

De Roodevaart of haven van Zevenbergen

door

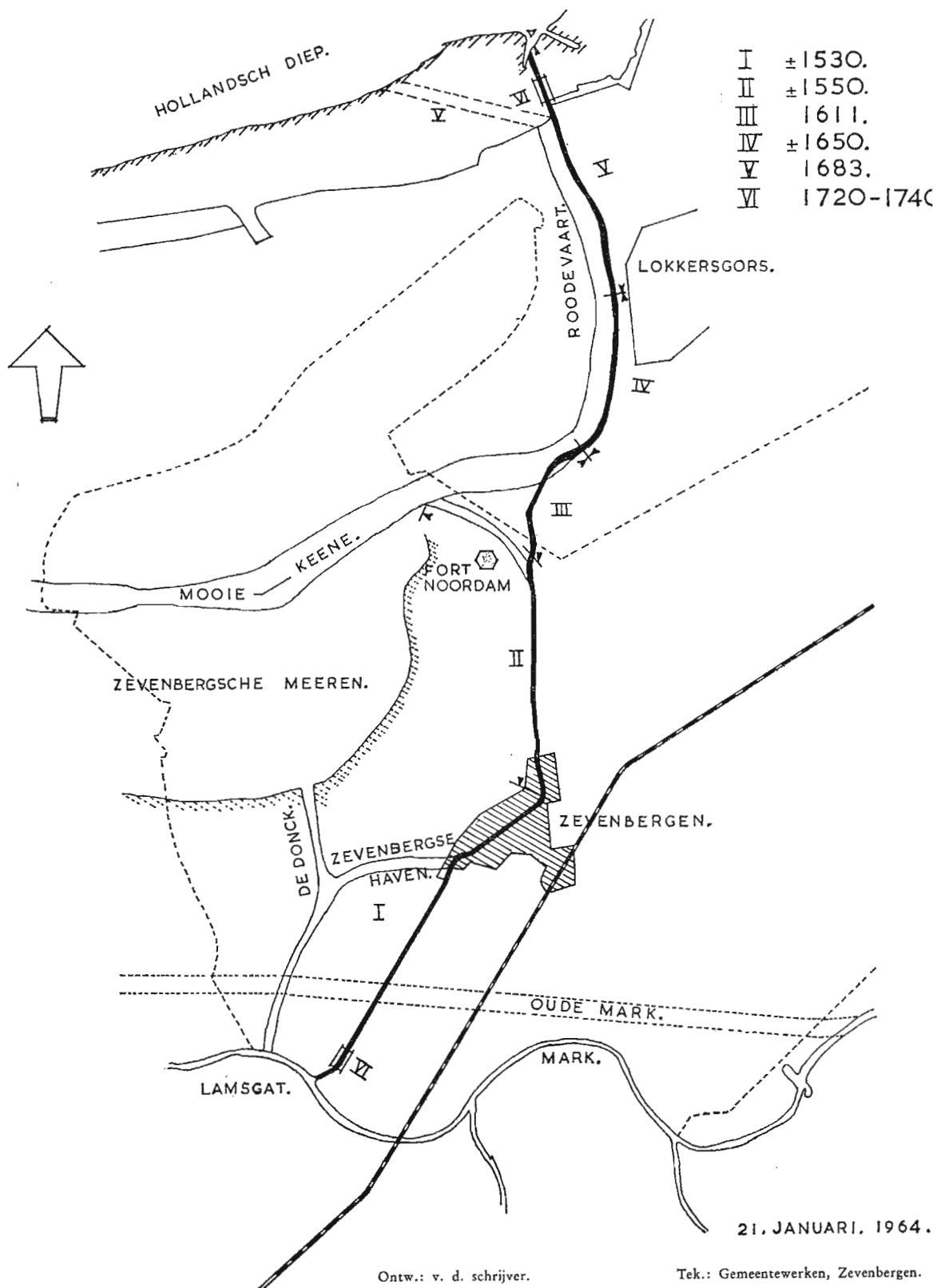
ALBERT DELAHAYE

Toen op 3 september 1960 een gedeelte van de kademuur der haven van Zevenbergen in de kom van de gemeente instortte, betekende dit een groot gevaar voor de belendende huizen en veel ongerief voor de bewoners. In verband met het voorgenomen herstel, met reeds vroeger bestaande en nu opgekomen plannen, deed zich de noodzaak gevoelen, méér van de voorgeschiedenis van de haven te weten. Ten gerieve van de gemeente Zevenbergen en het heemraadschap van Mark en Dintel stelde ik een historisch rapport samen, waarin in de grote lijn de wording van de haven en de bouwgeschiedenis van de kaden waren belicht. Bij dit onderzoek zijn gegevens tevoorschijn gekomen, die mogelijk in breder verband van belang kunnen zijn dan voor de instanties, die direkt bij het herstel van de calamiteit betrokken waren. Ná het uitgebracht rapport heb ik de geschiedenis van de haven op tal van punten kunnen verdiepen, zodat deze studie méér bijzonderheden bevat. De details over de bouw, de verandering, en andere wetenswaardigheden over de kademuren, die in het ambtelijk rapport enigszins op de voorgrond traden, zijn in deze studie slechts dan vermeld, als zij voor de gehele haven van belang zijn geweest.

Voorop moge gesteld worden, dat de haven van Zevenbergen *geheel kunstmatig* is aangelegd. In enige oudere publikaties wordt zij een rivier genoemd, en min of meer als een arm, desnoods gekanaliseerd, van de Mark beschouwd. De opvatting van enige waterstaatsingenieurs uit de vorige eeuw heeft deze mening post doen vatten. In het noordelijk stuk volgt de haven de oude bedding van de Roodevaart; in haar andere delen is zij evenwel volledig en ontwijfelbaar kunstmatig aangelegd.

Dit wordt onder andere aangetoond door haar wordingsgeschiedenis. Het onderzoek heeft uitgewezen, dat de haven niet

8. SCHEMATISCH OVERZICHT VAN DE ONTWIKKELING DER HAVEN IN 6. FASEN.



ineens is aangelegd, doch dat in haar ontstaan en in haar ontwikkeling duidelijk zes grote fasen te onderscheiden zijn. (Zie de bijgevoegde overzichtskaart).

1. De wording van de haven.

Vóór de 15e eeuw is van de haven weinig bekend. Toch bestond zij al in 1448, zoals blijkt uit een rekening van dat jaar. Jonge Pieter van Litoyen pachtte het slik (gors) tussen de twee molens aan de „Cleene Haven”.¹ In dezelfde rekening staat vermeld, dat Zoetaert de molen huurde bij de „Nieuwe Haven”. Het volgend jaar werd het gors aan de „Kleine Haven” weer verpacht.² Het blijkt niet, of de Kleine en de Nieuwe haven identiek zijn. Men zal eer geneigd zijn, uit de terminologie af te leiden, dat er naast een kleine een grote, naast de nieuwe een oude haven was.

Een kaart, daterend van circa 1530,³ geeft een min of meer duidelijk beeld van de toestand in en om Zevenbergen. Ten zuiden van de stad liep de Mark, dicht bij de stad dan de huidige loop van de rivier.⁴ Ten noorden van Zevenbergen lag een groot, onbedijkt gebied, de Meeren, dat lang een open water is gebleven, omdat de Keene of de Roodevaart, een zijtak van de Mark, daar in een brede loop een rechtstreekse verbinding vormde met het Hollandsch Diep. Tussen de Meeren en de Mark bestond een verbinding, de Donck. Of deze laatste een natuurlijk dan wel een kunstmatig water was, eventueel een restant van een rivierdelta, is niet bekend. Een aftakking van de Donck liep met een flauwe bocht naar de stad; zij vormde de haven van Zevenbergen.

Zo was de eerste toestand van de haven, die aan de hand van stukken en kaarten te reconstrueren is. Waarschijnlijk is de situatie vóór de St. Elisabethsvloed (1421) geheel anders geweest. Daar hieromtrent geen exacte gegevens bekend zijn, heeft het weinig zin, zich omtrent de oudste situatie in gissingen te verliezen.

Er zijn aanwijzingen, dat Zevenbergen vóór en na de St. Elisabethsvloed in het noorden van de stad aan het open water raakte. Daar vindt men, 2 à 3 meter beneden maaiveld, een dikke laag

zand met schelpen, waarin de fundamente rusten van de zogenaamde Lobbekenstoren.⁵ In deze toren zien sommigen een wacht- of vuurtoren. Het is derhalve niet onmogelijk, dat de haven van Zevenbergen oorspronkelijk ten noorden van de stad gelegen heeft.

Aan de andere kant tonen meerdere schriftelijke en topografische gegevens aan, dat de haven reeds in het midden van de 15e eeuw in de kom van de stad lag, en dat zij naar alle waarschijnlijkheid reeds door de stad heen liep. Bijzonder duidelijk wordt dit gezegd in de rekening van het jaar 1448, die de haven in verband met de beide molens noemt. De molens lagen aan weerszijden van de stad. Overigens tonen de bebouwing van de beide havenkanten en de grondonderzoeken, ingesteld in verband met het herstel van de kade, aan, dat deze toestand al zeer oud is.

Met dat al was de haven in de 15e eeuw niet veel zaaks. Toen de heer van Zevenbergen in het jaar 1502 het kasteel herstelde, konden de schepen met stenen, kalk en zand de stad niet bereiken, doch moesten zij bij Hazeldonk gelost worden.⁶ In 1524⁷ en in 1525⁸ werd een brug in de stad hersteld, wat wel afdoende aantoonde, dat de haven tot in (of door?) de stad reikte. In het jaar 1536 spreekt een rekening ervan, dat aan de „nieuwe haven” rijswerk werd gemaakt, en dat een dam werd gelegd, waar de *nieuwe* sluis gebouwd werd.⁹ In het jaar 1542 is voor het eerst sprake van de *beide* bruggen,¹⁰ waaruit blijkt, dat het typisch „Hollandse” gezicht van Zevenbergen al zeer oud is. In dezelfde rekening zijn de namen van Oude en Nieuwe Brug al gebruikt. De Oude ligt tussen de Dijkstraat en de Markt; de Nieuwe in de Brugstraat.

Trappen waren er ook al, die van de straat naar het water leidden.¹¹ Hoever de haven in het oosten van de stad naar het noorden doorliep, is niet bekend, al wordt in een rekening reeds gesproken van de „westzijde van de haven”.¹² Even verder heet het: „de westzijde van de haven, op de hoek van de straat aan de *nieuwe* brug”,¹³ wat in elk geval eerder op het westelijk deel van de stad wijst.

Recapituleren wij de vaststaande punten, dan laat de toestand

van de haven tegen het einde van de 15e eeuw zich als volgt samenvatten: De haven van Zevenbergen bestond uit een direkte verbinding met de Donck, die op haar beurt met de Mark en met de Meeren verbonden was, zodat de stad naar west, zuid en noord een waterweg had. Of en hoever de haven in de stad al naar het noorden doorgetrokken was, is niet bekend. Hiervan uitgaande, kunnen wij de volgende uitbreidingen in zes belangrijke fasen onderscheiden, indien wij hieronder de enigszins grotere werken verstaan, die het uiteindelijke tracé van het kanaal hebben bepaald.

*
**

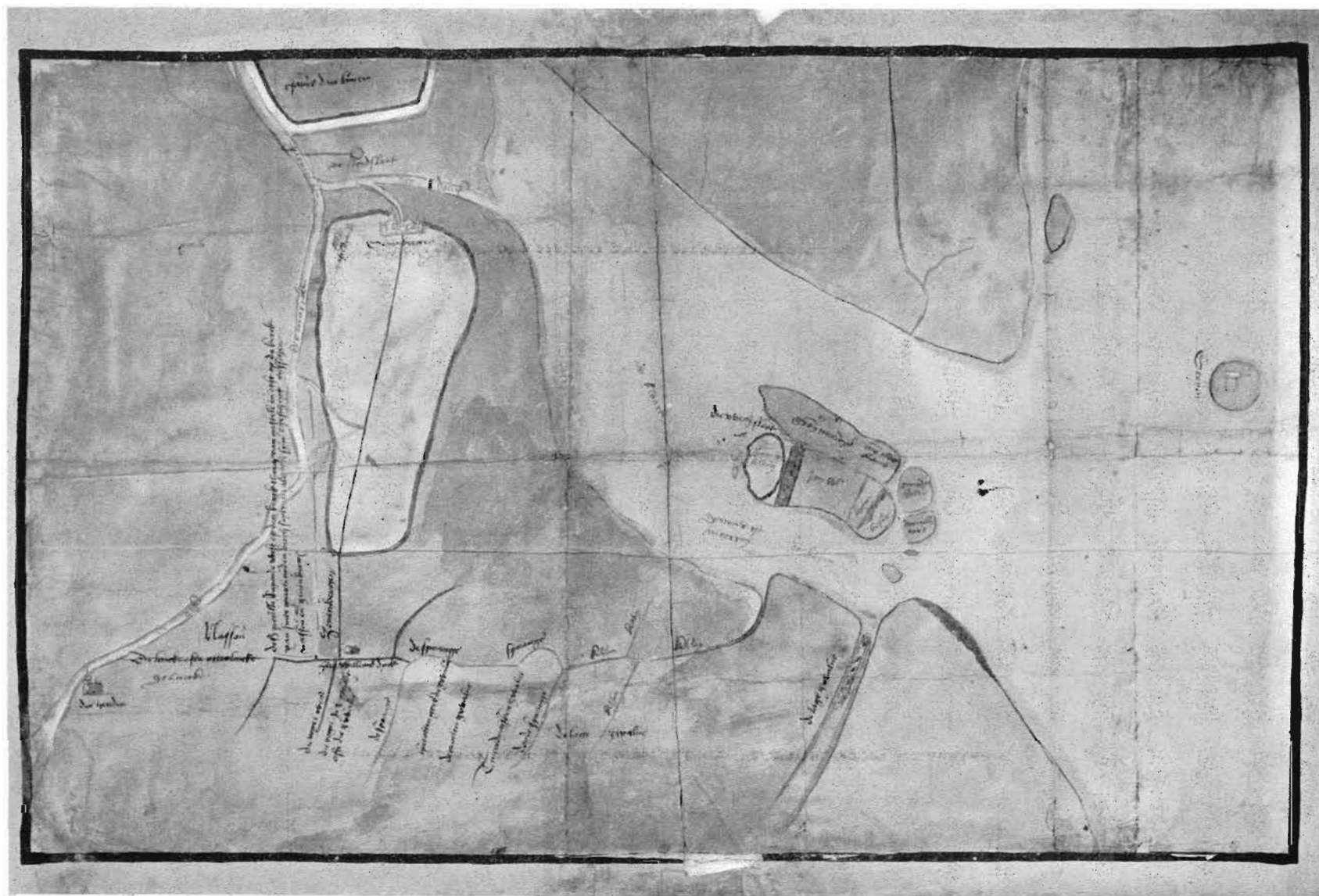
Omstreeks het jaar 1475 werd begonnen met de bedijking van de gorzen, die ten noorden en noordwesten van Zevenbergen liggen: „alsulcke gors ende slyck, als wij legghende hebben neffens onse stede van Zevenbergen aen die noortsijde, geheten „Die Donck”.¹⁴ Dit schijnt te slaan op de inpoldering van de Kleine Noordpolder. Een andere passage uit dezelfde brief handelt over de bedijking van het land, aan de oostzijde van de Donck gelegen.

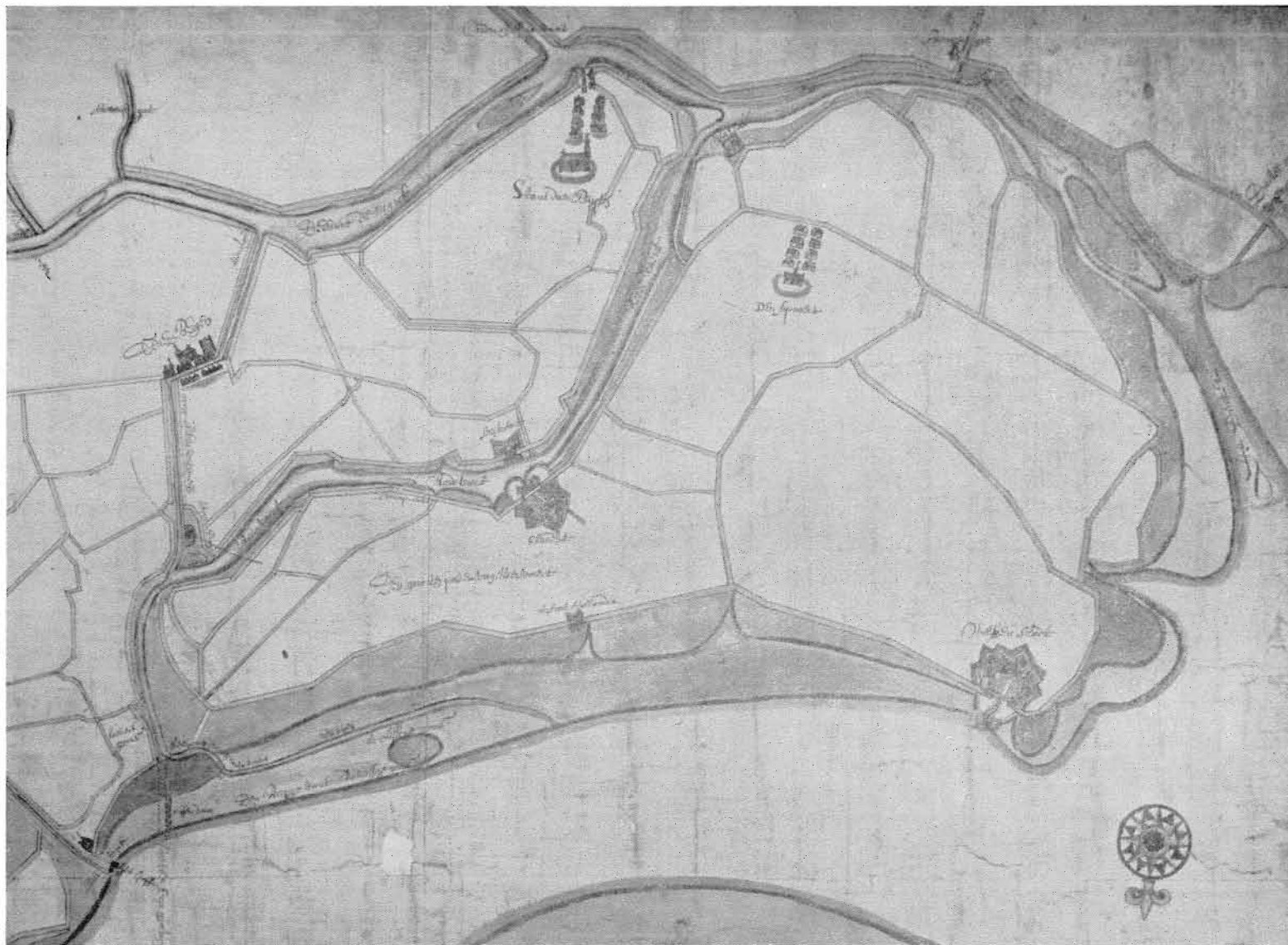
In een volgend stuk,¹⁵ van het jaar 1546, worden ter inpoldering aangewezen de gorzen van: Bouwensland, Bloemendaal, de Nieuwe Amere, de Zevenbergsche Meeren en andere, die liggen: „aan de westzijde van den diepen (het water), genaamd de Donck en Lamsgat”. In deze inpolderingen is de haven aanvankelijk onaangetast en in haar oude toestand gebleven. Enige jaren nadien is er een *nieuwe haven* gemaakt, die blijkens de beschreven en gemeten dijk van de stad naar het Lamsgat liep;¹⁶ over de kruin van de dijk was een weg aangelegd. De dijk was 282 roeden lang. Dit werk, in feite een rechte trekking van de haven vanaf de stad naar de Mark, wat praktisch neerkwam op een geheel nieuwe aanleg, is *fase 1*.

De haven stond niet in open verbinding met de Mark, want een rekening van 1550 spreekt van een sluis in de haven.¹⁷ Af en toe verschijnt ook de Blauwe Sluis in de stukken,¹⁸ waarmede zeker niet het latere gehucht Blauwe Sluis bedoeld kan zijn, doch een sluis in de haven aan de oostkant van de stad. Naar alle waarschijnlijkheid

9. Deel van een kaart der omgeving van Zevenbergen, c. 1530. Algemeen Rijksarchief 's-Gravenhage — Kaarten Hingman, nr 1716.

Noord-oriëntatie. Het Oudland van Zevenbergen is door een dijk omgeven. De Donck vormt een verbinding tussen de Mark en de Meeren. Deze laatste zijn niet ingedijkt, doch staan nog in open verbinding met het Hollandsch Diep. In het midden ervan zijn enige gebieden vrij van water; deze lagen misschien iets hoger of werden door middel van (zomer-) dijken al vrij gehouden. De lijn door het Oudland naar de stad toe is waarschijnlijk de „Vogelweg”, later als Langeweg bekend.





heeft deze sluis gediend voor de lozing van het water uit de polders op de haven. In het jaar 1554 vonden nog afrekeningen plaats in verband met de *nieuwe* haven.¹⁹

Op de latere kaart van Cornelis Peeters uit het jaar 1555²⁰ is de aanleg van fase 1 goed te volgen. De oude haven tussen Zevenbergen en de Mark, met dezelfde bocht als op de oudste kaart, bestaat er nog onder de naam van Zevenbergsche Meeren. De Donck is inmiddels verzand en gedeeltelijk dicht geraakt, maar is er nog aangeduid als de „Doncksche Kreek”. Op de huidige topografische kaart zijn beide wateren nog duidelijk aan te wijzen in de Molengorsche Vliet, waar de parcellering een geheel andere structuur te zien geeft dan het omliggende gebied. Op de kaart van 1555 staat tenslotte de haven vanaf de stad naar het Lamsgat in een strakke lijn getekend, geheel identiek met de huidige loop. Een dijk, langs de (nieuwe) haven lopend wordt echter weer de „dijk van de oude haven” genoemd, zodat het mogelijk is, dat aan de volledige recht-trekking en vernieuwing van de haven een ander werk is vooraf-gegaan. In het noordoosten van de stad loopt de haven al door.



De aanleg van het nieuwe tracé is vermoedelijk door de stad Zevenbergen en door de heer in gezamenlijk overleg en voor gezamenlijke rekening geschied. Tussen 1544 en 1560 had Cornelis van Bergen,²¹ heer van Zevenbergen, meerdere schepen in de vaart, waarvan er een enkel wel eens gebruikt werd voor bedijkingswerkzaamheden,²² doch die voor het merendeel dienden, om er scheepvaart en handel mee te drijven. In de rekening van 1544/45²³ worden een platbek, een „klein schip”, de „schepen van de heer in het land van Luik”, kalkschepen, een kraveel en een waterschuit genoemd, terwijl er te lezen valt, dat deze schepen aan de Moerdijk²⁴ hun ligplaats hadden, waar zij ook werden hersteld en opgetuigd.²⁵ De heer had meerdere schippers in dienst; Vosken voer op de platbek; een ander was schipper op de „Roybaardzij”.²⁶ In het jaar 1559 werd de heer van Zevenbergen door het Hof van Holland

10. Deel van een kaart van Zevenbergen en omgeving. c. 1651. Algemeen Rijksarchief 's-Gravenhage — Kaarten Hingman, nr 1723.

Omgekeerde oriëntatie: van noord naar zuid. De haven van Zevenbergen beslaat het tracé vanaf het Lammergors, dóór de stad, tot aan het fort Noordam, dat zij, in afwijking van de vroegere toestand, ten oosten passeert. Hier komt de haven uit in de Roodevaart.

De verbinding tussen de Mark, Klundert en het Hollandsch Diep, die over haar gehele lengte Roodevaart heet, is door de tekenaar waarschijnlijk te sterk geaccentueerd, daar de rivier in deze periode reeds sterk verzand was.

te 's-Gravenhage veroordeeld wegens het tekort doen aan Jan Tes, van wie hij een schip gekocht had.²⁷

Voor welke handel of vervoer Cornelis van Bergen de schepen gebruikte, komt uit de rekeningen niet naar voren. Het moet wel een persoonlijke hobby van hem zijn geweest, of de uiting van een bijzonder mercantiele geest; na hem immers verdwijnen uit de rekeningen van Arenberg de schepen en de schippers even plotseling als zij verschenen waren. Klaarblijkelijk heeft de volgende heer, Jean de Ligne, niets voor de scheepvaart en de handel gevoeld, wat bij een geboren militair geenszins verwondering oproept. Zijn vrouw echter, Margaretha van der Marck, was zeer zakelijk ingesteld. Het is dan ook waarschijnlijker, dat de politieke toestand de heer van Zevenbergen heeft doen besluiten, af te zien van de scheepvaart en de handel, omdat hij als Spaansgezind edelman en als bevelhebber van een onderdeel van het Spaanse leger niet te best aangeschreven stond in de Hollandse gewesten, waar toch voor een handelsman en reder uit Zevenbergen de grootste belangen lagen. In elk geval blijkt, dat de heer van Zevenbergen tegen het midden van de 16e eeuw een aanzienlijk persoonlijk belang bij de haven heeft gehad. Toen dit er niet meer was, heeft hij zich van het onderhoud en de verbetering van het vaarwater gedistancieerd.

In het jaar 1558 werden de trappen aan de haven in de stad vernieuwd.²⁸ De schepen mochten in de haven niet naast, doch achter elkaar liggen; aan de bruggen of trappen mocht niet worden gemeerd. Deze bepalingen vloeiden voort uit het nieuwe brandreglement, door Cornelis van Bergen ingevoerd. Naast haar eerste doel als scheepsvaartroute had de haven een andere belangrijke functie in de stad.



Vanaf de oosthoek van de stad is de haven naar het noorden doorgetrokken, naar de buurt van het (latere) fort Noordam. De stukken wijzen niet uit, wanneer deze verbinding is gemaakt. De kaarten tonen echter aan, dat zij omstreeks 1550 (ruim genomen)

bestond en voltooid was. *Fase 2*. De rekening van 1551/52 gewaagt van werken aan Noordam om de haven uit te diepen.²⁹ Achter en boven Noordam sloot de haven aan op de toen nog bestaande rivier de Roodevaart, waarmee zij door een westelijk lopende bocht verbinding had. Vermoedelijk heeft men bij de aanleg van de haven ter plaatse een oude kreek gevolgd, die de uitgraving zoveel gemakkelijker maakte. Ook uit de kaart van Jacob van Deventer (1558) is te zien, dat de noordelijke verbinding toen bestond.

Kort nadien zijn de kaden in de stad vernieuwd. In het jaar 1594 vroeg Jan Janss Visschers om een nieuw riool naar de haven te mogen leggen, omdat het oude door de aanleg van de *nieuwe* haven in onbruik was geraakt.³⁰ Van de plaats achter zijn huis wilde hij een nieuw riool leggen: „tot aan de planken van de kade en daardoorheen, ettelijke gaten te boren met een „aggar”, waardoor het havenwater uit en in zou kunnen vloeien”. Ter plaatse bestond dus nog geen stenen kade, doch een houten beschoeiing. Visschers wilde het rijzen en het dalen van het water benutten om zijn „secreten te spoelen”. Dit wijst erop, dat de haven nog in open verbinding stond met de buitenwateren, en dat eb en vloed tot in de kom van Zevenbergen werkten.

In het jaar 1605 beklagde de magistraat zich erover,³¹ dat de graaf van Arenberg geen subsidie beschikbaar wilde stellen voor het herstel van de haven. Ook zijn moeder, Margaretha van der Marck, had in 1598 een dergelijk verzoek afgeslagen,³² toen de haven werd uitgediept.³³ Er zat iets scheef in de zorg van de heer voor de haven; de dijken onder Zevenbergen, waaronder ook de havendijken, beschouwde hij als zijn eigendom, waarvan hij het grasgewas jaarlijks verpachtte.³⁴ De belangrijke aanslibbingen en aanwassen van grond waren voor de heer wel voordelig, omdat daardoor zijn grondgebied vermeerderde. Voor de stad had dit echter een direkt voelbaar nadeel, omdat hierdoor de haven moeilijker bevaarbaar te houden was en altijd grotere uitgaven vroeg. De polders van Zevenbergen loosden al met vijf sluizen op de haven. Ter verbetering van de waterstand had de magistraat in het jaar 1602 twee sluizen laten maken om het peil te beheersen, een

aan het Lamsgat en de andere aan de Oude Brug bij de Markt. Door bemiddeling van de Prins van Oranje heeft de stad tenslotte, omdat zij groot nadeel en ongerief van het leger ondervonden had, een subsidie van 600 gulden van de Staten van Holland gekregen voor het onderhoud van de haven.

De nieuwe sluizen werkten volgens de verwachting, doch spoedig ontstond het gevaar, dat door het snelstromende water de huizen aan de havenkanten zouden gaan verzakken. Vooral aan het deel vanaf de Oude Brug tot aan het huis van jonker van Mechelen (Huis Steeland) werd de toestand gevaarlijk. Daarom besloot de magistraat, aan het noordeinde van de haven nog een sluis te bouwen, tegen de dijk van de Oosthoek.³⁵

Ofschoon de heer van Zevenbergen weinig direkte belangen had in het beheer en het onderhoud van de haven, en derhalve niet genegen was in de lasten deel te nemen, was Anna van Croy, echtgenote van Charles van Arenberg³⁶, toch zakelijk genoeg om toe te slaan, als zich een voordeel voor de heerlijkheid opdeed. In het jaar 1611 gaf zij aan de rentmeester van Zevenbergen opdracht, een nieuwe haven te doen graven tussen de schans van Noordam en de Roodevaart³⁷. Dit hield in, dat de verbinding tussen de haven en de rivier vanaf fort Noordam recht naar het noorden werd doorgetrokken. Fase 3. Het werk, dat geheel door het domein van Arenberg werd betaald, was voornamelijk bedoeld, om de landen, ten westen van het fort Noordam gelegen, te vergroten en beter te bedijken. Het tracé van het kanaal werd verkort, zodat de heer meer grond ontving dan hij weg gaf. Terzelfdertijd lagen de prins van Oranje, als heer van Niervaart, en de Arenbergs in proces over hun rechten en hun bezit in dit gebied. De magistraat van Zevenbergen verbond zich, de rechten van de prins van Oranje te zullen eerbiedigen, indien de Hoge Raad van Holland en Zeeland hem het bezit zou toewijzen³⁸. Naderhand won de prins van Oranje het proces, en deed de magistraat van Zevenbergen zijn woord gestand; in het jaar 1614 beloofde hij, de prins schadeloos te stellen voor de door de haven ingenomen gronden³⁹. In afwachting van de definitieve uit-

spraak was de prins van Arenberg doorgegaan met het verpachten van het land „daer de oude haven togekraagd is”⁴⁰. Jacob Lips mat in het jaar 1616 de nieuwe vaart bij het fort Noordam; zij begon aan de dam, waar het oude kanaal „gekraagd” was, en van daar naar de Roode Vaart, ter lengte van 56 roeden, met een breedte van 14 roeden. Aan het uiteinde, bij de Roodevaart, was zij 4 roeden en 12 voeten breed⁴¹. Aan het Lamsgat en bij het fort Noordam lagen nu de sluizen, om het waterpeil te beheersen. In het jaar 1617 stelde de magistraat de regels vast voor het openen en sluiten ervan⁴².

De werken van de haven, de verlegging van het tracé, en de verbeteringen van het kanaal hebben ten nauwste verband gehouden met de inpoldering van het gebied ten noorden van Zevenbergen gelegen. Dit land is, in de grote lijn, successievelijk van het zuiden naar het noorden ingedijkt. Vooral aan de Mooie Kene en de Roodevaart zijn belangrijke veranderingen ontstaan, die aan de ene kant veroorzaakt werden door de verlanding van de vroegere rivierarm, aan de andere kant nog sterker in de hand werden gewerkt door de voortschrijdende inpoldering. De verschillende fasen van de haven gaan vrijwel gelijk op met de inpolderingen.

In het jaar 1618 werd een bruggeld ingevoerd.⁴³ Beide bruggen waren ophaalbaar, zodat in het vervolg de schepen met staande mast door de haven mochten varen. Er fungeerde een havenmeester, die o.a. tot taak had ervoor te zorgen, dat de schepen aan de kant meerden en dat de doorvaart vrij bleef.

**

Over *fase 4* bestaat geen kaartenmateriaal en is uit de stukken slechts weinig te achterhalen. Uit de volgende fase, die de aanleg van het kanaal tussen Lokkersgors en het Hollandsch Diep omvat, volgt evenwel, dat er een tussentijdse doortrekking is geweest. Naar alle waarschijnlijkheid is hier niet een volledig nieuwe aanleg van het kanaal geschied, doch is een stuk van de Roodevaart op breedte en diepte gehouden als deel van het kanaal.

In de stukken wordt de haven de „Haven van Zevenbergen” of „Roodevaart” genoemd. De laatste naam sloeg oorspronkelijk op de rivierarm tussen de Mark en het Hollandsch Diep, die westelijk Mooie Keene, oostelijk Roodevaart heette. Toen de rivier teruggevallen was tot een kreek, en later geheel verdween, is de naam van Roodevaart overgesprongen op de haven, die in feite slechts een klein deel van de vroegere Roodevaart beslaat.

In het jaar 1661 werd burgemeester Floren door de overige leden van de magistraat afgevaardigd, om in het land van de IJssel stenen te kopen, nodig voor het maken van een stenen kade aan de Zuidhavenkant bij de Nieuwe Brug.⁴⁴ In een volgende vergadering blijkt, dat ook de balansbrug vernieuwd werd.⁴⁵ Dit is de eerste maal, dat uitdrukkelijk van een *stenen* kade gesproken wordt. Mogelijk is er toen met de vervanging van de houten damwanden in de stad begonnen. Vrijwel zeker is immers, dat de stenen kaden niet ineens gelegd zijn.

In het jaar 1680 werden plannen gemaakt voor een grondige verbetering van de haven.⁴⁶ Veel werd aan de kaden gedaan; nieuwe trappen werden gebouwd, en de sluis aan de Markt kreeg een nieuwe deur. De uitdieping van de haven geschiedde tot op 1 voet beneden de dorpels van de sluisen.⁴⁷



Van Willem III, prins van Oranje, verkreeg de stad in het jaar 1683 octrooi, om de haven door te trekken tot aan het Hollandsch Diep.⁴⁸ De doortrekking geschiedde vanaf de bocht recht tegenover de zeedijk van het Lokkersgors, tot aan de rivier. Het kanaal zou boven een breedte hebben van 8 putse roeden, op de bodem van 5 voeten, en 10 voeten diep zijn. Aan beide zijden werd het kanaal bedijkt. *Fase 5.*

De magistraat kreeg tevens de bevoegdheid, om tolgeld te heffen van alle wagens en karren, die de bruggen of de dijken passeerden. Dit wagengeld was uitsluitend bestemd voor het onderhoud van het kanaal. Omdat het bovenste deel van de haven op gebied

van Klundert lag, werd de magistraat uitdrukkelijk gemachtigd, om daar functionarissen te houden, nodig voor het beheer van het kanaal, de inning van de gelden en de passage der schepen.

In de fasen 4 en 5 is bij de doortrekking van het kanaal gebruik gemaakt van delen van de oude bedding van de Roodevaart; dit tonen de kaarten duidelijk aan. Op de plaats van de aansluiting van het oude en het nieuwe werk heeft het kanaal nu nog een kromming, die bij de andere vrij rechte stukken opvalt. Van de eigenlijke rivier is voor de kanalisatie geen gebruik meer gemaakt, daar deze reeds ver verzand was, toen het kanaal naar het noorden werd doorgetrokken. Uit de stukken blijkt bovendien duidelijk, dat de haven verschillende perioden niet bevaarbaar is geweest, althans in het noordelijk tracé, zodat geenszins verondersteld behoeft te worden, dat op de verzanding van de Roodevaart onmiddellijk een nieuwe graving van het kanaal gevolgd is. Desondanks zullen de werken in de oude bedding minder kostbaar zijn geweest dan de aanleg van een volledig nieuw kanaal. Een kaart van Nicolaas Visscher (1710—1720) geeft de toestand van vóór de vijfde fase goed weer. Geheel betrouwbaar is deze kaart niet. Opgemaakt in het begin van de 18e eeuw, beeldt zij een toestand af, die omstreeks 1680 bestond. Kaarten en andere geografische bronnen blijken meermalen op oudere gegevens te berusten.



In het jaar 1691 heeft een uitdieping van de haven plaats gehad.⁴⁹ Enigszins vreemd is het, dat reeds enkele jaren na de voltooiing van een belangrijk werk weer nieuwe voorzieningen nodig zijn. Dit wijst erop, dat de haven slechts met de grootste moeite open te houden was. In het jaar 1690 hadden de ingelanden verlof gegeven tot het maken van een nieuwe sluis.⁵⁰ In een vergadering van de magistraat⁵¹ kwam een plan van particulieren ter tafel, om samen met de stad „het verdroogde vaarwater” uit te diepen, een trekpad te maken en veergeld te heffen. Waarschijnlijk is het voorstel aangenomen en uitgevoerd, want het volgend jaar zijn havenmeesters benoemd.⁵²

Hoe de haven werd gespuid, wordt duidelijk uit het kontrakt met de aannemers der sluizen van hetzelfde jaar.⁵³ Daarin wordt gesproken van de haven tussen het *nieuwe* verlaat aan het Lamgatseveer en de Rode Brug (een andere naam voor de Oude Brug, aan de Markt). Bij dood tij en hoog water moest de sluis aan het Lamgat gesloten worden. Daarna werd de sluis aan de Oude Brug gesloten, teneinde het water in de haven (in de stad) te houden. Het water mocht alleen gespuid worden via de sluis bij de Oude Brug. Op maandag en donderdag moesten de sluizen geheel getrokken worden.

In het jaar 1707 verzocht de magistraat een deskundige (wiens naam niet bekend is), om de haven te onderzoeken, daar zij telkens ondieper werd en de schepen moeite hadden om er door te komen.⁵⁴

Naar aanleiding van de geschillen tussen de magistraat en de ingelanden in de jaren 1716 en 1717 over de uitvoering der conventie van 1689, werden omstreeks het jaar 1720 plannen beraamd, om tot een gehele verbetering van de haven te komen. Hoe slecht haar toestand was, wordt aangetoond door rapporten van de contrarolleur Johan Vinck aan de Staten van Holland,⁵⁵ en uit rekestten van de magistraat aan de Staten, om remissie van verponding tot subsidie van de voorgenomen werken. Vinck oordeelde, dat de haven zo snel verzandde, omdat er tegenstrijdige vloedten in werkten, één van de kant van de Mark, de andere van de kant van het Hollandsch Diep. De eerste kwam een uur vroeger dan de tweede. Zij ontmoetten elkaar ongeveer bij fort Noordam. Zij voerden derhalve altijd grond *in*, maar niet *uit*. In het jaar 1717 hadden de ingelanden een dam in de haven gelegd, ongeveer ter hoogte van het fort Noordam, teneinde op deze manier de aanslibbingen tegen te gaan, doch dit had niet geholpen. Vinck stelde voor, dat er even beneden de Nassaupolder een sluis zou worden gelegd, ter plaatse waar de getijden elkaar ontmoetten.

Ongeveer terzelfdertijd, in 1718, richtte de gouverneur van Willemstad en Klundert zich tot de Staten van Holland.⁵⁶ Hij wees erop, dat de haven, ofschoon zij het vorig jaar uitgediept was, bij

het Hollandsch Diep zó was verzand, dat men er bij laag water gewoon overheen kon. Zodoende was het eiland van Klundert en Willemstad aan de oostzijde geheel onbeschermd. In verband met de verdediging van Breda, Geertruidenberg en Dordrecht was deze hoek van de provincie zo kostbaar, dat een diepere haven van Zevenbergen als een landsbelang moest worden beschouwd. De Staten van Holland waren van diverse zijden bewerkt; zonder veel moeilijkheid schonken zij dan ook aan de stad Zevenbergen enige jaren lang de verponding kwijt, ter somme van ruim f 12.000 per jaar.

De Domeinraad van de prins van Oranje sloot met de ingelanden een akkoord inzake de uit te voeren werken.⁵⁷ Besloten werd de haven over haar gehele lengte te verbreden en uit te diepen. De kademuuren en de houten beschoeiingen in de stad zouden hersteld worden. Het beheer over de spui in de stad zou voortaan geschieden door de ingelanden en de rentmeester van de prins. In de kosten zou de prins van Oranje voor $\frac{1}{3}$ deel bijdragen.

Nadien werden nog andere voorzieningen getroffen, zoals in het jaar 1720⁵⁸ en in het jaar 1721,⁵⁹ toen tot verschillende vernieuwingen van de bruggen en de kaden besloten werd. Nog blijken grote delen van de kaden in de stad van hout te zijn.⁶⁰

De mond van de haven aan het Hollandsch Diep werd vernieuwd en zelfs verlegd. Voorheen liep het kanaal met een vrij lange westelijke bocht in het Hollandsch Diep over. Het kanaal werd recht getrokken naar het noorden.⁶¹ Een plan daartoe was reeds in 1725 opgemaakt.⁶² Aan de kant van de Mark werd de sluis geheel vernieuwd. De knik in de haven daar ter plaatse, en het perceel tussen de oude dijk en het water dateren van deze tijd. De nieuwe verbinding met de Mark werd iets noordelijker gelegd, waarschijnlijk om de oude sluis zolang te handhaven, totdat de nieuwe aansluiting klaar was. Misschien ook heeft de bedoeling voorgezet, de mond van de haven zo te leggen, dat hij beter het instromende water van de Mark zou vangen. In het octrooi van de Staten van Holland dd. 5 augustus 1730 wordt hieromtrent gezegd:⁶³ „dat zij aan het Lamgatseveer omtrent het oud verlaat,

door den veerdam, Huygenspolderken en gorzen heen tot in de Mark zullen doen graven met een opening, hoe wijder hoe beter, om de afkomende eb van Breda te vangen”.

In het jaar 1731 was het werk zover gevorderd, dat aan het Lamsgat de hulpdam kon worden weggehaald, zodat de werking van de eb vanaf Breda ook in de haven van Zevenbergen te merken was. Op advies van Johan Vinck werd ook aan de zijde van het Hollandsch Diep een sluis gebouwd, zodat het water van de haven voortaan aan de twee uiteinden van het kanaal beheerd kon worden. De oude sluizen, een in de stad en de andere in de omgeving van fort Noordam, verloren hun functie en zijn omstreeks deze tijd opgeruimd. Na de voltooiing van de kunstwerken werd jarenlang gewerkt aan het uitdiepen van de haven. Daartoe sloot de magistraat een groot aantal akkoorden met de ingelanden af.⁶⁴

Met al deze werken, omstreeks het jaar 1739 voltooid, was fase 6 afgesloten. Nadien zijn er geen ingrijpende veranderingen meer voorgevallen, en bleef de haven het tracé en de kunstwerken behouden, zoals deze na de gehele uitleg tot stand waren gekomen.



Het wekt bevreemding, dat er ruim 10 jaren later weer sprake is van een verbetering van de haven. Op een vergadering van de ingelanden der polders, d.a. 1750, waarin vooral het Oudland de boventoon voerde, werd besloten aandrang op de magistraat uit te oefenen, opdat de haven uitgediept zou worden, de sluizen in orde gemaakt en de Roodevaart weer bevaarbaar. Het wordt niet duidelijk, hoe de toestand van de haven op korte tijd weer zo deplorabel heeft kunnen worden. Op 18 januari 1750⁶⁵ nam de magistraat het voorstel van de ingelanden aan.

In het jaar 1751 werd met de verbetering begonnen. De Staten van Holland verleenden meerdere jaren remissie van verponding.⁶⁶ Uit de motivering van de besluiten valt te lezen, dat de polders van Zevenbergen veel belang hadden bij de verdieping van de haven. Sedert jaren immers hadden zij niet voldoende op de haven

kunnen lozen, zodat veel landerijen verzuurd waren. Een afdoende uitdieping zou op minstens 70.000 gulden komen te staan. De werken, door de ingenieurs Cruquius en Vinck ontworpen, beiden door de Staten van Holland als deskundigen aangewezen, hadden het beoogde effect niet gehad, omdat die werken, vooral de sluizen, te licht waren en meer dan 4 voet te laag ten opzichte van de kruin der dijken gelegd, zodat de sluizen stukgeslagen waren en de haven zodanig verzandde, dat de ingelanden in het jaar 1739 verschillende nieuwe sluizen en twee stenen watermolens hadden moeten bouwen. Voor de nieuwe werken werd voor 5 jaren remissie van de verponding verleend, elk jaar tot een bedrag van ruim f 12.000. De uitvoering van de werken werd opgedragen aan de landmeter de Vries, opzichter Reinier van Mourick, landmeter en burgemeester van Zevenbergen, en architect David Stolk uit Rotterdam. Het werk omvatte twee nieuwe sluizen aan de uiteinden van de haven, een nieuwe sluis in de stad en het uitdiepen en bevaarbaar maken van het gehele kanaal.⁶⁷In het jaar 1754 blijkt de haven nog niet bevaarbaar te zijn; de Zevenbergse beurtschipper op Dordrecht moest een ligplaats kiezen aan het veer op de Roodevaart onder Klundert.⁶⁸ Wanneer evenwel in het jaar 1759 een nieuwe regeling van de havengelden wordt ingevoerd,⁶⁹ moeten wij wel aannemen, dat de haven weer bevaren werd.

Nadien zijn er geen grote vernieuwingen meer uitgevoerd; de gegevens, de besluiten en de bestekken wijzen slechts op periodieke onderhoudswerken.

2. *Het beheer van de haven*

De ingelanden van de polders van Zevenbergen hebben, zo niet van meet af aan, dan toch zeker vanaf het midden van de 17e eeuw, in het beheer en het onderhoud van de haven een aanzienlijke rol gespeeld. Van oudsher is er een groot verschil geweest in het bestuur van de *stad* en het *platteland* van Zevenbergen. De magistraat, bestaande uit schout (later tevens een drossaard), burgemeesters, schepenen en raad, stond oorspronkelijk alleen over het

strikte gebied van de stad. In de 15e en 16e eeuw vindt men schepenen van de stad, en schepenen van het land.⁷⁰ Naast de schout van de stad treedt een schout in het „nieuwe land” op, die later schout van het gehele platteland blijkt te zijn. Allengs is het bestuur tot één vergroeid, maar nog lange tijd spreekt men van *stad en land*.

In het beheer van de afzonderlijke polders traden de ingelanden van één polder gezamenlijk op. Voor de belangen van het gehele platteland als zodanig werden uit elke polder gecommiteerden aangewezen. Als zaken, hen gemeenschappelijk aanbelangend, treden uit de stukken o.a. de volgende naar voren:

Het platteland zorgde zelf voor de omslag en de inning van de landsbelastingen, die via de stad of ook wel rechtstreeks werden afgedragen. Het platteland had eigen justitie-dienaren, die door de ingelanden werden betaald. Op zeker tijdstip verlangde het platteland een eigen vroedvrouw; de stad stelde twee vroedvrouwen aan, waarvan er een door de ingelanden werd gesalarieerd. Hetzelfde geschiedde met een chirurgijn. Aan het traktement van de predikant van Zevenbergen betaalden de ingelanden mede. Zij onderhielden en betaalden een eigen schoolmeester. In al deze zaken handelden de ingelanden volledig autonoom. In de financiële zaken van de stad hadden zij een beslissende stem, voor zover deze zaken hen direkt raakten. Over de financiële verhouding met de stad werd elk jaar door de gecommiteerden rekening afgelegd aan de magistraat; deze rekeningen werden op het stadhuis afgehoord, en daar in een afzonderlijke „landskist” bewaard, waar het archief van gecommiteerde ingelanden berustte.

De gecommiteerde ingelanden vormden een bestuurslichaam, dat tot op zekere hoogte *naast* de magistraat stond. Met nadruk mag erop gewezen worden, dat het zich niet alleen met zuivere waterstaatszaken bezig hield. In een latere ontwikkeling evenwel treedt deze taak van de gecommiteerde ingelanden het meest op de voorgrond, totdat zij uiteindelijk hun uitsluitend terrein wordt.

In de vergaderingen van de gecommiteerde ingelanden heeft het Oudland van Zevenbergen vrijwel altijd de eerste viool gespeeld. Het is goed te begrijpen. Aan de ene kant was dit de oudste polder,

die vanaf het begin de ontwikkeling van het bestuur van gecommiteerde ingelanden heeft meegemaakt, en ervoor kon zorgen, dat daarin zijn eigen positie evenredig was met de meerwaarde, die het Oudland zichzelf ten opzichte van de andere polders heeft toebedacht. Aan de andere kant woonden in het Oudland, of waren daar ingeland, poorters en burgers van Zevenbergen, terwijl deze in andere polders niet zo sterk vertegenwoordigd waren. Bij de latere bedijkingen immers is veel land aan buitenstaanders verkaveld, die voor de bestuurlijke zaken der gecommiteerde ingelanden niet de belangstelling hadden van de inwoners van Zevenbergen.

Aanvankelijk, toen de haven alleen een scheepvaartroute was, en slechts het Oudland erop afwaterde, hebben de ingelanden niet veel aandacht aan de haven besteed. Hun latere ingrijpende bemoeienis ermee berust voor een niet gering deel op het toeval. Op 21 april 1660 sloten de ingelanden een akkoord met de stad, waarin bepaald werd, dat het platteland een belasting van een schelling per bunder op zou brengen, waartegenover de ingelanden vrijdom zouden genieten van de stedelijke belastingen op het heren- en het botergeld. Het akkoord gold voor drie achtereenvolgende jaren en is lange tijd telkens met drie jaren verlengd. Het totaal van deze omslag leverde 706 gulden per jaar op. Uit de opbrengst ervan werd eerst 100 gulden aan de predikant betaald. De rest werd terhand gesteld aan de burgemeester, om daarmee werken voor de stad uit te voeren. Daar in het jaar 1660 de noodzaak van een verbetering van de haven drong, mocht het geld besteed worden aan het onderhoud van de kaden, het uitdiepen van de haven en het onderhoud van de bruggen.⁷¹

In het jaar 1681 gaf de magistraat aan de ingelanden te kennen, dat de haven niet meer bevaarbaar was, omdat de kaden geheel vervallen waren. De stad vroeg ten laste van de 3000 bunders, die het platteland van Zevenbergen telde, een lening van f 10.000 te mogen sluiten, om de nodige werken uit te voeren. Voor de aflossing en de rente zou de schelling per jaar verhoogd worden. De ingelanden stemden hierin toe; zij handhaafden de schelling en stelden voor 4 jaren een verhoging vast. Als voorwaarde eisten de

ingelanden o.a., dat zij gekend zouden worden in de uitvoering van de werken.⁷² De bijdrage van de ingelanden in de algemene lasten van de stad is zodoende vrij spoedig aan het speciale doel van de haven verbonden geworden. Aan de andere kant volgde daaruit voor de ingelanden een direkte medezeggenschap in het beheer van de haven. Inmiddels immers was, door de verdergaande inpolderingen, het belang van de haven als afwateringskanaal voor de polders duidelijker geworden. Het is voornamelijk dit belang, dat de ingelanden voortaan in het oog hielden.

In de verhouding tussen de magistraat en de ingelanden kwam in het jaar 1689 een nieuw akkoord tot stand.⁷³ Na allerlei financiële regelingen (derhalve gaat het nog niet uitsluitend om de haven) werd het akkoord van 1660 in substantie hernieuwd; de belasting bedroeg 6 stuivers per bunder; uit de opbrengst werd 100 gulden voor de predikant gereserveerd; de rest zou in drie termijnen aan de burgemeester worden afgedragen. Nieuw was de bepaling, dat het geld *uitsluitend* gebruikt moest worden aan het onderhoud van de haven. Tevens werd bepaald, dat de burgemeesters van deze som rekening zouden afleggen aan de ingelanden.

Na de verbetering van de haven in 1691 stelden de ingelanden buiten hun gewone bijdrage nog een som van 1002 gulden beschikbaar, onder uitdrukkelijk voorbehoud, dat zij daartoe krachtens het akkoord van 1689 niet gehouden waren.⁷⁴

In de jaren 1716 en 1717 heerste er een geschil tussen het stadsbestuur en de ingelanden over het uitvoeren der conventie van 1689. De ingelanden beweerden, dat de door hen opgebrachte sommen voor het onderhoud van de haven niet uitsluitend voor de haven waren gebruikt; de magistraat beweerde van wél. Tot regeling van de geschillen is op 4 maart 1717 een nieuw akkoord gesloten van de volgende inhoud:⁷⁵

De magistraat en de ingelanden zullen gezamenlijk het herstel van een vervallen brug aanbesteden; de ingelanden zullen dit werk betalen; van het totaal bedrag mogen zij 500 gulden aftrekken van hun (vaste) bijdrage van 706 gulden, zolang totdat het werk betaald is, c.q. bij de ingelanden terugontvangen. Daarna zullen de inge-

landen die som van 500 gulden per jaar mogen inhouden, om zelf de bruggen, kaden en aanhorigheden te doen onderhouden. Over hun beheer zullen zij jaarlijks aan de magistraat rekening afleggen. Nadere bepalingen zijn nog gemaakt over de gehele financiële verhouding tussen de ingelanden en de stad, die hier niet ter zake doen, maar waaruit wel blijkt, dat de bijdragen der ingelanden aan de stad voor het onderhoud van de haven geen op zich staande zaak vormden, maar dat deze slechts een onderdeel uitmaakten van een bredere financiële verhouding.

Ten aanzien van de haven is dit akkoord niet zonder betekenis. Langzaam aan hebben de ingelanden meer bevoegdheden gekregen op het stuk van de haven. De ontwikkeling gaat geleidelijk in deze richting, dat het beheer van de haven losgemaakt wordt van de stad. Als eerste uitvloeisel van het akkoord blijkt bijvoorbeeld, dat de ingelanden en de rentmeester van de domeinen van de prins van Oranje het beheer hebben over de sluis binnen de stad.⁷⁶ Scherp staat het agrarisch belang op de voorgrond.

Na de laatste grote uitbreidingen aan het kanaal waren er circa 1760 voortdurend nieuwe uitgaven nodig, om de haven op diepte te houden. Na de voorafgaande ontwikkeling voelde de magistraat er alles voor, de lasten van de uit te voeren werken zoveel mogelijk op de ingelanden af te schuiven.

Verschillende voortekenen wezen er al op, dat de ingelanden een grotere zeggenschap wensten in het beheer van de haven. Door het akkoord van 11 december 1760 is de bevoegdheid van het stadsbestuur praktisch geheel opgeheven.⁷⁷ Het blijkt geheel duidelijk uit art. 9 der overeenkomst, die bepaalde, dat voortaan geen water in de haven ingelaten zou worden dan bij hoge noodzaak, speciaal niet in de tijd van 1 oktober tot 1 maart (de kritieke, natte periode voor de landbouw). De directie van de haven werd vanaf dit tijdstip gevoerd door een president en een vice-president, aangesteld door de ingelanden.

Voor de scheepvaart had de haven in deze economisch-zwakke periode niet veel meer te betekenen. Door het nieuwe akkoord werd het accent eenzijdig gelegd op de belangen van de landbouw, die de

haven voor de afwatering nodig had. Er werd naar een zo laag mogelijk peil gestreefd, teneinde de polders zoveel mogelijk natuurlijke lozing te geven. Hoezeer het stadsbestuur opzij gedrongen is, kan worden geïllustreerd met een resolutie van de ingelanden van het jaar 1761.⁷⁸ Zij besloten van de beurtschippers op Rotterdam en Dordrecht het volle sluisgeld te eisen; hierbij werd een vroegere bepaling van het stadsbestuur, dat aan de geadmitteerde schippers faciliteiten verleende, eenvoudigweg genegeerd.

Het havenbestuur ging zelfs zover, dat het géén water in de haven liet. Op 17 juli 1762 beklaagden twee Rotterdamse beurtschippers zich bij de magistraat, dat de sasmester weigerde water in de haven te laten, terwijl hun schepen geladen waren en in de haven aan de grond zaten.⁷⁹ Ditmaal greep het stadsbestuur in en gelastte het de opening van de sluizen.

De drossaard van Zevenbergen, die ambtshalve dijkgraaf over het platteland was, H. W. Rengers, ging niet akkoord met de beknotting van zijn medezeggenschap. Hij protesteerde bij de ingelanden tegen de ondergraving van zijn functie.⁸⁰ Tenslotte werd hij als dijkgraaf erkend; in het vervolg zou hij als vierde persoon naast de president, vice-president en 2 hoofdingelanden zitting hebben in het dagelijks bestuur van de gecombineerde polders. Tevens zou hij de briefjes voor de sluismeester over het in- en uitlaten van water mede ondertekenen. Enige tijd heeft de stad, via de drossaard en dijkgraaf, nog een vinger in de pap gehad. Dit duurde tot 1795, toen de functies van drossaard en dijkgraaf gescheiden werden.⁸¹

In het bestuurslichaam van de gecommitteerde ingelanden heeft zich terzelfdertijd een andere ontwikkeling voorgedaan. Niet alle polders van Zevenbergen waren op gelijke wijze in dit lichaam vertegenwoordigd. In de algemene bestuurlijke zaken bijvoorbeeld waren de polders, die niet geheel op het grondgebied van Zevenbergen lagen,⁸² niet op dezelfde wijze en met dezelfde sterkte gerechtigd als de andere. In het beheer van de haven schijnen de noordelijker gelegen polders bovendien niet zoveel belang gehad te hebben als de zuidelijke. In het akkoord van 1760 verschijnt

voor het eerst een vrijwel nieuwe uitdrukking, die voortaan wordt gebruikt en uiteindelijk overgaat op het waterschap van „Haven en Sassen”: „*de ingelanden der drie polders, belang en interest hebbende in de haven van Zevenbergen*”. Het getal drie is enigszins misleidend; het lichaam bestond uit het Oudland (één polder); de gecombineerde Oude Noord-Toren-polder, de Oost- en West-Meeren-polder, welke drie als één polder optraden; en de gecombineerde buitenpolders, die in dit verband als één polder telden, en waarin begrepen waren: de Koekoek, de Bruinings-polder, de Oude Pelgrom, de Nieuwe Pelgrom, de Grote Schenkeldijk, de Kleine Schenkeldijk en de Gelderse polder. Waarschijnlijk heeft een meesterhand uit het Oudland deze organisatorische verhouding ontworpen!

Tegen het einde van de 18e eeuw heeft het bestuurslichaam van de gecommitteerde ingelanden aan betekenis ingeboet; het lichaam ontwikkelt zich tot een zuiver waterschapsbestuur, dat in bepaalde zaken nog bemoeienis had met het bredere terrein, waarop voorheen de gecommitteerde ingelanden zeggenschap hadden. Tot aan het einde van het oude regiem (hier in 1795) was het stadsbestuur nog altijd in de gecommitteerde ingelanden vertegenwoordigd. Die vertegenwoordiging is tot dan toe zelfs nog een essentieel bestanddeel. Het blijkt bijvoorbeeld hieruit, dat de magistraat en de ingelanden *samen* de uit te voeren werken aanbesteedden en controleerden. Op 6 maart 1784 stelde de magistraat een nieuwe instructie vast voor de sasmeester; op 28 mei 1784 benoemden de gecommitteerde ingelanden een nieuwe sasmeester.⁸³ De algemene directie en het oppertoezicht van de haven berust bij de magistraat; het dagelijks beheer wordt door de ingelanden gevoerd.

Toch ging het onmiskenbaar de kant op, dat de ingelanden de absolute zeggenschap over de haven tot zich trokken. In het jaar 1754 was een instructie voor de sasmeesters opgesteld, die in feite, bij gebrek aan andere voorschriften, beschouwd moet worden als het reglement op het beheer van de haven. Deze instructie werd in het jaar 1784 ingetrokken, en in gezamenlijk overleg tussen magistraat en ingelanden door een nieuwe vervangen.⁸⁴ Hierin werd aan de ingelanden het uitsluitend toezicht op het beheer van de

sluizen gegeven. Lijdzaam heeft het stadsbestuur aangezien, dat het al zijn bevoegdheden verloor; het heeft er zelfs aan meegewerkt.

Een en ander geeft de indruk, dat het stadsbestuur min of meer opzettelijk uit het beheer van de haven is gewerkt. Toch is het zeer goed mogelijk, dat de opzettelijkheid niet zó groot was, als ons nu uit de feiten toeschijnt. Uiteraard waren de meeste personen van de magistraat tevens ingeland in de polders, en als zodanig hadden zij bij de gecommiteerden zitting. Waarschijnlijk hebben de bestuursleden niet altijd duidelijk voor ogen gehad, in welke kwaliteit zij zitting hadden; zo kan van lieverlede de vertegenwoordiging van de magistraat min of meer vervaagd zijn.

De laatste in het archief der gemeente aanwezige rekening van de gecommiteerde ingelanden is uit het jaar 1774. Daarna zijn geen rekeningen meer afgehoord, noch in de landskist gedeponeerd. Het is een duidelijk teken van de emancipatie der ingelanden.

In het jaar 1802 namen de gecommiteerde ingelanden, *waaruit de vertegenwoordiging van de gemeente inmiddels verdwenen was*, een besluit tot ampliatio van het reglement voor de sasmeeesters, in 1784 door de magistraat opgesteld.⁸⁵ Aan de ene kant blijken de ingelanden de jurisdictie en de bevoegdheden van het stadsbestuur volledig te hebben overgenomen; aan de andere kant wordt duidelijk, dat zij nu een zuiver waterschapsbestuur vormen, dat zijn andere taken, op het bestuur van het platteland betrekking hebbend, geheel had afgestoten; een ontwikkeling, die niet alleen in Zevenbergen, maar in het gehele land te zien is. Men mag zich afvragen, of in de periode direkt ná 1800 een en ander wel altijd een wettelijke basis heeft gehad. Door de landsregering, die later aan „Haven en Sassen” de verplichting oplegde, zich tot een wettig waterschap te formeren, is althans aangenomen, dat het voordien als een waterschap optredend orgaan de formele wettelijke basis miste.

Tengevolge van de nieuwe bepalingen van het (Franse) regiem deed zich in het jaar 1807 de noodzaak voor, het oude akkoord van het jaar 1717 te herzien.⁸⁶ De bijdragen van de ingelanden moesten beschouwd worden als een stedelijke belasting, die zonder

uitdrukkelijk octrooi niet meer was toegestaan krachtens een besluit van de landsregering dd. 20 december 1805. Beide partijen, het stadsbestuur en de ingelanden, wilden het vroegere akkoord in elk geval naar de geest handhaven. Daarom werd besloten, dat de ingelanden geen gelden meer aan de stad behoefden af te dragen, doch dat zij voor het herstel en het onderhoud van de bruggen en kaden uit de gemeentekas een bedrag van 500 gulden kregen, waarvoor zij zich verplichtten de nodige onderhoudswerken te doen.

Hier heeft zich een interessant „détournement” voorgedaan. Geen van beide partijen heeft de oorspronkelijke situatie volledig begrepen. Het stadsbestuur keek al te eenzijdig naar de kosten en de lasten, en gaf zijn laatste bevoegdheden prijs. De ingelanden beschouwden het als vanzelfsprekend, dat zij het gehele beheer over de haven hadden; zij eisen van de gemeente zelfs de som, die zij oorspronkelijk zelf opbrachten. Hierdoor is de latere ontwikkeling, namelijk dat de stad volledig uit het beheer van de haven geraakte, zo sterk beïnvloed, dat zij practisch niet meer recht te trekken was. Toch traden het stadsbestuur en de ingelanden nog gezamenlijk op. Bij de dichtung van Mark en Dintel in 1808 verzocht het heemraadschap, om water te mogen afvoeren door de haven. Het stadsbestuur en de ingelanden, „die gecombineert directie voeren”, beslisten samen.⁸⁷ Hetzelfde geschiedde bij de inundaties in de jaren 1808 en 1809.⁸⁸

Het haven- en bruggeld, ook kade- en bruggeld genoemd, werd van oudsher door de stad geheven en genoten; het bracht plm. f 500 per jaar op. In het begin van het jaar 1811 is deze retributie door de stad aan de ingelanden afgestaan.⁸⁹

Met ingang van het jaar 1815 hebben aanvankelijk enige, van lieverlede meer polders, te beginnen met de Zonzeelse Polder, bezwaren gemaakt tegen de omslag door de gecommiteerde ingelanden, met het gevolg, dat zij hun verdere medewerking aan het onderhoud van de haven weigerden, en de drie gecombineerde polders overbleven.

In 1824 betoonde het gemeentebestuur van Zevenbergen zijn ontevredenheid aan de gecommiteerde ingelanden over het slechte

onderhoud van de bestrating der havenkanten, die, zo werd althans gesteld, sedert onheuglijke tijden door de ingelanden werden beheerd.⁹⁰ De ingelanden wierpen tegen, dat het onderhoud van de straten hen, waarschijnlijk door een misverstand, was toebedacht. Zij waren van mening, dat de zuiver waterstaatkundige werken, bijvoorbeeld de kaden, bruggen, enz. hun last was, doch niet de bestrating van de havenkanten.⁹¹

Er bestond een scherpe tegenstelling tussen het gemeentebestuur en de ingelanden. Waarschijnlijk lag de verhouding in de persoonlijke sfeer moeilijk tussen de toenmalige burgemeester van Zevenbergen, J. Damen, en de ingelanden of hun president. Op dezelfde dag, dat de ingelanden antwoordden, dienden zij bij de gemeente een oude vordering uit de jaren 1809 en 1810 in,⁹² waardoor de zaak meteen vertroebeld werd, maar waaruit ook blijkt, hoe hoog de ingelanden de terechtwijzing van de gemeente genomen hebben. Na enig heen en weer geschrijf, waarbij de ingelanden uiteindelijk toegaven, dat zij de bestrating te onderhouden hadden, maar zich tevens over deze last beklagden, die de polders eigenlijk niet aanging, beslisten Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op 3 maart 1826, dat het onderhoud van de bestrating der havenkanten door de gemeente moest geschieden.⁹³

Hierdoor waren de vroegere akkoorden op een wankel basis gebracht. Op 7 mei 1827 werd daarom tussen het gemeentebestuur en de gecombineerde polders overeengekomen:

a. de gemeente onderhoudt op eigen kosten de straten langs de havenkanten. b. de riolen, goten en putten in deze straten zullen onderhouden worden door de ingelanden, maar op kosten van de gemeente. c. bomen op de havenkanten zijn eigendom van de gemeente; eventuele schade hierdoor aan de kaden zal door de gemeente te herstellen zijn. d. de bruggen worden onderhouden door ingelanden; eveneens de muren en verdere beschoeiingen van de havenkanten; ook de 25 trappen langs de haven en het schoonhouden der riolen en zinkputten. Voor dit werk zal de gemeente jaarlijks f 100 betalen aan het waterschap. Het akkoord werd op 18 mei 1827 door G. S. goedgekeurd.⁹⁴

Naar aanleiding van een ongeluk met een schip, waarna de schipper, die zich benadeeld voelde, een rekest aan het provinciaal bestuur zond, bracht de commissaris van het district Breda een vernietigend rapport uit over het beheer van de haven.⁹⁵ De haven, schreef hij, is in beheer bij de ingelanden. Er wordt al te veel gezien naar de belangen van de landbouw, en in het geheel niet naar die van de stad (vers water) en de scheepvaart. Er is geen reglement, zodat er met het inlaten en uitlaten van water de grootste willekeur plaats vindt. Het provinciaal bestuur droeg het waterschap op een reglement op te stellen en dit ter goedkeuring in te zenden. Het op te richten waterschap, dat hiermede een wettelijke status zou verkrijgen, voldeed aan de opdracht. Het ontwerp-reglement werd bij K.B. van 29 december 1835 goedgekeurd. Een voorlopig tarief op de haven- en sluisgelden was reeds in 1831 goedgekeurd.

De gemeente Zevenbergen zag terdege in, dat de zaak van de haven haar geheel uit de hand gelopen was. Bij de opstelling van het nieuwe reglement diende de burgemeester bij de hogere autoriteiten ontwerpen in,⁹⁶ die echter niet in beschouwing zijn genomen. Zijn bezwaren golden voornamelijk, dat de polders te eigenmachtig optraden, dat het door de ingelanden ingediende ontwerp-reglement kennelijk was opgesteld met de bedoeling, de gemeente geheel te weren, en dat voorheen de ingelanden altijd samen met het stadsbestuur het beheer over de haven hadden gevoerd. Hetgeen hij naar voren bracht, schijnt niet concreet genoeg te zijn geweest; zijn betoog heeft aan de loop der zaken geen andere wending kunnen geven.

Op 9 juli 1838 volgde echter een K.B., waarin toch wel enige rekening is gehouden met de historische antecedenten.⁹⁷ Daarin werd bepaald, dat voortaan een lid van de raad der gemeente in het bestuur van „Haven en Sassen” moest worden opgenomen; de andere punten, waarop herziening was gevraagd, werden afgewezen. Uit het archief der gemeente valt nergens af te leiden, dat aan deze bepaling *uitdrukkelijk* de hand is gehouden. Nergens blijkt iets over de aanwijzing of delegering van een vertegenwoordiger van de raad der gemeente in „Haven en Sassen”. Het zal wel zó zijn geweest,

dat practisch altijd één der gecommiteerde ingelanden tevens lid van de raad was, waardoor aan de ene kant vanzelf aan de bepaling van het K.B. was voldaan, en die bepaling aan de andere kant niet de minste zin had. „Haven en Sassen” heeft zich in het geheel niet verzet tegen de opname van een lid van de raad in het bestuur; maar wel heeft het weten te bereiken, dat niet de burgemeester als vertegenwoordiger van de gemeente werd aangewezen.

Sinds 1835 voerde „Haven en Sassen”, nu als wettelijk erkend waterschap, het beheer over de haven van Zevenbergen.

In 1940 namen de Staten van Noord-Brabant het principebesluit,⁹⁸ de zorg voor een geregelde waterafvoer van de Mark en de Dintel en de daaronder ressorterende waterleidingen bij één waterschap te leggen, het heemraadschap Mark en Dintel. Om verschillende redenen, niet in het minst om de doelmatigheid in de voorbereiding van grotere werken, achtten de Staten het beter, het beheer over het gehele stroomgebied van Mark en Dintel in één hand te leggen. Bovendien was het provinciaal bestuur niet overtuigd van de juistheid en effectiviteit van het beheer door „Haven en Sassen”. Bij besluit van de Commissaris der provincie dd. 10 maart 1943 werd het waterschap „Haven en Sassen” opgeheven,⁹⁹ en is de haven van Zevenbergen in beheer gekomen bij het heemraadschap Mark en Dintel.¹⁰⁰ De verhouding tussen de gemeente en het heemraadschap inzake de haven wordt nog steeds beheerst door de overeenkomst van 1827, zij het dat enige punten door veranderde omstandigheden vervallen zijn.

3. De eigendom

De vraag heeft zich voorgedaan, wie als eigenaar van de haven en de bijbehorende werken te beschouwen is. Deze vraag heeft voor een kort ogenblik bedreigd de onderhandelingen tussen de gemeente en het heemraadschap Mark en Dintel inzake het herstel van de kademuren te verstoren, doch nu heeft zij louter historische of speculatieve waarde. Voorop moge gesteld worden, dat de gehele aangelegenheid van de haven, haar ontstaan, het beheer, de afstand

van beheer en onderhoud aan de ingelanden, later aan „Haven en Sassen”, later aan het hoogheemraadschap, een ingewikkelde zaak is, die aan de hand van het bovenstaande misschien te eenzijdig historisch wordt gezien. Bovendien blijkt uit het befaamde Hofvijver-arrest van de Hoge Raad, dat in juridicis wateren tot de meest glibberige zaken behoren. Een standpunt over de eigendom kan dan ook slechts onder groot voorbehoud van een ander oordeel gegeven worden.

Toch kan het dienstig zijn, de feiten in ogenschouw te nemen, die bij het vraagstuk over de eigendom betrokken moeten worden. De haven van Zevenbergen is een *kunstmatig water*. Hier en daar in de literatuur vindt men de mededeling, dat zij een rivier is, doch het onderzoek heeft voldoende uitgewezen, dat zij een geheel aangelegd kanaal is. In het bovenstuk volgt zij een deel van de oude bedding der vroegere rivier de Roodevaart. Een natuurlijke rivier zou zonder meer aan de staat toebehoren; een kunstmatig water echter niet.

Dit kanaal is vanaf het Lamgatseveer tot aan het Hollandsch Diep *door de stad Zevenbergen* gegraven en bekostigd.

Enige malen, in 1611 en 1683, heeft de stad Zevenbergen gronden verkregen (in schenking of door koop), waar delen van het kanaal gegraven werden. Het is dan ook voor geen enkele tegenspraak vatbaar, dat de eigendom van de haven aanvankelijk bij de stad gelegen heeft.

Op het kadaster stonden de haven en haar werken op naam van „Haven en Sassen”, met dien verstande dat het tracé onder de gemeente Zevenbergen op naam van „Haven en Sassen van Zevenbergen” stond, het tracé onder de gemeente Klundert op naam van de „Ingelanden der drie polders, uitwaterende door de Haven van Zevenbergen”. Met beide inschrijvingen is een en hetzelfde lichaam bedoeld. Ten tijde van de eerste inschrijving (c. 1830) is de toenmalige beheerder als eigenaar beschouwd en geregistreerd. Het verschil in terminologie wijst erop, dat bij de inschrijving afgegaan is op mondelinge mededelingen, en dat geen titel van eigendom is getoond.¹⁰¹

De oudere stukken spreken nergens over de eigendom van de haven, of een overdracht van de eigendom. De kwestie van de eigendom is voorheen nimmer in beschouwing genomen.

Vóór 1800, toen de gecommiteerde ingelanden aanvankelijk samen met de stad, later zelfstandig, het beheer en het onderhoud van de haven hebben gehad, kunnen zij niet beschouwd worden als een autonoom lichaam, doch als een *integrerend* deel van het bestuur van de stad en het land van Zevenbergen. Onmogelijk kan worden aangenomen, dat vóór 1800 de eigendom van de haven op de ingelanden is overgegaan.

Ná 1800 ligt de zaak niet zo duidelijk. „Haven en Sassen” ging in het begin van de 19e eeuw op de oude, in feite onwettige weg verder; het werd in 1835 als waterschap erkend. Het beheer, onderhoud en vruchtgebruik van de haven had het al langer. Bij de reglementering van het waterschap is de eigendom van de kunstwerken geheel buiten beschouwing gelaten.

Het moet derhalve waarschijnlijk worden geacht (*salvo meliori iudicio!*), dat de eigendom van de haven nóg bij de gemeente Zevenbergen berust.

AANTEKENINGEN

Gebruikte afkortingen:

- C. = Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage. Archief van de Contrarolleur der Fortificatiën.
- D.A. = Algemeen Rijksarchief in België te Brussel. Fonds Arenberg. Domeinrekeningen van Zevenbergen.
- G.A.Z. = Gemeente-archief Zevenbergen.
- H.en S. = Archief van „Haven en Sassen”, aanwezig bij het heemraadschap Mark en Dintel te Oud en Nieuw Gastel.
- N.D.R. = Algemeen Rijksarchief te 's-Gravenhage. Archief van de Nassause Domeinraad.
- O. = Archief van de polder „Het Oudland van Zevenbergen”, gedeeltelijk bij de gemeente Zevenbergen, gedeeltelijk bij de sekretaris van de polder aanwezig.
- P.A. = Rijksarchief in Noord-Brabant te 's-Hertogenbosch. Provinciaal Archief.

¹ D.A. Rek. 1448/49, fol. 3v en 4v.

² Algemeen Rijksarchief 's-Gravenhage, Rekenkamer van Holland, nr 3292.

³ Algemeen Rijksarchief 's-Gravenhage, Kaarten Hingman, nr 1716; zie afb. 1.

- ⁴ Tuinstra, U. Bijdrage tot de kennis van holocene landschapsontwikkeling in het Noordwesten van Noordbrabant, 1951.
- ⁵ Zogenaamde Lobbekenstoren, omdat de naamgeving van deze toren niet authentiek is, doch ontleend zal zijn aan de grote toren van het kasteel van Zevenbergen, dat ten zuiden van de stad gelegen heeft. Zie: pag. 7—24 van het Verslag van het Gemeenschappelijk archivariaat „Nassau-Brabant” over het jaar 1962.
- ⁶ D.A. Rek. 1502/03, fol. 22v.
- ⁷ D.A. Rek. 1524/25, fol. 26.
- ⁸ D.A. Rek. 1525/26, fol. 24.
- ⁹ D.A. Rek. 1536/37, fol. 12v.
- ¹⁰ G.A.Z. Burgemeestersrek. 1542/43.
- ¹¹ G.A.Z. Burgemeestersrek. 1543/44.
- ¹² D.A. Rek. 1545/46, fol. 18.
- ¹³ ibidem, fol. 18v.
- ¹⁴ N.D.R. nr 754, reg. nr 1993.
- ¹⁵ N.D.R. nr 754, reg. nr 3121.
- ¹⁶ D.A. Rek. 1548/49, fol. 63. Rek. 1549/50, fol. 77.
Het *Lamsgat* is waarschijnlijk genoemd naar het aldaar liggende Lammergors. De afleiding van dit woord wordt meestal gezocht in: lammeren. Er zijn evenwel aanwijzingen, dat de naam afkomstig is van de familie Lam, die in het begin van de 15e eeuw in Zevenbergen woonde en ter plaatse van het Lammergors gorzen bezat.
- ¹⁷ D.A. Rek. 1550/51, fol. 101v.
- ¹⁸ ibidem, fol. 36.
- ¹⁹ D.A. Rek. 1554/55, fol. 55.
- ²⁰ Algemeen Rijksarchief 's-Gravenhage, Kaarten Hingman, nr 1756.
- ²¹ Cornelis van Bergen, zoon van Cornelis van Bergen en Margaretha van Zevenbergen, coadjutor van de bisschop van Luik, in 1533 heer van Zevenbergen, in 1538 bisschop van Luik, schonk in 1559 de heerlijkheid Zevenbergen aan Jean de Ligne. Hij stierf in 1560.
- ²² D.A. Rek. 1544/45, fol. 51.
- ²³ ibidem, fol. 46.
- ²⁴ Hoogstwaarschijnlijk niet gelijk te stellen met het huidige gehucht Moerdijk, doch in de omgeving van Noordam te lokaliseren.
- ²⁵ D.A. Rek. 1544/45, fol. 53v. Rek. 1548/49, fol. 52v. Rek. 1559/60, fol. 66v.
- ²⁶ D.A. Rek. 1545/46, fol. 63.
- ²⁷ D.A. Rek. 1559/60, fol. 66v.
- ²⁸ G.A.Z. invent. nr 1948, reg. nr 18.
- ²⁹ D.A. Rek. 1551/52, fol. 71v.
- ³⁰ G.A.Z. invent. nr 19, fol. 24.
- ³¹ G.A.Z. invent. nr 831.
- ³² G.A.Z. invent. nr 831.
- ³³ G.A.Z. invent. nr 1830.
- ³⁴ D.A. Rek. 1606/07, fol. 35v.
- ³⁵ Door de gehele loop van de geschiedenis van de haven stoot men telkens op gegevens over sluizen, dammen, enz., zonder dat altijd precies uit te maken is, waar deze gelegen hebben, en welke hun functie is geweest in de waterbeheersing van de haven. Bovendien blijkt hier en daar, dat vóór of tijdens grotere werken aan de haven hulp-sluizen en dammen zijn gemaakt, die dienden om een bepaald stuk van de haven droog te leggen of gangbaar te houden, waar andere delen tijdelijk onbruikbaar waren. Zoals gezegd, wordt de juiste

- plaats en de juiste functie dier kunstmiddelen uit de stukken geenszins duidelijk. Er is derhalve de uiterste voorzichtigheid geboden met de hantering van gegevens over sluizen en dammen, daar er mogelijk een conclusie uit getrokken wordt, die, schijnbaar juist, toch niet klopt met de feiten.
- ³⁶ In feite voerde zij het beheer over de heerlijkheid Zevenbergen. Zij hoorde de rekening af en gaf instructies aan de rentmeester. Talloze malen komt men dan ook in de rekeningen „Hare Excellentie” tegen.
- ³⁷ D.A. Rek. 1611/12, fol. 30v.
- ³⁸ N.D.R. III, nr 79, fol. 1119v.
- ³⁹ ibidem.
- ⁴⁰ D.A. Rek. 1613/14, fol. 28v.
- ⁴¹ D.A. Rek. 1615/16. Bijlagen.
- ⁴² G.A.Z. Res. 11 juni, 7 november 1617.
- ⁴³ G.A.Z. Res. 1 november 1618.
- ⁴⁴ G.A.Z. Res. 4 april 1661.
- ⁴⁵ G.A.Z. Res. 28 april 1661.
- ⁴⁶ G.A.Z. invent. nr 1967.
- ⁴⁷ G.A.Z. invent. nr 1970.
- ⁴⁸ G.A.Z. invent. nr 1975. N.D.R. nr 8844.
- ⁴⁹ G.A.Z. invent. nr 1975.
- ⁵⁰ G.A.Z. Res. 18 juli 1690.
- ⁵¹ G.A.Z. Res. 26 oktober 1690.
- ⁵² G.A.Z. Res. 24 augustus 1691.
- ⁵³ G.A.Z. invent. nr 1976.
- ⁵⁴ G.A.Z. invent. nr 1984.
- ⁵⁵ C. nr 67.
- ⁵⁶ ibidem.
- ⁵⁷ H.en S. Res. 26 mei 1717.
- ⁵⁸ P.A. nr 5949.
- ⁵⁹ Rijksarchief in Noord-Brabant. Domein van prins Frederik, Rek. van Zevenbergen 1721, fol. 178.
- ⁶⁰ ibidem, Rek. 1721, fol. 182v.
- ⁶¹ ibidem, Rek. 1724. Achterin: afschrift van het bestek d.a. 1730.
- ⁶² G.A.Z. Res. 8 maart 1725.
- ⁶³ G.A.Z. invent. nr 1988.
- ⁶⁴ G.A.Z. Res. 18 oktober 1728 — 17 september 1741 (passim). G.A.Z. invent. nr 1991.
- ⁶⁵ G.A.Z. Res. 18 januari 1750. H.en S. Res. 12 mei 1750.
- ⁶⁶ G.A.Z. Res. 16 september 1752. Ibidem, invent. nr 1990.
- ⁶⁷ N.D.R. (Hingman), nr 322.
- ⁶⁸ G.A.Z. Res. 20 juli 1754.
- ⁶⁹ G.A.Z. Res. 17 november 1759.
- ⁷⁰ G.A.Z. reg. nrs 2, 3, 7, 445.
- ⁷¹ O. Res. 21 april 1660.
- ⁷² O. Res. 30 april 1681.
- ⁷³ O. Res. 14 april 1689.
- ⁷⁴ H. en S. Res. 5 mei 1694.
- ⁷⁵ O. Res. 9 maart 1717.
- ⁷⁶ H.en S. Res. 26 mei 1717.
- ⁷⁷ H.en S. Res. 11 december 1760. P.A. nr 5949.
- ⁷⁸ P.A. nr 5949.
- ⁷⁹ G.A.Z. Res. 17 juli 1762.

- ⁸⁰ P.A. nr 5949; afschrift dd. 9 mei 1764. O. Res. 8 mei 1765.
- ⁸¹ H.en S. Res. 12 maart 1803.
- ⁸² De bedijkingen (en begrenzingen) van verschillende polders onder Zevenbergen vallen niet samen met de gemeentegrens. Aan dit verschijnsel, dat hier niet van overwegend belang is, hoop ik t.z.t. een afzonderlijke studie te wijden.
- ⁸³ H.en S. Res. 6 maart, 28 mei 1784.
- ⁸⁴ H.en S. Res. 5 juni 1802.
- ⁸⁵ H.en S. Res. 5 juni 1802.
- ⁸⁶ H.en S. Res. 20 april 1807.
- ⁸⁷ G.A.Z. invent. nr 1998.
- ⁸⁸ G.A.Z. invent. nr 1999.
- ⁸⁹ H.en S. Res. 2 mei 1811.
- ⁹⁰ H.en S. ongeordend archief, dossier Haven en Sassen.
- ⁹¹ Opgemerkt moet worden, dat dit onderscheid hier voor de eerste maal naar voren komt; in oudere stukken werd nergens verschil gemaakt tussen de havenkanten en de bestrating. Zeer goed mogelijk is, dat de ingelanden zich beroepen op een gewoonterecht, dat niet in de stukken tot uiting komt.
- ⁹² H.en S., ongeordend archief, dossier Haven en Sassen.
- ⁹³ G.A.Z. Ingekomen stukken van G.S. 3 maart 1826, 18 mei 1827.
- ⁹⁴ H.en S., ongeordend archief, dossier Haven en Sassen.
- ⁹⁵ P.A. nr. 5949.
- ⁹⁶ P.A. nr 5949. G..A.Z. Minuten van brieven v. d. burgemeester 1836, nrs 21 en 803.
- ⁹⁷ P.A. nr 5949. G.A.Z. Ingekomen stukken b. en w. 1838, nr 72.
- ⁹⁸ Prov. Blad 9 augustus 1940.
- ⁹⁹ Prov. Blad 1943, nrs 59 en 60.
- ¹⁰⁰ Het heemraadschap van Mark en Dintel is in het jaar 1805 opgericht.
- ¹⁰¹ De kadastrale inschrijving van een goed op naam van een eigenaar geeft slechts een indicatie; zij kan niet als een bewijs van eigendom gelden.