Cultuurhistorische verkenning van het Spieghelkwartier (terrein van de Koninklijke Schelde Groep) in Vlissingen



Januari 2005
Reeks Lantschapsstudies nummer 56

Lantschap, adviesbureau voor landschap en cultuurhistorie, in samenwerking met Buro 02, bouwhistorie, ruimtelijke ordening en monumentenzorg, VISTA landscape and urban design en Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland

Colofon

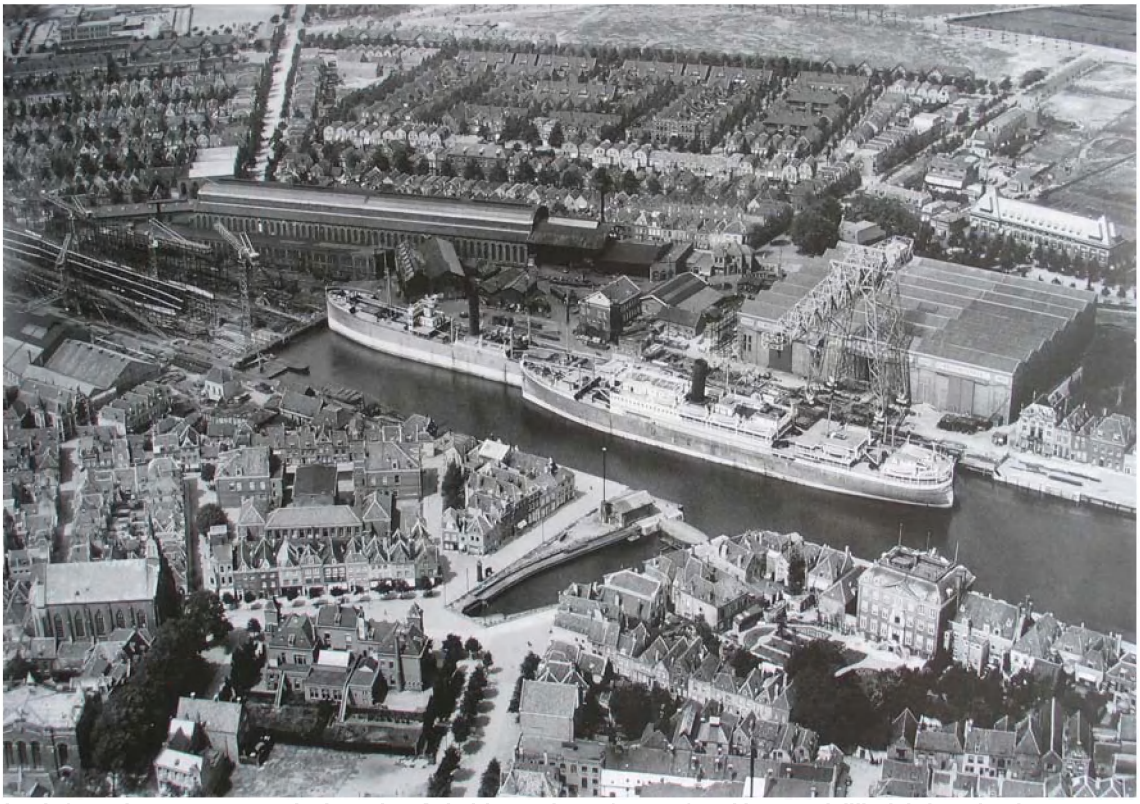
Belvedere: Deze publicatie is tot stand gekomen mede dankzij een bijdrage van het Stimuleringsfonds voor Architectuur in het kader van het Belvedereproject
Opdrachtgever: Provincie Zeeland in samenwerking met de Gemeente Vlissingen
Opdrachtnemer: Lantschap, adviesbureau voor landschap en cultuurhistorie
in samenwerking met:

- Buro 02, bouwhistorie, ruimtelijke ordening en monumentenzorg
- Vista landscape and urban design
- Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland

Tekst en illustraties:
Wijnand Bloemink
Robert van Dierendonck
Adriaan Haartsen
Rainer Johann

Illustraties pagina's 3, 5, 11, 13, 14, 16, 17, 20, 21, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 36, 41, 43, 51, 53, 60: Gemeentearchief Vlissingen

Met dank aan: Ad van Drunen, Toon Franken, Coen Hendriks, Bert van Hoepen, Wim Hofman, David de Leeuw, Adrie Meerman, Willem Murre en Ad Tramper.



Luchtfoto uit 1924 van een deel van het Scheldeterrein, gefotografeerd in noordelijk richting. Op de voorgrond is het droogdok (Dok van Perry) te zien. Twee schepen liggen in de Dokhaven. Aan de zuidkant van de Dokhaven staan de huizen, waaronder het Van Dishoeckhuis, die later zouden worden afgebroken voor uitbreiding van de plaatwerkerij. Ook het Dok van Perry werd hiervoor gedempt. Achter de bedrijfsgebouwen, tussen de Scheldestraat en de Van Dishoeckstraat ligt de wijk die in de volksmond het 'Rode Dorp' werd genoemd. De huizen zijn omstreeks 1911 gebouwd.

Inhoud

	Samenvatting en conclusies	pagina 4
1.	Inleiding	pagina 8
2.	Cultuurhistorische waarden	pagina 10
3.	Geschiedenis van Vlissingen	pagina 11
4.	Geschiedenis van De Schelde	pagina 20
5.	Een stadje met een werf of een werf met een stad eromheen: de ruimtelijke relatie tussen de binnenstad en het Scheldeterrein	pagina 25
6.	De mensen achter De Schelde	pagina 33
7.	Archeologie	pagina 38
8.	Analyse van de cultuurhistorische aspecten	pagina 44
	8.1 Inleiding	pagina 44
	8.2 Het Scheldeterrein en zijn stedelijke omgeving	pagina 48
	8.3 Grotere ensembles en structuren	pagina 51
	8.4 Elementen	pagina 62
9.	Visie op kansen en mogelijkheden van cultuurhistorische waarden van het Spieghelkwartier	pagina 73
	9.1 Ontwikkelingsmogelijkheden en toekomstbeelden	pagina 74
	9.2 Referenties	pagina 83

Bijlage 1: tabel met de geschiedenis van Vlissingen	pagina 86
Bijlage 2: tabel met ruimtelijke ontwikkelingen Scheldeterrein	pagina 88
Bijlage 3: verslag van de gevoerde gesprekken	pagina 93
Bijlage 4: Literatuur	pagina 101



Samenvatting en conclusies

Doel van het onderzoek

Doel van het onderzoek was het inventariseren en waarderen van cultuurhistorische elementen en structuren op het terrein van de Koninklijke Schelde Groep (in het vervolg aangeduid als De Schelde), dat de komende jaren door De Schelde wordt ontruimd en aan de gemeente Vlissingen wordt overgedragen. Naast het analyseren van de cultuurhistorische waarden behoorde ook het schetsen van mogelijkheden voor inpassing en toekomstig gebruik tot de opdracht.

Methode

Met behulp van archief- en literatuuronderzoek en het bestuderen van oude en recente kaarten is een beeld verkregen van de ruimtelijke ontwikkeling van de stad Vlissingen en van het Scheldeterrein. Een boeiend aspect hierbij was de analyse van de ontwikkeling van De Schelde in de vorige eeuw.
Via verschillende ingangen is een indruk ontstaan van de 'menselijke' kant van De Schelde: hoe het was om op De Schelde te werken, wat De Schelde voor werkgever was, welke gebouwen een rol speelden in de beleving van (ex-)werknemers. Hiervoor is literatuur bestudeerd en zijn gesprekken gevoerd met een aantal betrokkenen.
De elementen en structuren op het Scheldeterrein zijn op hun cultuurhistorische betekenis bekeken. Hiervoor zijn tal van deskundigen geraadpleegd. In twee sessies is overleg gevoerd met een begeleidingsgroep met vertegenwoordigers van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg. Verder is gebruik gemaakt van de bevindingen van de heer Den Broeder, die in opdracht van de gemeente de bouwhistorische aspecten van de panden op het terrein heeft geïnventariseerd.
Voor het verbeelden van mogelijkheden om cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en structuren een plaats te geven in de toekomstige stedelijke ontwikkeling van het Spieghelkwartier zijn verschillende voorbeelden uit binnen- en buitenland als referentie gebruikt.

Geschiedenis van Vlissingen



Op de kaart van Blaeu uit 1650 is te zien dat het huidige Scheldeterrein een deel van zeventiende-eeuwse stad beslaat. Voor de ruimtelijke ontwikkeling van dit deel van de stad zijn de volgende zaken van belang:

- In de Middeleeuwen zien we een geleidelijke groei van een havendorpje tot een ommuurde stad met verschillende havens.
- In 1580 wordt Vlissingen één van de admiraliteitssteden en krijgt een rijkswerf
- In de zeventiende eeuw groeit de stad snel door de aanleg van de Dokhaven en de woonhuizen en bedrijfspanden die daaraan gevestigd worden.
- In 1704 wordt tussen de Dokhaven en de Pottekaai het Dok van Perry aangelegd, het oudste droogdok van ons land en misschien wel van Europa.
- Na de Franse tijd wordt de Dokhaven en de aanliggende terreinen ingericht als marinewerf en marinehaven. Tal van gebouwen langs het westelijke deel van de Dokhaven worden overgedragen aan het Rijk.
- In 1867 wordt de vesting Vlissingen opgeheven en de marinewerf gesloten.

- In het begin van de jaren '70 van de negentiende eeuw krijgt de Vlissingse economie een impuls door de aansluiting op het spoorwegnet, de aanleg van het Kanaal door Walcheren, de nieuwe binnen- en buitenhavens en de nieuwe zeesluizen. Kort daarop, in 1875, volgt oprichting van De Schelde.
- Door opheffing van de vesting komen gronden vrij voor woningbouw en bedrijvigheid. In 1886 verschijnt het eerste uitbreidingsplan.
- In de twintigste eeuw zien we enerzijds een gestage groei van De Schelde ten koste van de historische binnenstad, terwijl anderzijds de stad zich verder in noordelijke richting uitbreidt.



Geschiedenis van De Schelde

De afgelopen 130 jaar heeft De Schelde een belangrijke rol gespeeld in Vlissingen. Een groot deel van de bevolking werkte er. Het bedrijf bouwde op het Scheldeterrein, maar drukte ook op de woonwijken zijn stempel. Om de werknemers te huisvesten werd deelgenomen in tal van woningbouwprojecten.

- In 1875 werd de Koninklijke Maatschappij De Schelde opgericht. De gebouwen en terreinen van de sinds 1867 gesloten marinewerf werden in erfpacht van de staat verkregen.
- Na een moeizame start vond expansie plaats in de jaren 1880.
- Grote groei in de periode 1908-1920, onder meer door de bouw van onderzeeërs en schepen voor Nederlandsch Indië.
- Sociale spanning in de jaren '20 van de vorige eeuw, met de grote staking in 1928.
- In de crisistijd komen er minder orders voor schepen. Er treedt diversificatie op in de jaren '30, waarbij tal van andere activiteiten worden ondernomen: er werden bruggen gemaakt, vliegtuigen geproduceerd, carrosserieën voor autobussen gemaakt, etc.
- Grote bloei in de jaren '60/70, vooral als gevolg van marineorders.
- Gedeeltelijke verplaatsing van activiteiten naar de Scheldepoort in het Sloegebied vanaf 1964.
- Zware tijden in de RSV- periode.
- De Schelde wordt losgemaakt uit de failliete boedel van RSV en kan als zelfstandig bedrijf voortgaan.
- Overname door Damen Shipyards.

De relatie tussen Scheldeterrein en de stad

De groei van De Scheldewerf kan in grote lijnen worden gekarakteriseerd als een ontwikkeling waarbij in eerste instantie stad en werf in harmonie naast elkaar bestonden, tot een situatie waarbij de werf groeide ten koste van de stad. De groei van De Schelde beïnvloedde steeds meer het functioneren van dit deel van de stad. Aanzienlijke delen van de stad werden afgebroken en bestaande straten geamputeerd. Stedenbouwkundige overwegingen hebben bij dit proces geen rol gespeeld, alleen bedrijfsmatige. De huidige situatie is hierdoor goed te begrijpen. Op verschillende plaatsen, met name in het gebied rond de Wagenaarstraat en de Vrouwestraat is de scherpe overgang tussen binnenstad en Scheldeterrein tastbaar aanwezig. Nergens wordt de gespannen relatie tussen stad en werf beter geïllustreerd dan in de (Korte) Vrouwestraat, een zijstraat van de Walstraat. Links staan twee zorgvuldig gerestaureerde trapgevels uit de zeventiende eeuw maar na een meter of vijftig loopt de straat dood op de enorme gesloten bakstenen muur van de walserij en zware plaatwerkerij van De Schelde.
Niet alleen werd een groot deel van de stad in de loop van de twintigste eeuw gesloopt ten behoeve van de groeiende werf, veel van wat wel behouden bleef kreeg het karakter van een restruimte: een parkeerplaats, de achterzijde van de omringende straten met schuurtjes, tuinmuren en wat groen.

Oral history

Uit de gesprekken met betrokkenen en uit bestaande literatuur kwam een beeld te voorschijn van een groot bedrijf met een eigen bedrijfscultuur. Duidelijke verschillen waren er tussen de 'werklui' en de beambten op kantoor. Maar ook binnen de verschillende afdelingen van het bedrijf heersten aparte culturen. Ieder plekje op het terrein heeft zo zijn eigen herinneringen bij de mensen. Bij veel mensen staat de verbandkamer hoog genoteerd als plek met een bijzondere betekenis, ook door de verschillende functies die het in de loop van de tijd heeft vervuld.
Door de geïnterviewden werden verschillende andere gebouwen met een bijzondere belevingswaarde genoemd, zoals het hoofdkantoor, de timmerfabriek, de machinefabriek en de oude bedrijfsschool. Van de verdwenen elementen werden genoemd het 'kleine dokje': het Dok van Perry, en de oude machinefabriek uit 1881, die in de jaren '80 van de vorige eeuw is afgebroken.

Archeologie

Vrijwel onbekend is wat er in de bodem nog aan sporen aanwezig is van de verschillende fasen van de bewoningsgeschiedenis. Tot dusverre is alleen bekend dat er zware funderingsresten zijn gevonden, die mogelijk te maken hebben met de citadel, die op last van hertog Alva moest worden gebouwd maar die door de opstand tegen de Spanjaarden nooit werd voltooid. En in de tweede plaats liggen de resten van het Dok van Perry ten zuiden van de Dokhaven, onder de meest recente uitbreiding van de zware plaatwerkerij. Verder onderzoek is nodig naar het bodemarchief zodat mogelijk aanwezige archeologische waarden in de planvorming kunnen worden meegenomen.

Analyse cultuurhistorische waarden: drie niveaus

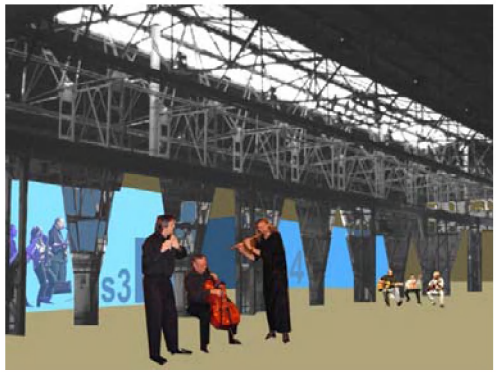
1) Het werfterrein in relatie tot de stad
2) Grotere ensembles
3) Individuele elementen

Niveau 1: aandachtpunten

Op dit abstractieniveau bezien is van belang dat stad en werf al meer dan vier eeuwen een twee-eenheid vormen. Bovendien is het Scheldeterrein in de 'mental map' van de Vlissingers een wezenlijk onderdeel van de stad. Ruimtelijk zijn op dit niveau de volgende aspecten van belang:

- Verschil in karakter tussen de stedelijke structuur bij de Walstraat en 19/20e eeuwse stadsuitleg bij de Van Dishoeckstraat

- Structurerende straten: Lampsinsstraat, Singel, Koningsweg, Aagje Dekenstraat, Van Dishoeckstraat
- Structurerende wateren: Dokhaven, Verbindingskanaal en Kanaal door Walcheren
- Maatvoering van gebouwen en bouwstijl
- Scherpe grens tussen stad en Scheldeterrein



Niveau 2: grotere ensembles

- De werfhellingen
- De Dokhaven
- Aagje Dekenstraat
- Lampsinsstraat
- Koningsweg
- Singel
- Dok van Perry



Niveau 3: elementen

- Hoofdkantoor
- Timmerfabriek
- Machinefabriek
- Oude bedrijfsschool
- Verbandkamer
- Zware plaatwerkerij
- Gebouw lessenaarsdak
- Deel ketelfabriek
- De Koena

Behalve de fysieke elementen en structuren, die een beeld geven van de bedrijvigheid van De Schelde, is het ook van belang dat er aandacht wordt geschonken aan de mensen die op het terrein hebben gewerkt, de mensen die De Schelde hebben gemaakt.
De heer Murre, een van de mensen die ten behoeve van dit onderzoek zijn geïnterviewd, pleitte ervoor in het nieuw te ontwikkelen stadsdeel nadrukkelijk aandacht aan deze werkers en de verschillende disciplines te besteden.



De verbeelding

In het laatste hoofdstuk is een beeld gegeven van hoe er met sommige cultuurhistorisch waardevolle elementen en structuren in de toekomstige stedelijke ruimte zou kunnen worden omgegaan. Een afgewogen stedenbouwkundig plan is niet gegeven, dat maakt deel uit van het volgende onderdeel van het proces. Er zijn alleen een aantal mogelijkheden geschetst van wat er mogelijk is met de verschillende onderdelen van het Scheldeterrein, met het oogmerk zoveel mogelijk van het oorspronkelijke karakter en de identiteit van het Scheldeterrein een plek te geven in het stedelijke landschap van de toekomst.

1. Inleiding

Op 23 augustus 2004 kreeg Lantschap opdracht een cultuurhistorische verkenning uit te voeren van het terrein van de Koninklijke Schelde Groep. Het onderzoek is uitgevoerd in samenwerking met:

- Buro 02 bouwhistorisch onderzoek
- VISTA landscape and urban planning
- Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland

Begin 2004 heeft de gemeente Vlissingen het terrein van de Koninklijke Schelde Groep (in het vervolg aangeduid als De Schelde) aangekocht, om het te ontwikkelen tot stedelijk gebied voor wonen, voorzieningen en werken. Het terrein beslaat een oppervlakte van ongeveer 25 hectare en grenst aan de historische binnenstad van Vlissingen. Op het terrein zijn diverse gebouwen en elementen aanwezig die gebruikt werden voor de scheepsbouw, de machinebouw en de andere industriële activiteiten. Daarnaast is De Schelde een bedrijf dat van grote betekenis is geweest voor de stad en daardoor verbonden met vele 'verhalen'. De materiële en immateriële componenten van het cultuurhistorisch erfgoed bieden volop kansen en kunnen inspiratie vormen bij de herontwikkeling van het gebied.



Uitzicht vanaf het Eiland op verschillende terreinen en gebouwen van De Schelde. De bedrijfsgebouwen links op de foto liggen op het Eiland; in het midden zien we de timmerfabriek en andere panden die onderdeel uitmaken van het te ontwikkelen gebied. De schepen liggen aangemeerd aan de kade aan de oostkant van het Kanaal door Walcheren.

De onderzoeksvragen

De opdrachtgever heeft de cultuurhistorische verkenning in vier fasen onderscheiden.
De eerste fase bestaat uit het verkennen van de omvang van het aanwezige materiaal en het afbakenen van de informatie in relatie tot het onderzoeksdoel. Het resultaat is een overzicht van aanwezig onderzoeksmateriaal en de informatielacunes. Het bureau kan in deze fase gebruik maken van personen en instanties met kennis van historische bronnen, zoals de gemeentearchivaris, Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland, etc.
In de tweede fase worden de informatielacunes opgevuld. Hierbij kan het om alle soorten informatiebronnen gaan. Sowieso zal in deze fase d.m.v. interviews de oral history van het KSG-terrein

bloot worden gelegd. Ook kan gebruik worden gemaakt van de hulp van de eerder genoemde personen en instanties.
In de derde fase zal het aanwezige en gevonden materiaal geanalyseerd worden. De analyse zal zich richten op de identiteit van het KSG-terrein en welke elementen (objecten, structuren, verhalen die hierbij horen) hiervoor van belang zijn.
In de vierde fase wordt een vertaling gemaakt van de in de derde fase gevonden elementen naar de toekomst. Welke elementen kunnen gebruikt worden bij het ontwerp voor de herontwikkeling? Belangrijk hierbij is dat deze elementen een nieuwe functie kunnen krijgen en zich kunnen ontwikkelen tot identiteitsdragers van het nieuwe stedelijke gebied rekening houdend met de randvoorwaarden zoals in het doel geformuleerd. In deze fase is het niet de bedoeling dat inrichtingsontwerpen worden gemaakt. Het is uitsluitend de bedoeling de kansen op het culturele gebied aan te duiden en te concretiseren.

Werkwijze
Voor het schrijven van de hoofdstukken over de geschiedenis van Vlissingen, de ontwikkeling van het Scheldeterrein en de ruimtelijke relatie tussen het Scheldeterrein is gebruik gemaakt van bestaande literatuur, oude kaarten, plattegronden, archiefstukken en oude foto's uit het Gemeentearchief Vlissingen, krantenknipsels en oude foto's uit het Zeeuws Documentatiecentrum. Bestaande literatuur, krantenknipsels en een aantal gesprekken met mensen die thans betrokken zijn of vroeger betrokken waren bij De Schelde vormden de basis voor het hoofdstuk over de mensen achter De Schelde.

Voor het bepalen van de cultuurhistorische betekenis van de verschillende structuren en elementen van het Scheldeterrein is naast de genoemde bronnen ook gebruik gemaakt van de hinderwetvergunningen in het Zeeuws Archief en van het archief van de Koninklijke Scheldegroep. Tijdens twee *expert meetings* met vertegenwoordigers van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, de gemeente Vlissingen, de provincie Zeeland en de vier samenwerkende bureaus zijn de cultuurhistorische aspecten van het terrein besproken. Ook is een bezoek aan het terrein gebracht met dr.ir. A.H. van Drunen, bouwhistoricus en lid van de werkgroep van de monumentencommissie die advies uitbrengt over de te slopen panden op het Scheldeterrein.
Bij het verbeelden van de kansen en mogelijkheden is gebruik gemaakt van enkele relevante Belvedereprojecten en een aantal referenties in binnen- en buitenland. De conceptresultaten van het onderzoek zijn gepresenteerd en bediscussieerd in de Projectgroep Spieghelkwartier (9 december 2004) en de Stuurgroep Spieghelkwartier (16 december 2004).

Leeswijzer
In de hoofdstukken 3 en 4 worden kort de geschiedenis van Vlissingen en de geschiedenis van De Schelde beschreven, voor zover dit relevant is voor de huidige cultuurhistorische kwaliteiten van het Scheldeterrein. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de ruimtelijke relatie van het Scheldeterrein met de binnenstad van Vlissingen. Hoofdstuk 6 behandelt de menselijke kant van het werken op De Schelde. In hoofdstuk 7 worden de archeologische aspecten van het terrein beschreven. Hoofdstuk 8 bevat de analyse van de cultuurhistorische elementen en structuren. Op de kansen en mogelijkheden, die de cultuurhistorisch waardevolle aspecten bieden als concrete aanknopingspunten of als inspiratiebron voor toekomstige stedelijke ontwikkeling, wordt ingegaan in hoofdstuk 9. Het rapport eindigt met enkele bijlagen en een overzicht van de gebruikte bronnen.

2. Cultuurhistorische waarden

Wat verstaan we precies onder cultuurhistorische waarden? Cultuur is volgens het Groot Woordenboek der Nederlandse Taal van Van Dale 'de toestand van de beschaving met betrekking tot een bepaald volk of een bepaalde tijd'. Cultuurhistorische aspecten zijn zaken die ons iets kunnen vertellen over de ontwikkeling van de beschaving. Deze omschrijving is heel breed en kan verdeeld worden in materiële en immateriële aspecten. Enerzijds gaat het om de tastbare cultuurhistorische zaken die we in onze dagelijkse omgeving, in stad en landelijk gebied, aantreffen. Maar daarnaast zijn de ontwikkelingsgeschiedenis en de belevings- en ervaringsaspecten van betrokkenen van belang. Onlangs heeft Lantschap in opdracht van het Platform Landschap en Cultuurhistorie een enquête gehouden over de wenselijkheid van een Atlas van de Ruimtelijke Identiteit. Hieruit kwam naar voren dat men de volgende aspecten belangrijk vindt als het gaat om ruimtelijke identiteit:

- De genese of wordingsgeschiedenis van het gebied
- De elementen en structuren in het huidige (rurale of stedelijke) landschap
- De verhalen (oral history).

Bij de eerste twee aspecten zijn drie vakgebieden betrokken: archeologie, bouwhistorie en historische geografie. De archeologie bestudeert bodemsporen en vondsten uit vroegere tijden, van de prehistorie tot het recente verleden. De bouwhistorie of historische (steden)bouwkunde onderzoekt zowel individuele gebouwen als stedenbouwkundige structuren en de historische geografie houdt zich vooral bezig met de ontwikkeling van het ruimtegebruik. Het zijn deze drie vakgebieden, die zich met de bestudering van de geschiedenis van het cultuurlandschap bezighouden, maar we mogen ze niet los van elkaar zien. Samen met de 'oral history' van bewoners en gebruikers vertellen ze het verhaal van de wordingsgeschiedenis van onze omgeving. Dit verhaal is echter nooit 'af'. Het wordt voortdurend bijgesteld. Nieuwe vondsten, nieuwe ontdekkingen en nieuwe inzichten dragen hun steentje bij om het verhaal steeds completer te maken.

Cultuurhistorie als inspiratiebron

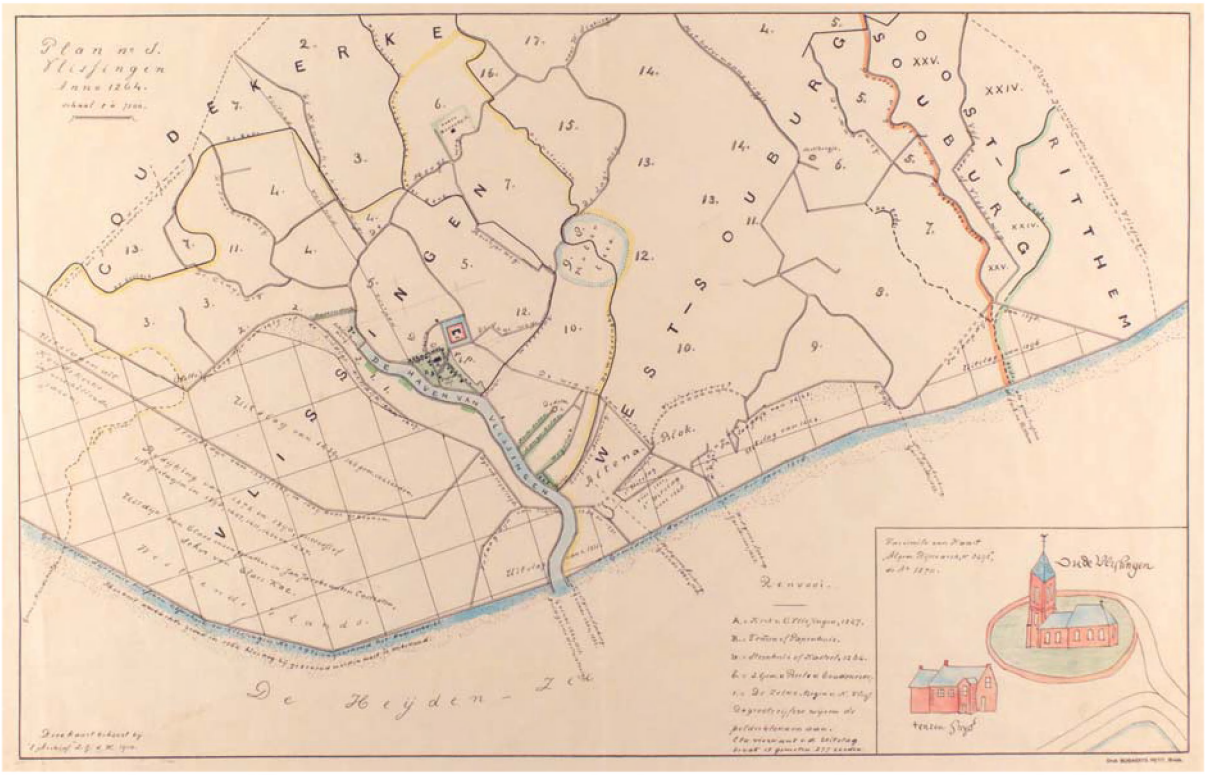
Cultuurhistorische waarden werden vroeger vooral gezien als een planologische sta-in-de-weg. Sinds het verschijnen van de nota Belvedere is echter het besef gegroeid dat het erfgoed boeiende mogelijkheden biedt voor het landschap van de toekomst. Het kan een bron van inspiratie vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Ontwerpers en vormgevers, (landschaps)architecten en stedenbouwkundigen kunnen uitgedaagd worden (of zich uitgedaagd voelen) het verleden in eigentijdse vorm te laten herleven, of historische processen door te trekken naar de toekomst.
Gebruik maken van zulke aspecten uit het verleden betekent dat er kansen ontstaan voor nieuwe vormgeving en nieuwe kwaliteit van het stedelijk gebied, waarbij essentiële cultuurhistorische waarden behouden blijven of verder worden ontwikkeld. Het voordeel hiervan is dat de wijk, het dorp of het landelijk gebied in kwestie – ook als er een functieverandering plaatsvindt – een historische diepgang en een eigen identiteit behoudt en zich daardoor onderscheidt. Ontwerpers zijn heel belangrijk voor de wijze waarop met cultuurhistorische waarden wordt omgegaan. Een goed ontwerp vereist echter beschikbaarheid van de benodigde achtergrondinformatie en een visie op hoe met de aanwezige cultuurhistorische kwaliteiten rekening gehouden kan worden.

3. Geschiedenis van Vlissingen

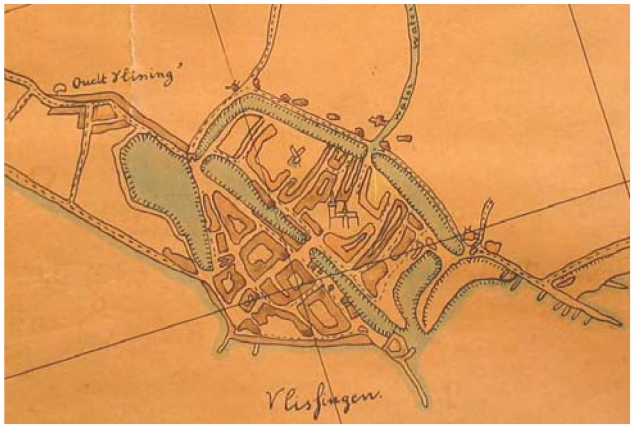
In dit hoofdstuk worden enkele markante gebeurtenissen uit de geschiedenis van Vlissingen op een rijtje gezet. Uiteraard kunnen we hierin niet volledig zijn: in de beschrijving en de tabel (bijlage 1) zijn vooral aspecten opgenomen die voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en – vooral – het haventerrein en omgeving van belang zijn geweest. In hoofdstuk 4 wordt ingezoomd op het Scheldeterrein zelf.

Het begin van Vlissingen

Vlissingen is zijn bestaan begonnen als vissersdorp en handelsnederzetting aan De Schelde. Volgens sommigen is de naam van de stad afgeleid van een oude kreek, de Flesse, waarlangs de oudste kern ontstond. In de Late Middeleeuwen lag de bebouwing rond de tussen 1304 en 1308 gegraven havens, de Achterhaven, de Koopmanshaven en de Voorhaven. Door de aanleg van deze havens werd de haven van Oud-Vlissingen afgedamd. De Voorhaven bestaat nog (thans de haven waar de Westerscheldeloodsboten aanleggen), de beide andere zijn gedempt maar nog goed in het huidige



Reconstructiekaart van Vlissingen omstreeks 1200. Het dorp lag aan een kreek die een eind het land in liep en die als haven diende. In het begin van de 14e eeuw werden nieuwe havens gegraven. Onder: kopie van de stadsplattegrond van Jacob van Deventer



stadsplan te herkennen. De Achterhaven is de huidige Spuistraat en het Bellamypark is in de plaats gekomen van de Koopmanshaven. In 1477 kreeg Vlissingen volledige stadsrechten en de noordoostelijke begrenzing van de toenmalige stad laat zich nog aflezen uit het verloop van de Walstraat die het toenmalige tracé van de omwalling uit 1489 volgt.
Op de stadsplattegrond van Jacob van Deventer uit omstreeks 1550 is de bebouwing

van Vlissingen nog goeddeels beperkt tot het gebied binnen de middeleeuwse wallen en de grachten. De huidige Walstraat was toen de noordoostelijke begrenzing van de stad. Het huidige plangebied ligt buiten van de toenmalige stad. Wel is ter plaatse van het plangebied bebouwing aangegeven langs de wegen aan de buitenzijde van de grachten.

De Tachtigjarige Oorlog

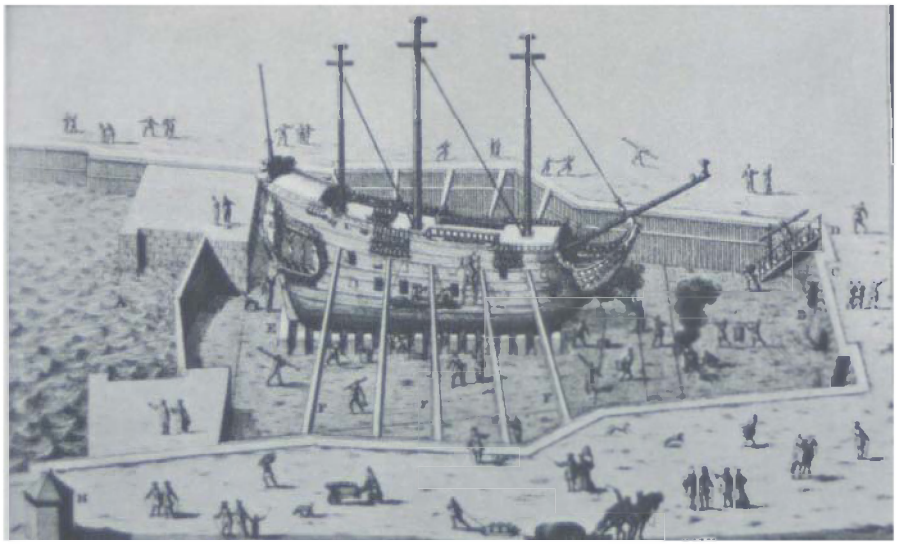
Aan de oostzijde van de oude stad waren de Spanjaarden in 1571 begonnen met de bouw van een dwangburcht, een citadel. Deze citadel is nooit geheel voltooid, omdat de Vlissingers in 1572 de zijde van Oranje kozen, in opstand kwamen en de burcht in aanbouw deels afbraken.
Ter plaatse van de citadel werd tussen 1572 en 1580 de zogenaamde Nieuwstad aangelegd, een stadsuitbreiding met een rechthoekig stratenpatroon rond de Palingstraat, de hoofdstraat van de nieuwe wijk. In de ruimte tussen de oude binnenstad en de Nieuwstad werd de Pottehaven of Pottekaai gegraven (gedempt in 1909). Deze was via de vijftiende-eeuwse Nieuwe of Engelse haven, nu als jachthaven in gebruik, met de oude havens en daarmee met de Westerschelde verbonden. Aan weerskanten van de Pottehaven verscheen er stedelijke bebouwing, zoals de Kleine of Middelkerk uit 1593 (afgebroken in 1825). Ook het gebied ten zuiden van de Engelse haven werd bij de stad getrokken en bebouwd. Vlissingen werd een belangrijke marinehaven. Er werd een admiraliteit gevestigd en omstreeks 1580 werd de marine- of rijkswerf ingericht.
De oostelijke bastions van de citadel zijn opgenomen in de nieuwe omwalling van de stad, die overigens enkele decennia later al weer zou worden aangepast.



Vlissingen op de plattegrond van Blaeu, omstreeks 1650. In zwarte lijnen is globaal de begrenzing van het huidige plangebied aangegeven. A: Dokhaven, B: Dok van Perry, C: Pottehaven, D: Nieuwe of Engelse haven, E: Koopmanshaven, F: Achterhaven.

De Dokhaven wordt gegraven

In de vroege zeventiende eeuw is de stad op last van prins Maurits voorzien van vestingwerken met negen bastions. De tussen 1609 en 1614 nieuw gegraven Dokhaven viel binnen deze omwalling, waar in de zeventiende eeuw vooral timmerwerven en touwslagerijen een plaats vonden. Na de aanleg van de Dokhaven zijn het stratenpatroon en de bebouwing van het gebied tussen de Walstraat en de Dokhaven ontstaan. De kaart van Blaeu geeft een goed beeld van de straten en bouwblokken in dit gebied. Tussen de Dokhaven en Pottehaven werd in 1704 een droogdok aangelegd volgens plannen van de Engelsman Perry uit 1696. Vandaar dat het droogdok, vermoedelijk het oudste in Europa, ook wel bekend stond als het 'Dok van Perry'. Ten oosten van de Walstraat groeide de stad tot aan de Dokhaven. In de zeventiende en achttiende eeuw zou Vlissingen een belangrijke marinebasis blijven. Wat de koopvaardij betreft was de handel met Engeland en het Oostzeegebied vanouds belangrijk, in de zeventiende eeuw kwamen daar ook de activiteiten bij in het kader van de West-Indische Compagnie en de Noordse Compagnie. Daarnaast was de kaapvaart gedurende de Tachtigjarige Oorlog een belangrijke bron van inkomsten: aan het begin van de zeventiende eeuw had Vlissingen 27 kaperschepen in de vaart met in totaal meer dan 3500 manschappen (De Kraker, 2002).



Tekening van het Dok van Perry

Maar naast havenactiviteiten kreeg de Dokhaven ook een woonfunctie. Rond 1630-1640 vond zowel aan de noord- als aan de zuidzijde uitgifte van grond plaats. Er ontstond een gesloten stedelijke bebouwing langs de Peperdijk en Houtkade aan de zuidkant en de Dokkade aan de noordzijde van de haven. Langs de beide havenfronten kwam belangrijke bebouwing van de rijkere bovenlaag van Vlissingen, onder meer handelslieden van de West-Indische Compagnie. Ten zuiden van de Peperdijk werden twee kerken gebouwd, de Doopsgezinde kerk (1621) en de Waalse Kerk (1635).
In de loop van de achttiende eeuw vond uitbreiding en verdere verdichting van de bebouwing plaats. De bebouwing is enerzijds gerelateerd aan de functie van de Dokhaven, zoals het Admiraliteitshuis en het Houtmagazijn, anderzijds kwamen er ook grote nieuwe patriciërswoningen. Aan de Dokkade werd in 1730 het 'Huis met de Beelden' gebouwd en aan de Houtkade verrees drie jaar later het Van Dishoeckhuis. Beide ontwerpen zijn van de belangrijke Antwerpse architect Jan Peter van Baurscheit de Jonge. Aan het eind van de achttiende eeuw was het gebied zowel aan de noord- als aan de zuidkant van de Dokhaven ingevuld met woningen en 'bedrijfspanden'. Aan de noordzijde lijken zich vooral grote patriciërshuizen te bevinden, met fraai aangelegde tuinen achter die huizen. De bewoning aan de zuidkant bevat ook grote (patriciërs)huizen langs de Peperdijk en de Houtkade, maar ten zuiden daarvan liggen straten met eenvoudiger woningen, zoals aan de Wagenaarstraat, de Korte Vrouwestraat, Achter de Fransche Kerk en het Slop achter de Fransche Kerk. Alle woonhuizen langs de Dokhaven moesten in de loop van de twintigste eeuw plaats maken voor uitbreiding van bedrijfspanden van De Schelde. Het Van Dishoeckhuis werd pas in 1986 gesloopt. Van het Huis met de Beelden bleef de voorgevel bewaard, die herbouwd is voor een nieuw huis aan de Hendrikstraat in Vlissingen.



Plattegrond van Vlissingen uit 1750, gemaakt door de Hattinga's. Naast de bolwerken, de huizenblokken en de havens is ook de beplanting aangegeven. Aan het eind van de Dokhaven lag een park (het Bosje), de Pottehaven, het Dok van Perry en de Dokhaven zelf waren omzoomd met laanbomen. Op de Dokkade stond zelfs een dubbele rij bomen.

De Franse tijd (1795-1814)

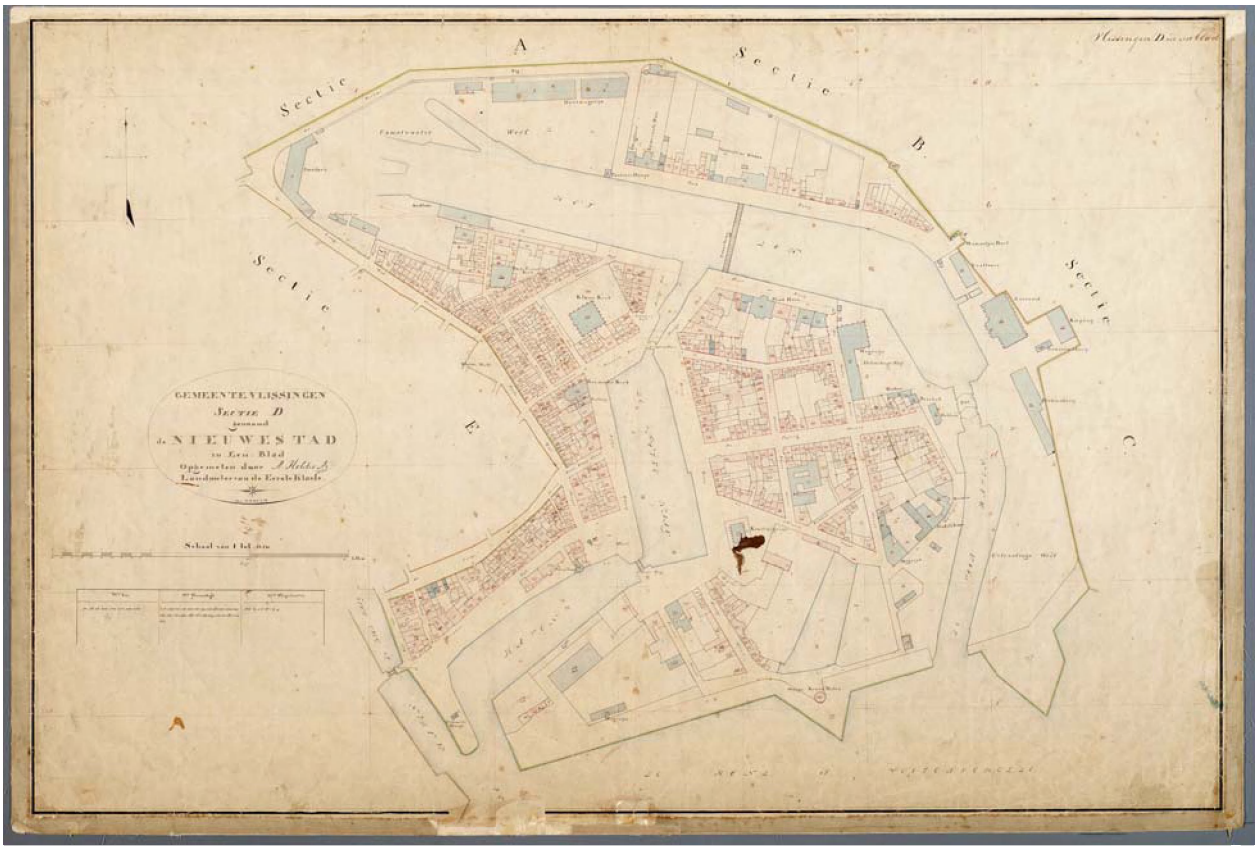
In de Franse Tijd werd de Westerschelde na ruim 200 jaar voor schepen naar Antwerpen geopend. Het loodswezen en de marinewerf verhuisden naar Antwerpen. Vlissingen was door Napoleon aangewezen als één van de steden waar de vloot moest worden uitgerust waarmee Engeland moest worden veroverd. De stad zou niet aan de oorlogshandelingen ontkomen. In 1809 landde een Engels invasieleger op Walcheren en werd de stad door de Engelse marine vanaf de Westerschelde met raketten beschoten die grote verwoestingen aanrichtten. Zo ging het uit 1594 daterende stadhuis in vlammen op en zou niet worden herbouwd.



Restant van de Oostkerk (oude westgevel). Ook de Oostkerk werd zwaar beschadigd bij de Engelse beschietingen.

Als reactie op de aanval werd de stad door de Fransen versterkt. De bestaande vestingwerken werden aan de buitenzijde uitgebreid met brede waterwerken. Rondom de bastions lag eerst de Binnengracht, vervolgens de glacis (een flauw hellend talud) en daarbuiten een brede Buitengracht. De Singelweg lag aan de buitenkant van de Buitengracht. Als extra verdediging was een reeks forten in een grote kring rondom de stad gepland. Deze forten

zijn maar gedeeltelijk gereed gekomen.
Binnen Vlissingen werden veel gaten in de bebouwing, die ontstaan waren door de Engelse bombardementen, met militaire gebouwen opgevuld. Een voorbeeld hiervan is de Oostkerk. In 1809 brandde het gebouw af en werd herbouwd als magazijn voor de uitrustingswerf van het marinecomplex. Het gebouw zou daarna lange tijd dienst doen als ijzergieterij van De Schelde. Een klein deel van de westgevel van de kerk is bewaard gebleven.



Kadasterkaart uit omstreeks 1824 met verschillende gebouwen van de marinewerf in blauw aangegeven.

De nieuwe marinewerf

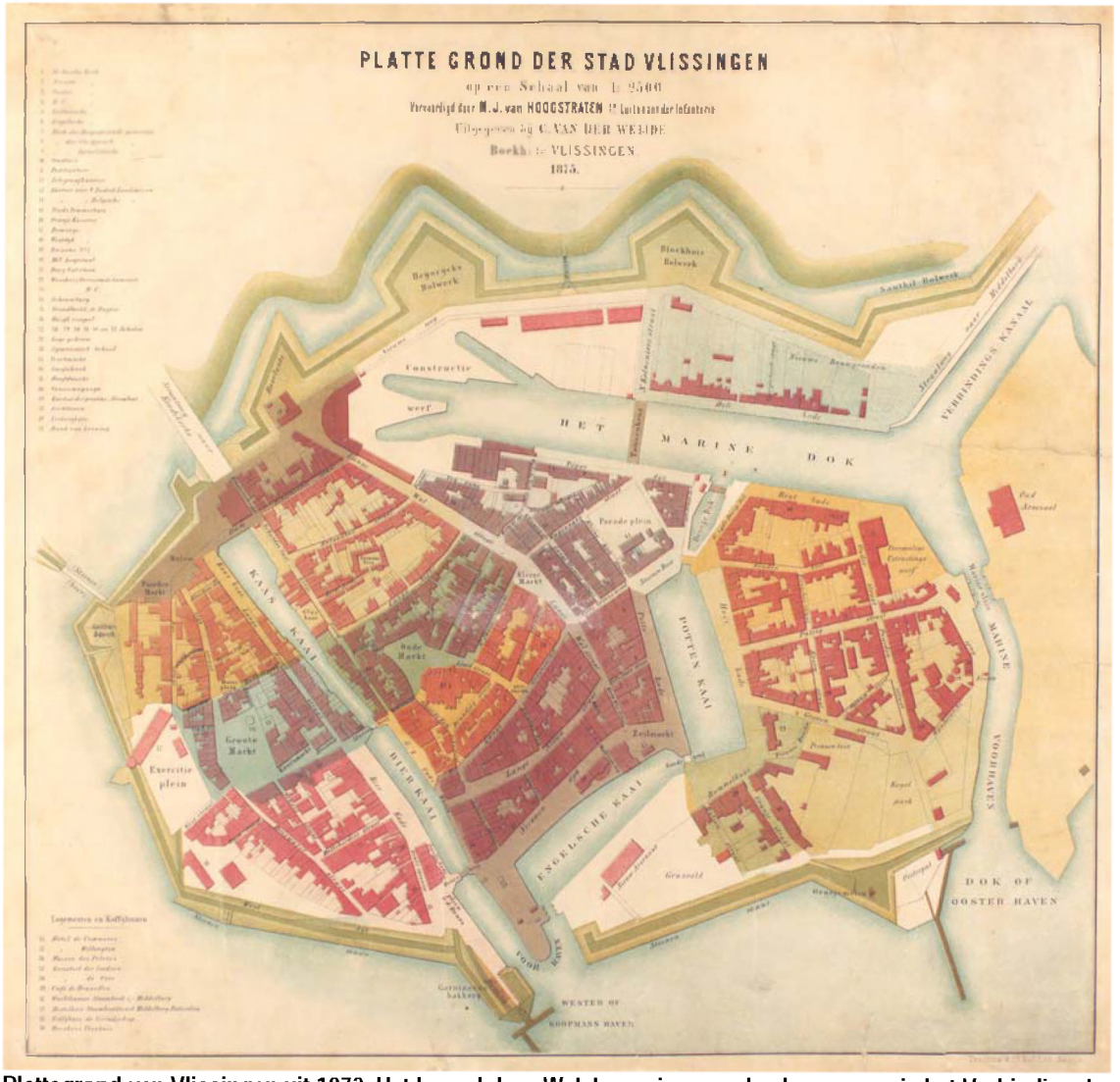
Na de Franse tijd keerden het loodswezen en de marine weer terug. Het Rijk wilde opnieuw een werf inrichten in Vlissingen. De staat diende bij de gemeente een omvangrijk 'verlanglijstje' in, met gebouwen en terreinen die moesten worden overgedragen:

- Het bosje aan het einde van de Dokhaven met de aangrenzende straten (het bosje lag op de plek van de huidige werfhellingen en was in de achttiende eeuw aangelegd als wandelgebied)
- De huizen van de hoek van de Peperstraat tot aan de Korte Scherminkelstraat
- Het blok huizen van de Korte Scherminkelstraat tot aan de Weesschool
- Alle huizen en gebouwen tussen de Nieuwe Cloveniersstraat en het bosje, inclusief het zogenaamde Land van Gozen en de daargelegen lijnbaan.

De gemeente ging schoorvoetend akkoord, op voorwaarde dat er op kosten van het Rijk een brug voor rijverkeer over de Dokhaven zou worden gelegd. Het Rijk heeft dit wel toegezegd, maar nooit uitgevoerd.

Zo werd de marinewerf langs de Dokhaven ingericht. De werf bestond uit twee delen: de werf van aanbouw (van de Vlotbrug tot aan de Walstraat) met een aantal hellingen, en de werf van uitrusting, die

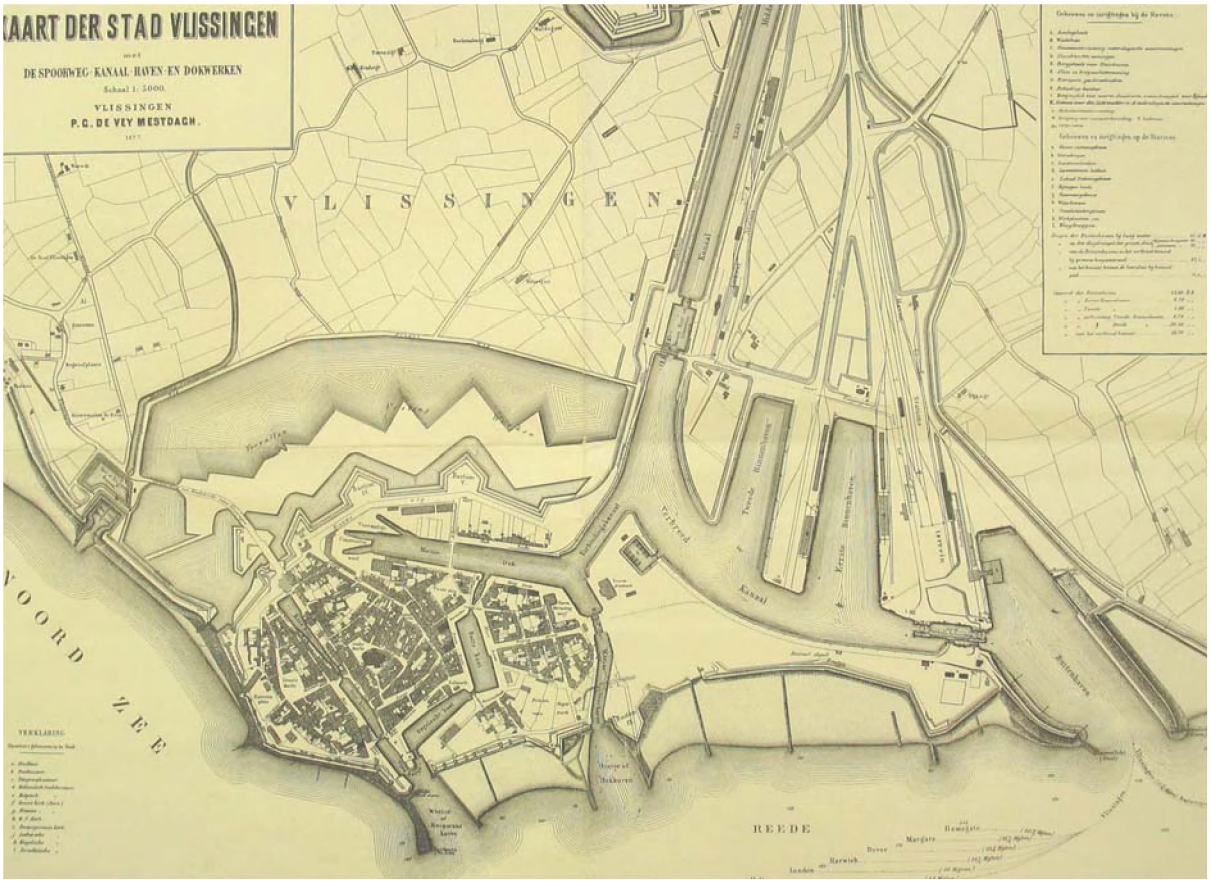
zich uitstrekte van de Rammekenspoort tot de Zeedijk en van de Onderstraat tot aan de Wijnbergschekaai. De situatie zien we goed weergegeven op de kadastrale minuut van 1824.
De ontmanteling van de vesting in 1867 viel vrijwel samen met het einde van de Vlissingse marinewerf. De marineactiviteiten werden hoofdzakelijk naar Den Helder verplaatst. Voor Vlissingen betekende dit een groot verlies aan werkgelegenheid. Wie niet meeverhuisde werd brodeloos en was veelal aangewezen op ongeschoolde arbeid.
Enige jaren later kreeg de Zeeuwse economie echter een enorme impuls. Het Sloe werd in 1871 afgedamd door de spoordijk van de lijn Roosendaal–Bergen op Zoom–Middelburg. Het jaar daarop werd de spoorlijn doorgetrokken naar Vlissingen. In 1873 werd het Kanaal door Walcheren voltooid dat bij Vlissingen via nieuwe zeesluizen in de Westerschelde uitkwam. Er werden nieuwe havens aangelegd: twee binnenhavens en een buitenhaven waarin schepen met een diepgang van zo'n tien meter konden binnenlopen. Tussen het Kanaal door Walcheren en de Dokhaven werd het Verbindingskanaal gegraven. Het terrein tussen de Oosterhaven en de nieuwe buitenhaven kwam nu geheel in het water te liggen en werd 'het Eiland' genoemd. In 1875 werd de lijndienst Vlissingen - Sheerness opgericht.



Plattegrond van Vlissingen uit 1873. Het kanaal door Walcheren is gereed gekomen en via het Verbindingskanaal staat het Marinedok (de huidige Dokhaven) ermee in verbinding. Peperdijk, Houtkade, Dokkade en de omgeving van de Steenen Beer tussen de Pottenkaai (Pottehaven) en het Droogdok (Dok van Perry) zijn bebouwd met woonhuizen. Aan de westkant van de Dokhaven en ten noorden ervan staan enkele bedrijfsgebouwen die tot de Marinewerf behoorden, die enkele jaren ervoor was gesloten.

Nieuwe impulsen dankzij De Schelde

In 1875 werd de Koninklijke Maatschappij De Schelde opgericht. De bedrijfsgebouwen en gronden van de oude marinewerf werden van de staat in erfpacht verkregen en al spoedig ontplooide de Koninklijke De Schelde tal van activiteiten: het bouwen van schepen, de fabricage van motoren en ketels. In eerste instantie bleef veel van de historische bebouwing aan weerszijden van de Dokhaven gehandhaafd. De groei van de werfactiviteiten zou al spoedig de inrichting van het oostelijke deel van de binnenstad danig beïnvloeden. De ontwikkeling van dit deel van Vlissingen is in hoofdlijnen vastgelegd in een bestemmingsplan dat is ontworpen door de toenmalige burgemeester van Vlissingen, Arie Smit, die tevens directeur van De Schelde was. In het bestemmingsplan uit 1886 werd het terrein van de buiten gebruik geraakte vestingwerken in een aantal grote blokken verdeeld door radiair lopende wegen, zoals de Van Dishoeckstraat en de Lampsinsstraat. Het nieuwe stedelijke gebied werd verdeeld in woonwijken en bedrijventerreinen. Er werden verschillende bedrijven gevestigd, zoals de melkfabriek aan de Glacisstraat, een schoenenfabriek aan de Van Dishoeckstraat, een stoomtimmerfabriek en de remise van de stoomtrams aan de Aagje Dekenstraat. Gaandeweg zou De Schelde echter steeds meer van de ruimte innemen. De ruimtelijke veranderingen ten gevolge van de ontwikkeling van De Schelde waren drieledig.



Kaart van Vlissingen uit 1877, voordat de vestingwerken werden afgebroken en de binnen- en buitengracht werden gedempt. Rond de buitengracht liep de Singelweg, die later verbreed zou worden tot de huidige Singel. Door de aanleg van het Kanaal door Walcheren, het Verbindingskanaal en de Buitenhaven was het terrein tussen de Oosterhaven en de Buitenhaven geheel omringd door water. Vanaf dit moment werd dit 'het Eiland' genoemd, ook nadat een deel van de Oosterhaven was gedempt en het gebied dus strikt genomen geen eiland meer was.

In de eerste plaats vergde de bedrijvigheid steeds meer ruimte voor bedrijfsgebouwen, kantoren en opslagloodsen, hetgeen ten koste ging van de bestaande bebouwing. Op het werfterrein werd in 1912 het grote Admiraliteitshuis gesloopt om plaats te maken voor de nu nog bestaande machinefabriek uit 1913, die in 1916 en 1919 werd vergroot. Het was het begin van de sloop van de historische bebouwing

langs de Dokkade. Aan de zuidzijde van de Dokhaven bleef de bebouwing langer staan, maar ook hier vonden grote veranderingen plaats. Omstreeks 1930 werd de werf tussen de Dokhaven en de Walstraat met enkele afbouwloodsen vergroot, waaronder de zware plaatwerkerij. Hiervoor werd de bebouwing in een groot gebied rond de Wagenaarstraat gesloopt. De periode van afbraak kreeg een vervolg in de jaren tachtig van de vorige eeuw, toen de laatste oude huizen aan de Houtkade, waaronder het achttiende-eeuwse Van Dishoeckhuis, werden gesloopt. De panden moesten plaats maken voor de uitbreiding van de zware plaatwerkerij. Hierbij werd ook het Dok van Perry gedempt.
In de tweede plaats kon het bedrijf zich uitbreiden over het terrein van de voormalige vestingwerken dat was vrijgekomen door de ontmanteling van de vesting. Ten oosten van de Van Dishoeckstraat bood het terrein van de oude vestingwerken een enorm uitbreidingsgebied voor het groeiende bedrijf. In 1910 lag hier nog een bastion dat onderdeel uitmaakte van de vestingwerken.
In de derde plaats gaf het groeiende bedrijf ook impulsen aan de ontwikkeling van de stad door de woonwijken die onder meer voor de werknemers van De Schelde werden gebouwd. Aanvankelijk bouwde het bedrijf in eigen beheer woningen voor het personeel. Het begon met een rijtje woningen aan de Walstraat, die echter na ruim twintig jaar al weer werden afgebroken om plaats te maken voor een grote smederij, die als een halve cirkel rond de werfhellingen stond. Een groter woningbouwproject was de bouw – in 1884 - van ruim tachtig huizen, in de volksmond de 'tachtig plagen' genoemd, vlak achter het Oude Arsenaal. De huizen en het Oude Arsenaal zijn in het midden van de vorige eeuw afgebroken om plaats te maken voor de bedrijfsgebouwen van De Schelde op het Eiland. Vanaf 1909 bouwde De Schelde geen woningen meer in eigen beheer: in dat jaar werd de Vereeniging tot Verbetering van de Volkshuisvesting opgericht, waarin de directie van De Schelde zitting had. Een van de eerste grote projecten was het 'Rode Dorp', een wijk met arbeiderswoningen ten noorden van de werf, die gebouwd werd in 1911/1912.



Voordat het 'Rode Dorp' werd gebouwd zijn rond de vorige eeuwwisseling huizen gebouwd aan de Aagje Dekenstraat, de Kasteelstraat en (foto) de Glacisstraat.

De groei van de activiteiten van De Schelde beïnvloedde steeds meer het functioneren van dit deel van de stad. Rond 1910 werden verschillende straten voor het verkeer afgesloten, zoals een deel van de Peperstraat, de Vrijgang en de Kolvenierstraat. Ook de Tonnenbrug over het dok werd in deze tijd

buiten gebruik gesteld. Dit proces ging door tot enkele decennia geleden. Omstreeks 1970 werd de Aagje Dekenstraat voor het verkeer afgesloten, in de jaren '80 de Houtkade.

De groei van de werf bood daarentegen ook kansen voor nieuwe architectuur van hoge kwaliteit, zoals de oude machinefabriek, die in 1881 werd gebouwd en helaas in de jaren '80 van de vorige eeuw is afgebroken, het hoofdkantoor van De Schelde, in 1913 gebouwd naar een ontwerp van architect J.P. Stok, de oude timmerfabriek en verschillende fabrieksgebouwen. Een markant verschijnsel is de bouwwijze van de verschillende grote gebouwen: een stalen vakwerk, opgevuld met halfsteens bakstenen muren. Deze bouwwijze is ongeveer veertig jaar toegepast op het Scheldeterrein.



Het oudste deel van de zware plaatwerkerij, een van de gebouwen rond de Dokhaven met duidelijke 'Scheldekenmerken': een groot bouwvolume en muren bestaande uit een stalen vakwerk, opgevuld met bakstenen.

4. Geschiedenis van De Schelde

In dit hoofdstuk zijn globaal de belangrijkste gebeurtenissen en ruimtelijke ingrepen op het Scheldeterrein beschreven. Een meer uitgebreid overzicht is opgenomen als bijlage 2 bij dit rapport Hierbij is dankbaar gebruik gemaakt van de kronieken 'De Koninklijke Weg. Honderd jaar geschiedenis Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen 1875-1975' (Kok, 1975), 'De schepen die wij bouwden 1875-1950. Gedenkboek van de N.V. Koninklijke Maatschappij De Schelde, Vlissingen' (Tabbers & Schepers, 1984) en 'Luctor et Emergo. 125 jaar Koninklijke Schelde 1875-2000' (Verhoog, Van der Hulst, Verhoog en Warmerdam, 2001), alsmede van archiefmateriaal uit het gemeentelijk archief van Vlissingen.

Oprichting van De Schelde

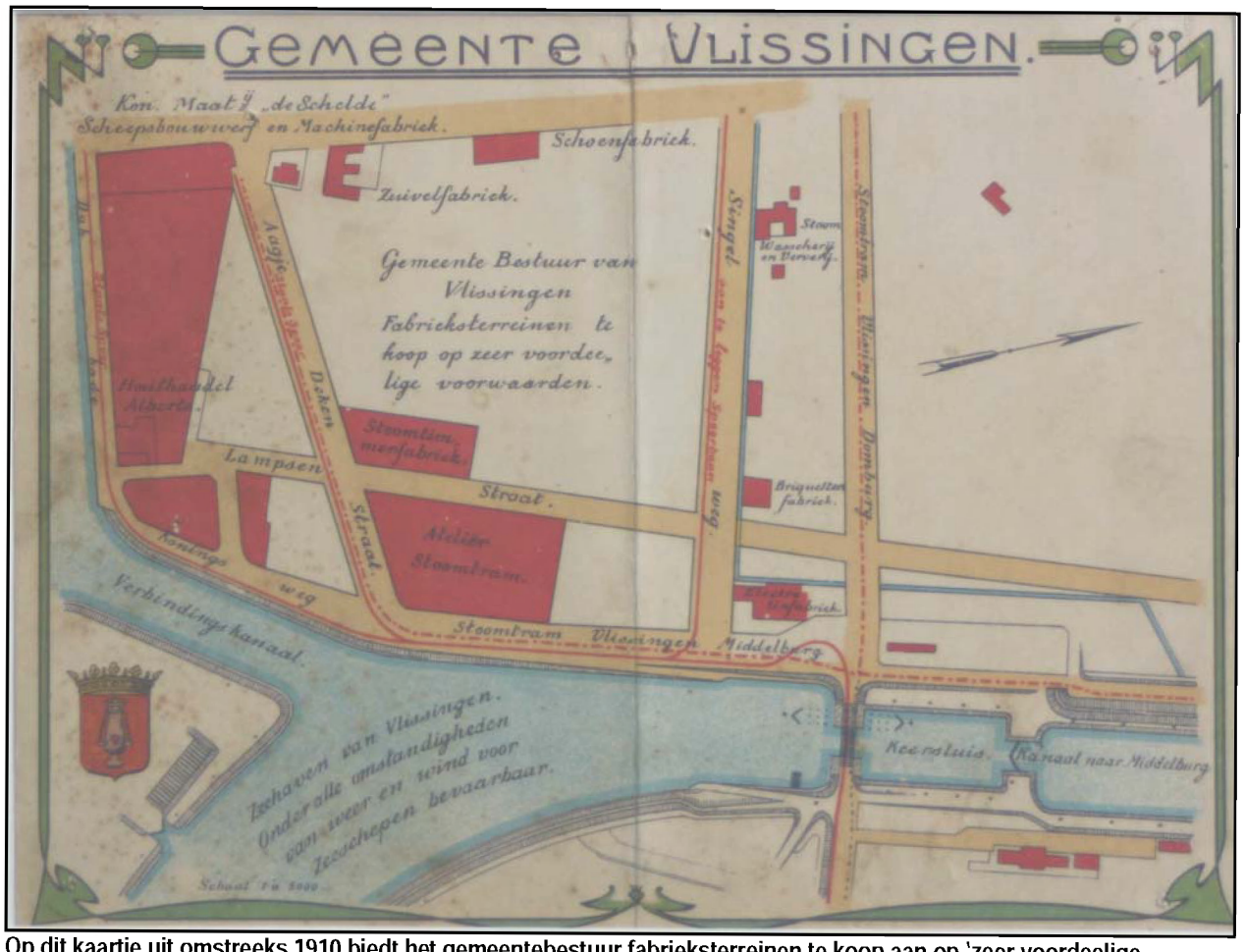
In de periode 1871-1875 vonden voorbereidende werkzaamheden plaats voor de vestiging van een werf op de plaats van de oude marinewerf. Hierbij waren scheepsbouwer Arie Smit en Prins Hendrik, de broer van Koning Willem III, nauw betrokken. In 1875 was het zover: nadat Koning Willem III toestemming had gegeven voor het voeren van de titel 'koninklijk' werd de Koninklijke Maatschappij De Schelde opgericht.

De belangrijkste bouwactiviteiten

Het nieuwe bedrijf startte zijn activiteiten in de voormalige marinegebouwen die werden gepacht van de staat. In 1881 verwoestte een brand de machinefabriek, de modelmakerij en de kantoren. Er werd een nieuwe fabriek gebouwd, die na ruim honderd jaar zou worden afgebroken. In hetzelfde jaar werd het terrein aangesloten op het spoorwegnet en na verloop van tijd kwam er zelfs een eigen locomotief, de Willy, die decennia lang over het werfterrein heeft gereden. Door grote orders in de laatste jaren van de negentiende eeuw was de werkgelegenheid voor langere tijd verzekerd. Er werden plannen gemaakt voor uitbreiding en vernieuwing van afdelingen. In de jaren 1897 en 1898 was er een grote bouwactiviteit te zien. De oude Oostkerk werd ingericht als gieterij en ten noorden en zuiden van de hellingen werden grote scheepsbouwloodsen gebouwd. Van de zuidelijke scheepsbouwloods is een klein deel van de gevel bewaard gebleven langs de Vrijgang.



Volop bedrijvigheid in de Dokhaven.



Op dit kaartje uit omstreeks 1910 biedt het gemeentebestuur fabrieksterreinen te koop aan op 'zeer voordeelige voorwaarden'. De Schelde hapte toe en in de jaren daarna verschenen er verschillende nieuwe gebouwen en installaties.

Op de Dokkade kwam in 1912 een nieuwe kraan van 150 ton. De beide hellingen kregen een betonnen bedding en de zuidhelling werd verlengd. In 1913 begon de bouw van het nieuwe hoofdkantoor en van het eerste deel van de huidige machinefabriek. Aan de Aagje Dekenstraat verscheen een dieselelektrische centrale die het hele complex van stroom ging voorzien. In 1915 werden de centrale en de nieuwe timmerfabriek in gebruik genomen.
Kort daarop ging De Schelde ook op de nieuwe werf op het eiland activiteiten ontwikkelen. In 1917 werden daar drie overdekte hellingen van 75 meter aangelegd voor de bouw van onderzeeërs en een open helling van 120 meter. Ook werden er twee loodsen en een elektrische centrale gebouwd.

Aan het eind van de Eerste Wereldoorlog was er een dip in de activiteiten omdat er een groot gebrek aan materiaal en grondstoffen was. De werktijden werden tijdelijk verkort en er werd gezocht naar werkzaamheden die men nog wel kon uitvoeren. Met eigen mensen werd een nieuw gebouw voor de geneeskundige dienst ('de verbandkamer') gebouwd aan de Aagje Dekenstraat. Na de oorlog kwam het derde deel van de machinefabriek gereed en werd een nieuwe koperslagerij in gebruik genomen (1919). Deze zou later gaan functioneren als gereedschapswerkplaats. Het decennium hierna gaf een gestage uitbreiding van de gebouwen te zien, terwijl in de crisisjaren ook een verbreding van de activiteiten plaatsvond. De jaren rond 1940 gaven weer een flinke bouwactiviteit te zien. Er werd een deel aangebouwd aan de machinefabriek, de lichte plaatwerkerij werd uitgebreid en er werd een nieuwe koperslagerij in gebruik genomen. In een vrijgekomen woonhuis aan de Lampsinsstraat richtte men een laboratorium in. Aan de Singel werd een vliegtuigloods gebouwd en de timmerfabriek werd uitgebreid.

Al deze werkzaamheden vonden plaats voordat de Tweede Wereldoorlog uitbrak. Toen dat gebeurde vernietigde de Engelse marine een in aanbouw zijnde torpedobootjager en verschillende kranen op de werf. In de oorlogsjaren werd de werf voortdurend gebombardeerd. De bombardementen veroorzaakten grote schade: de modelmakerij werd verwoest en ook de timmerfabriek en het hoofdkantoor werden getroffen. Het hoofdkantoor werd tijdelijk ondergebracht in Koudekerke. De modelmakerij ging tijdelijk naar het Oude Arsenaal op het Eiland.

Na de oorlog brak een periode van grote voorspoed aan voor De Schelde. In 1949 bereikte het bedrijf het grootste aantal werknemers: ruim 4000. Er werd een nieuw gebouw voor tandwielfabricage neergezet, dat qua klimaatscontrole één van de modernste van die tijd was.
Het hoofdkantoor werd aan de achterkant met twee verdiepingen uitgebreid om extra tekenkamers te verkrijgen. Voor de verschillende 'leerscholen' werd één van de vliegtuiggebouwen ingericht als bedrijfsschool.
Omstreeks 1960 werd opnieuw naar uitbreidingmogelijkheden elders gezocht. Het was het begin van de werkzaamheden in het Sloegebied, waar de reparatiewerf Scheldepoort werd aangelegd die in eerste instantie zou bestaan uit twee dokken, een afbouwkade en diverse loodsen en werkplaatsen. In 1964 werd Reparatiewerf de Scheldepoort geopend. Een laatste periode met grote bouwactiviteit vond in het huidige plangebied plaats in de jaren '80, toen onder meer de uitbreiding van de zware plaatwerkerij en het kantoor van de scheepsnieuwbouw werden gerealiseerd.

De Schelde en de woningbouw
Vrij kort na de oprichting van De Schelde heeft het bedrijf huizen gebouwd voor de werknemers. Het begon in 1876 met dertien woningen aan de Walstraat, die na tweeëntwintig jaar weer werden afgebroken om plaats te maken voor een scheepsbouwloods. In 1884 volgde het eerste grote project: ruim tachtig woningen achter het Oude Arsenaal (de tachtig plagen). Ook deze huizen zijn verdwenen.



De Verkuyl Quakkelaarstraat, onderdeel van het 'Rode Dorp'.

In 1905 is de gracht ten noorden van de Aagje Dekenstraat gedempt. De gronden van het voormalige glacis zijn opgehoogd om woningen te gaan bouwen. Aan de Kasteelstraat werden 75 woningen gebouwd. Tot die tijd bouwde De Schelde huizen in eigen beheer. In 1909 is de Vereeniging tot Verbetering van de Volkshuisvesting (VVV) opgericht, waarin De Schelde met enkele andere grote werkgevers uit Vlissingen deelnam. De VVV kreeg de beschikking over een deel van het glacis-bouwterrein om hier 180 woningen te gaan bouwen. Deze huizen tussen de Kasteelstraat en de Verkuyl Quakkelaarstraat zijn in 1911/12 gebouwd en zouden bekend worden als het Rode Dorp.
In 1915 liet de VVV 86 woningen bouwen in Oost-Souburg. Aanvankelijk was er niet veel animo voor deze huizen, omdat ze te ver bij het Scheldeterrein vandaan lagen. Dit probleem werd ondervangen door een speciale tram voor de werknemers te laten rijden. Aan het woningbestand werden in 1917 200 woningen in Tuinstad, een tuinwijk in Vlissingen buiten de Singel, toegevoegd.

De Schelde en de openbare ruimte
De groei van De Schelde ging ten koste van het functioneren van de openbare ruimte in een groot deel van de stad. Steeds meer straten werden aan de openbaarheid onttrokken en in feite afgescheiden van de rest van de stad. In 1910 zijn een deel van de Peperstraat en de Vrijgang aan het openbare verkeer onttrokken. De Kolvenierstraat werd afgesloten en de Tonnenbrug over de Dokhaven buiten gebruik gesteld. Er werden diverse panden aan de Dokkade gekocht. Na de speciale wet van 1927 (zie hierna) kreeg De Schelde het recht percelen te onteigenen tussen de Dokkade en de Singel. Er werd een lijst met te onteigenen percelen ingediend bij de gemeente. Na lang onderhandelen en dreigende gerechtelijke procedures mocht De Schelde zich eigenaar noemen van de Dokkade en de aangrenzende straten. Tal van gebouwen werden afgebroken, waaronder het Huis met de Beelden. De gevel van dit gebouw is aan de gemeente geschonken. In 1942 werd van de gemeente Vlissingen grond gekocht tussen het bestaande fabrieksterrein en de Koningsweg. In de jaren '70 volgde het terrein tussen de Singel en de Paul Krugerstraat. In deze tijd werd ook de Aagje Dekenstraat aan de openbaarheid onttrokken, in de jaren '80 gevolgd door de Houtkade.


De kranen en gebouwen van De Schelde domineren het stadsbeeld van Vlissingen.

De toegang tot de Westerschelde

Op de werf werden steeds grotere passagiersschepen gebouwd. Voor deze schepen was de oude, uit 1873 daterende zeesluis te klein geworden. Er werd in 1920 door de minister van Waterstaat een commissie ingesteld om het probleem te onderzoeken. De commissie, onder leiding van R.A. van Sandick, bracht na ruim zes jaar rapport uit over de vergroting van de sluizen. Naast nieuwe schutsluizen moest er een keersluis komen met een breedte van 35 meter, waardoor de grote passagierschepen de Westerschelde konden bereiken. Vooruitlopend op een besluit door de regering werd alvast met de aanleg begonnen. De officiële ingebruikname van de nieuwe sluis vond plaats in 1930. Aan het eind van de Tweede Wereldoorlog werden springladingen aangebracht op de in aanbouw zijnde schepen (onder andere op de Willem Ruys) en de werfinstallaties. Deze zijn niet tot ontploffing gebracht, maar de Duitsers bliezen wel de sluizen en kademuren op. Dit gebeurde na het bombarderen van de Walcherse dijken op 7 oktober 1944. Herstel van de zeesluizen en de keersluis in het Kanaal door Walcheren vond plaats in 1945.



De oude keersluis in het Kanaal door Walcheren.

Verbreding van de activiteiten

Lange tijdlag het accent van de productie op het bouwen van schepen en het fabriceren van motoren, voornamelijk voor de scheepsbouw. Een belangrijke activiteit werd gaandeweg het produceren van ketels, onder meer voor elektrische centrales. In de crisisjaren werd naarstig gezocht naar compensatie voor de teruglopende vraag naar schepen. Dit leidde in 1934 tot oprichting van een afdeling vliegtuigbouw door overname van de firma H. Pander & Zonen uit Den Haag. Ook werd werk gevonden in de bouw van spoorbruggen (Hattemerbroek, Vlake, Zaltbommel), overkappingen, sluisdeuren en carrosserieën van autobussen. In 1954 werd de vliegtuigdivisie verkocht aan Fokker. De vooroorlogse vliegtuigbouwloodsen zijn toen ingericht voor lichtmetaal-outillage.

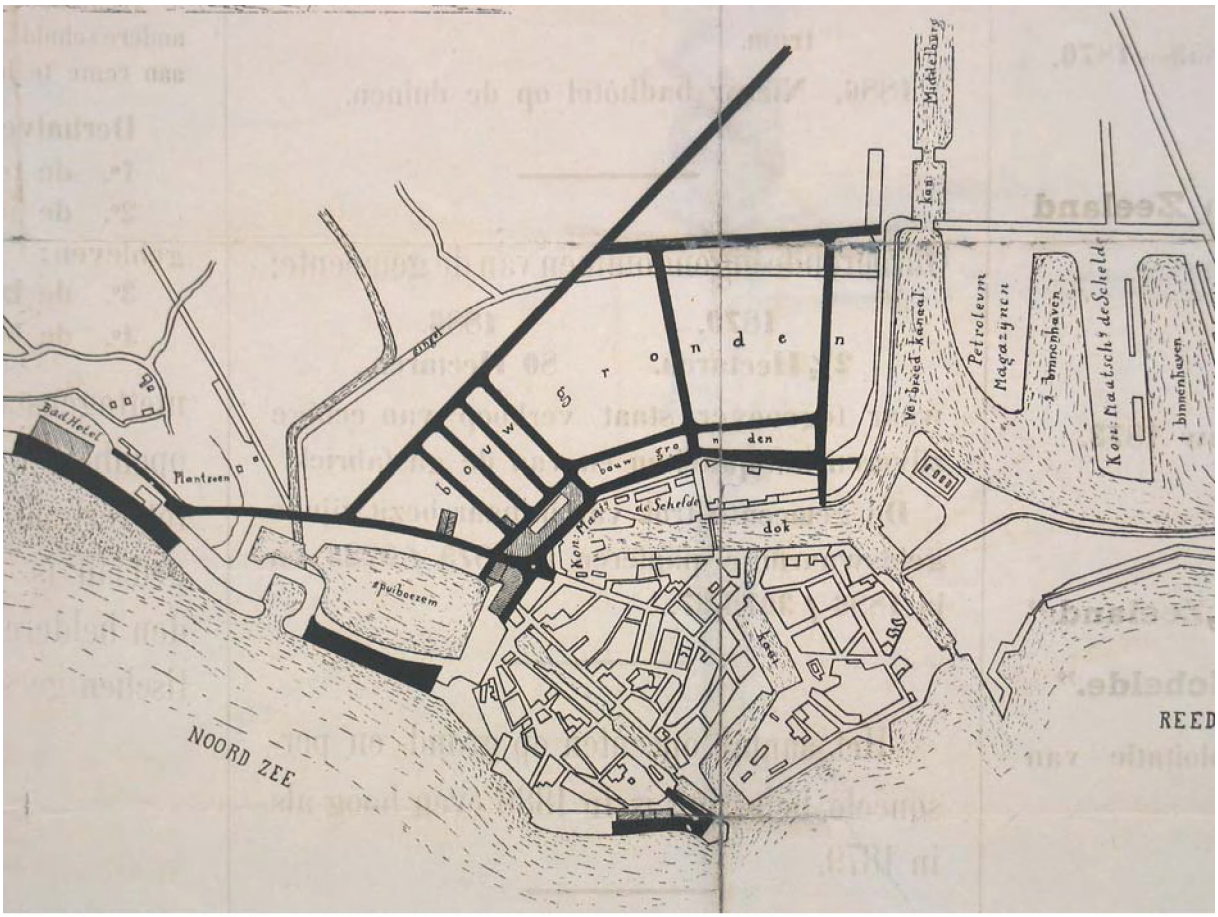
Fusies en afsplitsing

Lange tijd kon De Schelde als zelfstandig bedrijf functioneren. Na de Tweede Wereldoorlog vonden er verschillende fusies plaats, waarvan die met Verolme bijna rampzalig werd voor het bedrijf. In 1965/66 fuseerde De Schelde met de Rotterdamse Droogdok Maatschappij NV en de NV Motorenfabriek Thomassen. Het nieuwe concern kreeg de naam Rijn-Schelde Machinefabrieken en Scheepswerven NV. In 1971 volgde de fusie tot de Rijn-Schelde-Verolme Machinefabrieken en Scheepswerven NV. In totaal had dit megabedrijf 27.500 werknemers, waarvan 3900 op De Schelde. Toen twaalf jaar later de surséance van betaling van het RSV-concern werd uitgesproken, kon De Schelde uit het concern gelicht worden en zelfstandig verder gaan. In 1999 tenslotte werd De Schelde overgenomen door Damen Shipyards.

5. 'Een stad met een werf of een werf met een stadje er omheen': de ruimtelijke relatie tussen de binnenstad en het Scheldeterrein

De werf en de stad

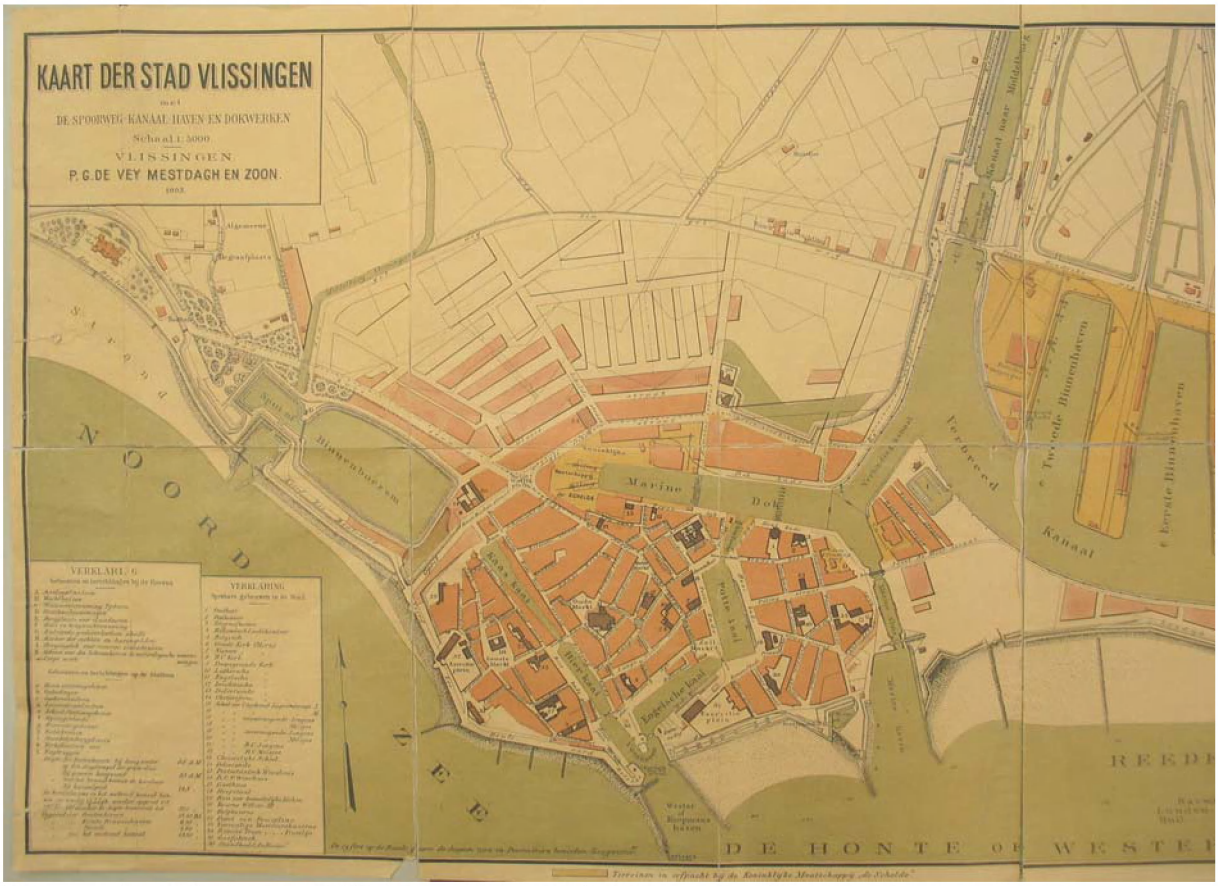
De geschiedenis van de ruimtelijke ontwikkeling van De Scheldewerf is in de twintigste eeuw sterk verweven geweest met de groei van de stad. In de NRC van 19 maart 1927 werd het als volgt omnschreeven: 'Wat eens een stad met een werf was, is nu een werf met een stadje eromheen.' In de verschillende uitbreidingsplannen werd zowel voor nieuwe woningen als voor de werf ruimte gereserveerd. Hoe het echter mogelijk was dat de werf zich op een gegeven moment ten koste van hele stadsdelen heeft kunnen uitbreiden wordt in deze paragraaf uiteengezet.



Uitbreidingsplan uit 1886, van Scheldedirecteur en burgemeester Arie Smit.

Uitbreidingsplannen

De periode rond 1870 zou zowel voor de werf als voor de stad grote veranderingen te zien geven. De Koninklijke Maatschappij De Schelde nam de oude marinewerf op de kop van de Dokhaven in gebruik en de stad verloor in 1867 haar status als vesting. Dit betekende voor Vlissingen dat de stad de ruimte kreeg om te groeien, op de plaats van de nu overbodig geworden vestingwerken, maar vooral daarbuiten. Aan de oostzijde van de stad was het Kanaal door Walcheren gegraven, geopend in 1873, dat door middel van het Verbindingskanaal ook toegang gaf tot de Dokhaven. Hier waren de vestingwerken al aan deze nieuwe onderneming opgeofferd. Toch zou het nog tot 1886 duren voor het eerste uitbreidingsplan voor de stad werd ontwikkeld. Het werd ontworpen door Arie Smit, een van de


KAART DER STAD VLISSINGEN
DE SPOORWEG KANAAL HAVEN EN DOKWERKEN
Schaal 1:5000
VLISSINGEN
P. G. DE VEY MESTDAGH EN ZOON
1893
VERKLARING
N O O R D
Marine
Dok
Kanaal
Tweede Binnenhaven
Eerste Binnenhaven
Verbreed
Koopliedenhaven
Koopliedenhaven
Koopliedenhaven

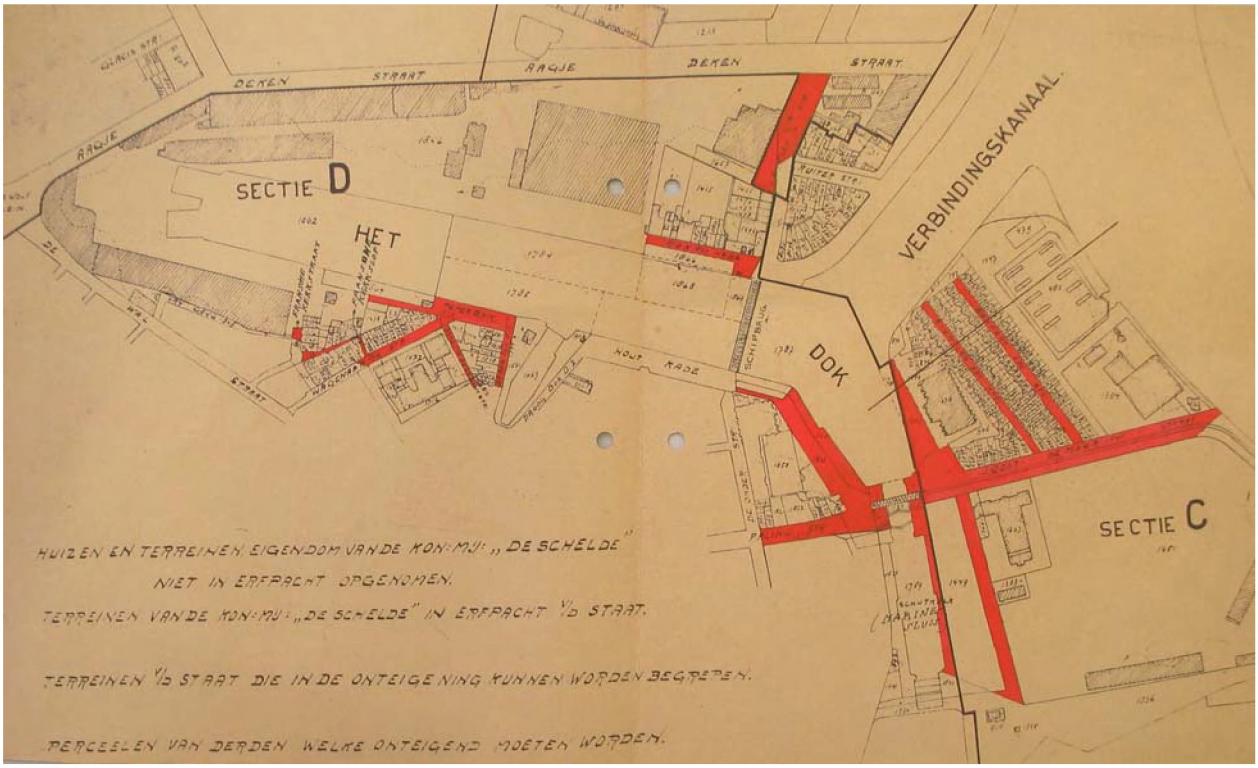
In het tekeningenarchief van de afdeling gemeentewerken van Vlissingen bevindt zich nog een tweede uitbreidingsplan, dat helaas ongedateerd is. Hierop zijn de nog aanwezige vestingwallen en grachten getekend en herkennen we dezelfde radiale wegen als op het plan van Smit. Toch zijn er ook verschillen. Rond de binnenstad zien we maar één ringweg, waar er in het plan van Arie Smit twee ingetekend waren. Opmerkelijk is dat de Scheldestraat niet is getekend, alleen is aan de zuidzijde de aanzet van de straat gegeven. Ook is een deel van de bastions en de Buitengracht gearceerd, waarmee waarschijnlijk de af te graven wallen werden aangegeven en het deel van de gracht dat met de vrijgekomen grond kon worden gedempt. Waarschijnlijk behoorde de tekening bij een uitbreidingsplan uit het einde van de negentiende eeuw, mogelijk in 1893. De tekening staat iets dichter bij de uiteindelijk uitgevoerde situatie dan het plan van Arie Smit.



In het gemeentearchief van Vlissingen hangt een grote wandkaart uit 1909, waarop de historische binnenstad, de oude vestingwerken en de stedelijke ontwikkeling tussen 1870 en 1909 zijn aangegeven.

De woningwet van 1901 verplichtte de wat grotere gemeenten met meer dan 10.000 inwoners, en zich sterk uitbreidende gemeenten, met een officieel uitbreidingsplan te komen. Vlissingen voldeed aan beide criteria. De stad was sinds 1870 bijna in inwonertal verdubbeld en had de grens van 20.000 inwoners al overschreden. Het voorgeschreven plan werd op 16 november 1906 door de gemeenteraad vastgesteld en zou in de jaren daarna nog verschillende malen worden gewijzigd en aangevuld. In grote lijnen volgde het plan uit 1906 de al bestaande plannen. Het gebied tussen de langs het Kanaal door Walcheren gelegen Koningsweg en de latere Van Dishoeckstraat kreeg als bestemming handels- en industrieterrein, zij het dat aan de zuidzijde, langs de Dokkade, de Koningsweg en de Lampsinsstraat al woonbebouwing aanwezig was. We komen daar op terug. Het terrein westelijk van de Van Dishoeckstraat kreeg een woonbestemming en zou geleidelijk worden volgebouwd.

In de gemeenteverslagen uit die tijd kunnen we de groei van de stad goed volgen. Het is zeker niet zo dat het gehele terrein in een keer bouwrijp werd gemaakt en bebouwd. De eerste woningen zijn gebouwd aan de Aagje Dekenstraat tussen de Van Dishoeckstraat en De Scheldestraat. De Aagje Dekenstraat bestond al in de vorm van een pad aan de noordzijde van de scheepswerf, nog binnen de vestingwallen. De volgende straat vanuit de stad gezien tussen beide genoemde hoofdstraten is de Glacisstraat. In 1901 werd hier nog een gedeelte van de gracht gedempt en in de jaren daarna lezen we over de verkoop van grond aan de Glacisstraat. Al in 1892 was het deel van de Glacisstraat tussen de Badhuisstraat en de Scheldestraat volgebouwd. Ook De Schelde had belang bij de woningbouw in het uitbreidingsgebied voor haar arbeiders. In 1909 lezen we over het bestraten van een deel van de Verkuijl Quakkelaarstraat en het aanleggen van riolering op kosten van de Koninklijke Maatschappij De Schelde.



Een deel van de claim van De Schelde in 1927.

Ten oosten van de Van Dishoeckstraat is de Aagje Dekenstraat in het verlengde aangelegd van het deel van de straat dat al bestond tussen de Scheldestraat en de Van Dishoeckstraat. Dit is niet conform de oorspronkelijke plannen, waarbij de Aagje Dekenstraat bij de Van Dishoeckstraat een knik had en ter hoogte van de (inmiddels verdwenen) De Ruyterstraat op de Koningsweg langs het Verbindingskanaal zou uitkomen. De Glacisstraat zou volgens de plannen parallel aan de Aagje Dekenstraat lopen. Het merkwaardige is dat de Glacisstraat wel geknikt is aangelegd en de Aagje Dekenstraat niet, waardoor er bij het hoofdkantoor een driehoekige ruimte is ontstaan. De archieven hebben geen uitsluitsel gegeven op de vraag waarom men aan de Aagje Dekenstraat een ander tracé heeft gegeven dan op de oorspronkelijke plannen stond. Het is echter wel gebeurd en de straat is op het Scheldeterrein ook aanmerkelijk breder dan meer naar het westen het geval is. Het werd de hoofdstraat van het Scheldeterrein waar ook de tramlijnen naar Middelburg en Souburg lagen.

De onteigeningswet van 1927

Een zeer belangrijk moment in de relatie tussen de werf en de stad was het jaar 1927. De Koninklijke Maatschappij De Schelde had de terreinen van de werf niet in eigendom maar pachtte ze van de staat,

steeds voor enkele tientallen jaren. Eind jaren twintig liep het pachtcontract af en De Schelde gaf te kennen dit eventueel niet te zullen verlengen. De op de werf gebouwde schepen werden steeds groter, maar om de open zee te bereiken moesten ze door de schutsluizen ten oosten van het Eiland en deze hadden maar een beperkte capaciteit. Ook de mogelijkheden om uit te breiden werden door De Schelde als te beperkt gezien. We kennen de onderhandelingen niet woordelijk, maar als we kijken naar het resultaat dan heeft de directie van de werf uitermate handig gemanoeuvreerd. Het belangrijkste onderdeel van het bereikte akkoord was dat de activiteiten van de werf als zijnde van landsbelang werden beschouwd. En in een speciale wet van 10 november 1927 kreeg De Schelde de mogelijkheid gronden en gebouwen te laten onteigenen. De gevolgen waren enorm. De Schelde kon met de wet in de hand bij de staat een verlanglijstje indienen welke delen van de stad zij onteigend wenste te zien. Uit de bewaard gebleven kaarten waarop de te onteigenen delen zijn aangegeven blijkt dat de wet geen blanco volmacht was, maar dat al voor het in werking treden van de wet met de staat was overeengekomen welke straten en huizenblokken ten behoeve van de werf zouden worden onteigend. Het kaartmateriaal dateert al van voor de wet en verwijst naar de overeenkomst met de Staat der Nederlanden.
Van de zijde van de rijksoverheid is de overeenkomst wel te begrijpen. Het bouwen van marineschepen was voor Nederland natuurlijk van groot belang en ook zal een rol gespeeld hebben dat men inkomsten zou mislopen als De Schelde zou besluiten naar elders te verhuizen.
Naast het onteigenen van delen van de stad waren nog een aantal aspecten geregeld in de overeenkomst:

- De Schelde zou de terreinen, die zij tot dan in erfpacht had, in eigendom nemen
- de Staat zou een grote keersluis bouwen van 35 meter breed en ruim 8 meter diep om de doorgang naar de Westerschelde voor grote schepen mogelijk te maken
- het verbindingskanaal tussen de Dokhaven en het Kanaal door Walcheren zouden worden verbreed door het gedeeltelijk slopen van de wijk 'De Tachtig Plagen'.

De overeenkomst kreeg een looptijd van 60 jaar.

De gemeente Vlissingen was in de overeenkomst geen partij en had de situatie maar te accepteren. De juridische conflicten tussen de gemeente en De Schelde in de jaren na 1927 concentreerden zich dan ook op bijkomende zaken, zoals de hoogte van de vergoeding voor onteigende straten en gebouwen. Wat de aanwezigheid van de werf voor het leven in de Vlissingse binnenstad in de praktijk betekende kan goed worden geïllustreerd met de perikelen rond de gemeentelijke school aan de Wagenaarstraat. Deze bleef aanvankelijk net buiten de onteigening maar zou tegen de uitbreiding van de werf aan komen te liggen. In de oude situatie had de school al zoveel last van het lawaai op de werf dat een aantal schoollokalen door de onderwijsinspectie al ongeschikt waren bevonden om les te geven. De gemeente stelde dan ook voor om deze school in de onteigening te betrekken, hetgeen uiteindelijk ook gebeurde. In feite was de rol van de gemeente Vlissingen geen andere dan die van de vele particulieren wier bezit eveneens werd onteigend.
Het touwtrekken voor de rechtbank zou zich nog tot in de jaren dertig voortslepen, waardoor de relatie tussen de gemeente en de werf er niet beter op werd. De Schelde had met name haast met het verbreden van het Verbindingskanaal omdat dit een bottleneck was bij het naar zee varen van de te water gelaten schepen. Men kon echter niet met de gemeente tot overeenstemming komen en de brief van De Schelde aan de gemeente Vlissingen van 18 juli 1930 illustreert de totaal verstoorde verhoudingen*: 'Daar verder uitstel geen doel heeft, berichten wij u thans, dat uw voorwaarden ten eenenmale onaannemelijk zijn. Wij wenschen niet op de onteigening vooruit te loopen, nog afgezien van het feit, dat de grondprijs, welken u wilt bedingen, het honderdvoudige is van de waarde, die wij hebben getaxeerd. Verder bevat uw brief een conditie, die met de beschikbaarstelling van den verlangden grond niets te maken heeft. Wij kunnen deze voorwaarde niet in overweging nemen.'*

Al enkele jaren eerder, in april 1928 was bij Koninklijk Besluit de totale lijst met te onteigenen eigendommen vastgesteld. Het aantal van 124 te onteigenen percelen zegt alles over de grote gevolgen die de ingreep voor de stad zou hebben. Het waren woonhuizen, werkplaatsen, kantoren, enzovoorts. Alleen al de straten die geheel of gedeeltelijk zouden worden genaast door de werf vormen een lange lijst: Singelweg, Lampsinsstraat, Evertsenstraat, Bankertstraat, J. de Moorstraat, Franse Kerkstraat, Franse Kerkslop, Peperdijk, Wagenaarstraat, Frans Naereboutstraat, Droogdok W.Z., Palingstraat, Dokkade en Wijnbergsche kade. Opmerkelijk is dat de verlengde Aagje Dekenstraat en de Koningsweg niet worden genoemd, zij zouden pas na de Tweede Wereldoorlog bij het werfterrein worden getrokken.



Afbraak en nieuwbouw gingen lange tijd hand in hand op het Scheldeterrein. Op de foto de bouw van de derde hal van de machinefabriek in 1919, waarbij het Huis met de Beelden nog net kon worden gespaard. Later zou dit toch worden gesloopt.

In de Tweede Wereldoorlog

Anders dan de jaren dertig was de periode van de Tweede Wereldoorlog voor De Schelde economisch gezien zeker geen slechte tijd. Al in het begin van de oorlog kreeg de gemeente verzoeken van de werf om gedeelten van de openbare weg aan haar te verkopen. De Schelde kocht eerst zoveel mogelijk particulieren huizen op en verzocht vervolgens de gemeente de openbare weg aan haar over te dragen. Dit was in februari 1943 het geval met de De Ruijterstraat. Dit korte straatje liep van de Koningsweg naar de Lampsinsstraat, ongeveer halverwege de nog bestaande timmerfabriek en de bocht van het Verbindingskanaal naar de Dokhaven. Alleen op de hoek van de De Ruijterstraat en de Lampsinsstraat stond nog een gemeente-eigendom: het kantoor en de werkplaats van het gemeentelijke waterleidingbedrijf. Toen dit door een bom was getroffen werd ook dit aan De Schelde verkocht, samen met de De Ruijterstraat en het aansluitende gedeelte van de Lampsinsstraat. In september van het zelfde jaar werd het gedeelte van de Lampsinsstraat ten noorden van de Aagje Dekenstraat aan De Schelde verkocht. In oktober volgden onderhandelingen over een nog veel groter deel van de openbare ruimte: de rest van de Lampsinsstraat, een groot gedeelte van de Koningsweg, een gedeelte van de Singel en een groot bouwterrein ten zuiden van de Paul Krugerstraat, die toen nog niet was aangelegd maar als tracé al wel bestond.
Het is opmerkelijk dat de onteigeningswet van 1927 in deze transacties geen rol meer lijkt te spelen. Waarschijnlijk was deze wet niet bedoeld om gedurende de erfpachtperiode van zestig jaar een actieve rol te blijven spelen, maar diende ze slechts om de overeenkomst tussen de Koninklijke Maatschappij

De Schelde en de staat soepel te kunnen uitvoeren. Of hing deze wet nog steeds als een zwaard van Damocles boven de onderhandelingen? We lezen hierover niets in de stukken.
Inmiddels hadden de geplande verkopen wel grote gevolgen voor het functioneren van de stad. In het begin van de twintigste eeuw waren de kaden rond de Dokhaven: Peperdijk, Dok- en Houtkade, niet alleen door De Schelde in gebruik. Ze fungeerden ook als loskaden van de overige bedrijven in de stad en niet in de laatste plaats van de gemeente zelf. Door de onteigening na 1927 waren deze activiteiten verplaatst naar de kade aan de Koningweg die door de N.V. Haven van Vlissingen werd beheerd. Verkoop van deze kade aan De Schelde zou betekenen dat deze activiteiten weer naar elders zouden moeten worden verplaatst en de gemeente Vlissingen bedong dan ook dat eerst elders een geschikte loswal zou worden gebouwd voor die aan de Koningsweg aan de openbare weg zou worden onttrokken. Dat met name het havenbedrijf met de ontwikkelingen niet erg gelukkig was blijkt uit de scherpe reactie in haar brief van oktober 1948: '*Ook de N.V. zou veel liever de beschikking hebben gehouden over de loswal aan de Koningsweg, doch door het opdringen van De Schelde, waarbij de gemeente heeft geholpen, is dit ons onmogelijk geworden.*'
Een zeer belangrijke verschuiving van de grenzen van het Scheldeterrein die ook tijdens de Tweede Wereldoorlog al was begonnen was de onteigening van het huizenblok aan de Aagje Dekenstraat tussen de Scheldestraat en de Van Dishoeckstraat waarvoor de onderhandelingen met de gemeente al in 1944 waren begonnen en die na de oorlog zouden worden afgerond. Ook hier werd toen de openbare weg door de gemeente aan De Schelde verkocht.

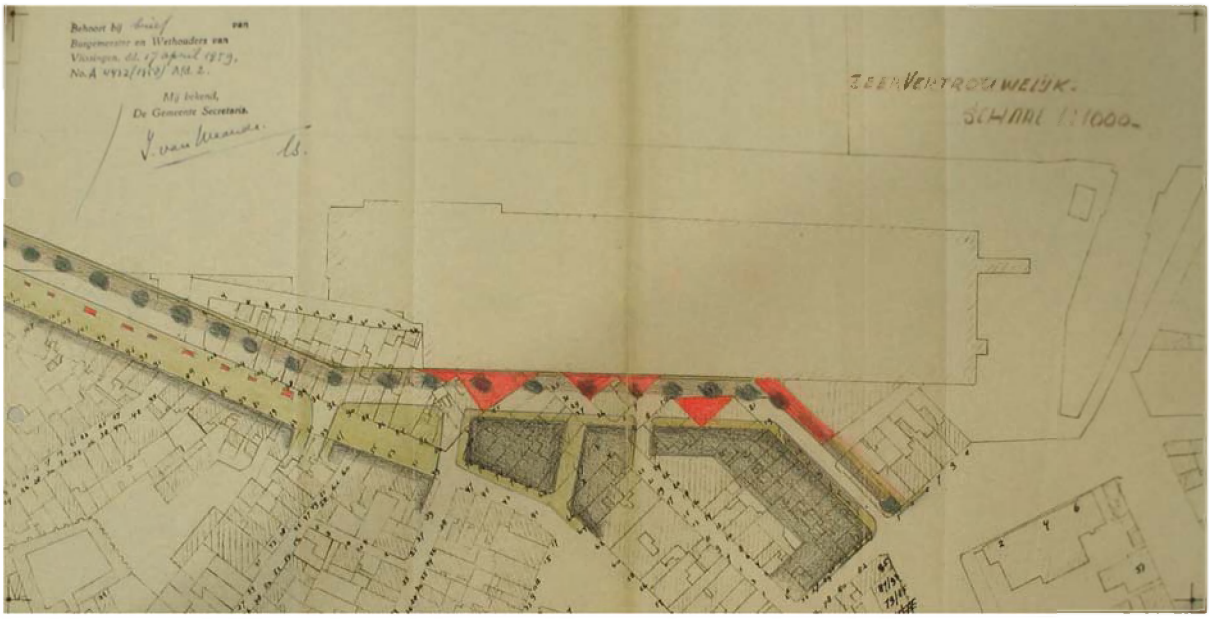


Het Van Dishoeckhuis aan de Houtkade, in de tijd dat het nog als stadhuis van Vlissingen in gebruik was

Latere ontwikkelingen

Een stadsdeel dat, anders dan nu, ook niet bij het werfterrein was getrokken was de Houtkade met het stadhuis, toen nog gevestigd in het statige Van Dishoeckhuis. Al voor de oorlog waren er plannen gemaakt voor een nieuw stadhuis en was het een ieder duidelijk dat de gemeente het Van Dishoeckhuis op termijn zou gaan verlaten. De Schelde had zijn oog al lang op dit gebied laten vallen en in 1953 vond een bespreking plaats tussen burgemeester en wethouders en ir. J.H. Krietemeijer, hoofdingenieur van de Koninklijke Maatschappij De Schelde, waarbij ook de gemeentesecretaris en de directeur

gemeentewerken aanwezig waren. Krietemeijer stelde dat gezien de moderne ontwikkelingen in de scheepsbouw, waarbij steeds grotere eenheden in fabriekshallen werden vervaardigd om daarna op de scheepshelling te worden geassembleerd, het noodzakelijk was de bebouwing langs de Houtkade, en daarmee ook het Van Dishoeckhuis af te breken. De onderhandelingen over de verkoop van dit terrein waren in 1958 nog in volle gang en zijn in die zin interessant omdat hier voor het eerst in de stukken sprake is van plannen voor de resterende stad. In de periode daarvoor werden alleen afspraken gemaakt over het plaatsen van hekken die het werfterrein afsloten van de openbare weg.
De verkoop van het gebied rond het Van Dishoeckhuis vormde onderdeel van een groot uitbreidingsplan van De Schelde waarbij de grens van het werfterrein ongeveer halverwege de Koudenhoek en de Palingstraat zou komen te liggen. De directeur van gemeentewerken reageerde in een notitie op 14 april 1958:
'Naar mijn overtuiging zal de grond, begrensd door het door de heer van Ginkel (directeur van de K.M.S.) geschetste platenterrein enerzijds voor bewoners dermate onaantrekkelijk zijn, dat geen belangstellenden voor woningbouw zullen worden gevonden. Het bestemmen van deze grond voor kleine bedrijfjes, lompenopslag en dergelijke, waarvoor een toegangmogelijkheid slechts bestaat via de woonstraten, lijkt mij in deze hoek van de stad eveneens uit den boze. Naar mijn mening dient deze grond eveneens aan de K.M.S. ter beschikking te komen als werkterrein, welke geheel wordt gescheiden en afgesloten van de woonwijk.'
In een overleg tussen De Schelde en de gemeente blijkt de gemeente te overwegen het werfterrein aan de zijde van de Palingstraat af te sluiten met een nieuw te bouwen blok, net als dat aan de zijde van de Paul Krugerstraat gebeurde, een situatie die nog steeds bestaat. Doordat de plannen van De Schelde in die vorm niet doorgingen, zou dit rond de Palingstraat niet aan de orde komen.



Inrichtingsschets uit 1959 voor het gebied aan de zuidkant van de zware plaatwerkerij.

Dat in deze periode veel meer dan voorheen werd nagedacht over hoe de stad zou moeten omgaan met de uitbreidingen van De Schelde blijkt uit een in het archief bewaard gebleven schets met een herinrichtingsplan voor het gebied achter de Walstraat, tussen deze straat en de grote bedrijfshallen van De Schelde ten zuiden van de Dokhaven. Het stuk is gedateerd 17 april 1959, officieel gewaarmerkt door de gemeentesecretaris en heeft als opschrift 'zeer vertrouwelijk'. Hoewel ingrijpend, en waarschijnlijk daarom niet uitgevoerd, getuigt het toch duidelijk van een stedenbouwkundige visie waarbij geprobeerd werd met een nieuwe verkaveling aan te sluiten bij zowel de fabriekshal als de bestaande stad.

Uiteindelijk is het terrein aan de Houtkade, nadat de gemeente het Van Dishoeckhuis had verlaten, overgedragen aan de werf, zij het dat het nog tot 1986 heeft geduurd voor het Van Dishoeckhuis werd afgebroken. Dit ondanks het feit dat het inmiddels was aangewezen als beschermd rijksmonument.

Conclusie

De groei van De Scheldewerf kan in grote lijnen worden gekarakteriseerd als een ontwikkeling waarbij in eerste instantie stad en werf in harmonie naast elkaar bestonden, tot een situatie waarbij de werf groeide ten koste van de stad.
Hierbij werden aanzienlijke delen van de stad afgebroken en bestaande straten geamputeerd. Stedenbouwkundige overwegingen hebben bij dit proces geen rol gespeeld, alleen bedrijfsmatige. De huidige situatie is hierdoor goed te begrijpen. Op verschillende plaatsen, met name in het gebied rond de Wagenaarstraat en de Vrouwestraat is de scherpe overgang tussen binnenstad en Scheldeterrein tastbaar aanwezig.
Niet alleen werd een groot deel van de stad hier in de loop van de twintigste eeuw gesloopt ten behoeve van de groeiende werf. Veel van wat wel behouden bleef kreeg het karakter van een restruimte: een parkeerplaats, de achterzijde van de omringende straten met schuurtjes, tuinmuren en wat groen. Nergens wordt de gespannen relatie tussen stad en werf beter zichtbaar dan in de (Korte) Vrouwestraat, een zijstraat van de Walstraat. Links staan nog twee zorgvuldig gerestaureerde trapgevels uit de zeventiende eeuw maar na een meter of vijftig loopt de straat dood op de enorme gesloten bakstenen muur van de walserij en zware plaatwerkerij van De Schelde.



De zuidmuur van de zware plaatwerkerij vormt een imposante afscheiding tussen de stad en het Scheldeterrein. Dit deel van de zware plaatwerkerij werd gebouwd in 1929, later werd het verlengd tot een totale lengte van ongeveer 400 meter. Het gebouw blokkeert het oude stratenpatroon van de binnenstad.

6. De mensen achter De Schelde

De informatie voor dit hoofdstuk is verzameld uit bestaande literatuur en uit interviews met een aantal meer of minder direct betrokkenen. De verschillende kronieken van De Schelde en de boeken '*Herinneringen aan de Schelde. Werknemers vertellen hun verhaal'* (E.J. Weterings, 2000) '*Een taaie strijd: vijfentwintig jaar vakbondswerk op de Schelde'* (David de Leeuw, 2000) en *'Een broeinest der anarchie. Arbeiders, arbeidersbeweging en maatschappelijke ontwikkeling. Vlissingen 1875-1929'* (Bert Altena, 1989) vormden waardevolle bronnen. Gesprekken zijn gevoerd met de heren Coen Hendriks, Bert van Hoepen, Wim Hofman, David de Leeuw en Willem Murre. Een verslag van deze gesprekken is opgenomen in bijlage 3. Ook is dankbaar gebruik gemaakt van de lezing die de heer Jan Weug, voormalig directeur van De Schelde, op 24 oktober 2004 hield voor de Historische Kring Walcheren.



De kranen op het Scheldeterrein domineren het stadsbeeld

Van vader op zoon

De Schelde was voor generaties Vlissingers meer dan slechts een werkgever. Hun levens waren verweven met het bedrijf, het mooie bedrijf, hún mooie bedrijf. In het boek van E.J. Weterings (Herinneringen aan De Schelde. Werknemers vertellen hun verhaal) wordt dit uitvoerig beschreven aan de hand van interviews met vroegere werknemers van De Schelde. De Schelde was verbonden met vele aspecten van het leven. Overdag werkte je op De Schelde, je woonde in een huis van De Schelde, je kluste in de 'Help uzelf' werkplaats op het Scheldeterrein en je ontspanning vond je in het Scheldekwartier of op de kegelbaan. En elke veertien dagen las je het Scheldekrantje. Kortom: De Schelde was niet uit je leven wég te denken. Maar dat was niet het enige. Het was ook een bedrijf waar generaties Vlissingers hebben gewerkt. *'Mijn vader en grootvader werkten op De Schelde, net zoals bijna alle vaders en grootvaders van vriendjes en vriendinnetjes.'*

De relatie van de werknemers van De Schelde met het bedrijf was tweeledig. Enerzijds werd er flink op gekankerd, anderzijds was men er trots op en was men zeer loyaal. Veel mensen brachten een groot deel of zelfs hun hele werkzame leven door op De Schelde of 'de fabriek', zoals het ook wel genoemd werd. In een kop in de Provinciale Zeeuwse Courant naar aanleiding van de presentatie van het boek van Weterings werd deze tweezijdige relatie prachtig onder woorden gebracht: 'hondstrouw aan dit pokkenbedrijf'.



Tegeltableau in de hal van het hoofdkantoor, aangeboden door het personeel ter gelegenheid van het vijftigjarige bestaan van De Schelde in 1925.

De verboden stad



Momenteel ligt het terrein van De Schelde er stil en grotendeels verlaten bij. De roep van zeemeeuwen accentueert de rust. Wilde planten nemen bezit van de ruimte. We kunnen ons moeilijk een voorstelling maken van de bedrijvigheid die hier vroeger geheerst heeft.

De grote kranen op het werfterrein beheersen ook nu nog het stadsbeeld van Vlissingen. Vroeger was dat nog veel meer het geval. De Schelde domineerde de stad. De schepen op de werfhelling torenden hoog boven de omgeving uit. De invloed beperkte zich niet tot het visuele: ook de andere zintuigen kwamen aan hun trekken. De stank van roestig ijzer, de herrie van het klinken van stalen platen. De stroom mensen die de poort uitkwam en zich verspreidde over de stad. Vooral de herrie moet vroeger buitengewoon hinderlijk zijn geweest, niet alleen voor de omwonenden, maar ook voor de werklieden. De heer Murre: *'het werk op de helling was een oorverdovend gebeuren. De stalen casco's fungeerden als enorme klankkasten en als je een klap met een voorhamer op een klinknagel gaf dan klonk dat geweldig door. Er waren verschillende mensen die last van hun gehoor kregen, want oordopjes en dergelijke hadden we in het begin niet.'*

En de geheimzinnigheid, al die bedrijvigheid achter het hek. Voor mensen die niet op de werf werkten was het Scheldeterrein in de loop van de tijd steeds meer verboden gebied geworden. Al omstreeks 1910 werden straten als de Vrijgang aan de openbaarheid onttrokken, en dat proces ging door tot in de jaren '70 van de vorige eeuw, toen de Aagje Dekenstraat en de Houtkade werden afgesloten. De 'verboden stad' werd het genoemd tijdens de slotbijeenkomst over de toekomst van het Scheldeterrein die op zaterdag 10 juni 2004 werd gehouden. Tijdens deze bijeenkomst mochten de inwoners van Vlissingen hun zegje doen over de toekomst van het Scheldeterrein. Helemaal verboden was het niet. Als er een schip te water werd gelaten gingen de poorten open en mocht iedereen op de kade een plekje zoeken om het schouwspel gade te slaan. *'Op de tribune zaten de hoge heren en dames: de directeuren en soms zelfs een heuse prinses die de doopplechtigheid verrichtte, terwijl het gewone volk zich op de kade verdrong om maar niets van het schouwspel te hoeven missen. Het was altijd weer spannend of je droge voeten hield!'*



Het werk zit erop. Werknemers van De Schelde verlaten het terrein. Foto uit omstreeks 1950.

Vier vakantiedagen

Het werken bij De Schelde was niet altijd een prettig gebeuren. In de winter kon het in de grote hallen verdraaid koud zijn. Dan werden er vuurpotten aangestoken waarbij je af en toe je handen kon warmen. Sanitaire voorzieningen waren in de begintijd uitermate sober. *'Er waren drijvende poepdozen onder aan de helling. Als je naar beneden keek zag je de ratten onder je door zwemmen.'* Sommige schepen, die voor reparatie naar De Schelde kwamen, waren zo smerig en zaten zo onder de kakkerlakken en ander ongedierte dat het schip eerst moest worden uitgegast voordat de mensen aan boord wilden komen.

De discipline was strak. Je moest vooral niet te laat op het werk komen. Twee of drie minuten te laat kostte al een half uurloon, bij vijf minuten was je een heel uurloon kwijt! Het was geen vetpot, werken bij De Schelde. Hoewel.... vetpot? *'Na de tewaterlating van de Willem Ruys kreeg iedereen een portie*

hellingvet. Door er een stuk oud brood in te koken kon je de ongerechtigheid eruit halen. Daarna kon je er mee bakken en braden!' Honderd jaar geleden werden er naar onze huidige begrippen krankzinnige werkweken gedraaid. In 1906 werd, na overleg tussen de directie en het personeel, besloten de werkweek te bekorten van 66 tot 60 uur. Er werd gewerkt van maandag tot vrijdag van 7-12 en van 13.30 – 19 uur, op zaterdag tot 16 uur. Men had vier vrije dagen, die in de week voor en de week na Pinksteren mochten worden opgenomen. Uiteraard werden deze dagen niet doorbetaald, want het bedrijf had er toch geen profijt van? In totaal werd er in een jaar 305 dagen gewerkt.
In de jaren '50 was de werkweek al aanzienlijk teruggebracht. *'Er slopen moderne opvattingen uit boekjes en tijdschriften in'.* De planning werd strakker en tijd voor geintjes was er niet meer. Er werd gewerkt 'in tarief', dat wil zeggen dat je baas van tevoren een bonnetje uitschreef hoelang je over een werkstuk mocht doen. Als het uitliep kreeg je gewoon minder betaald. Je moest dus voortdurend opletten of de calculaties van je baas wel klopten. Als je het er niet mee eens was moest het een en ander besproken worden op het bedrijfskantoor. *'Dat was berucht vanwege de vele loon- en tariefproblemen die daar besproken werden.'* Er werd toen in ploegen gewerkt. De heer Hendriks: '*Vooral de nachtdienst was zwaar. Aan het eind van de week was ik straal kapot: ik ben vaak staande tegen de werkbank in slaap gevallen.'*

Handwerklieden en beambten
Er was een groot verschil tussen de mensen die 'op kantoor' werkten en de mensen op de werf en in de verschillende fabrieken. De kantoorlui werden beambten genoemd en hadden diverse privileges en vaak een hoger salaris. Ze kwamen een half uur later de poort door en vertrokken 's middags ook een halfuur later. Ze waren ook niet onderworpen aan het strenge boetesysteem bij het te laat komen. Het gebeurde wel eens dat iemand de overstap maakte van de fabriek naar het kantoor. De laatste weken dat hij dan op de fabriek doorbracht werd zo'n 'overloper' door verschillende 'collega's' met de nek aangekeken of volkomen genegeerd. Eenmaal op kantoor beland werd hem door zijn nieuwe collega's te verstaan gegeven dat hij in het vervolg toch wel met een wit overhemd en een stropdas diende te verschijnen....

Het sociale gezicht
Uit de literatuur en de verschillende interviews komt een tweeledig beeld te voorschijn van het sociale gezicht van De Schelde. Aan de ene kant een hard, zuinig bedrijf dat bijna schoorvoetend tegemoet kwam aan wettelijke verplichtingen als fatsoenlijke toiletten en wasruimten. Aan de andere kant een bedrijf waar voldoende aandacht was voor individuele problemen en waar ook tal van collectieve voorzieningen tot stand werden gebracht. De heer De Leeuw: *'beide gezichten waren aanwezig. Het was in wezen een goed bedrijf, dat streng hiërarchisch werd geleid. Er werd echter slecht geluisterd naar het personeel, en een schouderklopje was er meestal niet bij. Door de strakke structuur kreeg je echter dat er verschillende culturen ontstonden in de verschillende bedrijfsonderdelen. Hierdoor konden er behoorlijke verschillen ontstaan in de manier waarop bijvoorbeeld ingespeeld werd op persoonlijke problemen van mensen. Lange tijd was de afdeling personeelszaken een verlengstuk van de directie, op grote afstand van het personeel. De laatste decennia is er uiteraard meer aandacht gekomen voor het zogeheten human resource management'.*

Een aparte wereld
Het wonderlijke van De Schelde is dat het een maatschappij was die nauwelijks banden had met de stad Vlissingen. *'Het bedrijf had geen sociale uitstraling op de stad en de regio.'* Het was in veel opzichten een zuinig bedrijf. De gevleugelde uitspraak 'ons ben zunig' kan op De Schelde bedacht zijn. Het hoofdkantoor was aan een verfje toe toen koningin Wilhelmina op bezoek kwam. Men besloot toen de vierkante zuilen aan drie kanten te verven, omdat Hare Majesteit – gezien de route die ze zou lopen – de vierde kant toch niet zou zien! Toch was het niet zo dat De Schelde zich niets gelegen liet liggen aan de stad. In 1911 subsidieerde De Schelde de oprichting van een Volksleeszaal, maar wel op

voorwaarde dat er vakliteratuur over scheepsbouw beschikbaar zou zijn! Na de Tweede Wereldoorlog leende De Schelde een groot aantal timmerlieden uit om de schade aan de stad te herstellen. In een paar weken is Vlissingen toen, met behulp van 'windolite', een soort ondoorzichtig plastic, weer enigszins bewoonbaar gemaakt.



De 'verbandkamer', later de plaats waar de kern van de Centrale Ondernemingsraad zitting hield.

'Kom naar De Schelde en leer een vak!' was de tekst van een advertentie uit de tijd net na de oorlog. En zo was het: je léérde een vak bij De Schelde. In 1918 werd de bedrijfsschool opgericht. Eerst werd het onderricht gegeven in een deel van de machinefabriek, vervolgens werd een aparte ruimte in de fijnmetaalwerkplaats ingericht als bedrijfsschool, en tenslotte kwam de bedrijfsschool op de huidige plaats te staan, aan de Van Dishoeckstraat.

Elk hoekje heeft herinneringen....

Verschillende gebouwen op het Scheldeterrein hebben voor veel huidige en vroegere werknemers een bijzondere betekenis. Het hoofdkantoor uiteraard, voor beambten een dagelijkse werkplek, maar voor de handwerklieden een andere wereld waar je maar zelden kwam. En waar je via een loket met iemand van personeelszaken kon praten. Veel lief en leed heeft zich afgespeeld in de 'verbandkamer', waar je naar toe moest om een wond te laten behandelen. Dokter Liebers was hier jarenlang de verbandmeester. In een kamer op de eerste verdieping hield Zuster de Priester haar spreekuur voor mensen die een woning van De Schelde wilden. Toen de Bedrijfsgeneeskundige Dienst een nieuw onderdak kreeg werd de 'verbandkamer' gebruikt als vergaderruimte en spreekkamer van de ondernemingsraad en de bedrijfsledengroepen. Ook hielden onderaannemers bij de scheepsbouw hier kantoor. En verder hadden de verschillende gebouwen natuurlijk bijzondere betekenis voor de mensen die er werken of gewerkt hebben. Zoals de heer De Leeuw het verwoordde: alle hoekjes hebben hun eigen verhaal, van mensen die er koffie dronken, van apparaten die er werden gemaakt, van schepen die van de helling af gleden.

7. Archeologie

Uit de historische bronnen en vooral uit oude kaarten is veel bekend over de geschiedenis van het plangebied. Op grond van deze informatie is het niet onwaarschijnlijk dat er zich resten van de bewonings- en bebouwingsgeschiedenis in de bodem bevinden.



In oktober 2004 werden resten van de Achterhaven door archeologen blootgelegd.

Bekende archeologische gegevens

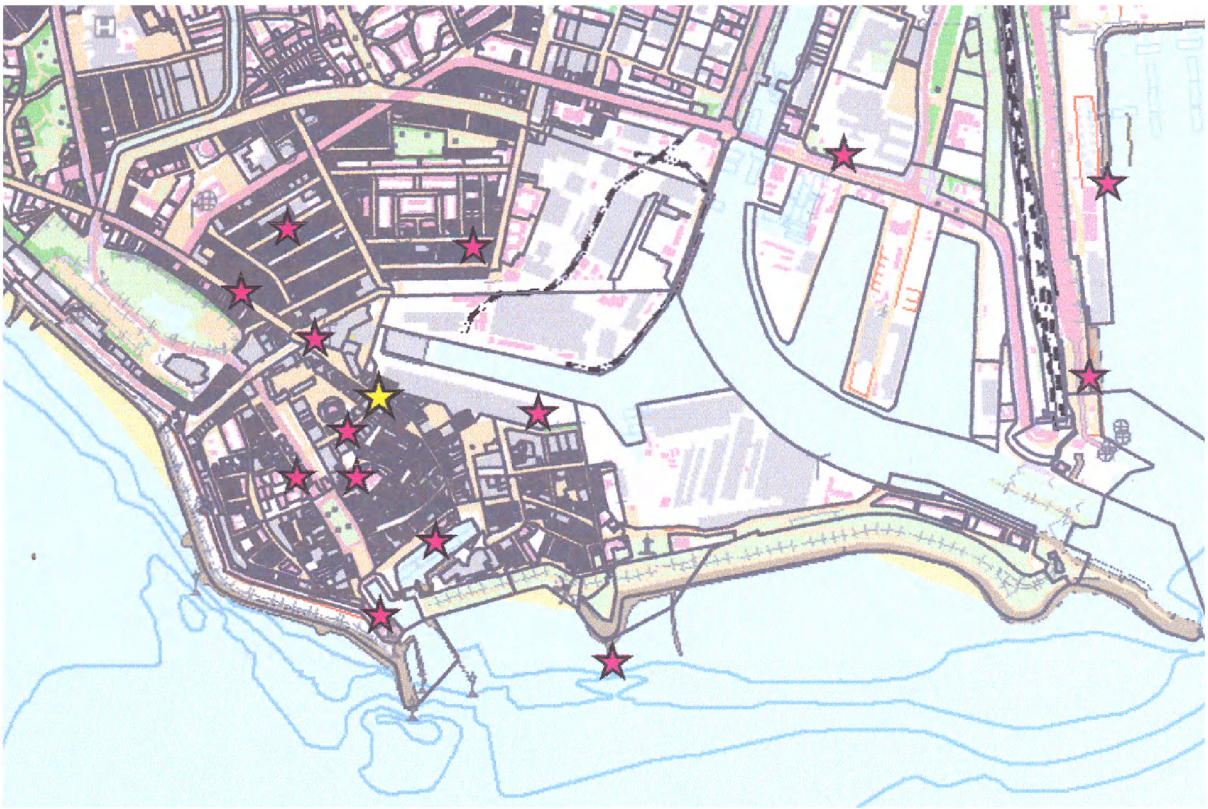
De historische stadskern van Vlissingen is op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) van Zeeland aangegeven als een terrein van hoge archeologische waarde (AMK-monument nummer 13430). Het plangebied zelf maakt hier geen deel van uit maar grenst er in het zuidwesten aan, ter hoogte van de Walstraat.



Op de IKAW, de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden, zijn gebieden met middelhoge (licht oranje) en hoge verwachtingswaarden (donker oranje) onderscheiden. De binnenstad van Vlissingen is op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) aangegeven als een terrein met hoge archeologische waarde (paars).

Op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) zijn in het plangebied zowel middelhoge als hoge archeologische verwachtingswaarden aangegeven. Hoge archeologische verwachtingswaarden bevinden zich in het westelijke deel van het plangebied, ten oosten van het Betje Wolffplein, en in het grote noordoostelijke deel van het plangebied. Deze verwachting is gerelateerd aan de ligging van grote kreekruggen, waarop bewoning kan voorkomen vanaf de Vroege Middeleeuwen.
Tussen deze gebieden met een hoge verwachtingswaarde is een zone met middelhoge archeologische verwachtingswaarden aangegeven tussen het Rode Dorp en de zuidzijde van de Dokhaven. Ook in de uiterste noordoostelijke punt van het plangebied bevindt zich een terrein met een middelhoge archeologische trefkans. Deze verwachtingswaarde of trefkans is hier gerelateerd aan het vroegere voorkomen in de ondergrond van het niveau van het Hollandveen. In deze gebieden zijn mogelijk resten te verwachten uit de Late IJzertijd, de Romeinse tijd en vanaf de Late Middeleeuwen.

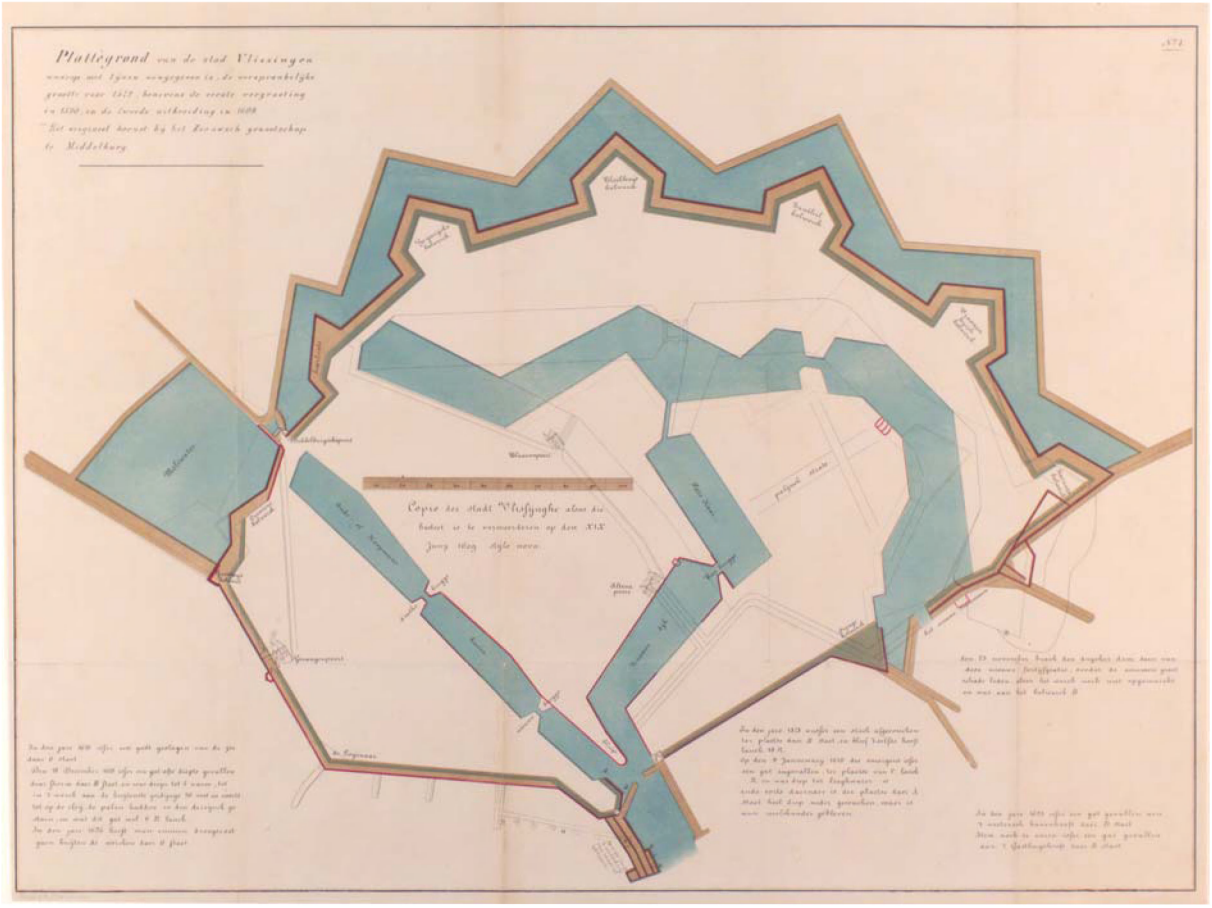
In de omgeving van het plangebied zijn enkele vindplaatsen bekend, die de verwachting ondersteunen dat er - op plaatsen waar de bodem niet verstoord is - vondsten gedaan kunnen worden uit perioden vanaf de Late IJzertijd/Romeinse tijd. Een laatneolithische vuurstenen pijlpunt, gevonden aan de Bouwen Ewoutstraat (Archis-waarneming 20514) is vermoedelijk van elders aangevoerd, bijvoorbeeld met de ophoginggrond die gebruikt is om de wijk bouwrijp te maken. We hebben hier waarschijnlijk te maken met een vondst die niet 'in situ' (op de oorspronkelijke plaats) is aangetroffen. Een groot aantal van de overige vindplaatsen betreft vondsten uit de laatmiddeleeuwse stadskern.



Archeologische vindplaatsen in de buurt van het plangebied en bij het in 1986 afgebroken Van Dishoeckhuis

In het plangebied zelf bevinden zich tot nu toe twee bekende archeologische vindplaatsen: het Dok van Perry en mogelijke muurresten van de citadel. Ter hoogte van de Koudenhoek, bij het in 1986 gesloopte Van Dishoeckhuis, werden zware funderingen aangetroffen, die mogelijk te maken hebben met de citadel uit 1570/1571. Deze vondst is in de nationale archeologische database Archis opgenomen onder waarnemingsnummer 20512.

In 1571 werd door de Spanjaarden ten oosten van de toenmalige stad een citadel aangelegd (Tramper, 2004). Een deel van de nooit voltooide citadel lag in het huidige plangebied, zoals het noordoostelijke bastion. Niet duidelijk is of de muurrest van de Koudenhoek daarvan deel uitmaakte, maar het is niet onwaarschijnlijk omdat al eerder bouwsporen van de citadel zijn gevonden. In een brief uit 1986 in het Zeeuws Archeologisch Archief, die betrekking heeft op de vondst aan de Koudenhoek, staat dat er muurwerk van deze citadel gevonden is bij de dijkverhoging in de buurt van de Oranjemolen. De punt van het noordoostelijke bastion is zeker verdwenen bij de aanleg van de Dokhaven.



Opschrift linksboven: Plattegrond van de stad Vlissingen, waarop met lijnen aangegeven is de oorspronkelijke situatie voor 1572, benevens de eerste vergroting in 1609. Het origineel berust bij het Zeeuwsch Genootschap te Middelburg.

Archeologische verwachting

Duidelijk is dat zich vanaf het einde van de zestiende eeuw grootschalige ontwikkelingen in het plangebied hebben voorgedaan. Met name de aanleg van vestingwerken, de Dokhaven en daaraan gerelateerde marine- en havenfaciliteiten, de bebouwing vanaf de zeventiende eeuw, de aanleg van de marinewerf en de ontwikkelingen van De Schelde vanaf 1875 hebben vermoedelijk zulke diepgaande verstoringen met zich meegebracht dat uit de voorafgaande perioden weinig archeologische resten meer te verwachten zijn. Resten uit de Late IJzertijd, Romeinse tijd, Vroege en Late Middeleeuwen zijn vrijwel zeker niet meer aanwezig in het plangebied.
Uit bovenstaande kan opgemaakt worden dat zich in het plangebied nog archeologische resten kunnen bevinden van de ontwikkelingen in het plangebied na ca. 1550. Recent onderzoek in Vlissingen, in een gebied met een vergelijkbare ontwikkeling vanaf het begin van de zeventiende eeuw, ter plaatse van de voormalige bioscoop Alhambra aan de Spuistraat, geeft aan dat zich op diepere niveaus in de bodem nog goed geconserveerde archeologische resten bevinden (Schoneveld 2003). Vanuit cultuurhistorisch oogpunt betreffen dit resten van de volgende componenten:

- Verdedigingswerken. Gezien het feit dat elders muurwerk van de citadel is aangetroffen is het mogelijk dat zich ten zuiden van de Dokhaven in het plangebied nog resten van de citadel in de bodem bevinden. Na de aanleg van de Dokhaven kwamen de oostelijke haveningang, de Oosterhaven en de Dokhaven binnen de stad te liggen door de aanleg van nieuwe vestingwerken (een ring van negen bolwerken met aan de buitenzijde een gracht, aangelegd tussen 1609 en 1613). Van deze vestingwerken kunnen in het noordelijke deel van het plangebied resten in de bodem achtergebleven zijn. Het Santhilbolwerk lag helemaal in het plangebied, het ten westen ervan gelegen Blokhuisbolwerk voor een deel, net als de tussenliggende verbindingswal.
- Kaden en havenwerken. Van de zeventiende-, achttiende- en negentiende-eeuwse constructies van en bij de Dokhaven (zoals resten van sluizen en kades) kunnen nog resten in de bodem aanwezig zijn.
- (Marine) scheepsbouw en –reparatie. Mogelijk zijn op het terrein resten aanwezig van werfhellingen en andere voorzieningen die gerelateerd zijn aan het gebruik door de Admiraliteit, de Marine en de West-Indische Compagnie. Wellicht is ook nog iets overgebleven van de kleinere hellingen aan de noordzijde van de Dokhaven, die in het begin van de vorige eeuw werden gesloopt. In ieder geval zijn resten bewaard gebleven van het in 1704 aangelegde Dok van Perry, tussen de Houtkade en de Peperdijk. Dit droogdok is in 1974 gedempt.



Schilderij in het MuZEEum: de Dokhaven met de overkapte scheepshellingen aan de noordkant van de Dokhaven

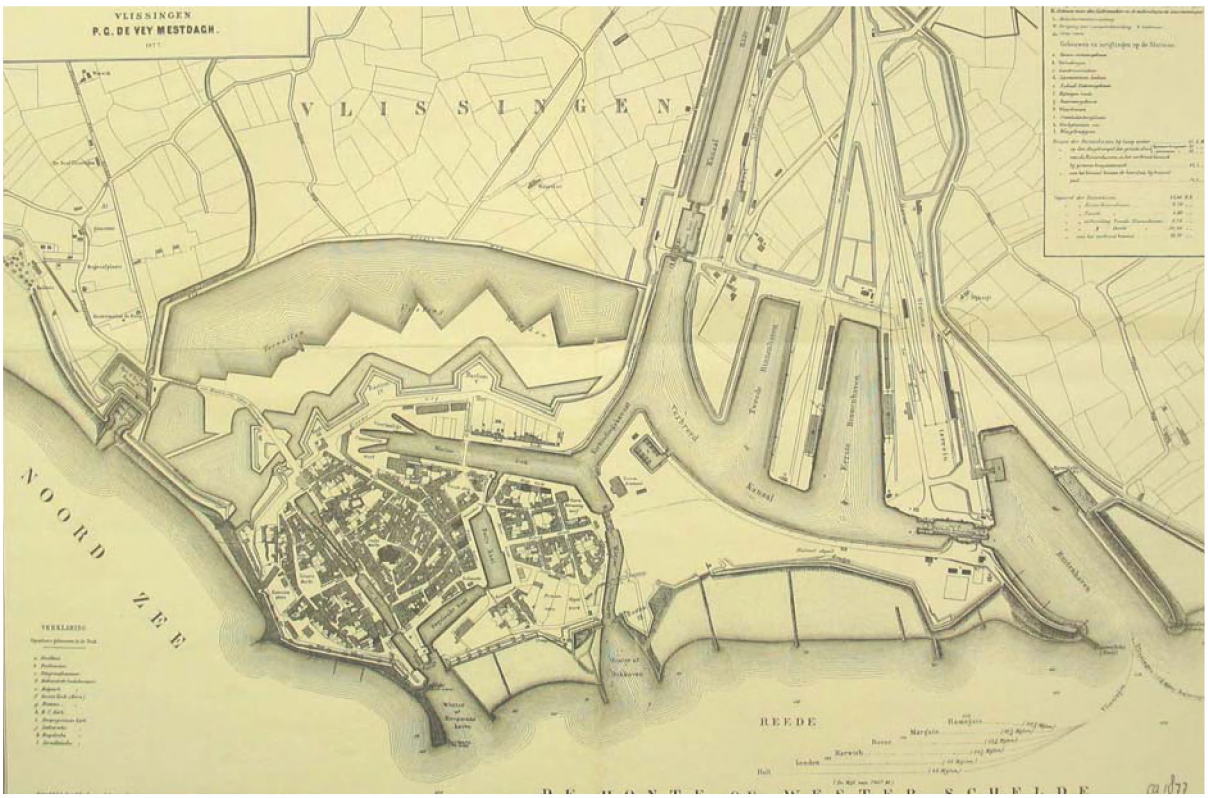
- Rederij- en handelsactiviteiten, onder andere van de West-Indische Compagnie.
- Religieuze gebouwen. Ten zuiden van de Dokhaven hebben verschillende kerken gestaan. De Kleine of Middelkerk werd voltooid in 1593 en was bedoeld voor het Engelse garnizoen dat toen in de stad verbleef. In 1825 werd deze kerk afgebroken. In de zeventiende eeuw werden in het gebied ten zuiden van de Peperdijk drie kerken gebouwd. De Waalse kerk stamde uit 1635

(vernield in 1809). De Doopsgezinde kerk ontstond in 1640 door verbouwing van een pakhuis uit 1621. De Oostkerk van de Nederduits Hervormde Gemeente werd gebouwd in 1654. Na verwoesting in 1809 werd de kerk niet meer als godshuis gebruikt, maar kreeg een functie als magazijn en later als ijzergieterij. Later kreeg ook de synagoge (ingewijd in 1868) een plek aan de Peperdijk.

- Publieke gebouwen. Bij de Dokhaven hebben gebouwen gestaan die te maken hadden met de Admiraliteit en de Marinewerf, zoals het Admiraliteitshuis en het Houtmagazijn,
- Resten van bewoning, zowel van locale elite als van gewone burgers. Aan het eind van de achttiende eeuw was zowel de noord- als aan de zuidkant van de Dokhaven ingevuld met woningen en 'bedrijfspanden'. Aan de noordzijde bevonden zich vooral grote huizen van patriciërs te bevinden, met fraai aangelegde tuinen achter die huizen. De bewoning aan de zuidkant bevat ook grote (patriciërs)huizen langs de Peperdijk en de Houtkade, maar ten zuiden daarvan liggen ook straten met eenvoudiger woningen, zoals aan de Wagenaarstraat, de Korte Vrouwestraat, Achter de Fransche Kerk en het Slop achter de Fransche Kerk. Van al deze bebouwing kunnen nog resten in de bodem aanwezig zijn.

Nader onderzoek

Om een goed beeld te krijgen van de archeologische betekenis van het plangebied is nader onderzoek nodig om te bepalen of er nog substantiële resten van deze componenten in de bodem aanwezig zijn, wat daarvan de huidige waarde is en of deze in het plangebied op enigerlei wijze behouden zouden kunnen blijven. Bij een dergelijk onderzoek zou men moeten denken aan een analyse van sloop-, graaf- en bouwactiviteiten die vanaf 1875 hebben plaatsgevonden op het Scheldeterrein en het maken van een verstoringskaart, het verwerken van de resultaten van recent archeologisch onderzoek (zoals van de archeologische begeleiding van de aanleg van een tijdelijke ontsluitingsweg tussen de huidige Houtkade en de Commandoweg) en aan een aanvullend inventariserend archeologisch onderzoek door middel van boringen of proefsleuven.



Grote ruimtelijke veranderingen voltrokken zich vanaf 1870: de vesting werd opgeheven, de nieuwe havens werden aangelegd en het Verbindingskanaal en het Kanaal door Walcheren werden gegraven.

8. Analyse van de cultuurhistorische aspecten

8.1 Inleiding

Op dit moment is De Schelde zijn activiteiten rond de Dokhaven aan het afbouwen. Alleen het terrein op het 'Eiland' aan de Commandoweg, oostelijk van de deels gedempte Oosterhaven blijft eigendom van De Schelde en als werf in gebruik. Het gebied dat ontruimd wordt is een terrein met een bonte verzameling gebouwen en structuren, deels nog in gebruik en in goede staat, deels leeg en al dan niet vervallen op een verder braakliggend terrein. Van de beide scheepshellingen is niet meer over dan een rudiment achter het enkele jaren geleden nieuw gebouwde winkelcentrum met parkeergarage. Van enkele gebouwen is het grote cultuurhistorische belang ingezien en twee zijn er aangewezen als beschermd rijksmonument: het hoofdkantoor van architect Stok uit 1913, dat overigens niet tot het plangebied behoort omdat het eigendom van De Schelde blijft, en de betonnen timmerfabriek, gebouwd in de periode 1913 – '15. Andere gebouwen zijn niet beschermd maar desondanks misschien niet minder belangrijk. Te denken valt aan de machinefabriek uit 1913 – 1919, maar ook aan de verbandkamer. Dit gebouw fungeerde lange tijd als behuizing van de bedrijfsgeneeskundige dienst en als kantoor van de centrale ondernemingsraad. Het gebouw is voor veel oud-werknemers van De Schelde van emotionele betekenis en is door de vakbondsactiviteiten op de werf ook van belang voor de sociaal-maatschappelijke geschiedenis van De Schelde en van Vlissingen. Door de geïnterviewden werden verschillende andere gebouwen met een bijzondere belevingswaarde genoemd, zoals het hoofdkantoor, de timmerfabriek, de machinefabriek en de oude bedrijfsschool. Van de verdwenen elementen werden genoemd het Dok van Perry, en de oude machinefabriek uit 1881, die in de jaren '80 van de vorige eeuw is afgebroken.

In de voorgaande hoofdstukken is een beeld geschetst van de ontwikkeling van de werf. Hierbij vallen een aantal zaken op, die voor de bepaling van de identiteit van de plek van belang zijn.

- De grote mate van continuïteit van de scheepsbouwactiviteiten. Begonnen in de tweede helft van de zestiende eeuw als werf van de admiraliteit is het bouwen van schepen op deze plek – met uitzondering van enkele korte onderbrekingen – doorgegaan tot de dag van vandaag.
- Het expansieve karakter van de industriële activiteiten van de afgelopen tweehonderd jaar. Een aanzet hiervoor werd gegeven na de Franse tijd, toen de marinehaven hier opnieuw werd gevestigd. Voor de activiteiten kreeg de marine de beschikking over een flink stuk stedelijk gebied met straten en gebouwen. Omstreeks 1830 leidde dit al tot het slopen van een aantal panden aan de Peperdijk. In de twintigste eeuw is De Schelde op dezelfde voet voortgegaan en zijn aanvankelijk individuele gebouwen, maar daarna hele huizenblokken verdwenen om plaats te maken voor bedrijfspanden. Tegelijkertijd werd het Scheldeterrein steeds meer aan het openbare leven van de stad onttrokken door fysieke barrières.
- Vooral in de twintigste eeuw is de diversiteit van de activiteiten sterk toegenomen, wat ook tot uitdrukking komt in de gebouwen op het Scheldeterrein. Scheepsbouw, motorenbouw, ketelbouw, in de jaren '30 gevolgd door het bouwen van spoorbruggen en vliegtuigen. Na de Tweede Wereldoorlog ging de afdeling lichtmetaal een grote rol spelen. Veranderde productieprocessen leidden tot aanpassingen van bestaande gebouwen en tot de bouw van nieuwe. Dit laatste ging opnieuw gepaard met sloop van historische gebouwen en aanpassingen in de stedenbouwkundige structuur.
- Het Scheldeterrein is mentaal gezien een wezenlijk onderdeel van de stad.

Cultuurhistorische waarden: drie disciplines, drie niveaus

Bij cultuurhistorische waarden gaat het om alle elementen en structuren die een beeld geven van de geschiedenis van wonen en werken in een gebied. Elementen en structuren die nu nog aanwezig zijn en die in de toekomst een rol kunnen spelen in de ontwikkeling van het Spieghelkwartier. Deze

cultuurhistorische waarden kunnen in drie vakgebieden worden verdeeld: archeologie, bouwhistorie en historische geografie. De archeologie bestudeert bodemsporen en vondsten uit vroegere tijden, van de prehistorie tot het recente verleden. Vaak trekken archeologische opgravingen de nodige aandacht, zoals de recente opgravingen in het centrum van de stad. Deze opgravingen spreken niet alleen tot de verbeelding, ze voegen telkens ook weer informatie toe aan onze kennis over de bewoningsgeschiedenis. Toch zijn archeologen niet altijd even blij met een opgraving: opgraven betekent ook dat de vindplaats verstoord, soms zelfs geheel vernietigd wordt waardoor onderzoek in de toekomst, met nog geavanceerdere methodes dan tegenwoordig, niet meer mogelijk is.
Bij de inventarisatie van cultuurhistorische waarden blijkt de archeologie altijd een lastig onderdeel. Dat wat zich ondergronds bevind is letterlijk uit het zicht en veel belangrijke archeologische informatie in de vorm van grondsporen, oude muurresten en voorwerpen worden pas tijdens een opgraving ontdekt. Voor de buitengebieden zijn inmiddels allerhande prospectiemethoden ontwikkeld om door middel van beperkte ingrepen, zoals veldkartering en booronderzoek, toch enig zicht te krijgen op het bodemarchief. In stedelijke situaties blijken deze methoden echter slecht toepasbaar. De dichtheid aan grondsporen is in de stad meestal veel groter en de toegankelijkheid van de bodem slechter door de aanwezigheid van bestaande gebouwen of puin in de bodem. Daar staat tegenover dat vooral voor recentere perioden, de middeleeuwen en later, veel historische informatie beschikbaar is die een redelijke schatting mogelijk maakt van wat we ondergronds kunnen verwachten. Voor het Scheldeterrein geldt dit zeker. Van die delen van de stad die voor de uitbreiding van de werf werden gesloopt zijn goede kaarten aanwezig. Voor de oudere perioden kunnen we slechts uitgaan van de fysieke historische terreingesteldheid en ervaringen in de omgeving, zoals in de archeologische paragraaf is uiteengezet. Het archeologische spectrum van het werfterrein bevindt zich dus tussen uitersten als prehistorische resten die mogelijk, maar misschien in de praktijk helemaal niet aanwezig blijken te zijn, en het Dok van Perry waarvan we vrijwel tot in detail weten hoe dit er momenteel ondergronds uitziet. Juist omdat op dit moment onduidelijk is wat er voor sporen in de bodem aanwezig zijn is in hoofdstuk 7 beschreven wat er mogelijk te verwachten is.
De bouwhistorie onderzoekt zowel individuele gebouwen als stedenbouwkundige structuren. De grote aantallen bezoekers aan de 'Open Monumentendagen' maken duidelijk hoezeer de belangstelling voor historische gebouwen leeft. Bouwhistorisch onderzoek wordt uitgevoerd om zoveel mogelijk van de bouwgeschiedenis van een pand te weten te komen. Maar niet alleen de individuele gebouwen zijn van belang, ook de structuur van de stad is interessant. Zo is er een duidelijk verschil in de structuur van de oude, middeleeuwse binnenstad, de planmatige aanleg van de Nieuwstad, het stratenpatroon van het gebied tussen de Walstraat en de Dokhaven en de stedelijke structuur van het Rode Dorp. De historische geografie bestudeert de ontwikkeling van het ruimtegebruik. Het Scheldeterrein is door de mens ingericht (en voortdurend opnieuw ingericht) al naar gelang de functies die het gebied moest vervullen. Andere producten en productiemethoden vereisten een andere inrichting en een ander gebruik van het gebied.

Bij de waardering, maar ook bij de mogelijkheden voor vormgeving en inrichting van het plangebied is het van belang te onderkennen dat er verschillende niveaus zijn om het gebied te benaderen. We hebben de volgende niveaus onderscheiden:

- **Het Scheldeterrein in relatie tot de stad**
- **Grotere ensembles**
- **Individuele elementen**

Deze benadering is vooral van toepassing op de zichtbare cultuurhistorische elementen en structuren en voor een deel op de ondergrondse en dus onzichtbare archeologische sporen, waarvan het zeker of vrijwel zeker is dat ze bewaard bleven. In de paragrafen 8.2 tot 8.4 zijn de drie hierboven genoemde

niveaus behandeld. Deze indeling wordt ook in hoofdstuk 9 gehanteerd, waar een beeld wordt gegeven van de ontwikkelingsmogelijkheden van cultuurhistorische waarden.

Methode van waardering: de vergelijking van appels en peren
Hoe moet je de totaal verschillende zaken, zoals de Machinefabriek, de Dokhaven en de Gloeioven, op hun cultuurhistorische betekenis beoordelen? Dat was de boeiende centrale vraag van dit onderzoek. In overleg met prof. dr. Guus J. Borger, hoogleraar in de historische geografie, is voor dit soort gevallen een waarderingsmethode opgesteld. We kwamen tot de conclusie dat een element of structuur een intrinsieke waarde kan hebben, maar dat deze waarde alleen geen grond is om elementen met elkaar te kunnen vergelijken.
Meer houvast biedt de benadering om een element of structuur te bekijken in relatie tot de totale verzameling (beoordelen van de zeldzaamheid), de kenmerkendheid (voor de streek, of voor de vorm van bedrijvigheid) en de toestand waarin het zich bevindt (gaafheid). Daarnaast zijn er 'omgevingsfactoren' van belang, zoals de samenhang met andere elementen of de impact die het element of de structuur op de omgeving heeft gehad. Dit laatste kunnen we omschrijven als de 'cultuurhistorische zeggingskracht'. Dit aspect hebben we ondergebracht bij het begrip 'context', zoals hieronder is beschreven. Op deze wijze wordt niet de historische waarde van een element beoordeeld, maar de cultuurlandschappelijke betekenis.

De drie aspecten die de intrinsieke waarde van een element of structuur bepalen zijn zeldzaamheid, kenmerkendheid en gaafheid. Bij de beoordeling van de aspecten zeldzaamheid en kenmerkendheid moet men in gedachten houden dat ze elkaar vaak aanvullen. Meestal zijn zeldzame aspecten niet kenmerkend, en hebben omgekeerd kenmerkende zaken vaak geen grote zeldzaamheid. Er zijn echter uitzonderingen: eendenkooien zijn kenmerkend voor laag Nederland, maar we kunnen de 118 overgebleven exemplaren toch wel zeldzaam noemen. Nog extremer voorbeeld: de Eiffeltoren is uiterst zeldzaam, maar toch kenmerkend voor Parijs.
Gaafheid is een criterium dat voor de verschillende disciplines van de cultuurhistorie verschillend wordt toegepast. In de archeologie is een gave vindplaats een vindplaats die weinig verstoord is en dus een hoge informatiewaarde heeft. Bij zichtbare elementen als gebouwen, wegen en waterlopen wordt gaafheid vaak gemeten door vergelijking met een vroegere situatie, een maat voor veranderlijkheid in de tijd. Men kan zich enerzijds afvragen of een langdurige stilstandfase hoog gewaardeerd moet worden. Anderzijds moet men zich realiseren dat de elementen die het meest recent zijn aangelegd uitzonderlijk hoog scoren op het aspect gaafheid en dat vrijwel altijd de oudere elementen als minder gaaf uit de beoordeling komen. Ook in deze gevallen geldt dat de informatiewaarde hoger moet worden ingeschat dan de mate van verandering die een element heeft ondergaan. Het is vaak veel interessanter te weten hoe het karakter en de identiteit van een element en zijn wisselwerking met de omgeving zich hebben ontwikkeld. Tenslotte kunnen we bij gaafheid ook nog denken aan functionele of conceptuele gaafheid. Een voorbeeld van dit laatste in het Verbindingskanaal. Deze waterloop is sinds de aanleg in 1873 diverse malen verbreed en vergraven. Vergeleken met de oorspronkelijke situatie is het Verbindingskanaal dus niet meer gaaf. Aan de andere kant vervult het nog steeds de oorspronkelijke functie: een verbinding tussen het Kanaal door Walcheren en de Dokhaven. Conceptueel en functioneel is er dus wel sprake van gaafheid.

Voor de waardering van de gebouwen op het werfterrein werden de selectiecriteria voor Jonge Bouwkunst gehanteerd, zoals omschreven in de Handleiding Selectie en Registratie Jongere Stedenbouw en Bouwkunst 1850-1940 (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, 1991).
Deze criteria zijn in vijf rubrieken ondergebracht: de drie belangrijkste zijn die waarin de cultuurhistorische, de architectuur- en bouwhistorische en de ensemblewaarden staan weergegeven. Daarnaast zijn van belang de rubrieken 'gaafheid' en 'zeldzaamheid'. In grote lijnen wijken de methode en de gebruikte criteria niet af van wat in de historische geografie gebruikelijk is. Wat wel afwijkt is het

onderscheid in cultuurhistorische en architectuurhistorische waarden. Niet alleen het esthetische criterium is van belang, maar ook de rol die het gebouw gespeeld heeft of mogelijk nog speelt in de geschiedenis van een stad of streek. In de handleiding worden beide criteria als volgt gedefinieerd:

Cultuurhistorische waarden
1 -belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) culturele, sociaal-economische en/of geestelijke ontwikkeling(en);
2 -belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) geografische, landschappelijke en/of bestuurlijke ontwikkeling;
3 -belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) technische en/of typologische ontwikkeling(en);
4- belang van het object/complex wegens innovatieve waarde of pionierskarakter;

Architectuurhistorische waarden
1- bijzonder belang van het object/complex voor de geschiedenis van de architectuur en/of bouwtechniek;
2 -bijzonder belang van het object/complex voor het oeuvre van een bouwmeester of architect;
3- belang van het object/complex wegens de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van het ontwerp;
4- belang van het object/complex wegens het bijzondere materiaalgebruik en/of de ornamentiek;
5- belang van het object/complex wegens de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur(onderdelen);

Esthetische waarde is in de gebouwde monumentenzorg een beoordelingscriterium. We moeten hierbij echter in het oog houden dat veel gebouwen zijn gebouwd/ontworpen met de schoonheidsfunctie als één van de oogmerken, naast de hoofdfunctie van wonen, produceren, etcetera. Daarom kan men gebouwen ook op hun schoonheid beoordelen. Dit ligt anders bij archeologische en sommige historisch-geografische elementen en structuren. Het is onduidelijk of het schoonheidsaspect een rol heeft gespeeld bij archeologische objecten als bijvoorbeeld grafheuvels en hunebedden. In ieder geval kunnen we stellen dat het gros van de historisch-geografische elementen en structuren louter uit functionele redenen zijn aangelegd, en dat het esthetische aspect bij - bijvoorbeeld - het graven van een wetering niet heeft meegespeeld. Een uitzondering vormen de bewust aangelegde en vormgegeven elementen bij buitenplaatsen en in het stedelijke gebied, zoals de Singel. Deze zijn aangelegd met het oog op de verwachte wisselwerking met hun omgeving, en als zodanig kan dit onder 'context' worden beoordeeld. Gezien deze overwegingen is het esthetische aspect bij historisch-geografische objecten niet apart beoordeeld, maar in voorkomende gevallen meegenomen in het aspect 'context'.

Daarmee komen we bij het belangrijkste waarderingscriterium: context. Dit heeft te maken met de samenhang met de omgeving en de mate waarin een element structurerend heeft gewerkt op de omgeving. In feite zeggen we met context iets over de cultuurhistorische zeggingskracht van een element in zijn omgeving, en die zeggingskracht wordt groter naarmate het gebied, waarop het element structurerend heeft gewerkt, groter is.
In de volgende paragrafen zijn de cultuurhistorisch waardevolle ensembles, elementen en structuren beschreven. In de korte beschrijvingen komt naar voren waaruit de cultuurhistorische betekenis bestaat: gaat het om het element zelf, bijvoorbeeld omdat het bouwhistorische of architectonische waarde heeft, of omdat het een sterke emotionele waarde heeft. Of gaat het om de contextwaarde: bijvoorbeeld als een element een sterk structurerende werking op zijn omgeving heeft gehad. In zo'n geval verliest die omgeving aan informatiewaarde als het structurerende element verloren zou gaan. Er is een advies

gegeven over de wijze waarop met deze waarden kan worden omgegaan en er is een korte toelichting op het advies gegeven.

Relatie met de inventarisatie van de heer Ronald den Broeder
In het akkoord dat de Gemeente Vlissingen en De Schelde hebben gesloten ten aanzien van de overdracht van het terrein, is overeengekomen dat De Schelde het terrein in principe vrij van bebouwing oplevert. Uitgezonderd zijn die gebouwen waarvan de gemeente aangeeft dat ze behouden moeten worden, bijvoorbeeld vanwege de architectuurhistorische, cultuurhistorische of emotionele betekenis. Om in de praktijk een schifting te kunnen maken heeft het gemeentebestuur de gemeentelijke monumentencommissie belast aan te geven welke gebouwen voor behoud in aanmerking zouden moeten komen. Deze heeft de eigenlijke selectie uitbesteed aan een werkgroep uit haar midden, waarin gemeentearchivaris A. Meerman, bouwhistoricus A. van Drunen en de onafhankelijke deskundige R. den Broeder zitting hebben. Het eigenlijke veldwerk is door de heer Den Broeder uitgevoerd. In het onderhavige rapport zijn wij van de bevindingen van deze werkgroep uitgegaan, met één kanttekening ten aanzien van de noordelijke hal van de ketelfabriek/lichte plaatwerkerij. Voor het overige konden wij ons vinden in de conclusies ten aanzien van de materiële cultuurhistorische betekenis van de gebouwen.

8.2 Het Scheldeterrein in zijn stedelijke omgeving

In het voorgaande zijn al twee invalshoeken genoemd: de werf met zijn gebouwen enerzijds en het ruimtelijke concept van die delen van de stad die aan de groei van de werf zijn opgeofferd anderzijds. Het zal duidelijk zijn dat in beide gevallen sprake is van waarden, maar dat de aard van deze waarden totaal verschillend is. In het eerste geval is sprake van elementen en structuren die nog fysiek aanwezig zijn. De gebouwen bijvoorbeeld kunnen worden beschreven volgens de bekende criteria: cultuurhistorie – architectuur – situering – gaafheid – zeldzaamheid, maar in het tweede geval is, behoudens mogelijke resten in de bodem, alleen nog het ruimtelijke concept bewaard, vastgelegd in historische kaarten, bouwtekeningen, luchtfoto's, etc. Toch is dit abstracte concept daarom niet minder belangrijk. Het huidige Scheldeterrein vormde ooit een eenheid met die delen van de stad die wél bewaard bleven, zoals de Walstraat met omgeving. Alleen in hun onderlinge samenhang zijn zij vanuit de historie gezien te begrijpen en maken zij deel uit van de identiteit van Vlissingen.
Bij het beoordelen van het Scheldeterrein in zijn stedelijke context en bij inrichtingsmogelijkheden die op dit abstractieniveau een rol spelen zijn de volgende aspecten van belang:

- De relatie met de zestiende en zeventiende-eeuwse stedelijke structuur van de Walstraat en de zijstraten ten oosten daarvan;
- Structurerende wateren: Dokhaven, Kanaal door Walcheren, restant Oosterhaven, Verbindingskanaal;
- De relatie met het eind negentiende-eeuwse stratenpatroon ten noorden van de Dokhaven, met als structurerende straten: Lampsinsstraat, Singel, Koningsweg, Aagje Dekenstraat, Van Dishoeckstraat;
- De vormgeving en inrichting van het Rode Dorp;
- De vormgeving en inrichting van de Singel ten westen van de Van Dishoeckstraat;
- De verschillen in maatvoering en bouwstijl tussen de gebouwen op het Scheldeterrein en de aangrenzende stedelijke gebieden;
- De scherpe grens tussen het Scheldeterrein en de binnenstad.

Een directe waardering is er aan deze aspecten niet te koppelen. Het zijn echter concrete zaken die de vormgeving en inrichting van het Spieghelkwartier mede kunnen bepalen. Minder concreet, want óf niet meer aanwezig, óf mogelijk aanwezig in de bodem, zijn de volgende zaken:

- Prestedelijke resten
- De verdwenen stad
- De vestingwerken

Prestedelijke resten in het bodemarchief

Voor de volledigheid nemen we dit aspect op, maar met de opmerking dat het hier om een aspect gaat dat mogelijk zelfs niet aanwezig is en in ieder geval pas aangetoond zal worden als sprake is van intensiever archeologisch onderzoek. Uit wetenschappelijk oogpunt kunnen deze resten van groot belang zijn, maar dat zij een bron van inspiratie zullen vormen voor de toekomstige inrichting van het gebied ligt niet in de lijn van de verwachtingen. In ieder geval is in dit stadium van onderzoek nog niets over de betekenis van deze waarden en mogelijke bijdrage aan de planvorming te zeggen.

De verdwenen stad

Toen in de zestiende en zeventiende eeuw de stad aan de noordzijde werd uitgebreid ontstond een samenhangend stadsdeel met nieuwe woonbebouwing tussen Walstraat en Dokkade, de werf van aanbouw op de kop van de Dokhaven en de vestingwerken daar in een boog omheen. Met de uitbreiding van de stad na 1870 werden de vestingwerken aan de nieuwbouwwijken opgeofferd waarbij het oostelijke deel tegen het Kanaal door Walcheren werd gereserveerd voor bedrijven. Niet alleen de gebouwen van de Schelde maar ook die van andere bedrijven kregen daar hun plaats. Na de aanleg van het kanaal ontstond op bescheiden schaal woonbebouwing langs de Koningsweg, de De Ruyterstraat en de Lampsinsstraat. In feite was dit een uitbreiding van de strook bebouwing die hier al sinds de zeventiende eeuw aan de Dokkade, de noordzijde van de Dokhaven lag.
Aan de expansie van de werf werden in de negentiende eeuw al delen van de stad, op een bescheiden schaal, opgeofferd. Dit gebeurde aan de Peperdijk en langs de Vrijgang. Dat de werf en de stad hier toch harmonieus konden samengaan binnen één stedelijke context laat de bebouwing aan de Vrijgang zien, waarover elders meer.
De grootschalige uitbreidingen van de werf in de twintigste eeuw, vooral na de onteigeningswet van 1927, zouden een totaal ander beeld opleveren. Een naar binnen gericht werfterrein met blinde muren aan de zijde van de stad, ontoegankelijk voor de bewoners. Vooral de situatie rond de voormalige Wagenaarstraat is hiervoor illustratief. Een groot aantal gebouwen aan deze straat werd gesloopt, maar ook aan de Vrouwenstraat, Peperdijk, Houtkade, Dokkade en rond het Dok van Perry, om de belangrijkste straten maar te noemen.

Uit oogpunt van waardering betekent dit twee dingen. In de eerste plaats dat de fundamenten van de gesloopte huizen waarschijnlijk nog voor een belangrijk deel onder de huidige bedrijfshallen bewaard bleven, samen met wat het archeologische bedrijf verder zoal nog kan blootleggen: beerputten, waterputten, resten van industriële bedrijvigheid, etc.
Het tweede aspect is ons inziens echter van veel groter belang. De uitbreiding van de werf betekende amputatie van een deel van het historische stedelijke weefsel, waardoor die delen van de stad die wel werden gespaard een incompleet karakter kregen. Nergens wordt dit beter geïllustreerd dan door de resten van de Vrouwestraat en de Wagenaarstraat. Vanaf de Walstraat lopen beide straten na enkele tientallen meters uit in een onbestemde ruimte, gevormd door de parkeerplaats aan de Vlamingstraat, waar eens een huizenblok stond, aan de noordzijde afgesloten door de enorme blinde muur van de walserij. De intentie, waarmee aan deze zijde het werfterrein werd uitgebreid, is duidelijk. Hier telde alleen het bedrijfsbelang, het goed functioneren van de werf en niet het belang van de stad. Opmerkelijk is dat het blijkbaar bij één, niet uitgevoerde poging is gebleven hier weer een samenhangend stedelijk weefsel te creëren. Er is hier vanaf zeventig jaar geleden alleen afgebroken en geen kwaliteit opgebouwd.

Dit betekent dat het ruimtelijke concept van de historische stad werd aangetast. Een concept dat grote kwaliteiten had en nu in aanleg nog heeft, en derhalve een belangrijke basis kan vormen voor een nieuwe invulling van dit deel van de stad. Wat voor het gebied rond Vrouwestraat en Wagenaarstraat geldt is natuurlijk ook van toepassing op het gebied meer naar het oosten, rond het voormalige Dok van Perry en bij de Koudenhoek. In mindere mate geldt dit voor de noordzijde van de Dokhaven. Hier bleef van de oorspronkelijke burgerlijke bebouwing niets bewaard, zodat hier behoudens het nog herkenbare verloop van enkele straten nog maar weinig referentiepunten over zijn.
Dat de bedrijfshallen zelf, die na de sloop van de woonhuizen werden gebouwd, ook hun eigen kwaliteiten hebben, wordt hierdoor niet ontkend. Zij komen elders in dit rapport aan bod.

De vestingwerken

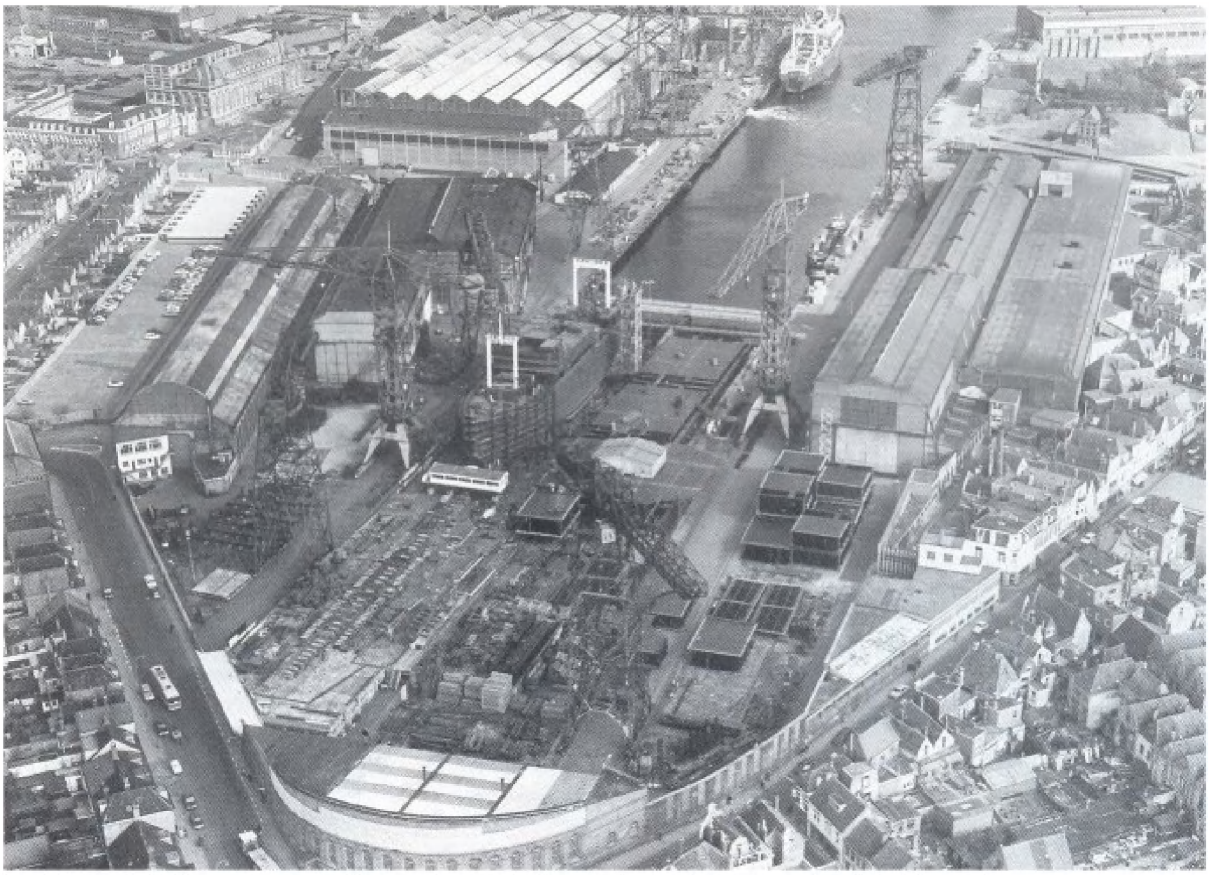
Van de oude vesting Vlissingen is aan de landzijde nu nog maar weinig herkenbaar. Na het opheffen van de vesting in 1867 ontstond ruimte om de wallen te slechten en de grachten te dempen, waaraan tegen het einde van de negentiende eeuw werd begonnen. De stad had de grond nodig voor haar uitbreidingsplannen. Het is zeer waarschijnlijk dat men de grond van de afgegraven wallen gebruikte voor het dempen van de grachten. Voldoende zal dit niet zijn geweest zodat ook zand van elders moet zijn aangevoerd. Dat men niet het gehele terrein ten noorden van de stad in een keer ontmantelde blijkt uit de geschreven bronnen maar ook bijvoorbeeld uit de topografische kaart van 1910, waarop nog een eenzaam ravelijn zichtbaar is op de plaats van het huidige Scheldeterrein.



Topografische kaart uit 1910, waarop nog een deel van de vestingwerken te zien is.

Momenteel is van de karakteristieke puntige vorm van de voormalige bastions en ravelijnen niets meer zichtbaar, ook niet in het stratenpatroon dat een geheel eigen verloop kreeg. Toch is het waarschijnlijk dat dit ondergronds nog aanwezig is. Gericht archeologisch onderzoek zal de aanwezigheid en de plaats van de voormalige grachten moeiteloos kunnen aantonen.

Of de eventuele resten van de vestingwerken naast een archeologische waarde ook potentie hebben voor de herinrichting van het terrein is zeer de vraag. Zoals gezegd kregen de uitbreidingswijken inclusief de werf een geheel eigen invulling in de vorm van een stratenpatroon met aangrenzende gebouwen waarvan nog substantiële delen fysiek aanwezig zijn. Alleen daar waar na de overdracht van het terrein aan de gemeente een leeg gebied is ontstaan, ontdaan van gebouwen en eventuele andere elementen die niet behoudenswaard bleken te zijn, kunnen de oude vestingvormen mogelijk een inspiratie vormen voor een nieuwe invulling.



Luchtfoto uit 1969 van de werfhellingen, de smederij en andere gebouwen op het Scheldeterrein.

8.3 Grotere ensembles en structuren

Het hart van de verschillende opvolgende werven lag altijd op de kop van de Dokhaven. Hier waren de grote scheepshellingen en in eerste instantie de belangrijkste gebouwen als de smederij en de oude machinefabriek. Verder naar het oosten, rondom de Oosterhaven, lagen de bedrijfsgebouwen die onderdeel vormden van de 'werf van uitrusting', waar de schepen werden afgebouwd. Tussen beide centra van bedrijvigheid bevond zich een aaneengesloten woonbebouwing. De ontwikkeling van De Schelde in de negentiende, maar vooral in de twintigste eeuw betekende vooral een groei van het bedrijfsterrein naar het oosten en in tweede instantie naar het noorden op het terrein dat begrensd werd door de Van Dishoeckstraat en de Koningsweg. De bouw van de nieuwe machinefabriek aan de Dokkade in de periode 1913–1919 en de lichte plaatwerkerij in 1929 aan de Lampsinsstraat illustreert beide bewegingen.
Naast de groei van de werf werden de nieuwe gebouwen ook steeds groter en samen met de nieuw opgerichte ijzeren kranen langs de Dokhaven, die steeds meer als afbouwhaven ging functioneren, bepaalden zij sterk het silhouet van Vlissingen. Een derde ontwikkeling vormde het afsluiten van grote delen van de openbare weg waardoor het Scheldeterrein een steeds geslotener karakter kreeg. Dit

geldt met name voor de Aagje Dekenstraat die samen met de Koningsweg nog lang een doorgaande route vormde temidden van de gebouwen van De Schelde. In samenhang hiermee kregen ook de nieuw opgerichte gebouwen, vooral die gebouwen aan de zuidzijde van de Dokhaven zoals de walserij naar de zijde van de stad een volkomen gesloten karakter. De blinde muur achter de Walstraat illustreert dit treffend.

Toen de Dok- en de Houtkade nog openbaar waren kon iedereen getuige zijn van het tewaterlaten van de gebouwde schepen, de hoogtepunten in de geschiedenis van de werf.
In de jaren zeventig van de vorige eeuw werden de laatste grote passagierschepen gebouwd en ging de werf zich meer toeleggen op het bouwen van de veel kleinere marineschepen. Het accent werd verlegd naar de activiteiten op het Eiland en de Scheldepoort in het Sloegebied, en de scheepshellingen op de kop van de Dokhaven raakten in onbruik. Zij werden gedeeltelijk afgebroken, samen met de karakteristieke ronde voormalige smederij aan het toenmalige Betje Wolfplein, nu Scheldeplein. Het in de jaren tachtig gebouwde nieuwe winkelcentrum met parkeergarage vormt met zijn ronde vorm nog een flauwe afspiegeling van de vroegere situatie.

Uit oogpunt van waardering kan het werfterrein in zijn latere volle omvang in de naoorlogse periode dus worden gekarakteriseerd als een terrein met grootschalige bebouwing en een gesloten karakter. Uit oogpunt van cultuurhistorie is de genoemde gesloten gevel van de walserij aan de zijde van de Walstraat dus zeer illustratief voor het latere gesloten karakter van de werf en vertegenwoordigd daarmee een belangrijke waarde. Dat deze waarde in strijd is met de eveneens belangrijke waarde van het concept van de gesloopte stad doet daar niets aan af. Juist in deze conflicterende waarden ligt het belang van een evenwichtige afweging bij het maken van herinrichtingsplannen voor het gebied.
We hebben de volgende cultuurhistorisch belangrijke ensembles en structuren van het Scheldeterrein onderscheiden:

- De Dokhaven
- Het verbindingskanaal
- Restant van de Oosterhaven
- De werfhellingen
- Aagje Dekenstraat
- Lampsinsstraat
- Koningsweg
- Singel
- Dok van Perry
- De railstructuur

Bij de ensembles, structuren en elementen, die in de volgende paragrafen zijn besproken, is onderscheid gemaakt in een beschrijving van het object, het advies en een toelichting op het advies. Met nadruk stellen wij dat het advies is gegeven vanuit de cultuurhistorische betekenis van het object. Er is dus niet gekeken naar de daadwerkelijke realiseringsmogelijkheden en de mogelijkheden voor inpassing in de nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dat is een zaak voor de volgende fasen van het planproces. In hoofdstuk 9 zijn wel een aantal mogelijke functies en ontwikkelingsmogelijkheden geschetst, die als inspiratiebron kunnen dienen.

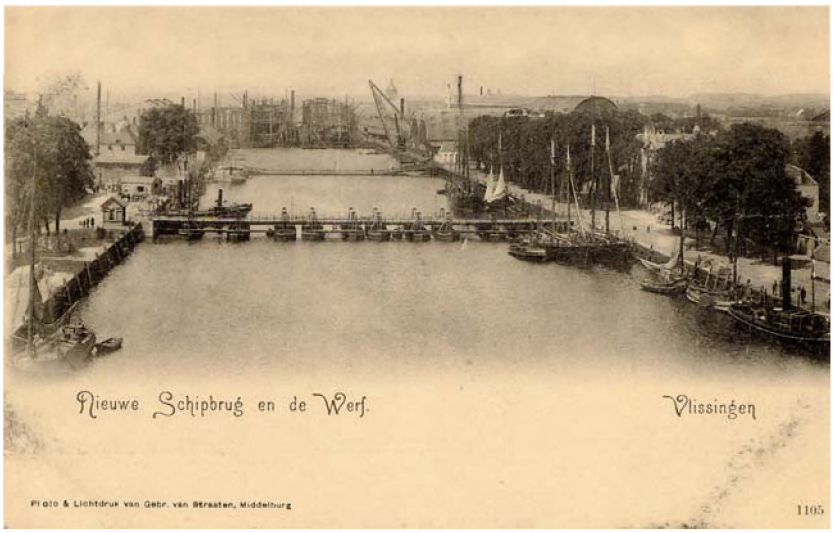
De Dokhaven



Beschrijving: de Dokhaven is het centrale structurerende element waar de bedrijvigheid vanaf 1614 op gericht is geweest. Lange tijd bestond die bedrijvigheid uit een mix van wonen en werken, in de twintigste eeuw is de woonfunctie steeds verder teruggedrongen en tenslotte geheel verdwenen om plaats te maken voor de industriële gebouwen van De Schelde. De Dokhaven zelf bleef echter de spil waar alles om draaide.

Advies: handhaven en als basis nemen van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.

Toelichting: de Dokhaven is met de aangrenzende grote bedrijfsgebouwen het deel van het terrein dat het meest nadrukkelijk het karakter van de voormalige werf en de industriële bedrijvigheid weergeeft. Behoud van de Dokhaven is essentieel voor het behoud van de identiteit.



Het verbindingskanaal



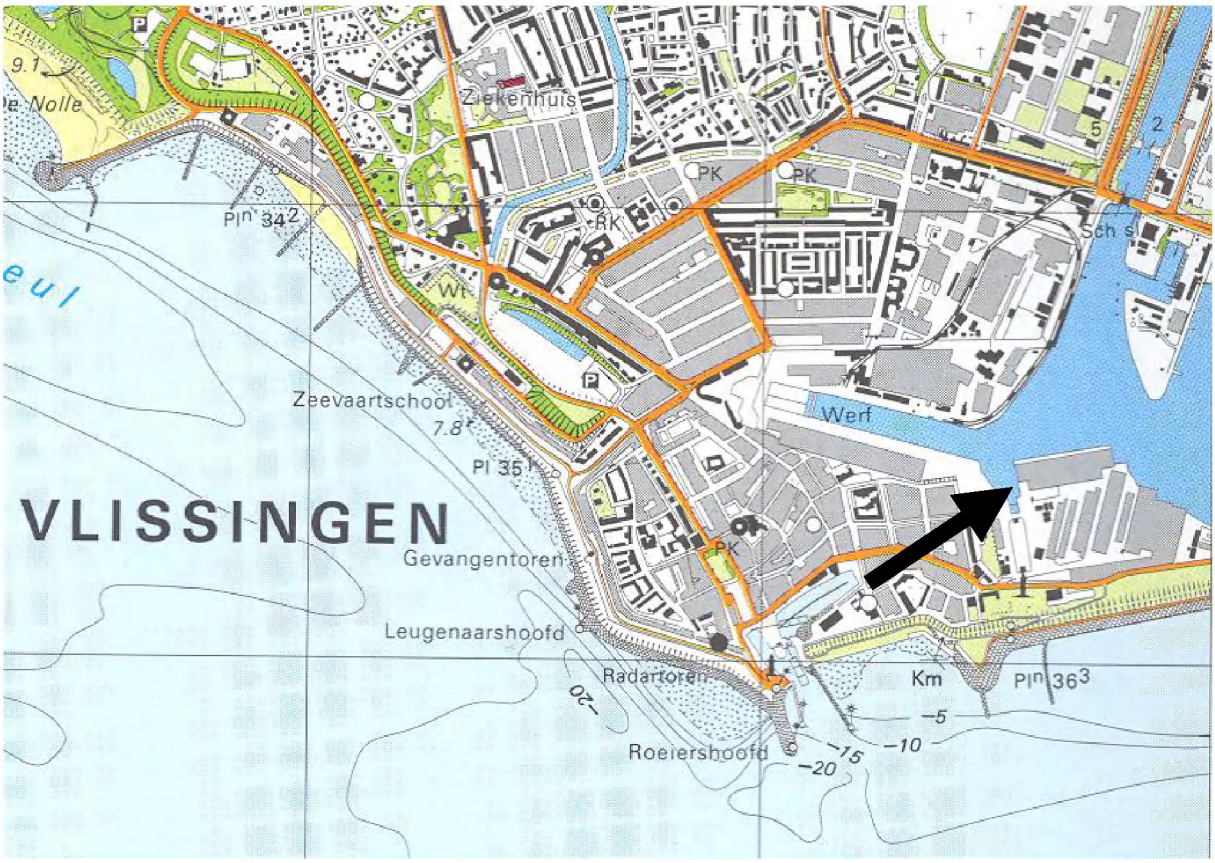
Tussen de timmerfabriek (het betonnen gebouw op de achtergrond) en de beide schepen mondt het verbindingskanaal uit in de Dokhaven.

Beschrijving: het Verbindingskanaal is in 1873 gegraven als onderdeel van grote infrastructurele werken: aanleg van het Kanaal door Walcheren, de Buitenhaven, de Binnenhavens en de zeesluizen. Het kanaal werd gegraven als verbinding tussen de Dokhaven en het Kanaal door Walcheren.

Advies: als verbinding tussen Dokhaven en Kanaal door Walcheren handhaven. Dit wil niet zeggen dat het Verbindingskanaal in zijn huidige vorm gehandhaafd moet worden.

Toelichting: het Verbindingskanaal is in de loop der tijden sterk verbreed en van vorm veranderd. Belangrijk is het 'conceptueel behoud', namelijk als waterverbinding tussen het Kanaal door Walcheren en de Dokhaven.

Restant van de Oosterhaven



Beschrijving: voor de aanleg van de nieuwe havens, het Kanaal door Walcheren en het Verbindingskanaal was de Ooster- of Marinehaven de toegang tot de Dokhaven vanaf de Westerschelde. Aan weerskanten van de haven stonden gebouwen van de 'werf van uitrusting', waar de nieuwe schepen afgebouwd werden als ze van de helling waren gelopen.

Advies: huidige restant behouden en het water zo mogelijk in de richting van de dijk doortrekken.

Toelichting: Vroeger kwam de Dokhaven via de Oosterhaven uit op de Westerschelde. Van de Oosterhaven is alleen nog het noordelijke puntje bewaard gebleven, tot aan de plek waar vroeger de zeesluis lag. Op het gedempte deel is een parkeerterrein aangelegd. Wellicht is het te overwegen – als de gelegenheid zich voordoet – het water een eind naar het zuiden door te trekken, zodat het oude beloop van de Oosterhaven beter beleefbaar wordt en het eilandkarakter van het 'Eiland' versterkt wordt.

De werfhellingen



Beschrijving: de oude marinewerf had twee grote hellingen aan het eind van de Dokhaven en enkele kleinere hellingen aan de noordkant ervan. De beide noordelijke hellingen zijn al spoedig verwijderd om plaats te maken voor de oude machinefabriek en de scheepsbouwloodsen. De grote hellingen aan het uiteinde van de Dokhaven werden daarentegen verlangd. Hier werden de grote schepen gebouwd die hoog boven de bestaande gebouwen uittorenden en het gezicht van Vlissingen lange tijd bepaald hebben. In 1976 liep het laatste schip van de helling. Voor veel (oud-)medewerkers van De Schelde zijn de hellingen plekken waar veel herinneringen aan verbonden zijn.

Advies: behoud van de herkenbaarheid en vergroting van de beleefbaarheid van de hellingen.

Toelichting: de scheepshellingen zijn het hart van De Scheldewerf, zoals ze ook al het hart van de Marinewerf in de negentiende eeuw vormden. De hellingen zijn het symbool van de werf, het is dan ook van belang dat ze behouden blijven en dat de beleefbaarheid ervan wordt vergroot. De huidige belevingswaarde wordt beïnvloed door de parkeergarage bij het winkelcentrum, die met zijn achtergevel naar de werf staat. Door de loopbrug naar de zware plaatwerkerij worden de hellingen visueel-ruimtelijk afgesloten van de Dokhaven.

De Aagje Dekenstraat



De Aagje Dekenstraat met links de machinefabriek en rechts het hoofdkantoor

Beschrijving: vanaf de eerste uitbreidingsplannen van burgemeester Arie Smit maakte de Aagje Dekenstraat onderdeel uit van de infrastructuur. Aanvankelijk zou de straat vanaf de Van Dishoeckstraat meer naar het zuiden lopen, parallel aan het (kleine stukje) van de Glacisstraat bij het hoofdkantoor. Aan het begin van de eeuw is echter besloten (de argumenten hiervoor hebben wij niet kunnen achterhalen) de straat door te trekken in het verlengde van het deel dat al gerealiseerd was, tussen de Scheldestraat en de Van Dishoeckstraat. De straat kreeg een vrijwel haakse aansluiting op de Koningsweg langs het Verbindingskanaal. Het deel van de Aagje Dekenstraat op het Scheldeterrein werd aanzienlijk breder dan het oudere deel, mede omdat hier ook de trambaan werd aangelegd.

Advies: ontwikkeling tot structurerend element in het nieuwe stedelijke landschap.

Toelichting: de Aagje Dekenstraat kunnen we beschouwen als de hoofdstraat van het Scheldeterrein. Veel belangrijke gebouwen zijn hierop georiënteerd, zoals het hoofdkantoor, de machinefabriek en de timmerfabriek. Het behoud als een brede allee en een verdere stedelijke ontwikkeling van de Aagje Dekenstraat is van belang voor de historische structuur van het werfterrein.

De Lampsinsstraat

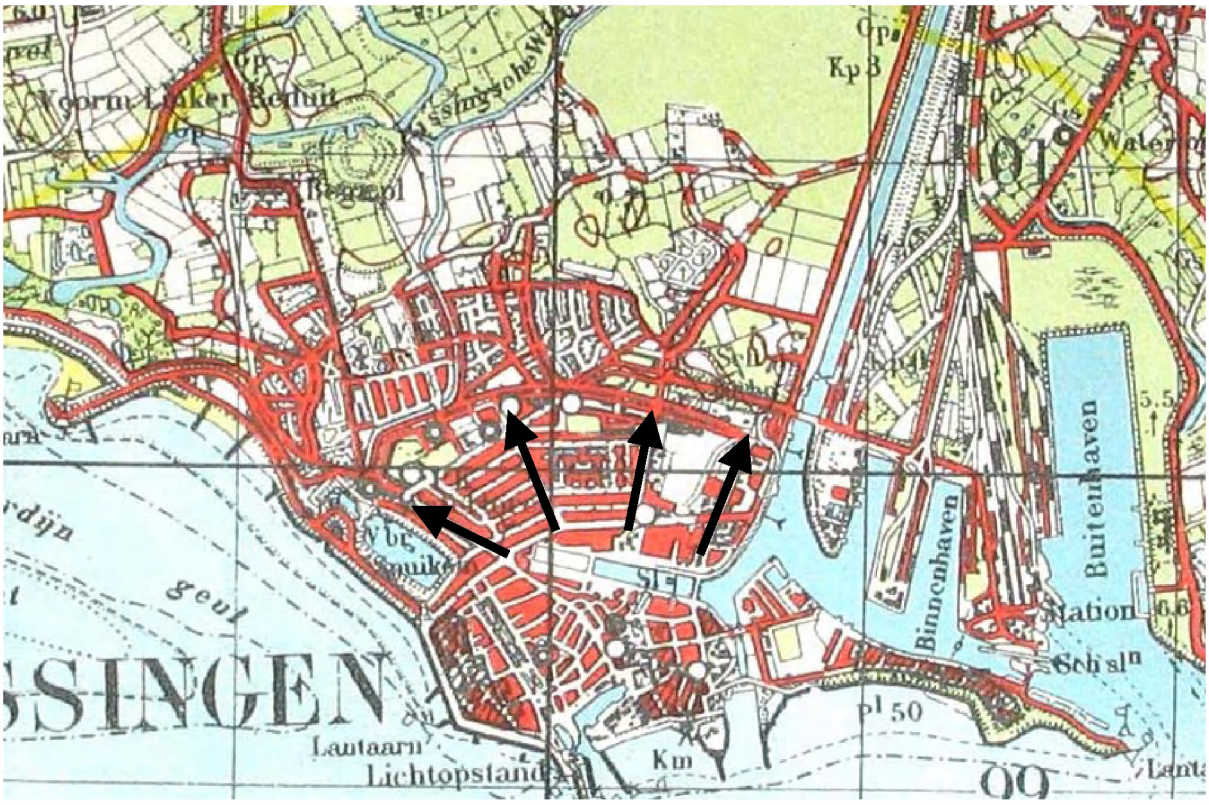




Beschrijving: het zuidelijke deel van de Lampsinsstraat dateert al van voor de aanleg van de Aagje Dekenstraat. Bij de stadsuitleg in het begin van de twintigste eeuw werd de Lampsinsstraat naar het noorden doorgetrokken en was één van de belangrijke structuurbepalende straten van de nieuwe uitbreiding van Vlissingen. Aan de straat stonden vroeger zowel woonhuizen als bedrijfs-gebouwen, de woonfunctie is echter steeds verder teruggedrongen om tenslotte geheel te verdwijnen.

Advies: ontwikkelen tot hoofdstructuurlijn.

Toelichting: na het slechten van de bolwerken in de laatste helft van de negentiende eeuw is de ruimte tussen deze verdedigingswerken en de oude stad gestructureerd door vier radiair lopende straten: van oost naar west waren dat de Lampsinsstraat, de Van Dishoeckstraat, De Scheldestraat en de Badhuisstraat.



Vier hoofdlijnen zijn omstreeks 1890 aangelegd om het stedelijke gebied ten zuiden van de Singel te structureren.

Koningsweg



De Koningsweg aan de westkant van het Kanaal door Walcheren/Verbindingskanaal

Beschrijving: de Koningsweg werd omstreeks 1873 aangelegd langs het Kanaal door Walcheren en het Verbindingskanaal. Uit dankbaarheid voor de bemoeienis van Koning Willem III bij de totstandkoming van de Koninklijke Maatschappij De Schelde, waardoor de Vlissingse economie een grote impuls kreeg, werd de nieuwe straat Koningsweg genoemd. Het werd een van de ontsluitingswegen van Vlissingen, samen met onder andere de Paul Krugerstraat. In de bocht van de Dokkade/Koningsweg verscheen omstreeks 1900 aaneengesloten woonbebouwing, die in de loop der tijden weer geheel verdwenen is. De Koningsweg verloor een belangrijk deel van zijn verkeersfunctie toen de Dokkade en de Aagje Dekenstraat aan de openbaarheid werden onttrokken.

Advies: ontwikkelen tot aantrekkelijke woon/werkstraat.

Toelichting: de Koningsweg is een belangrijk onderdeel geweest in de ontwikkeling van het Scheldeterrein. De ligging aan het water biedt goede mogelijkheden voor een kwalitatief hoogwaardige stedelijke ontwikkeling.

De Singel



De Singel op het noordelijke deel van het Scheldeterrein.

Beschrijving: de Singel is een belangrijke lijn in het stedelijke landschap van Vlissingen. De Singel markeert het vroegere beloop van de Buitengracht van de vesting. Na het slechten van de verdedigingswerken werd de Singel een belangrijk structurerend element in de stadsuitleg. Ten westen van de Van Dishoeckstraat kreeg het een brede, parkachtige aanleg met aan beide kanten woonhuizen. Tussen de Van Dishoeckstraat en de Koningsweg verschenen bedrijfspanden en – na de Tweede Wereldoorlog – noodwoningen. Deze werden afgebroken nadat het gebied aan weerskanten van de singel tot aan de Paul Krugerstraat aan De Schelde werd verkocht.



De Singel ten westen van de Van Dishoeckstraat

Advies: ontwikkelen tot hoofdstructuurlijn door de relatie met de rest van de Singel te herstellen en door een aangepast stedenbouwkundig programma uit te voeren.

Toelichting: De huidige situatie van de Singel op het Scheldeterrein is bedroevend. Door de bedrijfsschool en het Scheldekwartier sluit het gedeelte oostelijk van de Van Dishoeckstraat niet aan op het gedeelte ten westen ervan. Deze aansluiting zou in het kader van de stedenbouwkundige ontwikkeling weer tot stand moeten worden gebracht. Hierbij moet de maatvoering van het westelijke deel van de Singel als inspiratiebron worden genomen voor de vormgeving en inrichting van het oostelijke deel.

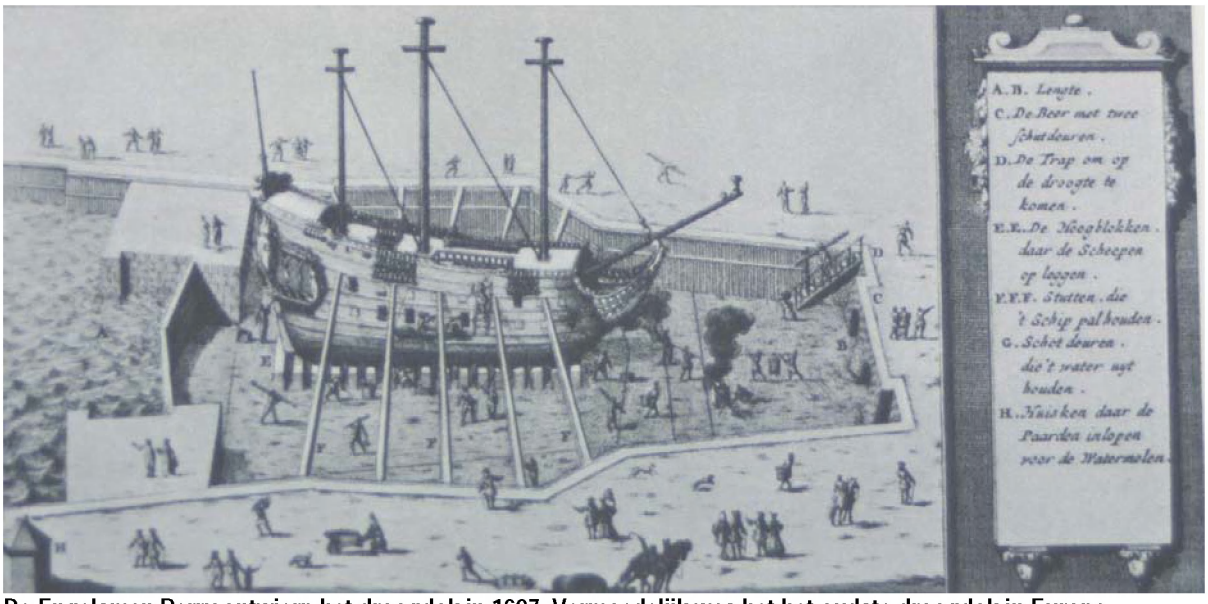


De bedrijfsschool blokkeert de Singel ter hoogte van de Van Dishoekstraat.

Het Dok van Perry



Het Dok van Perry met de huizen aan de Steenen Beer en aan de beide kades van het droogdok. Het grote gebouw rechts op de foto is het Van Dishoeckhuis.



De Engelsman Perry ontwierp het droogdok in 1697. Vermoedelijk was het het oudste droogdok in Europa.

Beschrijving: op de plaats van het Dok van Perry lag vroeger een sluis, bedoeld om de Pottehaven en de Engelse haven door te spoelen en op diepte te houden. De Engelsman Perry maakte de plannen om er een droogdok van het maken, door de sluis te vervangen door een dam en sluisdeuren aan te brengen tussen de Dokhaven en het droogdok. Met een rosmolen werd het water uit het dok gepompt

Advies: herstel van het Dok van Perry, zorgen voor een harmonieuze aansluiting met de historische bebouwing van de Steenen Beer en zorgen voor een stedenbouwkundige ontwikkeling in samenhang met de zuidelijke kade van de Dokhaven (de vroegere Peperdijk en Houtkade).

Toelichting: Het Dok van Perry is, als oudste droogdok in Nederland en misschien wel in Europa, een icoon in de geschiedenis van de scheepsbouw. Het is van grote cultuurhistorische betekenis om het dok te restaureren.

De railstructuur

Beschrijving: het transport per spoor heeft lange tijd een belangrijke rol gespeeld in het functioneren van De Schelde. Al in 1881 werd het terrein aangesloten op het spoorwegnet, en in 1895 is een eigen locomotief aangeschaft. Bijzondere betekenis heeft ook de tramlijn gehad van de Aagje Dekenstraat via de Koningsweg naar Middelburg en Souburg. De laatstgenoemde verbinding werd speciaal aangelegd voor de werknemers van De Schelde die in de nieuwe wijk Tuindorp in West-Souburg gingen wonen (1916). Pas omstreeks 1980 is de verbinding van de railstructuur op het Scheldeterrein met het spoorwegnet verbroken.



Advies: bezien of onderdelen van de railstructuur gebruikt kunnen worden in het netwerk van fiets/wandelverbindingen in de nieuwe wijk.

Toelichting: lange tijd was het (interne) transport op het Scheldeterrein, maar ook de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van producten, voor een belangrijk deel aangewezen op de railstructuur. De Willy, de locomotief van De Schelde, heeft lange tijd over het terrein rondgereden. Andere vormen van vervoer maakten het vervoer per spoor overbodig.

8.4 Elementen

Bij het maken van de keuze welke gebouwen wel en welke niet voor behoud en/of ontwikkeling in aanmerking zouden kunnen komen is een rondgang langs de nog bestaande bebouwing gemaakt en is zo veel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande literatuur en gemakkelijk toegankelijk archiefmateriaal als bouwdossiers, meestal aangelegd in verband met hinderwetaanvragen. Met uitzondering van de lichte plaatwerkerij annex ketelfabriek heeft geen onderzoek in de diepte plaatsgevonden. Uiteraard is bij dit deel van het onderzoek dankbaar gebruik gemaakt van de 'Inventarisatie industriegebouwen' door de werkgroep van de monumentencommissie van Vlissingen, waarvoor Ronald den Broeder het veldwerk heeft gedaan. Essentiële verschillen van inzicht deden zich daarbij niet voor. Uit de nog aanwezige gebouwen werden de volgende geselecteerd als gebouwen die in enigerlei vorm de moeite van het behouden waard zijn, of/en potentie hebben binnen het nieuw in te richten Spieghelkwartier een tweede leven te beginnen.

De volgende cultuurhistorisch waardevolle elementen worden behandeld:

- De verdwenen werfgebouwen
- Het hoofdkantoor
- De timmerfabriek
- De vliegtuigloods annex lichtmetaalwerkplaats
- De woning met het lessenaardak
- De verbandkamer/ kantoor Centrale Ondernemingsraad
- De machinefabriek
- De zware plaatwerkerij/walserij
- De muurrest van de Oostkerk
- De ketelfabriek
- De voormalige melkfabriek, De Koena
- Het straatmeubilair

De verdwenen werfgebouwen

De kern van de werfactiviteiten lag als gezegd rond de kop van de Dokhaven. Veel gebouwen die verouderd waren of in een enkel geval door brand verwoest werden in de loop van de tijd door nieuwbouw vervangen. In de jaren tachtig van de twintigste eeuw toen de grote scheepshellingen in onbruik waren geraakt werd veel van de nog bestaande bebouwing gesloopt. Van deze oudere gebouwen kunnen dus alleen nog, in het gunstigste geval, resten in de bodem worden aangetroffen. Hetzelfde geldt voor de bebouwing aan de oostzijde van het terrein waar onder andere de Oostkerk en het Groot Arsenaal werden gesloopt. Van het laatste gebouw zal ook in de bodem weinig resten aangezien alle fundamenten werden verwijderd en zelfs de houten funderingspalen werden uitgetrokken. Op beide locaties is de stedenbouwkundige situatie inmiddels zo gewijzigd dat het weinig zinvol lijkt de oorspronkelijke bebouwing als inspiratiebron te nemen voor toekomstige ontwikkelingen.

Het hoofdkantoor

Het hoofdkantoor van De Schelde behoort niet tot het plangebied. Omdat het onverbrekelijk met het Scheldeterrein verbonden is hebben we het hier toch opgenomen.



Beschrijving: het werd gebouwd naar een ontwerp uit 1913 van architect J.P. Stok. Het bestaat uit een rijk uitgevoerd deel aan de Glacisstraat met een veel soberder kantoordeel daarachter, beide uitgevoerd in gewapend beton. Het directiedeel aan de straat is bekleed met oranje-rode baksteen en een rijke detaillering in hardsteen, uitgevoerd in 'Americana-stijl'.

Advies: behoud

Toelichting: Het hoofdkantoor is een beschermd rijksmonument en blijft in gebruik bij De Schelde.



Bouwtekening, 1913. Er is een duidelijk verschil tussen de werkruimten aan de noordkant en de meer representatieve kantoorruimten aan de zuidkant. Later zijn aan de noordzijde twee extra verdiepingen aangebracht en zijn brandtrappen gebouwd, waardoor het gebouw in onbalans is geraakt. Bron: Zeeuws Documentatiecentrum, Middelburg.

De timmerfabriek



De timmerfabriek op de hoek van de Aagje Dekenstraat en Koningsweg werd gebouwd in de periode 1913-1915 naar een ontwerp van de Hollandsche Beton Maatschappij, die de bouw ook uitvoerde. Het is een drielaags gebouw geheel in beton uitgevoerd. De gevels volgen de straten, waardoor de noordoostelijke hoek van het gebouw kleiner is dan negentig graden. Ook de Aagje Dekenstraat en de Koningsweg sluiten niet haaks op elkaar aan. De verdiepingen zijn gegroepeerd rond een lichthof in het midden van het gebouw met een vide over alle verdiepingen. Op de hoek van beide straten bevond zich een torentje waarin de watertank voor de sprinklerinstallatie was ondergebracht. Helaas is dit torentje in de oorlog verloren gegaan. Verder is het gebouw gaaf, zij het in slechte staat. Het gebouw is zeer markant gelegen en vormt van de zijde van het Eiland over het water heen als blikvanger van het Scheldeterrein.

Advies: behoud en herstel door een passende bestemming te zoeken. Herbouw van de toren overwegen.

Toelichting: de timmerfabriek is door het Rijk aangewezen als beschermd monument en wacht nog op restauratie en een passende bestemming.



De vliegtuigloods annex lichtmetaalwerkplaats



De vliegtuigloods, later de lichtmetaal werkplaats, gebouwd in 1919.

Het gebouw werd in 1919 opgericht als Fijnwerkfabriek en was in de jaren dertig, nadat het gebouw door de Koninklijke Maatschappij De Schelde was overgenomen, in gebruik als vliegtuigfabriek. Nog later werd het gebouw bedrijfsschool, hobbyloods en gebruikt voor opslag. Nu staat het leeg.
Het gebouw werd opgetrokken in een zeer sobere strakke baksteenarchitectuur. Ongetwijfeld was het oorspronkelijk uitgevoerd in schoon metselwerk, dat nu wit is geschilderd.
Het gebouw bleef tamelijk gaaf bewaard maar verkeerd in een erbarmelijke staat van onderhoud.

Advies: proberen het gebouw te behouden door het een nieuwe functie te geven.

Toelichting: Voor veel werknemers van De Schelde heeft dit gebouw bijzondere betekenis, vooral omdat velen hier een opleiding op de bedrijfsschool hebben gehad. Daarnaast heeft het gebouw gediend als lichtmetaalwerkplaats en als Help U Zelf werkplaats, waar de medewerkers van De Schelde in hun vrije tijd konden klussen.

De woning met lessenaardak



Woning en garages op de hoek van de Koningsweg en de Paul Krugerweg.

Het gebouw is markant gelegen op de hoek van de Paul Krugerstraat en de Koningsweg. Het dateert waarschijnlijk uit 1948 en is een fraai voorbeeld van wederopbouwarchitectuur. Het bestaat uit een dubbele woning en vier garages en werd ontworpen door de Zeeuws architect Paul Götzen, waarvan het Zeeuws Archief een kleine verzameling stukken bezit. Voor een gedetailleerder beschrijving van het gebouw verwijzen we naar het rapport van Ronald den Broeder.

Advies: behoud/herstel

Toelichting: het gebouw is in bezit van De Schelde gekomen toen het hele gebied tussen de Singel en de Paul Krugerstraat aan De Schelde werd overgedragen. Een tijdlang heeft het als kantoorgebouw van de afdeling lichtmetaal dienst gedaan. Het heeft geen betekenis als monument van bedrijf en techniek.

Verbandkamer/ kantoor Centrale Ondernemingsraad



Beschrijving: het pand is gebouwd aan het eind van de Eerste Wereldoorlog als een soort interne werkverschaffing. Het heeft vele functies gehad: poortgebouw, verbandkamer, vergaderruimte van (commissies van) de Centrale Ondernemingsraad, kantoor van onderaannemers, etc.

Advies: behoud en herstel van het pand en zo mogelijk een centrale functie geven in het Spieghelkwartier.

Toelichting: Veel (voormalige) Scheldewerknemers hebben herinneringen aan dit pand, omdat het een rol heeft gespeeld als verbandkamer, omdat Zuster de Priester hier spreekuur had voor mensen die een huis van De Schelde wilden huren, en omdat de Centrale Ondernemingsraad er kantoor hield. Het huis heeft geen bijzondere architectuurhistorische kwaliteiten maar is door zijn schaal wel goed inpasbaar binnen nieuwbouwplannen.

Machinefabriek



De machinefabriek gezien vanaf de Aagje Dekenstraat. Dit gedeelte stamt uit 1953, de oudste delen van de fabriek zijn gebouwd in 1913,1916, 1919 en 1939.

De machinefabriek werd gebouwd in drie fasen, in 1913, 1916 en 1919 maar blijkbaar volgens één concept. De fabriek behoort samen met het hoofdkantoor en de timmerfabriek tot de drie oudste gebouwen op het Scheldeterrein. Voor de bouw van de fabriekshallen moesten het grote Admiraliteitshuis en diverse woonhuizen aan de Dokkade worden gesloopt. In 1920 werden de delen uit 1916 en 1919 naar achter verlengd om tenslotte in 1928 één nieuwe gevel langs de Aagje Dekenstraat te krijgen. De delen uit de verschillende perioden vertonen een duidelijke samenhang zodat het gebouw als een geheel wordt ervaren, ook al zijn er stilistische verschillen. Bouwkundig verkeert het gebouw in goede staat, nog onlangs werd het gehele dak vernieuwd. Voor nadere details verwijzen we naar het rapport van Ronald den Broeder.



Advies: gedeeltelijk behoud

Toelichting: het is één van de meest markante en beeldbepalende gebouwen van het Scheldeterrein. Het is tevens een fraai voorbeeld van de 'vakwerkbouw' die kenmerkend is voor veel van de grote gebouwen op het Scheldeterrein.

Zware plaatwerkerij



Het oudste gedeelte van de zware plaatwerkerij bij de werfhellingen.

Beschrijving: het onderdeel van het Scheldeterrein dat we nu kennen als zware plaatwerkerij/walserij is opgebouwd uit meerdere gebouwen uit verschillende perioden. Het bestaat uit de scheepsbouwloodsen II (noord) en III (zuid) die ruimtelijk één geheel vormen en rond 1930 na het in werking treden van de onteigeningswet zijn gebouwd. Ten oosten daarvan is er in de jaren tachtig van de vorige eeuw een moderne opslagloods tegenaan gebouwd.
Het gebouw heeft geen grote bouwhistorische betekenis. Het ontleent zijn waarde aan drie aspecten: het feit dat een deel van de muur van de scheepsbouwloods uit 1898 aan de Vrijgang in scheepsbouwloods II is opgenomen, de barrièrewerking (het gebouw heeft delen van de binnenstad radicaal afgesneden en geblokkeerd) en de betekenis voor de mensen die hier werken of gewerkt hebben.
De muur aan de Vrijgang is uitgevoerd in schoon metselwerk waarin acht rondboogvensters zijn opgenomen waarvan vijf nog hun oorspronkelijke gietijzeren ramen hebben behouden. Het is het oudste relict van een echt Scheldegebouw (in tegenstelling tot de muurrest van de Oostkerk) en voegt zich nog mooi in het stedelijke weefsel van de stad. De architectuur met de rondboogvensters is ook karakteristiek voor de nu verdwenen bedrijfshallen rond de scheepshellingen.

Advies: ontwikkeling waarbij de scherpe grens, die het gebouw vormde tussen de stad en de werf herkenbaar blijft, maar waarbij ook de verbinding tussen de binnenstad en het nieuwe Spieghelkwartier wordt gemaakt. Behoud van de muur van de scheepsbouwloods uit 1898 in de Vrijgang.

Toelichting: De zware plaatwerkerij/walserij heeft geen grote bouwhistorische betekenis. Het meest interessant aan het gebouw is het feit dat het zo lang (meer dan zeventig jaar) als barrière heeft gewerkt. Moet hier de gesloten wand gehandhaafd blijven als herinnering aan de werf, maar ook als voortzetting van een situatie die we – achteraf – als een stedenbouwkundige en planologische blunder kunnen kenschetsen? Of moet de binnenstad haar oude rechten weer hernemen? Of is een tussenweg de meest elegante oplossing?

Muurresten Oostkerk



Beschrijving: op de hoek van de Koudenhoek en de Onderstraat staat op de grens van de openbare weg en het Scheldeterrein een merkwaardig stuk muur met vier zware steunberen dat als een soort tuinmuur deel uitmaakt van de terreinafscheiding aan de westzijde van de werf. Het is het laatste bovengrondse restant van de zeventiende-eeuwse Oostkerk die hier ooit stond. Bij het bombardement van de Engelse vloot op Vlissingen in 1809 werd de kerk in brand geschoten en daarna ingericht als uitrustingsmagazijn voor de marine. In 1898 werd het gebouw door De Schelde in gebruik genomen als ijzergieterij en later ook kopergieterij. In de loop van de tijd raakte door verbouwingen het oorspronkelijke gebouw steeds meer verminkt en in 1972 stond alleen nog een deel van de westelijke gevel van de oorspronkelijke kerk, toen nog met zeven steunberen. De gieterij bleef in werking tot 1975 en werd daarna afgebroken. Alleen het huidige stuk muur bleef gespaard.

Advies: behoud als illustratie van de merkwaardige geschiedenis

Toelichting: van godshuis tot industriepand, dat is wat de Oostkerk heeft meegemaakt. Veel is er van de kerk niet overgebleven, maar de muurresten zijn de moeite van het behouden waard vanwege het verhaal dat ze te vertellen hebben.

Ketelfabriek/ lichte plaatwerkerij

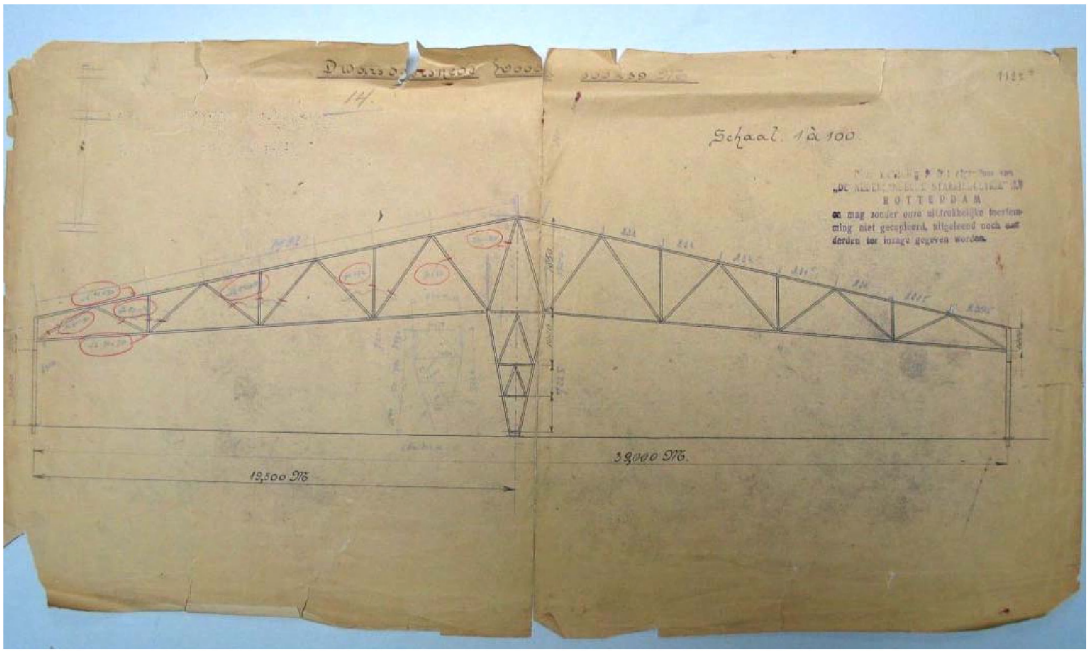


De ketelfabriek aan de kant van de Lampsinsstraat. Op de voorgrond hal nummer 6, geplaatst in 1952, daarachter de eerder gebouwde hallen.

Beschrijving: De plaatwerkerij, ook wel ketelmakerij genoemd is een gebouw dat in 1929 nieuw aan de Lampsinsstraat werd opgericht. Het bestond oorspronkelijk uit drie fabriekshallen met sheddaken, gebouwd naar een ontwerp van de firma Hein, Lehmann und Co. uit Düsseldorf. In 1939 werd aan de noordzijde een hal toegevoegd en in 1942 een tweede, beide volgens hetzelfde ontwerp als de drie eerste hallen maar nu door De Schelde zelf uitgevoerd. De constructie van de hallen is typisch voor de periode waarin zij gebouwd werden en heeft een lage zeldzaamheidswaarde. Interessanter is hal 6 die in 1952 tegen het bestaande gebouw werd aangezet. Deze heeft een heel opmerkelijke lichte geklonken constructie en valt op omdat dit gebouw qua breedte, hoogte en kapvorm op geen enkele wijze aansluit op het bestaande gedeelte. Het heeft er dus alle schijn van dat dit gebouw van elders afkomstig is en dus ouder dan 1952 en mogelijk een geheel andere functies heeft gehad dan dat van magazijn waarvoor de hal door De Schelde werd gebruikt.
Om op de bouwgeschiedenis van dit meest noordelijke deel enige greep te krijgen is aanvullend onderzoek gedaan in de archieven van de Koninklijke Schelde Groep. Hier bevinden zich de bouwtekeningen van deze zesde hal waaruit blijkt dat men al in 1950 is begonnen met de voorbereidingen voor de bouw. De tekeningen zijn van De Schelde zelf en uit het feit dat spanten worden gewijzigd blijkt dat het om een bestaande constructie gaat. Daarnaast zijn twee tekeningen aanwezig van De Nederlandsche Staalindustrie NV in Rotterdam die duidelijk ouder zijn, maar helaas niet gedateerd. Het betreft het aanzicht van een spant en details van een aantal knooppunten. Van een complete set tekeningen is dus geen sprake. Werd de hal oorspronkelijk door deze firma gemaakt en waar stond hij voor hij op het terrein van De Schelde werd herbouwd? Alleen nader onderzoek kan hier enig licht in brengen. De tekening met de knooppunten laat in de marge nog twee oplossingen zien voor het vakwerk van de kopgevel bij een verschillende lengte van de loods. Mogelijk wijst dit er op dat dit soort fabriekshallen een standaardproduct was van deze firma in Rotterdam.

Advies: Vooralsnog is het van belang, indien mogelijk, de constructie zo zorgvuldig mogelijk te slopen zodat de hal misschien nog eens elders kan worden herbouwd.

Toelichting: de herkomst van het noordelijke deel van het gebouw en de vroegere functie zijn onduidelijk. Het zijn vooral de constructie en het verhaal, die het gebouw interessant maken. De plaats waar het staat is minder van belang, dus afbreken en herbouwen op een andere plek is geen bezwaar.



Constructietekening van de noordelijke hal (hal nummer 6) van de lichte plaatwerkerij/ketelfabriek.
Bron: Archief Koninklijke Schelde Groep.

De voormalige melkfabriek, de Koena

Beschrijving: de voormalige melkfabriek staat aan de Glacisstraat links van het hoofdgebouw. Uiteraard werd dit gebouw niet door de Koninklijk Maatschappij De Schelde gebouwd, maar pas in 1961 door de maatschappij gekocht. Het behoort weliswaar tot de gebouwen die in de derde fase aan de gemeente zullen worden overgedragen, maar ligt in feite buiten het omheide terrein van de werf.
Het gebouw werd in 1904 als melkfabriek gebouwd. Het bedrijf werd in 1915 overgenomen door J.A. Visser, die er de naam 'De Koena' aan gaf, onder welke naam het nog steeds in Vlissingen bekend staat. In 1948 werd De Koena verkocht aan Hollandis Melkfabriek in Vlaardingen.
Het is een gebouw in eclectische bouwtrant met vele rijke details in de voorgevel uitgevoerd in verblendsteen en natuursteen. Tegeltableaus vermelden 'Anno 1904' (nog leesbaar) en 'Fabriek van Melkproducten' (overgeschilderd).

Na aankoop werd de bedrijfshal aan de achterzijde gesloopt. Het gebouw wordt nu gebruikt voor opslag. Het gebouw aan de straat werd in 1989 met het Monumenten Inventarisatie Project beschreven.

Advies: de werkgroep van de monumentencommissie adviseert het gebouw te handhaven, ons inziens terecht.

Toelichting: Het gebouw markeert, samen met het hoofdgebouw van De Schelde nog het oude verloop van de Glacisstraat en is daarom van stedenbouwkundig belang. De voorgevel is een tamelijk gaaf bewaard voorbeeld van eclectische bouwtrant uit het begin van de twintigste eeuw. Het gebouw is een voorbeeld van kleinschalige industriële ontwikkeling in Vlissingen en ook uit dit oogpunt het behouden waard.

Het straatmeubilair

In de eerste plaats moeten hier de twee nog resterende stalen kranen genoemd worden die op de Dokkade staan. In de periode 1980 – 1987 waren dat er nog zes. De meeste westelijke voor de machinefabriek is nog in gebruik en zal door De Schelde worden gedemonteerd en worden meegenomen naar een nieuwe locatie. De oostelijke kraan, een kraan van 20 ton, stond oorspronkelijk meer westelijk aan de Dokkade naast de helling en werd in 1988 op zijn huidige positie gezet. Hij werd waarschijnlijk gebouwd in 1956. Nog meer dan de gebouwen zijn de kranen het symbool voor de Scheldewerf en het zou goed zijn als deze laatste kraan behouden zou kunnen blijven, zeker niet in de laatste plaats als verrijking van het stadssilhouet van Vlissingen.



Als tweede zijn van betekenis de gietijzeren kanonnen die als meerpalen op de kade langs het Verbindingskanaal zijn ingegraven. Deze kanonnen wegen tussen de 1500 en 2000 kilo per stuk en werden tussen 1809 en 1824 gegoten in Luik. Het zijn voorladers die rond 1850 overbodig werden doordat de veel efficiëntere achterladers in gebruik genomen werden. Bij de aanleg van het Kanaal door Walcheren werden zo'n tweehonderd afgedankte kanonnen, afkomstig uit het depot in Amsterdam, als meerpaal ingegraven. Ondanks het feit dat deze kanonnen op veel plaatsen langs het kanaal nog aanwezig zijn en nog steeds in gebruik, vormen ze toch een punt van zorg. Al te snel worden ze over het hoofd gezien om bij een renovatieplan geruisloos te verdwijnen, zoals nog recent het geval was met

een aantal kanonnen in Middelburg langs het Kanaal door Walcheren tegenover het station aan de Kanaalweg.

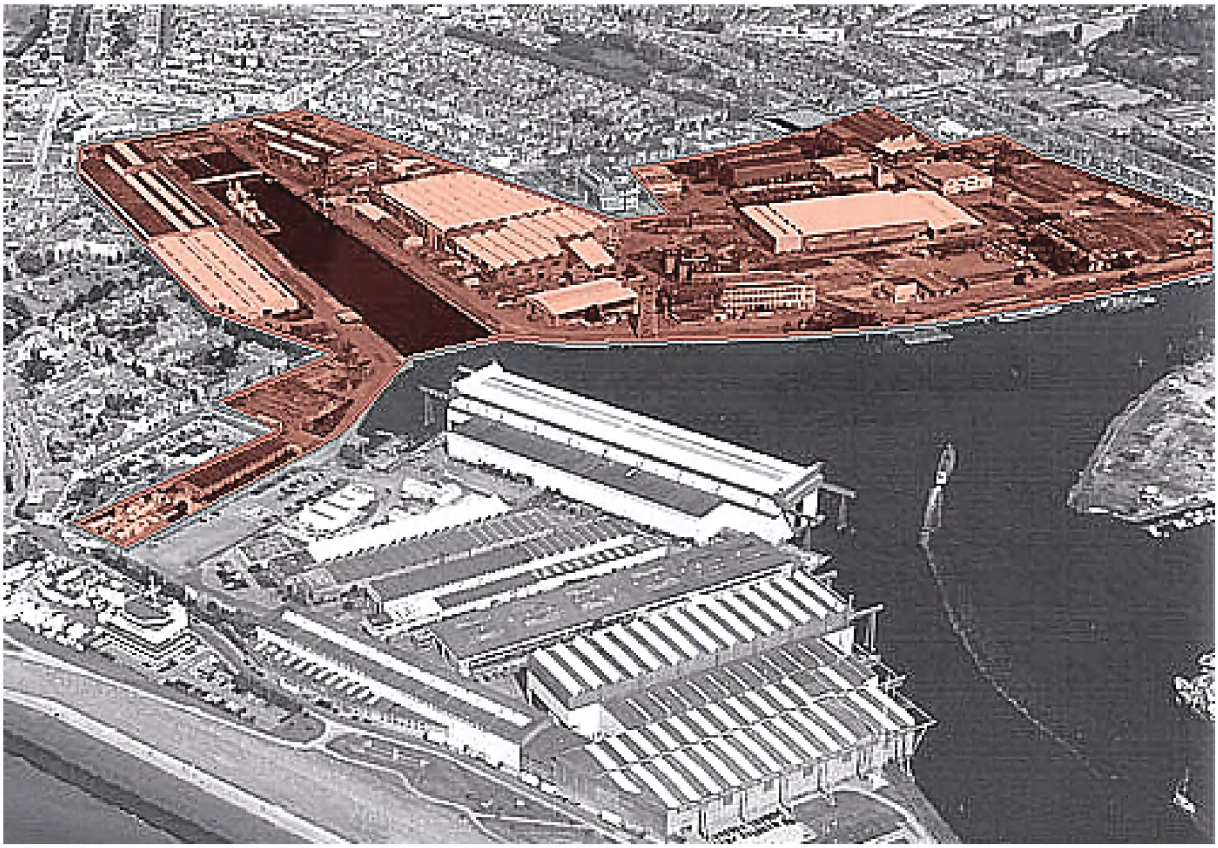
Ingegraven kanonnen langs het Verbindingskanaal



Aan de rol van het openbaar vervoer op het Scheldeterrein herinnert een wachthokje aan het oostelijke deel van de Aagje Dekenstraat. Waarschijnlijk heeft dit vroeger elders gestaan.

Een laatste element is de ijzeren beugel die nu nog achter de machinefabriek staat en die moest voorkomen dat de werfarbeiders bij het verlaten van de fabriek onder de tram zouden komen. De tram rijdt al lang niet meer door de Aagje Dekenstraat, maar de beugel staat er nog.

9. Visie op kansen en mogelijkheden van cultuurhistorische waarden van het Spieghelkwartier

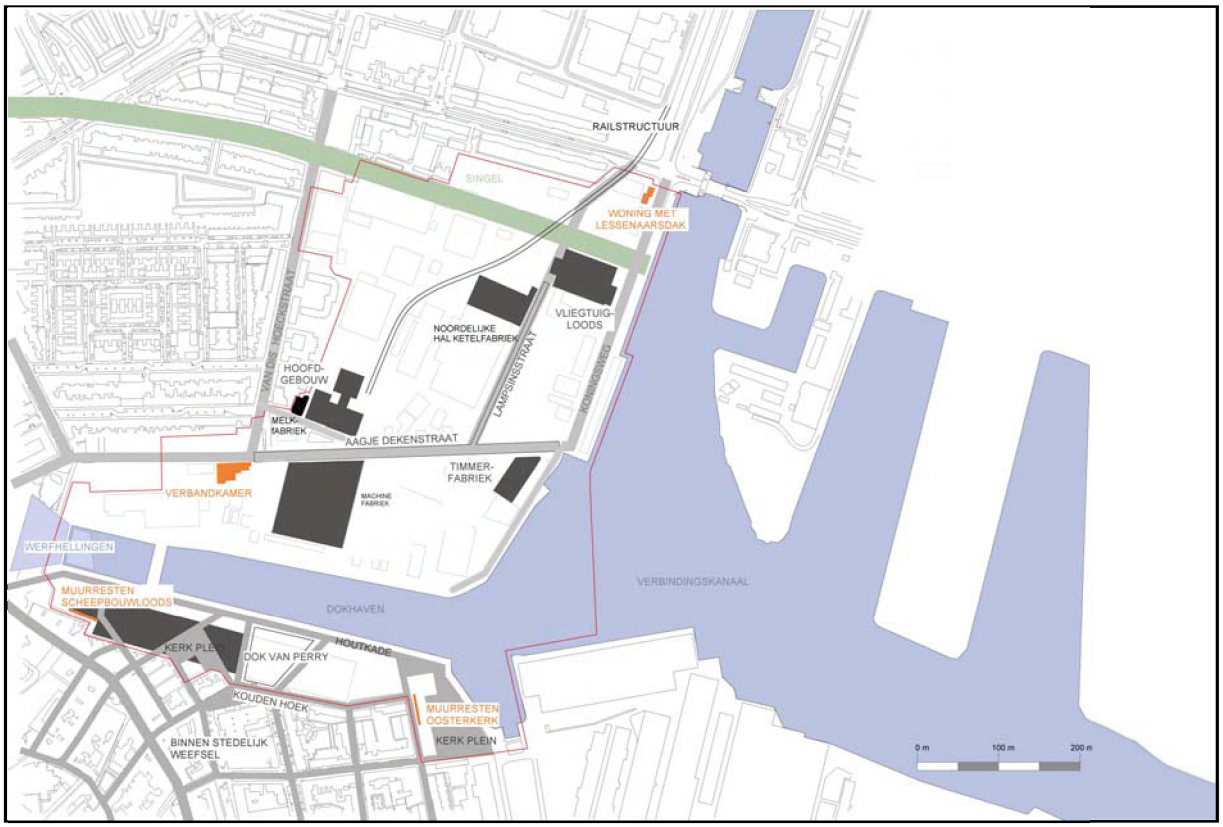


In hoofdstuk 8 hebben we betoogd dat er verschillende abstractieniveaus zijn waarop de cultuurhistorische waarden van het Scheldeterrein beoordeeld kunnen worden en die dus ook van belang zijn voor de stedelijke ontwikkeling van het Spieghelkwartier. Op het hoogste niveau, dat van het Scheldeterrein als onderdeel van de stedelijke context van Vlissingen, zijn de volgende aspecten belangrijk:

- De relatie met de zestiende en zeventiende-eeuwse stedelijke structuur van de Walstraat en de zijstraten ten oosten daarvan;
- Structurerende wateren: Dokhaven, Kanaal door Walcheren, restant Oosterhaven, Verbindingskanaal;
- De relatie met het eind negentiende-eeuwse stratenpatroon ten noorden van de Dokhaven, met als structurerende straten: Lampsinsstraat, Singel, Koningsweg, Aagje Dekenstraat, Van Dishoeckstraat;
- De vormgeving en inrichting van het Rode Dorp;
- De vormgeving en inrichting van de Singel ten westen van de Van Dishoeckstraat;
- De verschillen in maatvoering en bouwstijl tussen de gebouwen op het Scheldeterrein en de aangrenzende stedelijke gebieden;
- De scherpe grens tussen het Scheldeterrein en de binnenstad.

Voorts is het mogelijk dat er behalve het Dok van Perry andere belangrijke archeologische resten in de bodem van het Spieghelkwartier aanwezig zijn, die wellicht inpassing vragen in de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied. De wijze waarop deze aspecten een rol gaan spelen in de plannen

voor de ruimtelijke vormgeving en ontwikkeling van het Spieghelkwartier zal in de komende fase van het planproces aan de orde komen. De voorbeelden die in dit hoofdstuk worden gegeven, moeten niet worden gezien als onderdelen van een kant en klaar stedenbouwkundig plan. Het zijn voorbeelden van hoe er met de verschillende cultuurhistorische waarden kan worden omgegaan, bedoeld als inspiratie voor het vervolgproces.



Overzichtskaart met de belangrijkste cultuurhistorische elementen en structuren van het plangebied

In paragraaf 9.1 zijn ontwikkelingsmogelijkheden beschreven en gevisualiseerd voor verschillende elementen en structuren. Soms betreft het individuele elementen, soms grotere ensembles.

Voor sommige gebouwen, zoals het gebouw met het lessenaarsdak en de verbandkamer, is het zoeken van een passende nieuwe functie niet zo'n probleem. Hier zijn we dan ook niet nader op ingegaan. Voor andere gebouwen, zoals de machinefabriek, is niet zo makkelijk een passende bestemming te vinden. We hebben daarom gezocht naar referenties in binnen- en buitenland. Paragraaf 8.2 geeft een beeld van enkele vergelijkbare projecten elders.

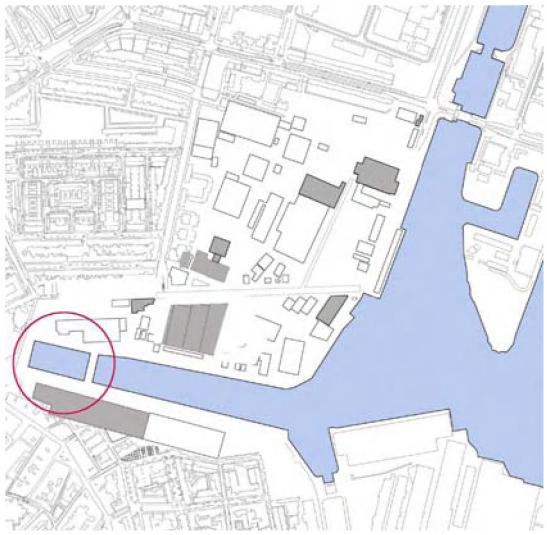
9.1 Ontwikkelingsmogelijkheden en toekomstbeelden

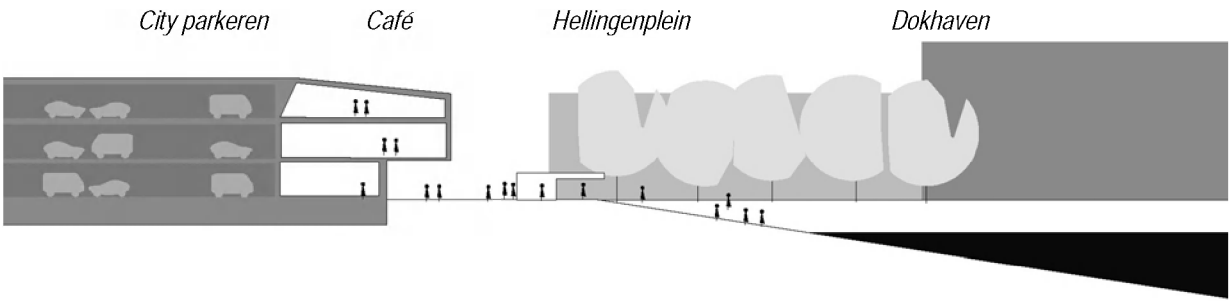
De volgende items zijn beschreven en in beeld gebracht:

- De Werfhellingen
- De Singel
- De grens met de oude binnenstad
- De machinefabriek en het hoofdkantoor
- De timmerfabriek en de Aagje Dekenstraat
- Vliegtuigloods en ketelfabriek/lichte plaatwerkerij aan de Lampsinsstraat
- Het Dok van Perry

DE WERFHELLINGEN

De voormalige werfhellingen vallen samen met één van de ingangen van de oude binnenstad van Vlissingen. Momenteel is het grotendeels afgesloten, verder is het een restruimte waar fietsen neergezet worden. De plek is weinig attractief.
Door het toegankelijk maken en verder ontwikkelen van het Scheldeterrein krijgen de kop van de Dokhaven en de werfhellingen een belangrijke betekenis als schakel tussen de oude binnenstad en het nieuwe Spieghelkwartier. Deze betekenis kan worden versterkt met een aantal publieke functies, zoals een café, een ontmoetingsplek voor oud-Scheldemedewerkers.





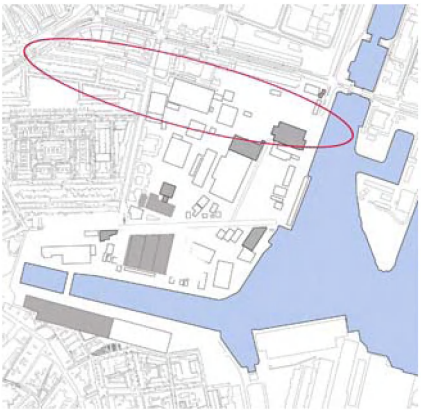
Doorsnede toekomstige omgeving werfhellingen

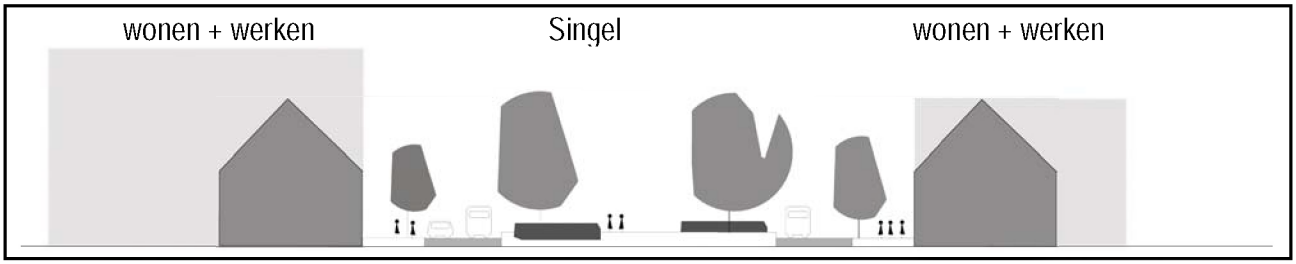
Impressie toekomstige werfhellingen



DE SINGEL

De bestaande Singel is een structurerend element in het stedelijke weefsel van Vlissingen. Door het doortrekken van de huidige Singel tot de Koningsweg langs het Kanaal door Walcheren wordt het nieuwe Spieghelkwartier gestructureerd en het Kanaal toegankelijk en beter beleefbaar gemaakt. Door het (opnieuw) zichtbaar maken van dit deel van de Singel wordt bovendien de oude begrenzing van de verdedigingswerken weer in het stedelijke landschap zichtbaar gemaakt.





Doorsnede verlenging toekomstige Singel



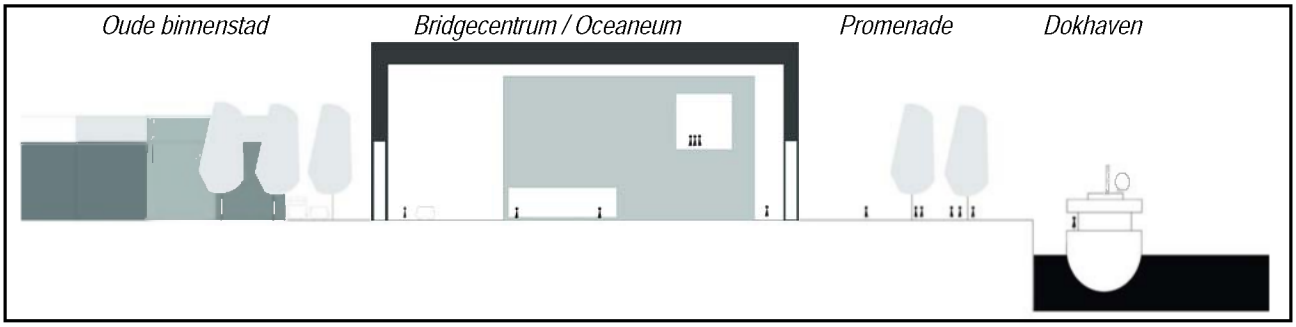
Impressie van een mogelijke aansluiting van de Singel op de Koningsweg/Kanaal door Walcheren

De grens met de oude binnenstad



De oude binnenstad Vlissingen heeft een kleinschalig karakter. Het Scheldeterrein wordt gekenmerkt door grootschaligheid, zowel in de gebouwen als in de open ruimten. De zware plaatwerkerij vormt een imposante scheiding tussen beide onderdelen van de stad. Bij de toekomstige ontwikkeling vinden we zowel het herstel van oude verbindingen, als het beleefbaar houden van de scherpe grens belangrijk. Dit kan op vele manieren worden gerealiseerd.

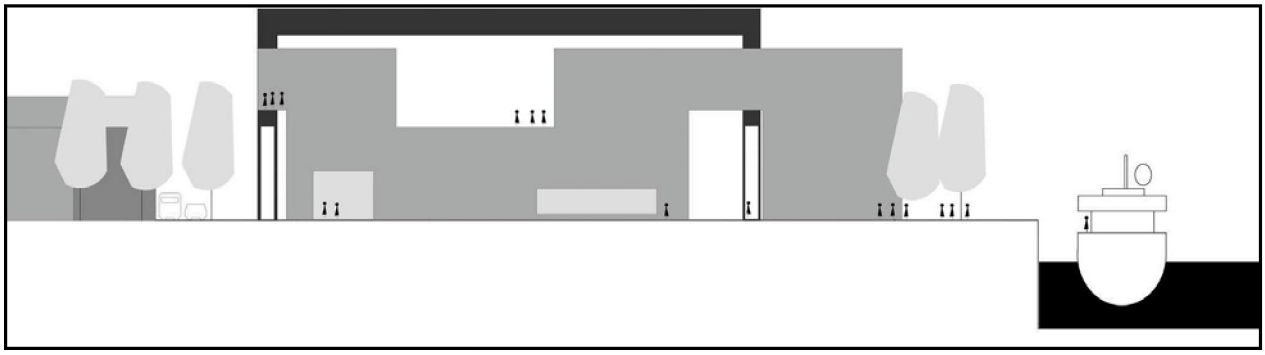
In de voorbeelden zijn we ervan uitgegaan dat het oude deel van de zware plaatwerkerij wordt gehandhaafd en zodanig wordt ingericht dat beide aspecten gecombineerd worden. Door oude straten weer door te trekken en aantrekkelijke doorgangen te creëren blijft de scheiding tussen de stad en het Scheldeterrein zichtbaar, terwijl de doorgangen ervoor zorgen dat beide gebieden met elkaar in verbinding staan. De binnenruimten van de zware plaatwerkerij bieden plaats voor openbare functies als bibliotheek of sport- of activiteitencentrum.

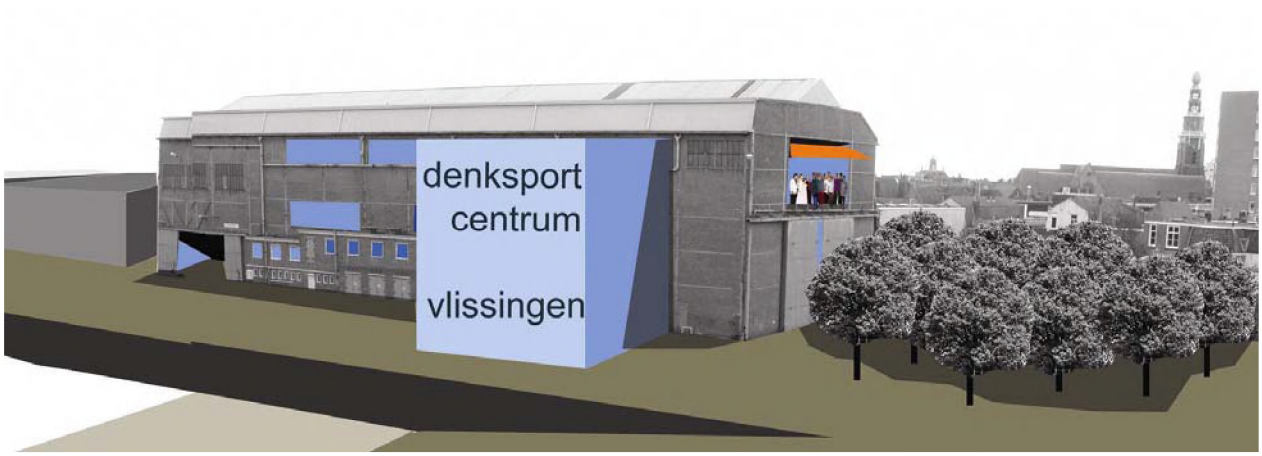


Doorsnede van de oude binnenstad via de zware plaatwerkerij naar de Dokhaven.

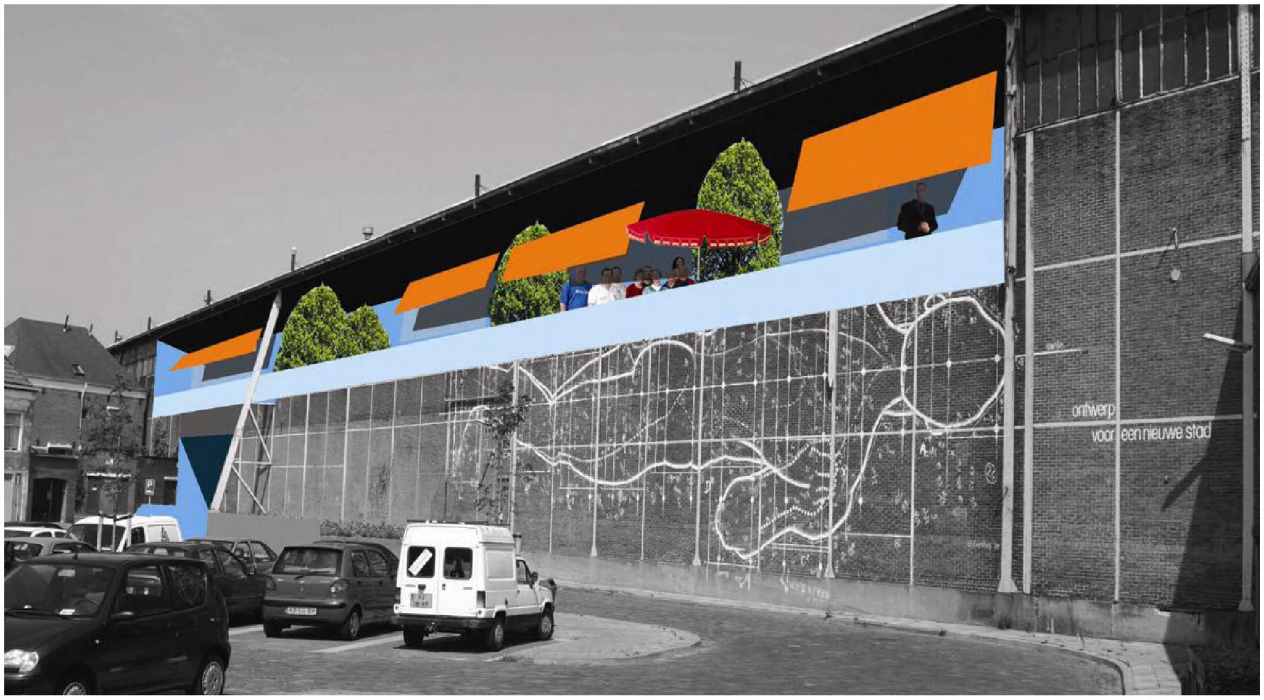


Impressie van de doorgang door de zware plaatwerkerij naar de binnenstad (links) en de Dokhaven (rechts).



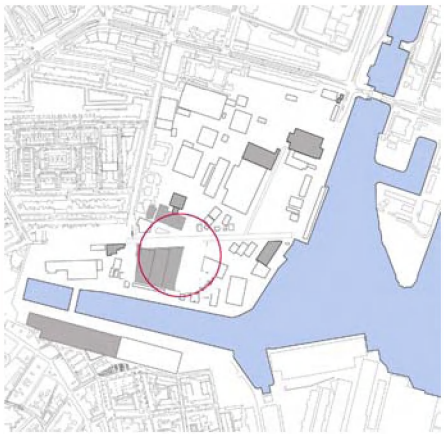


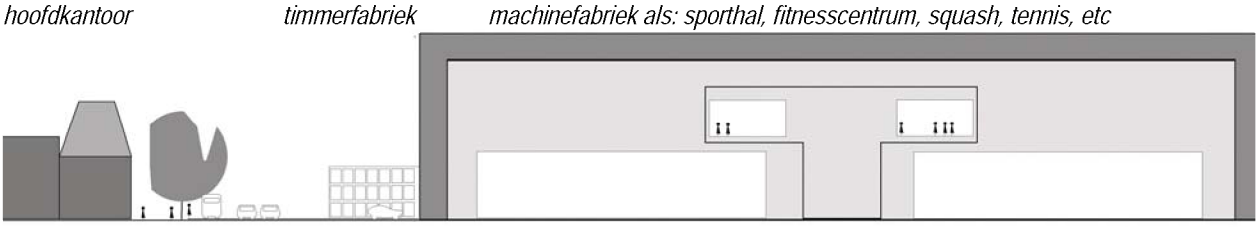
Een andere mogelijkheid: ontwikkeling van het 'denksportcentrum Vlissingen' met verschillende vormen van inrichting van de zuidelijke stadszijde en de noordelijke dokszijde.



MACHINEFABRIEK EN HOOFDKANTOOR

De Aagje Dekenstraat is de hoofdstraat van het Scheldeterrein. Het hoofdkantoor, de machinefabriek en de timmerfabriek zijn indrukwekkende gebouwen die herinneren aan de vroegere bedrijvigheid. Samen vormen ze een waardevol ensemble. Het hoofdkantoor blijft in gebruik bij de Koninklijke Schelde Groep. De machinefabriek uit de periode 1913-1919 biedt kans gebruikt te worden voor grootschalige stedelijke functies (bijvoorbeeld sportactiviteiten, entertainment of parkeergelegenheid voor de nieuwe stadswijk Spieghelkwartier).



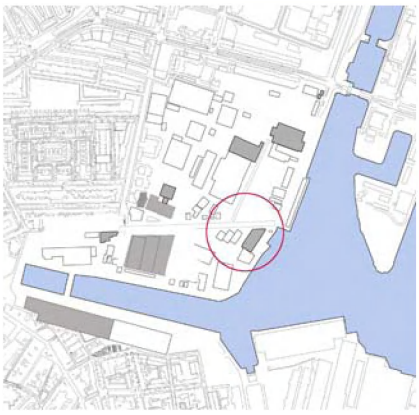


Ensemble Aagje Dekenstraat, met het hoofdkantoor, de timmerfabriek en de machinefabriek

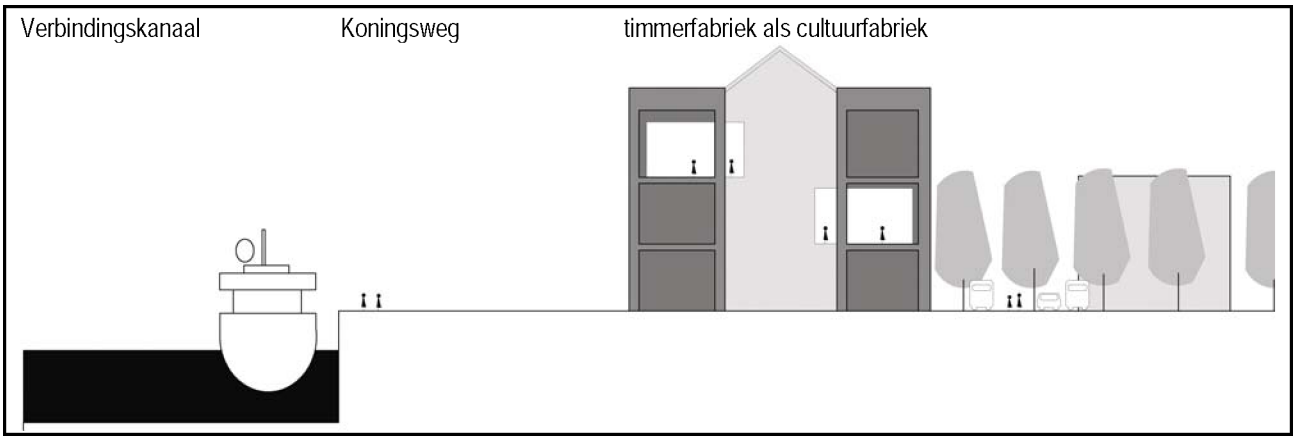


Impressie van de voormalige machinefabriek

TIMMERFABRIEK EN AAGJE DEKENSTRAAT



De timmerfabriek is een uniek gebouw. Door het grote glasdak is er een prachtig lichtval in het gebouw. Daardoor hebben de verdiepingen, die uitzien op de binnenruimte, een galeriekarakter. Het gebouw kan geschikt gemaakt worden voor bijvoorbeeld wonen en 'turn key' kantoren, maar zou ook een functie als expositieruimte of als plaats van handeling voor bijzondere theatervoorstellingen kunnen vervullen.



Ensemble Aagje Dekenstraat/timmerfabriek/Verbindingskanaal

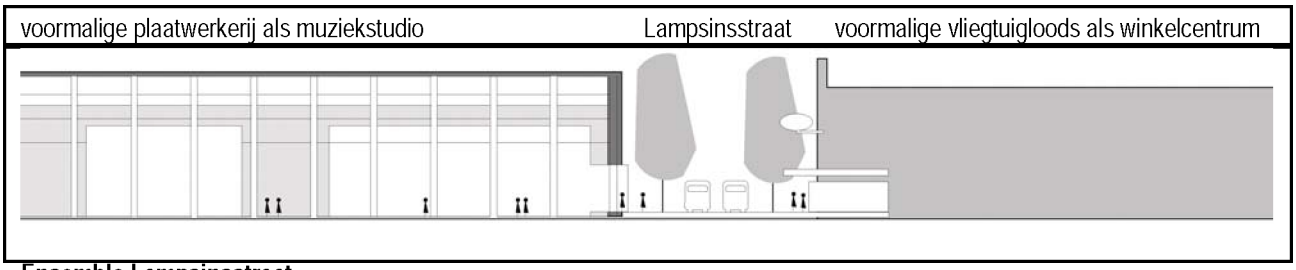


Impressie voormalige timmerfabriek als cultuur fabriek

VLIEGTUIGLOODS EN KETELFABRIEK/ LICHTE PLAATWERKERIJ AAN DE LAMPSINSSTRAAT



De Lampsinsstraat is één van de radiair lopende straten van Vlissingen die in de jaren 1890 werd aangelegd. Langs deze straat bevinden zich de vliegtuigloods (later bedrijfsschool en Help U Zelfwerkplaats) uit 1919 en het lichte plaatwerkerij/ketelmakerij. Mogelijke toekomstige functies voor deze twee gebouwen zijn bijvoorbeeld een winkelcentrum als wijkvoorziening of een zaal voor concerten en oefenruimte voor bands.

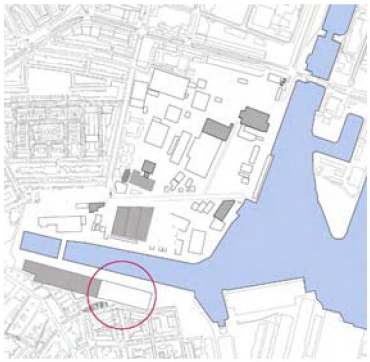


Ensemble Lampsinsstraat

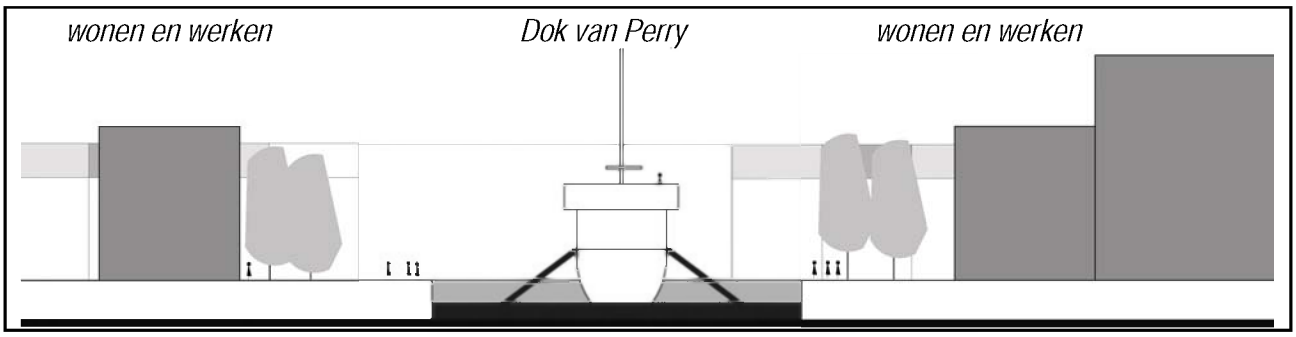


Impressie van de voormalige plaatwerk als oefenruimte of concertzaal.

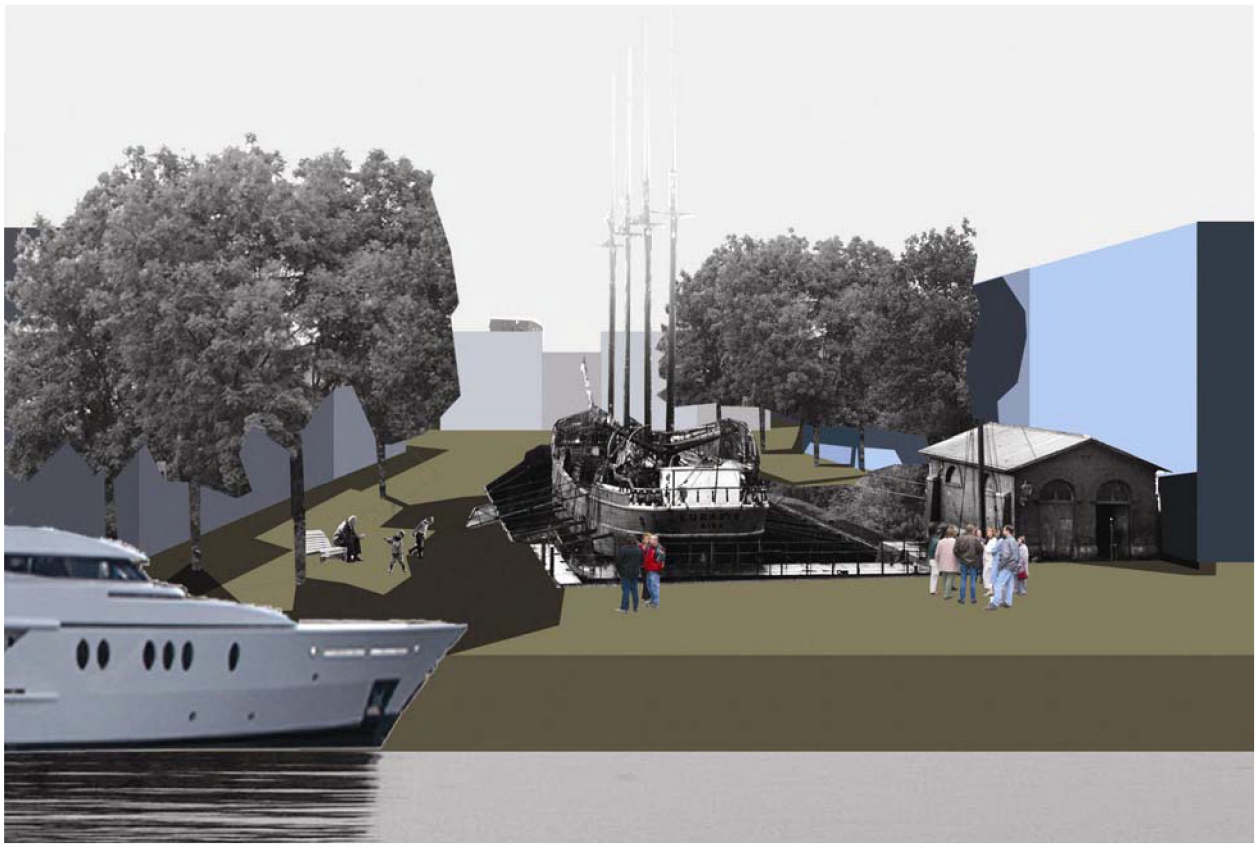
HET DOK VAN PERRY



Het herstellen van het Dok van Perry is een mooie kans om een intieme stedelijke ruimte te creëren die de verbinding vormt tussen de Dokhaven en de Stenen Beer en de voormalige Pottekaai.
Herstel van het dokje betekent dat het oudste droogdok van Europa in ere wordt hersteld. In het dok zou een museumboot een plaats kunnen krijgen. Door woningbouw aan weerskanten van het dokje en de aansluitende delen van de Peperdijk en de Houtkade wordt het karakter van de vroegere chique woonbuurt hersteld.



Ensemble Dok van Perry: waardevolle schakel en kwalitatief hoogwaardige invulling van de ruimte.



Impressie van het nieuwe Dok van Perry.

9.2 Referenties

Bij de getoonde voorbeelden van hoe er in de nieuwe stedelijke ruimte met de cultuurhistorisch waardevolle structuren en elementen kan worden omgegaan volgen hier enkele plaatjes van vergelijkbare projecten en oplossingen.

WERFHELLINGEN



Hamburg Binnenalster



Boompjes Rotterdam



Haven Scheveningen

VERBINDING OUDE BINNENSTAD



Art Centre Le Fresnoy



Art Centre Le Fresnoy



INIT gebouw Amsterdam

MACHINEFABRIEK



SquashCity Amsterdam



Michigan Theatre Detroit

TIMMERFABRIEK



Palais du Tokyo Parijs



Concertgebouw Hafencity Hamburg



Hotel New York Rotterdam

DOK VAN PERRY



Cutty Sark Greenwich London

VLIEGTUIGLOODS EN KETELFABRIEK / LICHTE PLAATWERKERIJ





Spitalfieldmarkets London

Bijlage 1. De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen van de stad Vlissingen

datering	gebeurtenis
Vroege Middeleeuwen	Ontstaan van de oude nederzetting Vlissingen (deels verdronken of onder de duinen beland, stond op oude kaarten als Oud-Vlissinge aangegeven).
1304-1308	Aanleg van de Achterhaven (Spuistraat), Koopmanshaven (Bellamypark) en Voorhaven (thans Loodshaven) door graaf Willem III van Holland en Zeeland. Een groot deel van de bevolking van Oud- Vlissinge vestigde zich op deze nieuwe plek.
1315	Vlissingen krijgt beperkte stadsrechten
1439-1443	Aanleg van de Nieuwe of Engelse Haven (de huidige Michiel de Ruyterjachthaven).
1477	Vlissingen krijgt volledige stadsrechten.
1489	Versterking van de stad door de bouw van muren en de aanleg van wallen.
1542-1558	Aanleg van het Keizersbolwerk, de Keizerspoort en het Rondeel. Bouw van de Gevangentoren.
1571	Begin van de aanleg van de (nooit voltooide) dwangburcht ten oosten van de toenmalige stad.
1572	Vlissingen sluit zich aan bij de Opstand tegen Spanje.
Omstreeks 1580	Oprichting van de Vlissingse admiraliteit en aanleg van de rijkswerf.
1581	Uitbreiding van de havens, aanleg van de Pottehaven. De verdedigingswerken moesten een eind naar het oosten verlegd worden om de Pottehaven binnen de veste te krijgen.
1585	Val van Antwerpen, blokkade van de Antwerpse haven die 210 jaar zou duren. Hierdoor werd de positie van Vlissingen als handels- en marinehaven versterkt.
1609-1614	Aanleg van de Dokhaven, aanleg van nieuwe verdedigingswerken met negen bastions aan de landzijde; bouw van het Oranjebolwerk.
1704	Aanleg van het Dok van Perry, tussen de Dokhaven en de Pottehaven
1795	Heropening van de Westerschelde ten behoeve van de haven van Antwerpen.
Omstreeks 1800	Marine en loodswezen worden gevestigd in Antwerpen
1809	Aanval van een Engels leger op de Franse bezetting van de stad en op de haven. De stad ondervindt grote schade van de beschietingen en andere oorlogshandelingen.
1810	Verbetering en uitbreiding van de vestingwerken. Aan de landzijde wordt Vlissingen belangrijk versterkt.
1814/1815	Marine en loodswezen keren terug naar Vlissingen.
1815	Het ministerie van oorlog dient een 'verlanglijstje' in bij de gemeente voor de vestiging van de nieuwe marinewerf. De gemeente gaat onder voorwaarden akkoord.
1867	Opheffing van de vesting Vlissingen.
1868	Sluiting van de marinewerf.

1871	Afsluiting van het Sloe in verband met de aanleg van de spoorlijn Middelburg-Bergen op Zoom. In 1872 werd de spoorlijn vanuit Middelburg doorgetrokken naar Vlissingen.
1873	Aanleg van het Kanaal door Walcheren.
1873	Uitbreiding van de havens. De eerste en tweede Binnenhaven worden gegraven, net als de Buitenhaven. Voor de aanleg van de havens moest de Rammekenspoort in 1871 worden afgebroken.
1875	Oprichting van de veerdienst Vlissingen-Sheerness.
1875	Vestiging van De Schelde op de voormalige marinewerf aan de Dokhaven.
1886	Eerste uitbreidingsplan van burgemeester Arie Smit.
1890-1915	Stadsuitleg Scheldebuurt tussen de Badhuisstraat, De Scheldestraat en de Van Dishoeckstraat.
Vanaf 1906	Geleidelijke uitbreiding van het bedrijfsterrein van De Schelde en van de fabrieksgebouwen. Dit gaat ten koste van de wegenstructuur en de (historische) bebouwing. Voor details zie de tabel van bijlage 2.
1909	Pottehaven, Achterhaven en Koopmanshaven worden gedempt.
1915	Aanleg van een wijk in Oost-Souburg voor personeel van De Schelde, aanleg van een tramlijn om de mensen van en naar huis te vervoeren.
1916/1917	Aanleg van Tuindorp en Tuinstad ten noorden van de Singel.
1922	Aanleg vliegveld Vlissingen, ten noorden van het huidige Scheldeterrein.
1928	Verbreding van het Kanaal door Walcheren en aanleg van nieuwe zeesluizen. Voor de verbreding van het kanaal moesten 28 huizen worden gesloopt die deel uitmaakten van de 84 woningen die bekend stonden als de 'Tachtig Plagen'.
1944	Op last van de Duitse bezetter wordt een tankgracht rondom Vlissingen gegraven.
1944	Op 7 oktober worden de dijken van Walcheren gebombardeerd en overstromen grote delen van het voormalige eiland. Op 4 november is Walcheren bevrijd. De Duitsers verwoesten de keersluizen in het Kanaal door Walcheren en de Zeesluizen. De springladingen op de installaties en de in aanbouw zijnde schepen op de werf komen niet tot ontploffing.
1954	Aanleg van nieuw sluizencomplex.
1956	Begin bouw van ruim 470 woningen in Vlissingen en Souburg.
1960	Begin van de aanleg van een nieuwe, grote reparatiewerf 'De Scheldepoort' in het Sloegebied.
1984	Afbraak van de laatste oude huizen aan de zuidkant van de Dokhaven, waaronder het Van Dishoeckhuis. De afbraak vond plaats ten behoeve van de vergroting van de plaatwerkerij. Het oude droogdok, het Dok van Perry, werd gedempt.

Bijlage 2. Tabel met de belangrijkste (ruimtelijke) ontwikkelingen van de Koninklijke Maatschappij De Schelde

datering	gebeurtenis
1871-1875	Voorbereidende werkzaamheden voor de vestiging van een werf op de plaats van de oude marinewerf. Hierbij waren scheepsbouwer Arie Smit en Prins Hendrik, de broer van Koning Willem III, nauw betrokken.
1875	Oprichting van de Koninklijke Maatschappij De Schelde, nadat Koning Willem III toestemming had gegeven voor het voeren van de titel 'koninklijk'
1876	Opening werktuigenfabriek
1876	Bouw van 13 woningen aan de Walstraat
1881	Een brand verwoest de machinefabriek, de modelmakerij en de kantoren. Er wordt een nieuwe fabriek gebouwd
1881	Het werfterrein wordt aangesloten op het spoorwegnet
1884	Brand in de verfopslag van de ketelmakerij
1886	Achter het Arsenaal worden 84 woningen gebouwd voor werknemers van De Schelde aan de Bankertstraat en de Evertsenstraat. In de volksmond worden deze huizen de 'tachtig plagen' genoemd.
1890	Er wordt onderhandeld over de huur van een terrein op het 'Eiland'
1892	De noordhelling wordt verlengd
1893	Het Prins Hendrikdok in Middelburg wordt gekocht
1895	Door grote orders is de werkgelegenheid voor langere tijd verzekerd. Er worden plannen gemaakt voor uitbreiding en vernieuwing van afdelingen
1895	Er wordt een eigen locomotief aangeschaft
1897/98	Bouw van de scheepsbouwloods aan de noordkant van de hellingen
1898	De oude Oostkerk wordt ingericht als gieterij
1898	De 13 huizen aan de Walstraat worden na 22 jaar gesloopt voor de bouw van een tweede scheepsbouwloods (de huidige walserij)
1901	Er wordt een nieuwe koperslagerij aan de zuidwal gebouwd
1905	De Vest ten noorden van de Aagje Dekenstraat worst gedempt
1905	De gronden van het voormalige glacis worden opgehoogd om hier woningen te gaan bouwen
1906	Eindelijk worden de onderhandelingen met de gemeente over aankoop van een terrein op het Eiland afgerond
1906	Door een stormvloed op 12 maart ontstaat er wateroverlast in de binnenstad
1906	Aan de Kasteelstraat worden 75 woningen gebouwd
1908	Achter de 84 woningen achter het Arsenaal worden keukens gebouwd
1908	Op het Scheldeterrein komen een weegbrug, een nieuwe rijdende kraan en een nieuwe spoorwegaansluiting
1909	Oprichting van de Vereeniging tot Verbetering van de Volkshuisvesting (VVV). De VVV krijgt de beschikking over een deel van het glacis-bouwterrein om hier 180 woningen te gaan bouwen.
1909	De houtzagerij wordt verplaats naar een terrein aan de binnenhaven
1910	Enkele panden rond de Dokhaven worden aangekocht voor uitbreiding van het fabrieksterrein

1910	Een deel van de Peperstraat en de Vrijgang worden aan het openbare verkeer onttrokken
1911	De Kolvenierstraat wordt afgesloten en de Tonnenbrug over de Dokhaven wordt buiten gebruik gesteld. Er worden diverse panden aan de Dokkade gekocht.
1911/12	Bouw van 180 huizen tussen de Kasteelstraat en de Verkuyl Quakkelaarstraat (het Rode Dorp)
1911	De Schelde subsidieert de oprichting van een Volksleeszaal op voorwaarde dat er vakliteratuur over scheepsbouw beschikbaar zal zijn
1912	Op de noordwal komt een nieuwe kraan van 150 ton
1912	Beide hellingen krijgen een betonnen bedding; de zuidhelling wordt verlengd
1912	Een terrein aan de Singel wordt ingericht als volkstuincomplex 'Levenslust' voor werknemers van De Schelde
1913	Bouw van het hoofdkantoor
1913	Bouw van het eerste deel van de machinefabriek
1913	Bouw van een dieselelektrische centrale die het hele complex van stroom moet voorzien. Het wordt gebouwd aan de Aagje Dekenstraat, op de plaats van de vroegere tramremise
1914	Vanaf 1875 was de exploitatie van de havens in handen van De Schelde. Dit wordt nu overgedragen aan de gemeente Vlissingen
1915	De elektrische centrale en de nieuwe Timmerfabriek worden in gebruik genomen
1915	De VVV laat 86 woningen bouwen in Oost-Souburg. Aanvankelijk is er niet veel animo voor deze huizen, omdat ze te ver bij het Scheldeterrein vandaan liggen. Dit probleem wordt ondervangen door een speciale tram voor de werknemers te laten rijden.
1916	Het tweede deel van de machinefabriek komt gereed
1917	Op de nieuwe werf op het eiland worden drie overdekte hellingen van 75 meter aangelegd voor de bouw van onderzeeërs en een open helling van 120 meter. Ook worden er twee loodsen en een elektrische centrale gebouwd.
1917	De VVV bouwt 200 woningen buiten de Singel: Tuinstad.
1917	Aan de Boschjesweg wordt grond gekocht voor de aanleg van volkstuintjes ('oorlogstuintjes'). Het beheer berust bij de Vereeniging tot Exploitatie van Volkstuintjes met de mooie naam 'Niets zonder moeite'.
1918	Het Admiraalshuis en de Verbandkamer van de Bedrijfsgeneeskundige Dienst aan de Dokkade worden afgebroken
1918	Met eigen mensen wordt een nieuw gebouw voor de geneeskundige dienst gebouwd aan de Aagje Dekenstraat.
1918	Verschillende panden aan de Peperstraat en de aanliggende straten worden gekocht.
1918	Er wordt een leerschool ingericht in de machinefabriek voor jonge metaalwerkers en bankwerkers
1919	Het derde deel van de machinefabriek komt gereed
1919	Een nieuwe koperslagerij wordt in gebruik genomen. Deze zou later gaan functioneren als gereedschapswerkplaats.
1919	Verdere uitbouw van de Eilandwerf
1920	Voor de nieuwbouw van grote schepen is de zeesluis te klein. Er wordt door

	de minister een commissie ingesteld om het probleem te onderzoeken.
1923	Bouw van een magazijn voor de opslag van onderdelen
1925	Ter gelegenheid van het vijftigjarige bestaan van De Schelde bieden de werknemers het tegeltableau aan dat nu in de hal van het hoofdkantoor hangt
1925	Aanleg van de kademuur aan de zuidwal en inrichting van een opslagterrein voor scheepsmaterialen aan de zuidwal tot aan het droogdok
1926	De commissie R.A. van Sandick brengt na 6,5 jaar rapport uit over de vergroting van de sluizen. Vooruitlopend op een besluit door de regering wordt alvast met de aanleg begonnen
1927	De noordelijke helling wordt uitgebreid
1927	Scheepsbouwloods 1 wordt vernieuwd
1928	Grote staking van 25 mei tot 2 oktober
1928	Aan de kant van de Aagje Dekenstraat wordt een stuk aan de machinefabriek gebouwd
1928	De dieselelektrische centrale wordt buiten werking gesteld, maar blijft in reserve
1928	Het besluit wordt genomen voor vergroting van de capaciteit van de scheeps- en machinebouw
1929	Bouw van ene lichte plaatwerkerij achter het hoofdkantoor. Hiervoor is grond van de gemeente gekocht.
1929	Het centrale ketelhuis wordt in gebruik genomen.
1930	De Schelde wordt eigenaar van de Dokkade en de aangrenzende straten. Tal van gebouwen worden afgebroken, waaronder het Huis met de Beelden. De gevel van dit gebouw wordt aan de gemeente geschonken.
1930	Officiële ingebruikname van de nieuwe sluis
1934	Oprichting van een vliegtuigafdeling door overname van de firma H. Pander & zonen in Den Haag
1934	Ter compensatie van de achteruitgang in de scheepsbouw worden spoorbruggen gebouwd (Hattemerbroek, Vlake en Zaltbommel).
1937	Diverse activiteiten op het Eiland, onder meer aanleg van twee overdekte hellingen
1937	Bouw van een nieuwe houtloods voor de Timmerfabriek
1938	Op het Eiland wordt een derde overdekte helling gebouwd en wordt begonnen met de aanleg van een 150 meter lang droogdok
1938	De ruimte tussen de Scheepsbouwloods 1 en de ketelmakerij wordt overkapt (de 'Kalverstraat')
1939	Er wordt een deel aangebouwd aan de machinefabriek
1939	De plaatwerkerij wordt uitgebreid
1939	Er wordt een nieuwe koperslagerij in gebruik genomen
1939	In een vrijgekomen woonhuis aan de Lampsinsstraat wordt een laboratorium ingericht.
1940	Bouw van de vliegtuigloods aan de Singel
1940	Uitbreiding van de timmerfabriek
1940	Engelse marine vernietigt een in aanbouw zijnde torpedobootjager en verschillende kranen op de werf
1940	Grote schade door bombardementen: de Modelmakerij wordt verwoest en de timmerfabriek en het hoofdkantoor worden door bommen getroffen. Het

	hoofdkantoor wordt tijdelijk ondergebracht in Koudekerke. De modelmakerij wordt tijdelijk gehuisvest in het Arsenaal
1942	De vliegtuigfabriek wordt verplaatst naar lokaties buiten Vlissingen
1942	De huizen op het eiland en aan de boulevards worden verlaten
1942	350 medewerkers van de werf worden gedwongen te gaan werken in de Duitse marinehaven Wilhelmshaven
1942	Van de gemeente Vlissingen wordt grond gekocht tussen het bestaande fabrieksterrein en de Koningsweg
1944	Alle mannelijke inwoners van Vlissingen (met uitzondering van de werknemers van De Schelde) moeten meehelpen aan de aanleg van een tankgracht en tankversperringen rond de stad
1944	Er worden springladingen aangebracht op de in aanbouw zijnde schepen en de werfinstallaties. Deze worden niet tot ontploffing gebracht, maar de Duitsers blazen wel de sluizen en kademuren op. Dit gebeurt na de bombardementen van de Walcherse dijken op 7 oktober.
1944-1946	Na de bevrijding van Walcheren, op 4 november 1944, begint het herstel van de machines, bedrijfsgebouwen en de huizen van De Schelde
1945	Herstel van de zeesluizen en de keersluis in het Kanaal door Walcheren
1947	Brand in het bedrijfskantoor Scheepsbouw
1947	De Scheldehal wordt verbouwd tot personeelsruimte en krijgt de naam Scheldekwartier
1948	Vernieuwing van scheepsbouwloods 1, met een nieuw bedrijfskantoor
1948	Op het Eiland wordt een nieuwe lasloods gebouwd
1949	Scheepsbouwloods 3 wordt 70 meter verlengd
1949	De afbouwkade wordt verlengd met 126 meter
1950	Er wordt een nieuw gebouw voor tandwielfabricage neergezet
1950	Het hoofdkantoor wordt uitgebreid met tekenkamers
1950	Voor de verschillende 'leerscholen' komt een apart gebouw
1952	Een gedeelte van de ketelmakerij wordt ingericht als lashal voor de scheepsbouw
1953	De zuidhelling wordt verbreed
1953	Uitbreiding van de machinefabriek
1954	Het nieuwe sluizencomplex komt gereed
1954	De vliegtuigdivisie wordt verkocht aan Fokker. De vooroorlogse vliegtuigbouwloodsen worden ingericht voor lichtmetaal-outillage
1954	Bij de plaatwerkerij en op de afbouwkade worden was- en kleedlokalen gebouwd
1954	Voor de werknemers wordt een 'help uzelf' werkplaats ingericht
1956	Verschillende woningbouwverenigingen, waaronder de VVV, starten met de bouw van in totaal ruim 450 woningen in Vlissingen en Souburg.
1956	De 'help uzelf' werkplaats wordt uitgebreid
1957	De gieterij wordt aangepast
1957	De eerste plannen worden gemaakt voor de industriële ontwikkeling van het Sloegebied. De Schelde ontwikkeld plannen om hier een grote reparatiewerf aan te leggen.
1958	Vernieuwing en uitbreiding van waslokalen en kantines
1958	Het Scheldekwartier wordt verbouwd en krijgt een toneel en een feestzaal
1960	Begin van de werkzaamheden in het Sloegebied, waar de reparatiewerf

	Scheldepoort wordt aangelegd die in eerste instantie zal bestaan uit twee dokken, een afbouwkade en diverse loodsen en werkplaatsen.
1961	Modelmakerij en modellenopslag krijgen een nieuwe behuizing
1962	Nieuwbouw voor de bedrijfsgeneeskundige dienst
1963	Nieuwe fabriekshal voor de bewerking van ketelpijpen
1963	Nieuw kantoorgebouw voor de afdeling lichtmetaal
1964	Reparatiewerf Scheldepoort wordt geopend. Met de aanleg van de tweede fase (een drijvend droogdok) wordt begonnen
1965/66	Fusie met de Rotterdamse Droogdok Maatschappij NV en de NV Motorenfabriek Thomassen. Het nieuwe concern krijgt de naam Rijn-Schelde Machinefabrieken en Scheepswerven NV
1967	Een tweede drijvende dok wordt in De Scheldepoort in gebruik genomen
1967	Brand en herbouw van het Scheldekwartier
1968	Er komt een nieuwe fabriekshal voor apparatenbouw op het eiland
1969	Bouw van een montagehal bij de tandwielfabriek
1969	Uitbreiding Scheldepoort
1969	Overdracht van de bedrijfsbibliotheek aan de Technische Bibliotheek Zeeland (ondergebracht in de HTS Vlissingen)
1970	Nieuw kantoor voor de afdeling stoomketelinstallaties achter het hoofdkantoor (voor die tijd werd het Van Dishoeckhuis hiervoor gebruikt)
1970	Hal voor de bewerking van ketelpijpen wordt uitgebreid
1970	Hal over het dok en magazijnhal op het Eiland gebouwd
1971	Rijn-Schelde-Verolme Machinefabrieken en Scheepswerven NV opgericht. In totaal 27.500 werknemers, waarvan 3900 op De Schelde
1974	Bouw van een tweede overdekte dok op het Eiland
1974	Uitbreiding van de apparatenfabriek
1974	Uitbreiding hoofdkantoor
1976	De gieterij en modelmakerij in Vlissingen worden gesloten. Een nieuwe gieterij in Middelburg wordt geopend.
1977	Bouw van een nieuwe loods aan de afbouwkade , tussen de machinefabriek en het dok
1977	Bouw van nieuwe behuizing voor de Kwaliteitsdienst Scheepsbouw
1980	Door de afslanking van het RSV-concern verkoopt De Schelde een deel van het woningbestand
1981	Uitbreiding van een tweede 'clean-room' voor apparatenbouw met tekenkamers en kantooraccomodatie
1983	Surséance van betaling van het RSV-concern, verzelfstandiging van De Schelde
1984	De eerste paal wordt geslagen voor de uitbreiding van de plaatwerkerij
1985	De eerste paal wordt geslagen voor nieuw kantoor en tekenkamer van de afdeling scheepsnieuwbouw. Het gebouw komt te staan tussen de timmerfabriek en de machinefabriek.
1986	Reorganisatie waarbij 540 arbeidsplaatsen verloren gaan
1989	Ingebruikname van een nieuwe Nelconkraan, ontworpen en gebouwd in samenwerking met de firma Nelcon in Rotterdam
1993	Nieuwbouw voor de afdeling Beveiliging aan de hoofdpoort
1999	Overname van De Schelde door Damen Shipyards

Bijlage 3. Verslag van de interviews

1. Gesprek met de heer Coen Hendriks, oud-werknemer

De verbandkamer is de plek waar de meeste werknemers van De Schelde herinneringen aan hebben. Je ging er niet alleen heen als je je bezeerd had, maar het was ook de plek waar Zuster de Priester zitting hield. Zuster de Priester was sociaalmaatschappelijk werkster. Als de mensen problemen hadden, thuis of op het werk, dan moesten ze bij haar te rade gaan. Maar ze ging ook over de verdeling van de huizen van De Schelde, dus toen ik na mijn trouwen in Vlissingen ging wonen in een noodwoning bij de haven, ging ik naar Zuster de Priester om me op een lijst te laten zetten voor een woning in Vlissingen of Souburg. Het is uiteindelijk Oost-Souburg geworden: ik woon hier nu al vijftig jaar! Ik weet het nog goed: 's maandags vanaf 1 uur hield ze spreekuur.
In het begin woonde ik nog in Middelburg. Je kon wel met de tram naar het werk, maar dat was te duur. We gingen gewoon op de fiets, met een man of wat, en om de beurt voorop rijden als je wind tegen had. Je werkte in ploegen, en de vroege dienst begon al om half zes. Dan zat je dus al om vijf uur op de fiets. In weer en wind, oliejassen en dergelijke hadden we niet. Als het regende sloeg je een jute zak over je hoofd en over het stuur. Het was dus een hele vooruitgang dat ik dichter bij het werk kon gaan wonen.
Als je op het terrein aankwam moest je langs de portier. Je pakte je penning van het bord en mikte dat in een mand. Precies op tijd haalde de portier de mand weg, wie daarna binnen kwam was te laat en kreeg een boete. Dat werd aan het eind van de week van je loon ingehouden. Aan het eind van de dag had de portier alle penningen weer op het bord gehangen, behalve als er iets bijzonders aan de hand was: als je bij de directie of bij Zuster de Priester moest komen.

Er was een groot verschil tussen de werknemers en de 'ambtenaren'. De gewone werknemers moesten een boete betalen als ze te laat kwamen, maar de ambtenaren niet. Ik heb dat eens aangekaart bij de directeur toen ik in de ondernemingsraad zat. Ik was een keer gaan posten om half negen (ze begonnen een half uur later: je denkt toch niet dat ze tegelijk met de werknemers door de poort wilden!) en ik heb met behulp van de portier opgeschreven wie er allemaal te laat kwamen. Als laatste kwam het hoofd personeelszaken in zijn auto het terrein op. Ik ben met het lijstje naar de directeur gestapt en gevraagd iets aan deze ongelijke behandeling te doen. Kort daarop is het boetesysteem afgeschaft.

Ik ben in de ondernemingsraad gekomen nadat er een wilde staking was uitgebroken. Dat was al in de tijd van de RSV. De strijd ging om centen in plaats van procenten, zodat de laagstbetaalden er het meest profijt van zouden hebben. De staking was in de bedrijven in Rotterdam begonnen en de volgende dag stonden er bussen vol werknemers uit Rotterdam bij ons voor de poort. Ze wilden het hele bedrijf lam leggen door de stroomtoevoer af te sluiten. Dat zou rampzalig zijn omdat de gieterij en de tandwielenfabriek continu moesten draaien. Daar heb ik toen een stokje voor gestoken en we hebben die lui uit Rotterdam van het terrein af weten te krijgen. De staking ging echter wel door. Ik werd naar voren geschoven om de mensen toe te spreken. Ik haalde een megafoon uit de brandweerkazerne en klom op het portiersgebouw. Toen ik daar stond was het wel schrikken: het zag zwart van de mensen! Bovendien dreigden er rellen uit te breken. Ik heb ze toegesproken en gezegd dat we geen rotzooi wilden, maar dat ze naar het Scheldekwartier moesten gaan en dat we daar verder zouden praten. Daar aangekomen kregen we te horen dat we niet in het Scheldekwartier mochten vergaderen. We hebben toen afgesproken dat we de volgende morgen om tien uur zouden verzamelen op de sportvelden bij de Keersluisbrug. Inmiddels zou er verder overleg gevoerd worden met de directie en de volgende morgen kon ik dan de stand van zaken aan de mensen meedelen. Later op die dag wordt ik

door de politie van huis opgehaald en meegenomen naar het bureau. Het was verboden om een bijeenkomst in openbaar gebied te beleggen en ze vonden dat de bijeenkomst moest worden afgelast. Maar dat kon natuurlijk niet: hoe hadden we al die mensen moeten bereiken? Het ging dus gewoon door de volgende morgen. Inmiddels hadden we een aanbieding van De Schelde gekregen: en zou een vast bedrag ineens worden uitgekeerd en de stakingsdagen werden doorbetaald. Mooi resultaat, dacht ik, maar er kwam toch nog een kink in de kabel. Het bedrag ineens – ik geloof dat het om tweehonderd gulden ging – dat De Schelde aanbood was bruto, daar moest dus nog belasting af, terwijl de Rotterdammers het geld schoon wilden. Ik ben toen op het sportveld met mijn megafoon op het keukentrapje gaan staan dat ik had meegebracht en heb de mensen het aanbod van De Schelde verteld en het probleem met het bedrag ineens. Ik vond dat we erover moesten stemmen en stelde voor dat iedereen die het met het aanbod van De Schelde eens was aan deze kant van het veld zou blijven, en dat de mensen die door wilden staken naar de andere kant van het veld zouden gaan. Nou, bijna iedereen bleef aan deze kant!

Gebouwen die naar mijn idee belangrijk zijn om te behouden zijn de timmerfabriek, de verbandkamer, het hoofdkantoor en een loods met een bijzondere gietijzeren constructie achter de machinefabriek. En het zou mooi zijn als het kleine dok weer terug kwam.

2. Gesprek met de heer Willem Murre, oud-werknemer



De heer Murre is in de jaren '60 bij De Schelde gaan werken en onlangs met pensioen gegaan. In een artikel in de PZC van 10 juli 2004 (Werkers en de stad zijn één) pleit hij ervoor niet alleen naar de gebouwen en de wegen op het terrein te kijken, maar ook aandacht te schenken aan de mensen die hier hebben gewerkt. De heer Murre heeft ter gelegenheid van het interview zijn oude overal en helm aangetrokken en zijn voorhamer over de schouder gelegd!

Ik vind dat er een beeldengroep moet komen op een centrale plaats op het Scheldeterrein waarin de verschillende disciplines van het werk hier worden uitgebeeld. Geen abstracte sculptuur, nee, realistisch uitgebeeld. Je moet de zweetdruppels als het ware kunnen zien. Dat is de essentie van de maritieme geschiedenis van de werf: zweetdruppels en water. Ik ga binnenkort een brief schrijven aan De Schelde waarin ik ze voorstel zo'n beeldengroep aan Vlissingen te schenken. Gebouwen die voor behoud in aanmerking komen zijn het hoofdkantoor, de timmerfabriek, de oude bedrijfsschool en de machinefabriek.

Ik ben bij De Schelde gaan werken in 1962. Ik was het jaar ervoor getrouwd en we woonden in bij mijn schoonfamilie in Emmeloord. We konden daar geen huis krijgen en toen ried mijn vader me aan om bij De Schelde te gaan solliciteren. Ik ben geboren in Borssele dus

Vlissingen was niet ver van mijn familie. Op de werf kreeg ik een medische keuring en moest ik een stukje proeflassen. Toen werd ik aangenomen. Een woning krijgen was in die tijd geen probleem: ik ging bij Zuster de Priester langs en we konden kiezen uit drie huizen!

Het werk op de helling was een oorverdovend gebeuren. De stalen casco's fungeerden als enorme klankkasten en als je een klap met een voorhamer op een klinknagel gaf dan klonk dat geweldig door. Er waren verschillende mensen die last van hun gehoor kregen, want oordopjes en dergelijke hadden we in het begin niet. Tussen de middag ging ik graag naar huis om te eten, niet alleen om mijn gezin te zien, maar ook om even uit de herrie vandaan te zijn.
De hellingen waren vroeger veel langer dan de stukjes die er nu nog liggen. Ze liepen helemaal door tot aan de oude smederij, die toen in gebruik was als kantine. Op de plek van de huidige Aldi stond de ketelmakerij. De voorpieken van de schepen werden op de kant gemaakt en later, als het schip al van de helling af was, werden ze bevestigd. En schip werd van begin af aan op de helling in elkaar gezet, je zag het als het ware groeien. En we waren met zijn allen hartstikke trots als het van de helling afliep: dat hadden wij toch maar mooi gemaakt met zijn allen! Bij zo'n tewaterlating was de plaatselijke fanfare uiteraard aanwezig. De prominenten kregen na afloop een borrel in het Scheldekwartier. Dat zat er voor ons meestal niet aan, behalve toen het eerste marineschip van de helling afliep. Toen speelde de Marinierskapel en werden ook de werklui uitgenodigd voor de borrel en de hapjes.

Er was een grote saamhorigheid in de groep. Je wist alles van elkaar, als er bijvoorbeeld iemand ging verhuizen ging je met zijn allen helpen. In het begin was het gebruikelijk om met zijn tweeën een vast koppel te vormen. De een was de baas, de bonhouder, de ander zijn hulp. De term bonhouder komt van de calculatiebonnen, waarop stond hoe lang je over een bepaalde klus mocht doen. Eens in de maand werd de bonnentoeslag uitgekeerd: geld dat je kreeg als je werkzaamheden sneller had gedaan dan was begroot. Dat was extra geld, en dat werd meestal meteen besteed. De middenstand in Vlissingen was daar helemaal op ingespeeld. Het normale weekloon kreeg je op vrijdagmiddag. Dan stonden er tal van vrouwen bij de poort te wachten tot de mannen naar buiten kwamen. Die wilden in ieder geval het huishoudgeld veilig stellen voor het geval hun mannen de kroeg in gingen!

Het kon verdraaid koud zijn op de helling. De eerste winter die ik daar meemaakte was de strenge winter van 1962/1963, toen Reinier Paping de elfstedentocht won. Ik kan me nog herinneren dat we toen van het bedrijf snert kregen, dat is verder nooit meer gebeurd! Ik heb ook een tijd op het eiland gewerkt, aan de bouw van marineschepen. Dat was een stuk prettiger, want die hellingen waren overdekt, omdat niemand die schepen mocht zien natuurlijk.

De laatste tien jaar werd het werk minder aantrekkelijk. We maakten toen geen hele schepen meer, maar telkens grotere of kleinere projecten. Dat ging in groepen van tien of vijftien man, en niet meer met zijn tweeën. Er waren veel buitenlanders bij die je niet of nauwelijks kon verstaan, dat was lastig en soms ook wel gevaarlijk, want je moest wel goed op elkaar ingespeeld zijn. Er waren diverse collega's van me die de nieuwe manier van werken niet konden bolwerken. De komst van die mensen uit de verschillende culturen bracht ook met zich mee dat er groepjes ontstonden. Dat ging ten koste van de werksfeer.

3. Gesprek met de heer Bert van Hoepen, Directeur Onroerend Goed van de KMS

De heer Van Hoepen is in 1966 als volontair, tegenwoordig zouden we zeggen stagiair, van de UTS in Vlissingen begonnen op de werf van de Koninklijke Maatschappij de Schelde. Na zijn stage kon hij bij De Schelde in dienst treden en klom op tot zijn huidige functie. Omdat de terreinen en gebouwen van

De Schelde in ons onderzoek een centrale plaats innemen heeft het gesprek zich geconcentreerd op hiaten in onze kennis en op de achtergronden van de verschillende gebouwen.

In de geschiedenis van het Scheldeterrein speelt de onteigeningswet van 1927 een grote rol. Deze maakte het mogelijk grote delen van de binnenstad en de terreinen ten noorden van de Dokhaven te onteigenen voor de groei van de werf. Dit vond dan ook rond 1930 plaats. Wanneer echter de Singel en het terrein direct noordelijk daarvan aan De Schelde kwam was nog niet uit archiefonderzoek gebleken. De heer Van Hoepen kon zich herinneren dat dit nog tamelijk recent moet zijn gebeurd. In 1966 stonden aan de Singel nog houten noodwoningen die voor de uitbreiding van de Scheldewerf werden afgebroken.
De onteigeningswet van 1927 vormde een onderdeel van een overeenkomst tussen De Schelde en de Staat met een looptijd van zestig jaar en de heer Van Hoepen was dus direct betrokken bij de beëindiging van de overeenkomst in de late jaren tachtig. Twee aspecten speelden daarin een rol. De in 1927 door de Staat gebouwde keersluis en de aansluiting op het spoor. De eerste was gebouwd op nadrukkelijk verzoek van de werf omdat de gebouwde schepen steeds groter werden en niet via de schutsluizen de Westerschelde konden bereiken. De 35 meter brede keersluis maakte dit wel mogelijk. Na de oorlog raakte de keersluis echter buiten gebruik doordat er geen grote passagiersschepen meer werden gebouwd, het laatste liep in 1975 van stapel. De fregatten en andere oorlogsschepen die sindsdien voor de marine werden gebouwd waren aanzienlijk kleiner en konden zonder problemen via de schutsluizen naar zee varen. De keersluis, die inmiddels in een deplorabele staat was komen te verkeren kon dus vervallen en is inmiddels gesloopt door Rijkswaterstaat en vervangen door een dam. Ook de aansluiting op het spoor was tegen 1990 overbodig geworden. Ondanks aarzelingen van de afdelingshoofden van de verschillende bedrijfsonderdelen (niemand wilde verantwoordelijk zijn voor het opdoeken van de spoorverbinding!) kon de aansluiting toch vervallen. De werf ligt immers aan het water en materialen kunnen dus altijd per schip worden aangevoerd.
Het gesprek komt op de fundering van de verschillende bedrijfshallen op het terrein om in te kunnen schatten hoeveel van het bodemarchief onder de hallen nog intact kan zijn. Voor zover bekend hebben er voor de bouw van de hallen weinig graafwerkzaamheden plaatsgevonden zodat de kans groot is dat dit nog tamelijk compleet is. Voor de hallen die gesloopt zullen worden is met de gemeente Vlissingen afgesproken dat ook funderingspalen zullen worden uitgetrokken. De heer Van Hoepen wist te vertellen dat met name de hal die op het Dok van Perry werd gebouwd niet diep is gefundeerd en dat dit dok nog vrijwel gaaf bewaard bleef. Het werd in 1974 gedempt met grond die uit het nieuwe droogdok op het Eiland afkomstig was, dat toen juist werd aangelegd. Een deel van de grond werd ook gebruikt voor het dempen van een deel van de Marinedok, waar nu de helihaven is.

Tenslotte is gesproken over de inventarisatie en waardering van de verschillende bedrijfsgebouwen door een werkgroep van de gemeente Vlissingen. De heer Van Hoepen spreekt hierover zijn verbazing uit. Van een dergelijk onderzoek is hem niets bekend. Vooral boeit ons de fasering van de plaatwerkerij, vooral de datering van de meest noordelijke hal die door de werkgroep abusievelijk in 1929 wordt geplaatst, maar waarschijnlijk in 1951 moet worden gedateerd. Van Hoepen deelt de veronderstelling dat het hier om een oude hal moet gaan die van elders afkomstig zal zijn. De lichte constructie maakt de hal ongeschikt voor het vervaardigen van ketels omdat de mogelijkheid zware lasten via loopkranen te verplaatsen ontbreekt. Hij doet de suggestie dat het misschien om een oude vliegtuighangar gaat.
We spreken af nog in het archief van de werf te gaan kijken dat goed toegankelijk is en per gebouw geordend. Op dit moment wordt ook Scheldemedewerker John de Pachter in het gesprek betrokken.
Wat betreft de gebouwen die behoren tot Fase I is het belangrijk dat tijdig uitsluitsel wordt verkregen over de waarde van de verschillende gebouwen, omdat uiterlijk 31 december 2004 een sloopvergunning zal worden aangevraagd. Op dit moment zijn alleen de twee door de werkgroep als te handhaven gebouwen uitgezonderd.



Van het Dok van Perry is tijdens het dempen een fraaie foto gemaakt, die dankbaar is gekopieerd.

Tenslotte vraag ik welke delen van de werf Van Hoepen zelf graag zou willen behouden. Hij noemt naast de al beschermde timmerfabriek, de door de werkgroep voorgestelde bedrijfsschool en machinefabriek.

4. Gesprek met de heer Wim Hofman, schrijver en zoon van een Scheldearbeider

De vader van Wim Hofman is geboren in 1910 en begon op jonge leeftijd bij De Schelde als nageljongen. Zijn taak was het met een tang de gloeiende klinknagels aan de klinkers aan te geven. Hij verdiende daarmee 5 cent per uur. Hij zou tot zijn pensionering op 65-jarige leeftijd bij De Schelde blijven werken. Uit eigen ervaring weet Wim weinig van de werf. 'Daar kwam je niet, alleen met Sinterklaas, als de kinderen van werknemers getrakteerd werden op chocolademelk'. Zijn getuigenis is dan ook vooral gebaseerd op de verhalen van zijn vader en wat hij op afstand, thuis en op school, van het werken op de werf meemaakte.
De familie Hofman was afkomstig uit Friesland en Wims grootvader trok naar Vlissingen om te werken. Hij was stoker bij de Stoombootmaatschappij Zeeland, kweekte in zijn vrije tijd fuchsia's (belleboompjes) en lustte graag een borrel. Waarschijnlijk als reactie daarop was Wims vader geheelonthouder en verbonden aan de geheelonthoudersvereniging JVO, waarin hij samen met de ook uit Vlissingen afkomstige Geert van Oorschot actief was. Bij De Schelde kreeg zijn vader een opleiding tot ketelmaker. In de praktijk betekende dit dat je samen met je maat geheel zelfstandig een ketel vervaardigde, van het tekenen van het ontwerp tot het uitzoeken van het benodigde staal en het walsen van de staalplaten in de uiteindelijke vorm. Deze stoomketels werden bijvoorbeeld voor elektriciteitscentrales gemaakt. Je maat was bij het werken op de werf heel belangrijk en vaak kwamen daar levenslange vriendschappen uit voort.
Het werk bij De Schelde was hard en de arbeidsomstandigheden vaak verre van sociaal. Wim Hofmans moeder was afkomstig uit Brabant en had familie die bij Philips in Eindhoven werkzaam was, waar een veel socialer beleid werd gevoerd dan op de Scheldewerf. Een deel van de zware

arbeidsomstandigheden lag natuurlijk ook in de aard van het werk. Er werd met metaal gewerkt wat hard was en vaak zwaar en koud. Er gebeurden dan ook veel ongelukken. Kleine ongelukken die dagelijks voorkwamen, als blauwe plekken en snijwonden, maar ook ernstige waarbij dodelijke slachtoffers vielen. Zoals een arbeider die onder een rollende ketel terechtkwam. Wims vader raakte ook ernstig gewond toen hij binnen in een ketel aan het werk was die rond werd gedraaid, waarbij hij tegen de ketelwand werd geslagen omdat hij met zijn werkpak ergens aan was blijven haken. Maar ook uit sociaal oogpunt waren de werkomstandigheden hard. Wie een minuut te laat op zijn werk was moest een half uur inhalen. De portiers die dit moesten registreren kenden weinig genade. Ook al zagen ze iemand hard komen aanlopen, te laat was te laat. Er mocht tijdens het werk ook niet worden gegeten, waarop straffen stonden. Vooral Westkapellenaars maakten zich hieraan nogal eens schuldig. Omdat zij tussen de middag niet naar huis konden hadden zij eten bij zich, wat al vaak voor de reguliere schafttijd op was.
De druk om te presteren was erg hoog. Op de werf hing een ideeënbus en goede ideeën konden worden beloond. Toch werd daar weinig gebruik van gemaakt, uit angst dat dit alleen maar zou leiden tot verhoging van de prestatienormen.
Juist door de zware arbeidsomstandigheden was er met name voor de Tweede Wereldoorlog een actief vakbondsleven. De vakbonden vochten niet alleen voor een beter loon en betere arbeidsomstandigheden maar waren ook de motor achter een actief verenigingsleven in Vlissingen. Je had een mandolinevereniging en een accordeonvereniging, er was de Arbeiderskunstkring en er werd veel gelezen, boeken van de Wereldbibliotheek. Daarnaast werd er ook veel aan modelbouw gedaan. Dat Vlissingen een actieve geheelonthoudersbeweging had is al genoemd. Er was zelfs een toneelvereniging die heette 'Stop Schiedam'.

Het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog maakte de arbeidsomstandigheden er niet beter op. Het begin van de oorlog, de periode waarin Wim Hofman werd geboren, werd gekenmerkt door veel verwarring. Vanuit Vlissingen kon men het brandende Middelburg zien en de bevolking werd aangeraden de stad te verlaten. Wims moeder zou een deel van de oorlog bij familie in Brabant blijven. Op de werf ging het werk gewoon door met de voortdurende angst voor bombardementen waarvan zijn vader er verschillende heeft meegemaakt. Eens werd de ketelmakerij geraakt door een bom terwijl zij daar aan het werk waren. Dank zij het feit dat Wims vader met zijn maat Nico Adema in een ketel aan het werk was hebben zij het overleefd. Een tweede keer voeren zij net met een klein bootje op de haven om iets te vervoeren toen een bombardement begon. Aan het eind van de oorlog werd Wims vader met veel andere Scheldearbeiders in Wilhelmshaven tewerk gesteld. Dank zij een goede relatie met een Duits officier waren de werkomstandigheden voor zijn vader niet erg slecht. Hij hoefde geen zware arbeid te verrichten en schilderde bijvoorbeeld het fietsje van een van de kinderen van de officier. Wel slecht was het eten dat in de laatste periode van de oorlog nauwelijks nog die naam verdiende; soep waarin maar een enkel koolblaadje dreef. Er werden dan ook voortdurend pogingen gedaan zelf wat eten te organiseren en te koken, wat door de Duitsers was verboden zodat het een sport werd om dit toch te blijven proberen. Bijvoorbeeld met zelfgemaakte kookplaatjes die tijdens controle buiten het raam werden gehangen om ontdekking te voorkomen.

De periode na de oorlog heeft Wim Hofman bewust meegemaakt. Hij vertelde van de enorme herrie op de Scheldewerf. Hij zat op school in de Glacisstraat waar het lesgeven door het lawaai af en toe onmogelijk was. Tussen de middag kwam zijn vader thuis eten in zijn werkkleding. Wie het zich kon permitteren vertrok uit Vlissingen om elders werk te vinden. Zijn ouders hadden vergevorderde plannen om te emigreren. Zij zouden dit samen met een ander gezin doen, maar omdat een van de gezinsleden daarvan tbc had gehad, kregen zij geen visum en bleef ook het gezin Hofman in Vlissingen. Voor werknemers die vertrokken kwamen nieuwe arbeiders in de plaats zoals mensen uit Groningen. In die periode had het gezin kostgangers in huis: niet alleen voor het geld, maar ook voor de gezelligheid. Met

deze mensen bleef een levenslange band, met kaarten en bloemen die zijn moeder voor haar verjaardag kreeg. Een sterke herinnering aan deze periode is ook het vele kaarten wat werd gedaan, vooral klaverjassen.
Op de werf werden de arbeidsomstandigheden langzamerhand beter. Er kwamen helmen en veiligheidshandschoenen. De laatste kostten een kwartje en die werd je geacht zelf te betalen. Toch werd het werk er niet leuker op. Er werd een puntensysteem ingevoerd waardoor de druk om te presteren toenam en het werk werd meer verdeeld zodat veel minder van begin tot eind aan een product werd gewerkt. Wims vader maakte daarom de overstap naar reparatie- en onderhoudswerk van ketels bij bedrijven, waarvoor hij per trein het hele land door reisde.

Op de vraag welke elementen van het fabrieksterrein Wim Hofman zou willen houden kon hij geen antwoord geven omdat hij het nooit had bezocht. Wel noemde hij het spoor en deed de suggestie de tram die over het terrein maar ook door de stad reed in ere te herstellen om in de zomer toeristen naar het strand te kunnen rijden.

5. Gesprek met de heer David de Leeuw, oud-werknemer van De Schelde

De heer De Leeuw is omstreeks 1950 bij De Schelde gaan werken. Aanvankelijk in de machinefabriek, later in de ketelfabriek, en al snel verhuisde hij naar de tekenkamers van het hoofdkantoor. In 1981 werd hij voorzitter van de Centrale Ondernemingsraad. Over zijn ervaringen in de vakbond en in de ondernemingsraad heeft De Leeuw in 1996 een boek geschreven: 'Een taaie strijd. Vijfentwintig jaar vakbondswerk op de Schelde'.

Er was een groot verschil tussen de handarbeiders en de beambten op kantoor. De werktijden waren anders, de salarissen ook. Ik heb de overstap gemaakt van handarbeider naar beambte, van de fabriek naar het kantoor dus. Dat was een bijzondere ervaring, want de laatste weken dat ik in de fabriek werkte werd ik door sommige collega's volkomen genegeerd. Ze ervoeren het als verraad als je van de fabriek naar het kantoor verkaste.
Ik ben vooral met de ketelbouw bezig geweest. Eigenlijk hadden de verschillende onderdelen van het bedrijf niet zoveel met elkaar te maken. We kwamen bijvoorbeeld maar zelden bij de hellingen. We gingen wel eens kijken naar een tewaterlating, maar ik heb zo'n schip nooit als 'ons' product beschouwd. De ketelbouw, dat was mijn afdeling. Omstreeks 1980 hebben we ontzettend veel moeite moeten doen om de ketelbouw boven water te houden. Bij het produceren van ketels kwam een berg vakmanschap kijken, zowel bij het tekenen als bij de eigenlijke productie. Vroeger kon je aan de tekening zelf zien wie er getekend had. Dat zag je aan de gebruikte inkt en aan allerlei kleine details. Later werd alles met computers gedaan en ging het persoonlijke tintje er af. Dat gold trouwens ook voor de fabricage: er kwamen zoveel regels waaraan een ketel moest voldoen, dat er geen sprake meer was van een ambachtelijk product.

Zuster De Priester was de bedrijfsmaatschappelijk werker. Het was een Marga Klompé-achtige mevrouw die lange tijd een belangrijk stempel op het bedrijf heeft gedrukt. Iedereen kreeg wel eens met haar te maken, omdat ze ook over de verdeling van de huizen ging. Ze bepaalde op grond van je werk en inkomen waar je mocht gaan wonen. Beambten werden zoveel mogelijk bij elkaar gezet. Een collega van me, die niet getrouwd was, wilde ook in aanmerking komen voor een huis. Dat ging mooi niet door: pas toen hij met de dochter van zijn hospita trouwde kon er met zuster De Priester over een huis gepraat worden…

Van de huidige gebouwen vind ik de machinefabriek en de verbandkamer belangrijk om te behouden. Misschien ook de tandwielfabriek. Toen die gebouwd werd, omstreeks 1950, was het één van de

modernste gebouwen op het gebied van klimaatbeheersing. De verbandkamer, waar dokter Liebers lange tijd verbandmeester is geweest en waar dokter Stumphius zijn onderzoek heeft gedaan naar de relatie tussen asbest en longkanker. Het was tevens de plek waar de leden van de ondernemingsraad zitting hielden en waar de bedrijfsledengroepen bijeen kwamen. Prachtig was de oude machinefabriek uit 1881, met zijn ingenieuze verwarmingssysteem waarbij warme lucht door de holle pilaren van de draagconstructie werd geleid. Zonde dat het is afgebroken. Een gebouw dat voor mij een bijzondere betekenis heeft gehad was de oude smederij, in die tijd als kantine in gebruik, aan de kop van de werfhellingen. In de staking van 1980 speelde dit gebouw een belangrijke rol, net als het plein ervoor. Dat noemden we toen het Afrikaanderplein, naar een plein in Rotterdam. De staking was uitgebroken in de zware plaatwerkerij, en de stakers verzamelden zich op het 'Afrikaanderplein' om van daar uit te gaan dweilen: andere onderdelen van het bedrijf langs om medestanders van de staking te krijgen. Elke dag verscheen er een stakingskrant; Rinus Pluimers, de Scheldedichter droeg elke dag een gedicht voor. Aanleiding was het verschil in inschaling tussen het personeel op De Schelde en de andere onderdelen van het RSV-concern. Er is toen veertien dagen lang gestaakt.

Elke plek heeft zo zijn herinneringen, aan de werkzaamheden die er werden verricht, aan de producten die er werden gemaakt, aan het feit dat je daar bij elkaar kwam om een bak koffie te drinken of nog even de krant te lezen voordat je aan het werk ging. Herinneringen van mensen en herinneringen aan mensen. Daarom is het goed dat Willem Murre aandacht heeft gevraagd voor de mensen die op de Schelde hebben gewekt. Er was sprake van 'Scheldefamilies': families waarvan vele leden op De Schelde hebben gewerkt. Voorbeelden hiervan zijn de families Smit, Weug, Huzer en Vader. Daarnaast waren er ook de zogenaamde 'Scheldehuwelijken', jarenlange, soms zelfs decennialange samenwerkingsverbanden tussen twee werknemers. En er waren vast ook wel Scheldescharrels…

Bijlage 4. Literatuur

Altena, Bert, 1989. *Een broeinest der anarchie. Arbeiders, arbeidersbeweging en maatschappelijke ontwikkeling. Vlissingen 1875-1929.*
Anoniem, 1927. *Van werven en havens.* NRC 19 maart 1927.
Anoniem, 1934. *Waterstaatswerken uitgevoerd door de N.V. Koninklijke Maatschappij De Schelde.* Nederlandsch Fabrikaat, 20 augustus 1934.
Arends, G.J., 1994. *Sluizen en stuwen, De ontwikkeling van de sluis- en stuwbouw in Nederland tot 1940.* Delft
Blom, Robert, 1984. *RSV: een financiële scheepsramp.*
Breedveldt Boer, Inge Maria, 2003. *Tekenen en vasseren, Het bedrijf van Jan Peter van Baurscheit (1699-1768) en de architectuur in het tweede kwart van de achttiende eeuw.*
Broeder, R.J.W. den, 2004. *Inventarisatie industriegebouwen KSG 1e fase.*
Broeder, R.J.W. den, 2004. *Inventarisatie industriegebouwen KSG 2e fase (concept).*
Broeder, R.J.W. den, 2004. *Inventarisatie industriegebouwen KSG 3e fase (concept).*
Crucq, Paul, 1997. *Walcheren 1943-1944, Fotoverkenning & bombardementen 'Alone above all'.* Goes.
Drijgers, A. & J.A. van der Vet (red), 1997. *Ruimte voor stad en scheepsbouw: de Schelde en de Vlissingse binnenstad.*
Franken, A.F., z.j. *Scheepswerven in Zeeland.* Goes.
Franken, Toon, 2004. *Op stoom!, Industrieel erfgoed in Zeeland (1850-1970).* Zierikzee.
Heijkoop, C., 1988. *Maritiem Zeeland op de grens van land en water: 125 jaar Zeeuwse scheepvaart in woord en beeld.*
Hekman, Ciske & Lynke Koopal, 1998. *De Werven. Een ontwerp voor vrijkomende werkterreinen in Vlissingen.* Afstudeerscriptie LU Wageningen.
Heuvel, Charles van den, 1991. *'Papiere Bolwercken'. De introductie van de italiaanse stede- en vestingbouw in de Nederlanden (1540-1609) en het gebruik van tekeningen.* Alphen a/d Rijn.
Hoogendoorn-Beks, W.J.M. en J.C.M. Hattinga Verschure, 1977. *De Hattinga's en hun topografische atlassen.* Utrecht.
Kadastrale atlas van Zeeland 1832. *Vlissingen/West-Souburg/Oost-Souburg/Ritthem.* Serie Walcheren Deel 2.
Kok, G.A. de (eindred), 1975. *De Koninklijke weg. Honderd jaar geschiedenis Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen 1875-1975.*
Kraker, A.M.J. de (red), 2002. *De Westerschelde, een water zonder weerga.*
Krogt, P.C.J. van der, 1995: *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer. Map 7 Nederland Zeeland,* Landsmeer
Kruijf, T. de e.a., 2004. *Atlas van historische vestingwerken in Nederland, Zeeland.* Utrecht.
Leeuw, David de, 2000. *Een taaie strijd: vijfentwintig jaar vakbondswerk op de Schelde.*
Meerman, A.,1996 *Vlissingen vanuit de lucht.* Hoogeveen.
Noppen, I.H.J., 1955. *Bakerdok der Marine.* In: Alle Hens, officieel orgaan der Koninklijke Marine.
Quite, Piet, 2000. *Koninklijk Mij 'De Schelde', 125 jaar scheepsbouw in Vlissingen.* Alkmaar.
Sakkers, Hans, 2004. *Vesting Vlissingen, Een veranderende vormgeving door de eeuwen heen.* Middelburg.
Schoneveld, J. (red.), 2003: *Een archeologisch onderzoek op het terrein 'Alhambra' te Vlissingen (Z.),* Groningen (ARC-Publicaties 85).
Sens, Berit I., 1993. *Architectuur en stedebouw in Zeeland 1850-1945.* Zwolle.
Sens, Berit, 1998. *Jonge bouwkunst geselecteerd, Rijksmonumenten in Zeeland 1850-1945.* Goes.
Stenvert, Ronald e.a., 2004. *Monumenten in Nederland, Zeeland.* Zwolle/Zeist.
Tabbers, Hans & Herbert Schepers, 1984. *De schepen die wij bouwden 1875-1950. Gedenkboek van de N.V. Koninklijke Maatschappij De Schelde, Vlissingen.*
Tramper, A.C., 2004. *Vlissingen en omliggende werken,* in: T. de Kruijf et. al., *Atlas van de historische vestingwerken in Nederland. Zeeland,* Utrecht, 119-132.
Verhoog, Jeroen, Jessica van der Hulst, Verhoog & Warmerdam, 2001. *Luctor et emergo. 125 jaar Koninklijke Schelde 1875-2000.*
Weterings, E.J., 2000. *Herinneringen aan de Schelde. Werknemers vertellen hun verhaal.*
Wieberdink, G.L. (samensteller), 1989. *Historische Atlas Zeeland.* Landsmeer.
Winkelman, H.P., 1972 (herdruk van 1873). *Geschiedkundige plaatsbeschrijving van Vlissingen.*

Diverse auteurs, in *Heemschut.* Jaargangen 1958, 1960, 1963, 1965, 1966, 1969, 1970, 1975, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1992.