

Levenslijnen. Een verkenning van de cultuurhistorische betekenis van de infrastructuur in Zeeland

JEANINE DEKKER

Wegen over land en water zijn de levenslijnen van een samenleving. Ze zorgen voor nieuwe invloeden, ze brengen ontmoetingen en communicatie op gang. Behalve voor de economische ontwikkeling van een regio zijn ze daarom ook van belang voor het sociaal en cultureel leven. Aan de hand van de provincie Zeeland verken ik in dit artikel hoe het sociaal en cultureel leven in de vroegmoderne tijd werd beïnvloed door de weg- en waterverbindingen en hoe de technische verbetering van de infrastructuur daarop uitwerkte.

CULTURELE UITWISSELING

Het is een misvatting om het vroegmoderne Zeeland te zien als een geïsoleerd eilandenrijk, waarin de verschillende regio's afzonderlijk van elkaar opereerden. Overzetveren en beurtschepen onderhielden de verbindingen tussen de eilanden. En via vaarten, wegen en talrijke voetpaadjes konden mensen alle uithoeken van die eilanden bereiken. Wel kostte het veel meer tijd dan tegenwoordig om een bepaalde afstand te overbruggen - dat was elders overigens niet anders. De relatieve traagheid waarmee het verkeer zich voltrok, schiep echter talloze gelegenheden om vreemdelingen te ontmoeten en nieuwtjes en verhalen uit te wisselen.

Over de wegen en waterlopen bewogen mensen van allerlei slag zich voort: boeren en boerinnen op weg naar de markt in de stad, landarbeiders aan het begin of eind van een werkdag, leurders met hun kast vol koopwaren, vissersvrouwen met hun manden uit te venten vis, *schuteboeren* die hun schuiten over de watergangen stuurden, rijke stedelingen op weg naar hun buitenplaats, vreemdelingen die de provincie bereisden en liedjeszangers met een heel repertoire in hun hoofd.

Op knooppunten van die verbindingen ontmoetten mensen elkaar. In een boerenkeuken

at een marskramer 's middags de warme maaltijd mee en vertelde hij de laatste nieuwtjes. Liedzangers zochten plekken op waar veel mensen samenkamen: markten en kruispunten van wegen. Daar zongen zij ballades over eer, deugd en de liefde en brachten zij in liederen over moorden en veldslagen de buitenwereld dichterbij (Grijp, 2000, p. 355). Misschien hielden ze zich ook op in de buurt van een overzetveer of schuifvlot, plekken waar mensen moesten wachten op een verbinding. Die plekken waar vervoerslijnen kruisten of met elkaar werden verbonden, waren plaatsen van culturele uitwisseling. Daar kwamen mensen samen, daar wachtten zij tot ze hun reis konden vervolgen. Ze maakten een praatje met elkaar en met de herbergier in het veerhuis. Ze wisselden nieuwtjes en verhalen uit, die vervolgens met hen meereisden naar andere oorden. Zo zijn verhalen en liedjes vanuit heel Europa in Zeeland terechtgekomen en hebben ze zich hier in het collectieve geheugen van de bevolking genesteld. Zo veranderden ze ook weer, want de liedjes die met seizoensarbeiders, schippers, marktzangers en kooplui uit andere landstrekten meekwamen, zorgden voor wijzigingen in het bestaande repertoire (Dekker en Evenhuis, 2013, pp. 8, 9).



¶ Veerhuis De Roode Leeuw in Nieuwland. Schilderij door Bastiaan Cornelis Heeröldt, 1831.
Olieverf op doek (bron: Zeeuws Archief, Stadhuiscollectie Middelburg).

COLLECTIEF BELANG

Goede land- en waterwegen waren belangrijk voor het functioneren van een gemeenschap. Al eeuwenlang hechtten plaatselijke besturen er veel betekenis aan. De aanleg van wegen was tot in de 19e eeuw een zaak van polderbesturen, stads- en dorpsbesturen en het particulier initiatief. De dorps- en polderbesturen hielden toezicht op het onderhoud. Zo kondigden schout en schepenen van Brigdamme, een buurtschap op Walcheren, op 17 november 1784 aan dat zij hun jaarlijkse schouwing gingen doen op de wegen en voetpaden. Ze waarschuwden eigenaren en gebruikers dat deze de wegen, paden en bruggen die op en over hun bezittingen lagen of daaraan grensden, moesten schoonmaken en repareren. De kantstenen aan de steenwegen moesten worden aange-

aard, slijk en aarde op de straatweg afgevoerd, het water dat op de wegen en paden stond afgelaten, putten opgevuld, het overhangende hout gesnoeid en afgebroken of beschadigde bruggen gerepareerd of vervangen, *zulks dat alle dezelve bequamenlijk kan worden gebruikt*.¹ Dergelijke verordeningen, waarin de schouwing op wegen, paden, sprinkens, bruggen, heulen en wat dies meer zij werd afgekondigd, ontvingen de plattelandsbewoners in Zeeland minimaal eenmaal per jaar. Schout, schepenen en polderbestuurders controleerden of de bevolking de regels naleefde. Wie nalatig was, kreeg een boete. Met de staat van de wegen en waterlopen was het belang van de gemeenschap gemoeid (Dekker, 2011, pp. 75-82). Dat belang gold in de eerste plaats de economische huishouding. Producten van de land-

bouw en nijverheid moesten naar de steden en havens vervoerd kunnen worden en van daaruit naar elders verscheept. Het platteland moest op zijn beurt voorzien kunnen worden van zaken die het zelf niet kon voortbrengen. Dat kon gaan om hulpmiddelen voor het landbouwbedrijf, textiel, schoenen en keukengerie, maar ook om boeken, bijbels en magazines. Ook voor het sociaal en kerkelijk leven werden goed functionerende land- en waterwegen van groot belang geacht. Het kerkelijk belang lag ten grondslag aan een verordening die de ambachtsheer van Sint Laurens, Jacob van Citters, in de 18e eeuw uitvaardigde. Hij droeg de aanwonenden van een verwaarloosd stuk weg op om zorg te dragen voor het onderhoud ervan, omdat hij vreesde dat inwoners van een nabijgelegen gehucht, die deze weg gebruikten om zondags naar de kerk te gaan, dit elders zouden doen als het er zo'n rommeltje bleef. Dat achtte de ambachtsheer zeer ongewenst. De kerk zou een *merkelijk nadeel* lijden, doordat er bij minder kerkbezoek minder giften voor de armen zouden worden ingezameld.² Wegen dienden ook ter bevestiging van sociale status. Eigenaren van buitenplaatsen op Walcheren, veelal rijke inwoners van Middelburg, lieten *recht maken wat krom is*. Zij wilden op hun statusrijke buitenplaatsen de buitenlandse mode volgen in de park- en tuinaanleg. Tot in de tweede helft van de 18e eeuw domineerden daarin symmetrie en kaarsrechte zichtlijnen. Daarom vroeg bijvoorbeeld de eigenaresse van de buitenplaats *Middenhof* in Oostkapelle in 1702 toestemming aan de Staten van Zeeland om een weg bij haar buiten te mogen verleggen *om haare plantagie vierkant te maken* (De Klerk, 1996, pp. 87, 89).

NETWERK VAN VERBINDINGEN IN DE VROEGMODERNE TIJD

Het netwerk van verbindingen over land en water was in Zeeland goed ontwikkeld. De Zeeuwse steden waren sinds het eind van de 16e eeuw centra van internationale handel en verkeer. In de bedrijvige havens van Veere, dat overigens al vroeg in belang achteruitging,

Zierikzee, Middelburg en Vlissingen arriveerden goederen en mensen uit allerlei landen. De Zeeuwse handelseconomie floreerde tot laat in de 18e eeuw.

Ook de verbindingen in het gewest waren goed ontwikkeld. Zeeland had een fijnmazig netwerk van landwegen, paadjes en waterlopen. Tot in de 19e eeuw voerde geen van deze typen de boventoon, maar vulden ze elkaar juist aan. Als de wegen over land door regenval onbegaanbaar waren, verplaatste men zich per schuit (De Klerk, 2012, p. 48).

Tot ver in de 19e eeuw waren de meeste wegen in Zeeland onverhard. Het waren zand-, schelp- of aarden wegen of eenvoudige karrensporen. Voetgangers maakten voornamelijk gebruik van de voetpaden, die dwars door de polders liepen, langs watergangen en voorbij hoeven. Een veel minder groot aantal wegen was verhard. Om van dergelijke wegen gebruik te kunnen maken, moest vaak tolgeld of kasseigeld worden betaald. De begaanbaarheid van de wegen en waterlopen was eeuwenlang een bron van ergernis. De wegen op de hoger gelegen kreekkruggen en dijken bleven droog, maar de lager gelegen delen stonden in de winter vaak onder water. Grote delen van Zeeland waren in dit jaargetijde via de weg nagenoeg onbegaanbaar. Het regenwater kon met moeite worden afgevoerd en maandenlang stonden gebieden daardoor blank (Kool-Blokland, 2003, pp. 141, 142; De Klerk, 2012, p. 47). Omdat de land- en waterwegen complementair aan elkaar functioneerden, moet het in grote delen van Zeeland goed mogelijk zijn geweest om personen, vee, goederen, boodschappen en brieven op de plek van bestemming te krijgen. Voor dit vervoer, dat te voet, met paard en wagen of met een schuit plaatsvond, was wel de nodige tijd en fysieke inspanning vereist. Maar tijd werd in het vroegmoderne Nederland anders ervaren dan nu. Van der Woud oppert dat men gebeurtenissen en activiteiten niet in een gelijktijdige samenhang beleefde, maar in een opeenvolgende lineaire reeks. Daarom had de wijze waarop en de snelheid waarmee mensen zich verplaatsten

§ Laan naar de Nieuwe
Vlissingeweg in
Middelburg, circa
1895 (bron: Zeeuws
Archief, Historisch-
Topografische Atlas
Middelburg, foto: fa.
Vlieger, Amsterdam).



een andere betekenis. Wie niet beter weet dan dat een tochtje van Domburg naar Middelburg vier uur duurt, accepteert dat als een vaststaand gegeven. Je kunt alleen tijd verliezen als je weet dat het op een andere manier sneller had gekund of dat de tijd productiever besteed had kunnen worden (Van der Woud, 1987, p. 114).

MODERNISERING EN DE BETEKENIS VAN AFSTAND EN SNELHEID

Echter, ver voor de snelheid van het verkeer toenam, lijken Zeeuwen de relatieve traagheid waarmee zij zich verplaatsten al als een probleem te ervaren. De relatie tussen tijd en afstand was al in het begin van de 19e eeuw aan een nieuwe beoordeling onderhevig. Ik beperk mij hier tot twee signalen. Nadat begin 1795 de Bataafse Revolutie zich had voltrokken, mocht een afvaardiging van de plattelandsbevolking plaatsnemen in het provinciaal bestuur. Tot die tijd was het gewest geregeerd door een handjevol rijke stedelingen. Een aantal boeren van Schouwen-Duiveland drong na de Bataafse omwenteling aan op een afvaardiging van het platteland in het provinciaal bestuur. Eenmaal op de bestuurszetels terechtgekomen, lieten de boeren het op veel vergaderingen afweten. Naar eigen zeggen was de reisafstand

naar Middelburg een te groot obstakel (Dekker, 2011, pp. 144-145).

Een volgende aanwijzing staat in de provinciegeschiedenis die Johan de Kanter Philz. en Johannes ab Utrecht Dresselhuis in 1824 het licht deden zien. Daarin namen zij een *Reiswijzer der provincie Zeeland* op, waarin uitvoerige aanwijzingen staan over hoe de provincie te bereizen. Tijd, snelheid en comfort zijn daarin centrale begrippen. Door de vele wateren die reizigers moesten oversteken, waren getij en wind cruciaal voor de duur van de reis. De auteurs wijdden vele pagina's aan de wijze waarop het getij kan worden berekend. Zo konden reizigers van tevoren uitrekenen wat een gunstig tijdstip was om zich bij een veer teervoegen. Op deze manier voorkwamen ze dat ze eindeloos over schorren en slikken zouden moeten banjeren of urenlang ergens zouden moeten wachten. Wachten was ongewenst: *Door dus het regte getij te laten voorbijgaan, moet men soms uren wachten, en - zich vervelen* (De Kanter en Ab Utrecht Dresselhuis, 1824, p. 9 in *Reiswijzer der provincie Zeeland*). De auteurs namen ook een afstandstafel in hun boek op. In de verantwoording schrijven zij overal de kortste wegen te hebben aangegeven, maar als een langere weg gemakkelijker was deze ook te hebben opgenomen. Voor het

comfort van een route achtten zij het aantal veren en de begaanbaarheid van de wegen bepalend. De afstanden staan aangegeven in uren en kwartieren gaans; wie per koets reisde kon daar een derde vanaf trekken (De Kanter en Ab Utrecht Dresselhuis, 1824, pp. 30-33). Alles duidt er op dat de auteurs de reizigers een zo hoog mogelijke mate van zekerheid en voorspelbaarheid over de reisduur wilden verstrekken. Voor Johan de Kanter, bedreven in de wis- en natuurkunde, lijkt dat geen vreemde gedachte. In het algemeen is dit een aanwijzing dat er in de samenleving behoefte was aan snelheid en voorspelbaarheid van verkeersverbindingen. Nader onderzoek zou hierop meer licht moeten werpen.

KANALEN EN SPOORWEGEN

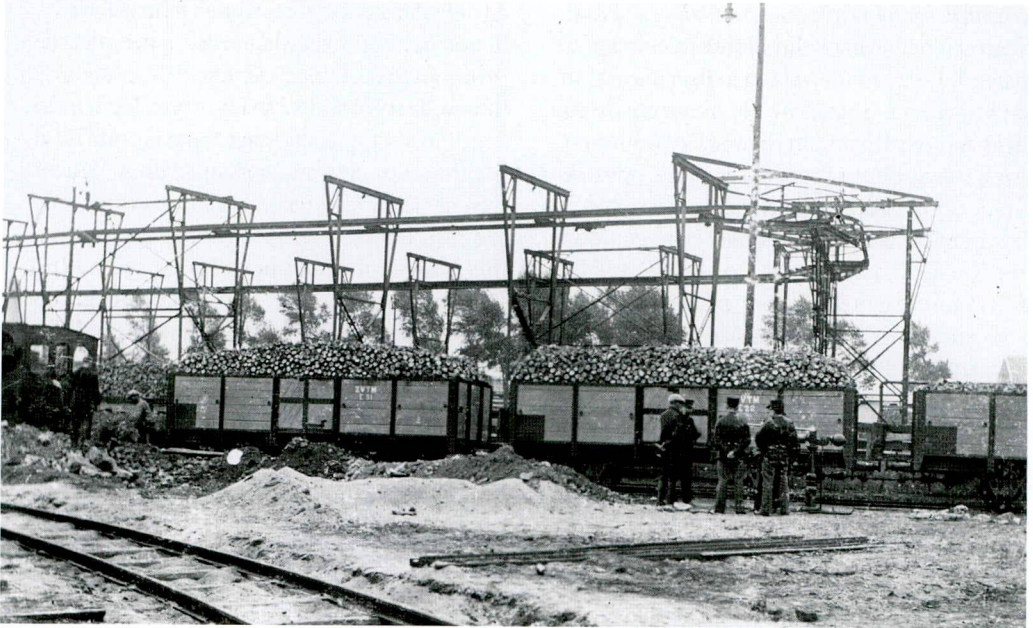
Aan die groeiende behoefte kon door technische en organisatorische vernieuwingen steeds meer tegemoet worden gekomen. Stoomkracht, en later diesel, elektriciteit en benzine, kwamen vanaf de 19e eeuw in de plaats van de fysieke energie waarmee mens, dier of wind een voertuig aandreven. Daardoor konden machines continu in beweging worden gehouden. In de tweede plaats werd het wegdek aanzienlijk verbeterd. Tenslotte was van belang dat de overheid de aanleg van betere wegen en

grote infrastructurele werken stimuleerde. Sinds het begin van de 19e eeuw stimuleerden overheden de aanleg van kanalen en spoorlijnen. Het Kanaal van Gent naar Terneuzen werd in 1827 geopend, het Kanaal door Zuid-Beveland in 1866 en het Kanaal door Walcheren in 1873. De kanalen brachten echter niet de verwachte economische opleving. Alleen het Kanaal van Gent naar Terneuzen was in dat opzicht succesvol. Daarvan profiteerden evenwel vooral Belgische industriëlen, die overigens ook op het graven ervan hadden aangedrongen (Brusse en Van den Broeke, 2005, pp. 33-37, 92-98).

De spoorwegen waren een groter succes. Met hun lage vrachtprijs en hoge snelheid staken ze de scheepvaart naar de kroon. Ze hadden grote invloed op de economische integratie van Zeeland binnen Nederland. Omdat niet alle delen van Zeeland in gelijke mate op het spoorweginet werden aangesloten, bepaalden ze ook in hoge mate de regionale diversiteit binnen de provincie. Midden-Zeeland kreeg met de spoorlijn van Roosendaal naar Vlissingen, die in 1872 helemaal gereed was en door de rijksoverheid werd gefinancierd, een directe verbinding met de rest van Nederland en het Belgische en Duitse achterland. Aan het eind van de spoorlijn, in Vlissingen, zorgde de



Ⓔ Kanaal door Walcheren bij Middelburg met Stationsbrug en station, circa 1895 (bron: Zeeuws Archief, Historisch-Topografische Atlas Middelburg, foto: fa. Vlieger, Amsterdam).



§ Een suikerbietentram te Sas van Gent, met op de achtergrond het luchtspoor waarlangs de suikerbieten van de wagons naar de fabriek werden getransporteerd, omstreeks 1920 (foto: Zeeuwse Bibliotheek Middelburg).

Stoomvaart Maatschappij Zeeland voor een verbinding met de Engelse afzetmarkt. Daarvan profiteerde vooral de fruitteelt in Zuid-Beveland. Voor het overige was deze spoorlijn vooral van belang voor het personenvervoer. Dat lag anders in Zeeuws-Vlaanderen, waar tussen 1869 en 1872 de twee hoofdspoorlijnen van Terneuzen naar Gent en naar Mechelen openden. Die waren profijtelijk vanwege het goederentransport: ze vervoerden ijzererts, steenkool en suikerbieten. De aanwezigheid van een kanaal en een belangrijke spoorverbinding zorgde voor goede mogelijkheden voor de industrie in dit gebied (Brusse en Van den Broeke, 2005, pp. 86-92, 390). Naast de hoofdverbindingen per spoor kwamen er in de eerste helft van de 20e eeuw lokale spoorlijnen en tramlijnen, eerst op stoom, later geëlektrificeerd. Lokaalspoorwegen waren echter geen lang leven beschoren. Ze hadden op de lange termijn geen effect op de economische ontwikkeling van Zeeland (Brusse en

Van den Broeke, 2005, pp. 170, 390). De komst van de vrachtauto, autobus en de fiets was in dat opzicht veel belangrijker.

VERBETERING VAN DE LANDWEGEN

Laatstgenoemde technische noviteiten konden pas een succes worden nadat de landwegen belangrijke verbeteringen hadden ondergaan. Het grootste deel van de Zeeuwse wegen was in de 19e eeuw onverhard, al waren er in de middeleeuwen al verharde straatgedeelten in de steden en verharde wegverbindingen tussen grotere plaatsen. Vanaf het midden van de 19e eeuw maakten provincie, waterschappen en polderbesturen werk van de verharding van meer wegen (De Kraker en Bauwens, 2000, pp. 205-206; Kool-Blokland, 2003, pp. 237-239). Grindwegen hadden belangrijke voordelen. Ze konden zwaarder worden belast en het verkeer erop was minder afhankelijk van de weersomstandigheden. Ze maakten het vervoer van landbouwproducten met meer gewicht en

massa mogelijk. Dat was vooral van belang voor de in opkomst zijnde suikerbietenteelt. Ook stonden verharde wegen bij regen niet meer onder water. Het water liep naar de zijkant weg, mede omdat de wegen tonnerond werden aangelegd. Ze hadden weinig putten, waardoor paard en wagen sneller over de weg konden rijden. Bovendien was het grind minder vermoeiend voor het paard dan het rulle zand van vroeger. Een bijkomend motief voor veel gemeenten was dat de jeugd nu fatsoenlijk over wegen naar school kon gaan, zodat de jongelui daar niet besmeurd met modder aankwamen. Sommige grindwegen werden omgezet in macadam- of steenslagwegen (omdat die goedkoper waren in onderhoud) of in keiwegen, die nog beter berijdbaar waren. Verder experimenteerde men met veranderingen in het wegprofiel om een betere waterafvoer te krijgen (De Kraker en Bauwens, 2000, p. 206; Kool-Blokland, 2003, p. 239). Ondanks de verbeteringen liep het wegennet in Zeeland achter bij wat elders in het land

al gerealiseerd was. Dat werd grotendeels veroorzaakt door de kleinschaligheid van de instanties als gemeenten en polders, die zich daarmee in Zeeland bezighielden. Zij hadden vaak te weinig financiële armslag. De Zeeuwse polderwegen waren als gevolg van het uitblijven van vernieuwingen erg smal, er was veel oponthoud door tolheffing, de steenslag was schadelijk voor de rubberbanden van bedrijfsauto's en een te grote tonronde van de wegen werkte evenzeer nadelig. In het interbellum kwamen daarom initiatieven tot stand om de kwaliteit van het wegennet in Zeeland te verbeteren. De plannen liepen als gevolg van de Tweede Wereldoorlog vertraging op (De Kraker en Bauwens, 2000, pp. 212-213).

Op de verharde wegen deden nieuwe vervoersmiddelen hun intrede. De fiets en het gemotoriseerd verkeer (auto en autobus) maakten hun opwachting. De auto werd in 1887 in Nederland geïntroduceerd, maar het duurde tot na 1900 voordat het voertuig verder verspreid raakte. De fiets was er al eerder dan de



§ ANWB-bondsfietstocht op Walcheren, 1911. De padvindders gaan voorop. De foto is gemaakt nabij Biggekerke (bron: Zeeuws Archief).

auto, maar ook hier duurde het even voor een bredere verspreiding op gang kwam. Dat had vooral te maken met het feit dat de wegen er aanvankelijk ongeschikt voor waren. Rond 1939 was er een rijwiel per 2,3 Nederlanders (Linders-Rooijendijk, 1989, p. 272).

Van de komst van de fiets en later de bromfiets ging een belangrijke emanciperende werking uit voor de plattelandsjeugd. Deze vervoersmiddelen maakten het jongeren uit de dorpen mogelijk om in de stad naar de middelbare school te gaan. De voorzieningen en diensten in de steden en grotere dorpen waren nu ook vanuit de verste hoeken van het platteland bereikbaar.

In en kort na de Tweede Wereldoorlog kwamen er als gevolg van oorlogsinundaties en de watersnoodramp van 1953 nieuwe mogelijkheden voor een vergaande verbetering van de in-

frastructuur. De overheid stimuleerde dat met het oog op de economische groei. De rampen noodzaakten tot herinrichting van het land. De bedoeling was een nieuwe en moderne samenleving te creëren. Kronkelige wegtracés werden rechtgetrokken, onverharde wegen kregen een deklaag. De boeren profiteerden. Zij konden hun geoogste gewassen sneller en gemakkelijker afvoeren. Keerzijde was dat met de ruilverkaveling veel oude tracés van wegen waterlopen verdwenen.

Het autoverkeer nam toe en de teerwegen deden hun intrede. In de tweede helft van de 20e eeuw waren ze in Zeeland algemeen (De Kraker en Bauwens, 2000, p. 211; Kool-Blokland, 2003, pp. 240-242). De asfaltweg vergrootte het comfort en de snelheid van het verkeer. Daarmee stak overigens een nieuwe kwestie de kop op: verkeersveiligheid.



§ Schoolreisje van de christelijke lagere school in Ovezande, circa 1925 (bron: Zeeuws Archief).

De rijk- en provinciale overheid besteedde in de loop van de 20e eeuw steeds meer aandacht aan de ontsluiting van regio's. Een betere aansluiting van wegen vonden zij steeds noodzakelijker worden en daarom kwamen er lange bruggen over brede wateren, vaste oeververbindingen en tunnels. Veerponten werden als obstakels ervaren. Schouwen-Duiveland, dat door zijn geografische ligging en verkeerstechnische infrastructuur vooral op Rotterdam en West-Brabant was gericht, kreeg een snellere toegang tot die regio's dankzij de Haringvlietbrug (1964), Zeelandbrug (1965) en Grevelingendam (1965) (Brusse en Van den Broeke, 2005, p. 299). Later zou nog de Westerscheldetunnel (2003) volgen, die in de plaats kwam van de twee veerdiensten die Zeeuws-Vlaanderen en Midden-Zeeland verbonden. Zeeland en de verschillende regio's binnen de provincie waren in de jaren 1960 nog nooit zo snel bereikbaar geweest.

BETEKENIS VAN DE INFRASTRUCTURELE ONTSLUITING

Wat betekende de modernisering van de infrastructuur voor het sociaal en cultureel leven in Zeeland? De betere verbindingen gaven het toerisme een krachtige impuls. De welvaart steeg net als de hoeveelheid vrije tijd. Voor toeristen en dagjesmensen werd het gemakkelijker om Zeeland te bereiken en om zich daar te verplaatsen. Gestimuleerd door de ANWB en VVV werden verharde weggetjes omgetoverd tot rijwielpaden met de welbekende zwart-witte paddenstoel als baken. Verbetering van de wegen bevorderde ook de integratie van de verschillende delen van Zeeland. Mensen konden zich gemakkelijker en sneller tussen de verschillende streken voortbewegen. Veel Zeeuwen gingen in de jaren 1960 en 1970 op zondagmiddag 'een rondje rijden' met de auto en verkenden zo nieuwe gebieden. Sommigen waren nog nooit eerder het 'eiland' af geweest.

De vervoersstromen werden groter, de snelheden waarmee afstanden werden overwonnen eveneens en de contacten met de wereld buiten de eigen regio en provincie verveelvoudig-

den als gevolg daarvan. Rond 1950 pendelden dagelijks ruim 1.150 Belgische arbeiders tussen hun woonplaats in België en de textielfabrieken in de omgeving van Hulst (Brusse en Van den Broeke, 2005, p. 237). Ook arbeiders uit Tholen legden elke dag in autobussen een lange route af - dagelijks meer dan drie uur. Zij werkten in de havens van Rotterdam. Omdat ze als dorpsmensen onder elkaar bleven, werden ze naar eigen zeggen weinig beïnvloed door de vreemde omgeving. In de bus wisselden ze vooral verhalen over het werk uit (Zwemer, 2005, pp. 406-407).

Jaarlijks stromen nu over de A58 duizenden toeristen Zeeland binnen en verlaten talloze Zeeuwen in omgekeerde richting de provincie om naar hun buitenlandse vakantiebestemming te snellen. Het wegennet van de Europese landen sluit aan en files vormen het enig dreigend oponthoud. Veerhuizen, herbergen en schuitvloten hebben hun functie verloren als plekken van culturele uitwisseling. Wegrestaurants, stations en luchthavens (buiten Zeeland) zijn de transitplaatsen van de 21e eeuw. Verhalen, nieuwtjes en liedjes worden daar alleen nog gedeeld via radio, televisie en internet. Die omringen ons via onzichtbare levenslijnen op wereldschaal.

CONCLUSIE

In de vroegmoderne tijd was Zeeland tot in alle uithoeken ontsloten door een netwerk van weg- en waterverbindingen. Handel, culturele uitwisseling, kerkelijk leven, intermenselijk verkeer, sociale status – al deze belangen waren daarmee verbonden. Naar moderne maatstaven moet het verkeer zich twee eeuwen geleden met een tergende traagheid hebben verplaatst. Die traagheid droeg wel bij aan de culturele uitwisseling en sociale diversiteit in Zeeland. Gaandeweg werd meer belang gehecht aan een grotere snelheid en voorspelbaarheid van verkeersverbindingen. Wachten kwam gelijk te staan aan verveling en onproductieve tijdsbesteding. De overheid kreeg oog voor de maatschappelijke noodzaak van een betere infrastructuur, maar begin 20e eeuw

liep de provincie daarin vergeleken met de rest van het land nog achter. Daarna maakte Zeeland een inhaalslag. Moderne land-, water- en spoorwegen hebben de omvang en snelheid van het verkeer, de bereikbaarheid en mobiliteit zeer vergroot.

Cultural history and infrastructure in Zeeland

In early modern times the different regions of the Dutch province of Zeeland were interconnected by a web of roads and waterways. Contrary to the assumption of some authors, the province was not an isolated area. The infrastructure highly contributed to cultural exchange and social diversity in Zeeland. According to modern standards, traffic two centuries ago must have moved agonizingly slowly. During the 20th century, modern roads, waterways and railways increased the scale and speed of traffic, the number of ways to reach the area, the means of communication and the mobility tremendously. The perception of distance and speed changed dramatically. Speed and predictability of means of transport became more important.

NOTEN

1. Zeeuws Archief, Archief van de gemeente Sint Laurens (en Brigdamme), inv.nr. 47: notulen schout en schepenen van Brigdamme, 17 november 1784.
2. Zeeuws Archief, Archieven van Popkensburg en Sint Laurens, inv.nr. 58: waarschouwing, door de heer van Sint Laurens uitgevaardigd, z.d.

LITERATUUR

- BRUSSE, P.L., EN W. VAN DEN BROEKE (2005). Provincie in de periferie, de economische geschiedenis van Zeeland 1800-2000. Utrecht, Stichting Matrij.
- DEKKER, J. (2011). Onderdanig en opstandig. Desurbanisatie en de politieke verhoudingen op het platteland in Zeeland 1750-1850. Zwolle/ Utrecht, Uitgeverij Waanders/Universiteit Utrecht.
- DEKKER, J., EN M. EVENHUIS (2013). Zeeuwse traditionals; een dwarsdoorsnede van de oude liedcultuur in Zeeland. Middelburg, Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland.
- GRIJP, L.P. (2000). Zangcultuur. In: TON DEKKER E.A. (RED.). Volkscultuur, een inleiding in de Nederlandse etnologie. Nijmegen, Uitgeverij Boom, pp. 337-379.
- KANTER PHILZ., J. DE, EN J. AB UTRECHT DRESSELHUIS (1824). De provincie Zeeland, Middelburg.
- KLERK, A.P. DE (1996). Om recht te maken wat krom is. De bemoeienis met de buitenplaatsen. In: P.A. HENDERIKX E.A. (RED.). Duizend jaar Walcheren; over gelanden, heren en geschot, over binnen- en buitenbeheer. Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, pp. 87-90.
- KLERK, A.P. DE (2012). Varen over Walcherse watergangen, van schuifvlot naar schuifvlot; een vrijwel vergeten vorm van vervoer. Middelburg, Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland.
- KOOL-BLOKLAND, J.L. (2003). De Rand van 't Land. Waterschapsgeschiedenis van Schouwen en Duiveland. Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen.
- KRAKER, A.M.J. DE, EN W.E.M. BAUWENS (2000). Polders en waterschappen in het Hulsterambacht. De geschiedenis van zeedijken, vooroever, binnenwater, wegen en van de bestuurlijke organisatie van de waterschappen in het voormalige Hulsterambacht tussen 1600 en 1999. Terneuzen, Waterschap Zeeuws-Vlaanderen.
- LINDERS-ROOIJENDIJK, M.F.A. (1989). Gebaande wegen voor mobiliteit en vrijetijdsbesteding. De ANWB als vrijwillige associatie 1883-1937. Heeswijk.
- WOULD, A. VAN DER (1987). Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848. Amsterdam, Meulenhoff Informatief.
- ZWEMER, J.P. (2005). De pendelarbeiders van Tholen en Sint-Philipsland. In: JAN P. ZWEMER (RED.). Zeeland 1950-1965. Vlissingen, Den Boer/De Ruiter, pp. 401-426.