

Kanaal door Zuid-Beveland

Ligging

Het Kanaal door Zuid-Beveland loopt van de Westerschelde bij Hansweert naar de Oosterschelde bij Wemeldinge. Het kanaal kent sinds de jaren tachtig van de vorige eeuw bij beide dorpen een nieuwe uitmonding en heeft daarmee een lengte gekregen van net iets meer dan 9 kilometer.

Geschiedenis

Een Antwerps kanaal

Het Kanaal door Zuid-Beveland dankt zijn bestaan vrijwel geheel aan de belangen van de Antwerpse haven. Tot de 15e eeuw was de Oosterschelde de belangrijkste verbinding naar zee voor Antwerpen. Deze rol werd daarna overgenomen door de Westerschelde. Naast deze verbinding naar zee was de verbinding met de Rijn van belang. Deze route liep via het Kreekrak en de Eendracht naar het Hollandsch Diep. Met de verzanding van het Kreekrak werd het steeds lastiger deze route te bevaren en werden schepen gedwongen tot een lange omweg via het Sloe. Het was onder het bewind van Napoleon dat Antwerpen werd aangewezen als belangrijkste noordelijke haven. Met de afdamming van het Kreekrak en de aanleg van een kanaal door Zuid-Beveland wilde Napoleon deze positie van Antwerpen verder verbeteren.



Een nieuw koninkrijk

Het plan van Napoleon strandde met de komst van het Koninkrijk der Nederlanden in 1815. Nieuwe plannen in de jaren daarna sneuvelden door de afscheidingsstrijd met België. In 1839 werd het scheidingsverdrag tussen Nederland en België getekend. Daarin werd onder meer overeengekomen dat Nederland zou zorgen voor goede verbindingen tussen België en de Rijn. In hetzelfde jaar rijdt de eerste trein in Nederland van Amsterdam naar Haarlem. Het is deze nieuwe uitvinding die, in relatie met de verplichtingen uit het scheidingsverdrag, uiteindelijk zal leiden tot een nieuw kanaal door Zuid-Beveland.

Spoorwegdammen

Op 31 juli 1867 komt de eerste trein uit Bergen op Zoom aan in Vlissingen. Om dit voor elkaar te krijgen was het noodzakelijk om zowel het Kreekrak als Het Sloe af te dammen. Voor het zover was moest Nederland wel voor een alternatieve vaarverbinding zorgen voor België. Op 13 juni 1857 werd door Willem III de wet getekend voor de aanleg van een kanaal door Zuid-Beveland en voor de onteigening van de daarvoor benodigde gronden. In 1863 werd gestart met de werkzaamheden aan het kanaal en op 15 oktober 1866 kon het kanaal feestelijk in gebruik worden genomen. Daarmee was de 'weg' vrijgekomen voor zowel de scheepvaart als het spoor.

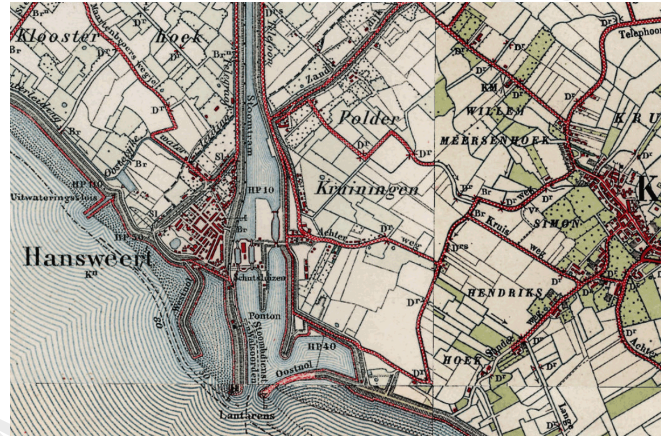


De aanleg van de spoorlijn naar Vlissingen was een belangrijke reden voor de aanleg van het kanaal.

Onstuimige groei

Bij de opening in 1866 was het kanaal via de Westerschelde bereikbaar via een sluis bij Hansweert en via de Oosterschelde via een sluis bij Wemeldinge. In dat jaar maakten 4.783 schepen gebruik van het kanaal. Als een jaar later het Kreekrak wordt gesloten, neemt de scheepvaart snel toe. Om de afhankelijkheid van deze enkele sluizen te verminderen, werd al snel besloten tot de bouw van een extra sluis in zowel Hansweert als in Wemeldinge: de Kleine- of Westsluizen. Beide sluizen kwamen gereed in 1872. Er maken dan al 20.000 schepen per jaar gebruik van het kanaal. Een aantal dat verder toenam tot 60.000 in 1911. Het kanaal was

daarmee één der drukste in Europa. De onstuimige groei van de scheepvaart leidde in 1907 tot het besluit om een derde stel sluizen aan te leggen. De Grote- of Oostsluis bij Hansweert kwam in 1916 gereed en in Wemeldinge in 1928. Deze sluizen hebben een lengte van 140 meter en zijn 15,75 meter breed. Ze liggen niet direct ten oosten van de oudere twee sluizen, maar meer landinwaarts.



Het kanaal bij Hansweert rond 1920 net na de bouw van de Oostsluis.

Levendigheid alom

Het kanaal met al zijn scheepvaart brengt heel wat teweeg voor Wemeldinge en Hansweert. Vooral dit laatste dorp verandert totaal van karakter. De sluiscomplexen en de scheepvaart brengt ontzettend veel werkgelegenheid met zich mee. Sluispersoneel, douane, politie, expeditie, parlevinkers, tijdsmannen, onderhoudspersoneel en technici stromen toe. Omdat er niet 's-nachts over het kanaal werd gevaren is het elke avond een drukte van belang in en rondom de sluizen. Naast de sluizen ontstaat het buurtschap Hansweert-Oost. Het is de tijd dat het levendige Hansweert ook wel Klein-Antwerpen werd genoemd. Hansweert was daarmee duidelijk anders geworden dan de omliggende plaatsen: het werd een vrijdenkende gemeenschap met tal van voorzieningen en is vertrekpunt van zowel de veerdienst naar Zeeuws Vlaanderen, als van de paarden- en later stoomtram. In Wemeldinge is de impact van het kanaal op het dorp minder ingrijpend. Toch is ook hier de relatie met het

kanaal hecht. In 1938 werd er de christelijke school voor schipperskinderen 'Prinses Beatrix' geopend. Hier kwam in 1952 een internaat bij dat in 1967 werd vervangen door het nieuwe internaat 'De Schutsluis'. In 1980 gaat deze samen met de dorpsschool.

Aan alles komt een eind

Een tijd lang kan, met de drie sluizen en een in 1938 uitgevoerde verbreding tot 35 meter, het hoofd worden geboden aan het groeiende scheepvaartverkeer. België ziet dat al een tijd lang anders en pleit al sinds 1920 voor een meer rechtstreeks kanaal richting Moerdijk. Politiek gesteggel en de Tweede Wereldoorlog vertragen de besluitvorming hierover. Met de komst van de Deltawerken ontstond meer duidelijkheid over deze Schelde-Rijnverbinding, resulterend in een besluit tot aanleg in 1963. In 1975 werd het Schelde-Rijnkanaal geopend en daarmee liet veel scheepvaart het Kanaal door Zuid-Beveland letterlijk en figuurlijk links liggen. Het aantal scheepspassages halveert. De lange wachttijden voor de sluizen en het aantal gevaarlijke situaties voor de sluisingen in verband met de hoge stroomsnelheid op de Westerschelde, nemen sindsdien sterk af.



Het sluizencomplex bij Hansweert nog volop in bedrijf in 1973 met op de voorgrond Hansweert-Oost (bron: www.answest-oost.nl)

Of toch niet?

In 1976 werd besloten dat er toch een open verbinding blijft bestaan tussen de Oosterschelde

en de Noordzee. Om getijdenwerking te voorkomen, werd het Schelde-Rijnkanaal via de Oosterdam afgesloten van de Oosterschelde. Het maakt dat dit kanaal enkel vanaf de Antwerpse haven en het Volkerak kan worden benaderd. Verder kunnen hoge schepen door de vaste bruggen en de hefdeuren van de Kreekraksluizen geen gebruik maken van deze route. Dit alles maakt dat er behoefte blijft bestaan aan het Kanaal door Zuid-Beveland, maar dan wel zodanig gemoderniseerd dat de moderne scheepvaart er gebruik van kan maken. Hiertoe werd tegelijk in 1976 besloten. Het kanaal wordt geschikt gemaakt voor de 4-baks-duwvaart, krijgt een open verbinding met de Oosterschelde en de sluizen bij Hansweert worden vervangen door moderne grote sluizen. Vooral het niet vervangen van de sluizen bij Wemeldinge is opvallend. Het maakt dat de dijken langs het kanaal op deltahoogte moeten worden gebracht. Het is een direct gevolg van de afspraak met België dat in de route tussen Antwerpen en de Rijn, maar hooguit drie sluizen mogen worden gepasseerd. Met de Volkerraksluizen bij het Hollandsch Diep en de Krammersluizen in de Philipsdam, was er nog maar ruimte voor één sluiscomplex. Dit complex is aangelegd bij Hansweert.

Een immense opgave

De werkzaamheden worden gefaseerd in een noordelijk en zuidelijk deel. Gestart wordt met het zuidelijke deel waar de nieuwe sluizen ten oosten van het bestaande sluiscomplex worden gebouwd. Deze sluizen betekenen het einde van het buurtschap Hansweert-Oost en symboliseren daarmee definitief de teloorgang van de sluis- en kanaalgemeenschap die hier ruim een eeuw heeft bestaan. De nieuwe sluizen werden op 2 december 1987 geopend. Ze zijn 280 meter lang en 24 meter breed. Tegelijk is de kanaalbodem van 35 naar 100 meter verbreed. Het oude sluiscomplex is gedempt. Om budgettaire redenen wordt pas in 1989 gestart met het noordelijke gedeelte. Ook hier wordt de kanaalbodem verbreed tot 100 meter. Verder is

een nieuwe kanaalarm ten oosten van Wemeldinge gegraven. In 1993 zijn deze werkzaamheden gereed. In Wemeldinge is enkel de Oude- of Middelsluis gedempt. De andere twee sluizen blijven gehandhaafd en dienen als toegang tot de aangelegde jachthavens. Nu passeren jaarlijks alweer circa 50.000 schepen de sluizen bij Hansweert, waarvan 80% uit beroepsvaart bestaat.



In de nieuwe sluis bij Hansweert.

Langs het Kanaal door Zuid-Beveland

Verdwaald op oude kaarten

Mijn eerste kennismaking met Hansweert vond plaats aan het eind van de jaren negentig als ik fiets door Zuid-Beveland met als gids een topografische atlas uit het midden van de jaren tachtig. Komend vanuit Yerseke volgde een verrassing als een kanaal vanuit het niets de topografische werkelijkheid van de jaren tachtig tot geschiedenis verklaard. Aangekomen bij Hansweert volgt het surrealistische schouwspel van een sluiscomplex op het droge. Ik vond het prachtig.

Een groen sluiscomplex

Ook al heeft het Kanaal door Zuid-Beveland afstand genomen van Hansweert. Het is en blijft een passend beginpunt voor een tocht langs het kanaal. Wel is het moeilijk voor te stellen hoe levendig het ooit eens geweest moet zijn. Het is er stil en verlaten. Een toeristische wandel- en fietsroute brengt je nu langs het voormalige sluiscomplex (1). Dit is een vrij uniek complex in Nederland, zoals het nu onderdeel uitmaakt van een soort van landschapspark. De West- of Kleine Sluis ligt er nog in zijn geheel. Waar echter ooit water stroomde daar groeit nu gras. Van de Midden- of Oude Sluis en de Oost- of Grote Sluis zijn enkel de havenmonden en kademuren aan de Westerscheldezijde nog herkenbaar. Ook de indrukwekkende Wip, waarmee sluisdeuren werden vervangen, is nog aanwezig. Ik vind het een mooie wijze om toch nog iets te tonen van het verleden dat eens was. Natuurlijk staat de huidige rust en stilte in sterk contrast met hoe het eens was, maar voor hetzelfde of waarschijnlijk minder geld, zou het ook geheel opgeruimd kunnen zijn.



Sluis op het droge bij Hansweert.

Waarom?

Ook de voorhaven van het oude sluiscomplex is nu tot land ingepolderd. Juist dit was vroeger een gevaarlijke plek waar de diepe en wispelturige Westerschelde voor grote problemen kon zorgen bij het in- en uitvaren van het kanaal. Nu grazen er schapen en ligt in de verte de grote Deltadijk die de Westerschelde aan het zicht onttrekt. Dat lukt niet met de grote zeeschepen op weg naar Antwerpen. Het is een machtig schouwspel om te zien hoe deze zeereuzen hoog boven de dijk uit hun weg vervolgen. Ook de oude kanaalarm achter het sluiscomplex is verland. Het ogenschijnlijk verstilde Hansweert heeft hier gekozen voor een uitbreidingslocatie. Woningen en appartementen sluiten het oude sluiscomplex nu af aan de noordzijde. Waarom moest dat nu hier? Wellicht zorgde deze woonwijk voor de financiële middelen om het oude sluiscomplex te behouden. Ik weet het niet. Een mooi groen kanaalpark was eigenlijk mooi genoeg geweest. Enkele zichtlijnen op de kerk moeten het beeld nog enigszins redden. Wat overigens nog het ergste is; de straten in de nieuwe woonbuurt zijn vernoemd naar rivieren. Het is net of men in Hansweert boos is op het kanaal sinds het hen in de steek heeft gelaten.

Zakelijk en toegankelijk

Overigens is het nieuwe en verbrede kanaalgedeelte ook weer niet zover van Hansweert af gelegen. Het nieuwe sluiscomplex (2) ligt op circa 1000 meter ten noordoosten van

het oude complex. Het beschikt over twee sluiskommen naast elkaar. Het is van de gebruikelijke betonnen zakelijkheid die ook wel een zekere schoonheid uitstraalt. Met name het bedieningsgebouw is opvallend. Het strekt zich uit tussen beide sluiskolken en overkluist een bedieningsweg. Een grote klok op het gebouw toont de waterstand aan in de kolken. Prettig is de goede toegankelijkheid van het sluiscomplex. De sluis is een lokale verkeersschakel tussen Hansweert en Kruiningen en speelt vooral ook een belangrijke rol voor wandel- en fietsroutes. Omdat de sluis gebruik maakt van roldeuren is het ook gemakkelijk om een circulatiesysteem te hanteren afhankelijk van welke sluisdeur wordt geopend. Hier kun je op je gemak de nodige tijd doorbrengen en kijken naar de vele schepen die geschut worden.



De voorhaven bij Hansweert.

Onbegrijpelijk Hansweert-Oost

Aan de oostkant van het sluiscomplex wacht een raar soort niemandsland. Voor wie hier nog iets van Hansweert-Oost verwacht, komt bedrogen uit. Er is geen bebouwing meer aanwezig van dit buurtschap. Wel staan en liggen hier allerlei wonderlijke objecten. In een verwilderd bloemenkruidenrijk landje staan stenen afgietsels van kanonnen, de kanonnen zelf, rijen lange houten palen, een verlande knuppelbrug, beveiligingshekken rondom vierkant stukjes land en verlichtingsarmaturen. Aan de rand ervan een gebouw van de nationale politie. Het wat en waarom is ter plaatse niet te achterhalen. Het

lijkt bijna wel een kunstproject, maar ik zat blijkbaar niet in de goede flow om er ook maar iets van te maken. Op maar naar de radarpost.

Het grote water

De radarpost staat ruim een kilometer ten zuiden van het sluiscomplex aan de rand van de Westerschelde. Deze betonnen paddenstoel staat op een markant punt dat niet voor niets is voorzien van enkele bankjes en een informele informatiekiosk. Het uitzicht over de Westerschelde is adembenemend. Dit is echt nog een flinke zeearm en met zijn diepte en stroming een niet te onderschatten groots water. De vaargeul slingert zich door de zeearm heen en het Kanaal door Zuid-Beveland sluit hier op aan. De zeeschepen naar Antwerpen varen hier dan ook dicht voor de kust langs en dat is een machtig gezicht. De schepen die eerst nog zo groot leken in de sluis vallen nu in het niet bij de echt grote zeeschepen. Geen wonder dat Antwerpen voor de tweede keer kort achter elkaar een sluis oplevert die zich weer de grootste van de wereld mag noemen.



De radarpost bij de Westerschelde.

Bedrijvigheid langs het kanaal

Tussen de Westerschelde en het sluiscomplex bevindt zich een grote voorhaven. Hier zijn over honderden meters ligplaatsen aangelegd. Lange bruggen leiden vanaf de kant naar de steigers. Het geeft een mooi ritmisch beeld. Direct na het sluiscomplex kun je op een bijzondere manier naar de binnenvaartschepen kijken. Hier bevindt

zich aan de westzijde van het kanaal de scheepswerf Reimerswaal (3). In grote droogdokken liggen hier enkele schepen op het 'droge'. De scheepswerf is een belangrijk servicestation op dit knooppunt van vaarwegen en geeft een mooi beeld van de massa en omvang van de schepen. Tussen de scheepswerf en de kade staat een enorme sluisdeur. Dit is de reservedeur voor het sluiscomplex. Leuk om eens op te letten. Bij grote drukke sluiscomplexen ligt altijd ergens in de directe omgeving een reservedeur om snel een deur te vervangen mocht dat door een calamiteit nodig zijn.

Van bruggen en leidingen

De verbreding van een kanaal is meestal geen gemakkelijke opgave, maar net boven Hansweert nabij Vlakte was de ingreep wel zeer ingrijpend. Hier komen de rijksweg A58, de spoorlijn Bergen op Zoom-Vlissingen, de provinciale weg N289, een leidingenstrook en een hoogspanningsverbinding samen. In de verte zie je alleen de naast elkaar gelegen bruggen van de provinciale weg en het spoor en de hoogspanningsverbinding. Voor de A58 was net voor de kanaalverbreding al de Vlaketunnel gebouwd. Deze tunnel hield rekening met de verbreding. De leidingstrook verlengen was een grotere, maar nu onzichtbare opgave onder de grond. Zowel de spoorbrug als de verkeersbrug zijn nieuw aangelegd en ten opzichte van de oude situatie enkele honderden meters naar het noorden verplaatst. De spoorbrug valt het meest op met zijn lange lome boog. De bruggen liggen hoog boven het water, maar beschikken aan de oostzijde over een beweegbaar deel, zodat ook schepen met een hoge lading of zeiljachten gebruik kunnen maken van het kanaal. Vanuit de bedieningspost op de sluizen van Hansweert worden alle bruggen over het kanaal bediend.

De natte leegte

Na de Vlaktebruggen is het kanaal vooral een lange en monotone lijn richting de Postbrug in de verte bij Wemeldinge. Het is hier rustig, maar ook

wat saai. Je kunt aan beide zijden pal langs het kanaal fietsen, maar de brede deltadijken aan de buitenzijde beletten elk zicht op de omgeving. Enkel de fraaie en hoge kerktoren van Kapelle torent er bovenuit. Het is een typisch beeld voor scheepvaartkanalen in het hoofdvaarwegennet. Deze kanalen zijn zo breed dat je het gevoel en contact met de overkant verliest en daarmee verlies je ook veel van de sfeer. Dit zijn kanalen die zich vooral goed laten bekijken vanaf hoog gelegen bruggen of vanaf de brug van een schip.



De Postbrug nabij Wemeldinge.

Brug met uitzicht

Ook de Postbrug (5) net ten zuiden van Wemeldinge is nieuw gebouwd ten behoeve van de kanaalverbreding. Staand op deze brug merk je pas wat een gemis het is geweest dat het fietspad niet op de dijk, maar onderaan de dijk loopt langs het kanaal. Het saaiste gedeelte van het Kanaal door Zuid-Beveland is namelijk omringd door één van de mooiste gebieden van Zeeland, namelijk het Yerseke en Kappele Moer (6). Het is een eeuwenoud veen- en krekenlandschap waar de moernering (veen- en zoutwinning) een soort van hollebolle landschap heeft achtergelaten. Het is er nat en silt en vol met klein reliëf. Zelfs vanaf de Postbrug is het zicht erop al mooi. Ook mooi is met name het zicht over het kanaal naar het noorden toe. Hier maakt het kanaal een flauwe bocht naar het oosten toe om uiteindelijk uit te monden in de Oosterschelde. Dit is het nieuwe kanaalgedeelte dat om Wemeldinge en het oude sluiscomplex

heen is getrokken. Hier geen nieuw sluiscomplex, maar enkel een radarpost zoals in Hansweert aan het einde van het pad op de oostelijke oever van het kanaal. Dat is nog een flink eind en een hek voorkomt uiteindelijk dat je verder kan naar de monding zelf. Dan is de westelijke zijde van het kanaal wat meer uitnodigend.

Een sluiscomplex vol vertier

Ook aan de westzijde kun je namelijk prima langs het kanaal fietsen en lukt het daadwerkelijk om tot aan de monding met de Oosterschelde te komen. Ook dit is een fraai gezicht, maar het karakter van de Oosterschelde is toch wezenlijk anders dan dat van de Westerschelde. Het is minder ruig en het wordt vooral recreatief gebruikt. Wat meer westelijk en landinwaarts is vervolgens nog het oude sluiscomplex te vinden (7). Op deze zonovergoten dag is het er druk en vol vertier. De Kleine- of Westsluis geeft toegang tot een grote binnenhaven met daarin een jachthaven. Het ligt er vol recreatieschepen. De Oude- of Middensluis is ook in Wemeldinge gedempt en op dit deel van het sluiscomplex heeft woningbouw plaatsgevonden. Het is een mooie woonplek waar de straatnamen de geschiedenis in ere houden. Ten oosten hiervan ligt nog een aparte haveningang met jachthaven met aan het einde hiervan de nog in tact zijnde Grote- of Oostsluis. In de sluiskom hiervan is een jachthaven ingericht. Er zijn op het gehele complex nog tal van objecten aanwezig die het sluisverleden zichtbaar houden.

Omgekeerde levendigheid

Hoewel het gebruik ervan sterk is veranderd ten opzichte van het verleden, is het mooi om te zien dat het sluiscomplex bij Wemeldinge vrijwel geheel bewaard is gebleven en een nieuw gebruik heeft gekregen. Het scheelt dat dit deel van het vroegere kanaal nu doodloopt en de sluizen zelf niet meer in gebruik hoefden te blijven aangezien er een open verbinding is met de Oosterschelde. Wemeldinge zelf is een mooi dorp, een beschermd dorpsgezicht, waarvan de twee

molens het beeld domineren vanaf het water. Het is ook een levendig dorp dat met zijn grote jachthavens vele bezoekers trekt. Het lijkt erop dat het Wemeldinge, veel meer dan Hansweert, wel is gelukt om de teloorgang van de sluizen te compenseren. Dat kan te maken hebben met de sterkere recreatieve functie van de Oosterschelde. Het is extra opvallend als je bedenkt dat het ooit veel drukker en levendiger Hansweert wel is vervallen tot een vrijwel verstild dorp. Wemeldinge is dan ook een mooi einde voor een tochtje langs een kort kanaal dat hier vrij anoniem de Oosterschelde instroomt, maar wel veel goeds heeft achtergelaten.



Gedempte Oude Sluis bij Wemeldinge.

Wat valt op?

- Het Kanaal door Zuid-Beveland is een grootschalig en functioneel kanaal. Het is breed en ondanks de schepen ook erg leeg. Daarmee doel ik op de vrijwel afwezigheid van objecten of gebouwen die sfeer en karakter geven aan het kanaal. Het mist daardoor een 'aaibaarheidsfactor' en wat 19e eeuwse romantiek;
- Vleugjes van de vroegere sfeer en karakter vind je wel bij de voormalige sluiscomplexen. In Hansweert in meer verstilde vorm. Hier is meer inbeeldingsvermogen nodig om het verdwenen water erbij te denken. In Wemeldinge kost dat minder moeite. Hier kun je 'schatzoeken' naar de relictten van het oude kanaal en zijn sluisen;
- Het dorp Hansweert is echt losgeraakt van het kanaal. Het bebouwde zelf de vroegere kanaalbedding. In Wemeldinge is door het behoud van het oude sluisencomplex nog een sterke band met het water aanwezig;
- Bij de oude sluiscomplexen zijn voldoende informatieborden te vinden die je een beeld geven van hoe het was;
- Het 'nieuwe' sluiscomplex is gemakkelijk betreedbaar en biedt daarmee goede mogelijkheden voor 'bootjeskijkers'. Je kan hier gemakkelijk wat uurtjes doorbrengen;
- Het vreemd ingerichte terrein ten oosten van het 'nieuwe' sluisencomplex. Wat is dit, wat betekent dit? Wat moet hier wellicht nog gaan komen?
- Het mooie landschap van de Yerseke en Kappele Moer rondom het kanaal. Als je een bezoek aan deze landschappen combineert met de Vlakte- en/of Postbrug, dan pak je tegelijk ook de mooie vergezichten over het kanaal en al zijn dynamiek mee. Het uitzicht vanaf deze bruggen is feitelijk het meest spectaculaire aan het kanaal;
- Opvallend is verder het contrast tussen de Westerschelde en de Oosterschelde. Dat is een wereld van verschil. Het is niet zo gek dat

het juist bij Hansweert vroeger erg kon spoken voor de oude kanaalmonding.



De bruggen over het kanaal zijn belangrijke verkeersknooppunten.

Literatuur

- Cats, J., Kanaalverhaal. Kanaal door Zuid-Beveland tussen toen en straks, Den Boer Uitgevers Vlissingen en Boekhandel de Ruiters Vlissingen, 1992;
- Davis, P.G.J., Kanaal door Zuid-Beveland, artikel in Polytechnisch Tijdschrift, Civiele Techniek, jaargang 42, nr. 2, 1987;
- Gorp, J. van (red.), Kanaal door Zuid-Beveland, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directie Zeeland, Revue Arts, 1992;
- Stens, B.I., Architectuur en stedenbouw in Zeeland, Rijksdienst voor de Monumentenzorg en Waanders Uitgeverij, Zeist en Zwolle, 1993.

Verder is informatie te vinden op de volgende websites:

- Over Hansweert vind je [hier](#) veel meer informatie.







