809 kwam er vier kilometer water, vierduizend slagen in een roeiboot, bij tussen de stad en de Oosterschelde, toen de Wilhelminapolder werd ingedijkt. Het is verleidelijk om het negentiende-eeuwse kanaal van Goes naar de sluis een levensader voor de stad te noemen, maar **of dat ook echt zo is geweest?** (dat is het nooit geweest.) Misschien was de oorspronkelijke korte waterloop die vanuit de binnenstad naar de Oude Zeedijk liep, voordat die nieuwe polder er lag, dat wel. We moeten dan echter (wel) diep de geschiedenis induiken. De eerste bewoners van de nederzetting aan die waterloop, de Korte Gos, maakten gebruik van de mogelijkheden van de natuurlijke haven. De oudste privileges die vroeger in de stadskist lagen waren tolvrijdommen. Tot in de zestiende eeuw was Goes een marktplaats voor landbouwproducten, tevens een industriestad en daarnaast een handelsplaats. De Goese weekmarkt op dinsdag was begonnen toen de Goesenaars nog dorpelingen waren, rond 1330. Vanaf 1405, Goes was vanaf dat jaar stad geworden, kwamen daar jaar- en veemarkten bij. Tussen de haven en de markt vond het vervoer van allerlei producten plaats, waar meer dan honderd havenarbeiders mee belast werden. Zij maakten deel uit van twee gilden, dat van de zakkendragers (St. Jan) en dat van de bierdraggers (St. Christoffel). Aan de Blaauwe Steen hadden ze hun gildehuizen. Goese schippers voeren onder bescherming van St. Jacob, waarnaar de schippersstraat in de stad genoemd was.

Voordat een schip de haven mocht verlaten moesten eerst alle financiële verplichtingen, zoals het betalen van belasting over handelswaar, voldaan zijn. Als de touwen los waren, sleepte men het schip in de richting van de ophaalbrug tussen de Grote en de Kleine Kade. Laveren op het zeil was in de havenkom niet te doen. De brugwachter opende de brug, waarna de boomsluiters de boomstam die de haven afsloot opzij trok. Tot 1650 had de Korte Gos een bochtig verloop. In de periode omstreeks 1450-1572 stonden beide oevers volgebouwd met vooral zoutketen. Een grote groep ongeschoolde en rechtenloze arbeiders krioelde in en rond de keten. De vuren werden gestookt door bruinegeblakerde vrouwen, keetwijven, terwijl grote groepen sjouwers Brabantse turf en ruw zout aanvoerden, en enorme hoeveelheden afval rond de keten uitkiepten. De terreinen werden de zelken, in het Engels *salte hills*, genoemd. De eigenaren van de keten, en dat was iedereen uit Goes die wat geld te investeren had, verdienden grof geld. Het ruwe zout kwam van de Franse kusten. Het werd naar Arnemuiden gevoerd, en vandaar over enkele steden waar het zout werd geraffineerd verdeeld. Bij de zoutketen stonden enkele meestoven, waar rode textielverf werd gemaakt uit de plant meekrap. Op de westelijke havendijk was een speciale St. Anna-kapel gebouwd, die door de eigenaren van de zoutketen werd onderhouden. Aan de overzijde stond verder naar het noorden een devotiekruis. Hier en daar konden schepen op timmerzaten droog worden gezet om ze te repareren. Bij het uitvaren van de Korte Gos was het schor aan de Kloetingse kant niet te missen. Hier stonden galg en rad, hier werden ter dood gebrachte misdaggers tentoongesteld tot hun karkassen uit elkaar vielen. Daar in de buurt sleten de uit de maatschappij gestoten leprozen hun laatste momenten. Manoeuvrerend langs zandbanken kon vervolgens de Oosterschelde worden bereikt.

Het middeleeuwse industriegebied ging in 1572 in vlammen op tijdens het beleg van het Spaanse Goes door de Geuzen. Prins Maurits gaf opdracht om na 1586 de stadsverdediging te moderniseren, en daarbij het havengebied niet te vergeten. Aan beide zijden van de uitmonding kwamen forten. In 1650 werd de Korte Gos enigszins gekanaliseerd. Daarna gingen de zandbanken die tussen de haven en de Oosterschelde ontstonden steeds meer de vaart op Goes bemoeilijken. Met de inpoldering van de schorren ontstond een nieuwe toestand. Een rond 1700 al ingepolderd schor, de Oost-Bevelandpolder, kwam in de nieuwe Wilhelminapolder te liggen. Schepen moesten nu over het nieuwe kanaal varen om bij de Oosterschelde te komen. Door een sluis kwamen ze op de Oosterschelde. Voormalig zeeheld Frans Naerebout sleet zijn laatste jaren bij de sluis als wachter van het kustlicht. De eerste tien jaar was de sluis vrijwel niet te gebruiken, omdat hij slecht was geconstrueerd. Goederen die per schip naar Goes moesten worden vervoerd, kwamen aan de zeedijk bij 's-Heer Arendskerke bij Ter Lucht aan. Vervolgens reden paard en wagen de spullen naar de stad.

Uiteindelijk werd de sluis opgelapt en kon de vaart op Goes zich enigszins herstellen. Bij te weinig of verkeerde wind moesten de schepen door het kanaal worden gesleept. Soms was dit het werk van vrouw en kinderen van de schipper. Was er iets meer geld dan kon in Goes een trekpaard worden gehuurd voor dit zware werk. Later in de negentiende eeuw stoomden de eerste stoomschepen het kanaal op.

Inmiddels was aan de westkant van het kanaal in de Wilhelminapolder kort na de inpoldering het gelijknamige dorp ontstaan. De polderdirectie deed er alles aan om een aantrekkelijke woonomgeving voor de arbeiders te scheppen. De totstandkoming van een ophaalbrug over het kanaal in 1819 werd uitbundig gevierd. Het dorp en de ophaalbrug zouden later in jeugdboeken van Jacob Stamperius uit het einde van de negentiende eeuw een belangrijke rol spelen. Wilhelminadorp en –polder gingen deel uitmaken van de gemeente Kattendijke, die zo ongeveer eens zo groot werd wat grondgebied betrof. Met de gemeentelijke herindeling van 1970 ging Kattendijke onder Goes vallen. Diverse keren kreeg de Wilhelminapolder te maken met dijkvallen, in 1856 ging een stuk dijk met enkele huizen de diepte in, en in 1944 vond kort na de bevrijding eveneens een dijkval plaats.

Ondertussen was de landbouwmaatschappij De Wilhelminapolder een voorbeeld voor de rest van het land geworden. De nieuwste technieken en gereedschappen uit bijvoorbeeld de Verenigde Staten werden hier toegepast. In enorme aantallen werden hier drainagepijpjes van aardewerk in het land ingegraven. In het midden van de negentiende eeuw vond er een piepkleine industriële revolutie aan de haven plaats. Er werden enkele moderne meekrapfabrieken aan de haven gebouwd. Ook verrees aan de westkant van de haven langs de weg naar Wilhelminadorp een gasfabriek, waarvoor de eerste steen in 1861 werd gelegd. Handel en bewerking van hout kon met stoomkracht op meer industriële wijze worden aangepakt. In de crisisjaren van 1930-1940 werd een zijhaven oostelijk van het rechte havenkanaal uit 1650 gegraven. Deze zijhaven kwam te liggen op de plaats van de in 1650 afgestoten originele Korte Gos. Meer bedrijven vestigden zich toen bij de haven. Deze ontwikkeling werd verder gestimuleerd door het in de jaren 1960 aanleggen van twee insteekhavens aan de zijhaven uit de jaren 1930. Na verloop van enkele tientallen jaren kwam de klad in de bedrijvigheid aan de haven. De gemeente ging studeren op een andere invulling van het havengebied. De waterwijk Het Goese Meer wordt inmiddels uitgebreid met de op de zijhavens ontworpen woonwijk De Goese Schans.