

1805-54



MER

SCHELDEKWARTIER/EDISONGEBIED E.O.

DEEL D, CULTUURHISTORIE SCHELDEKWARTIER



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



Januari 2005

Reeks Lantschapsstudies nummer 56



Interreg North Sea Region

**Stimuleringsfonds
voor Architectuur**

**the Netherlands
Architecture Fund**

l a n t s c h a p

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

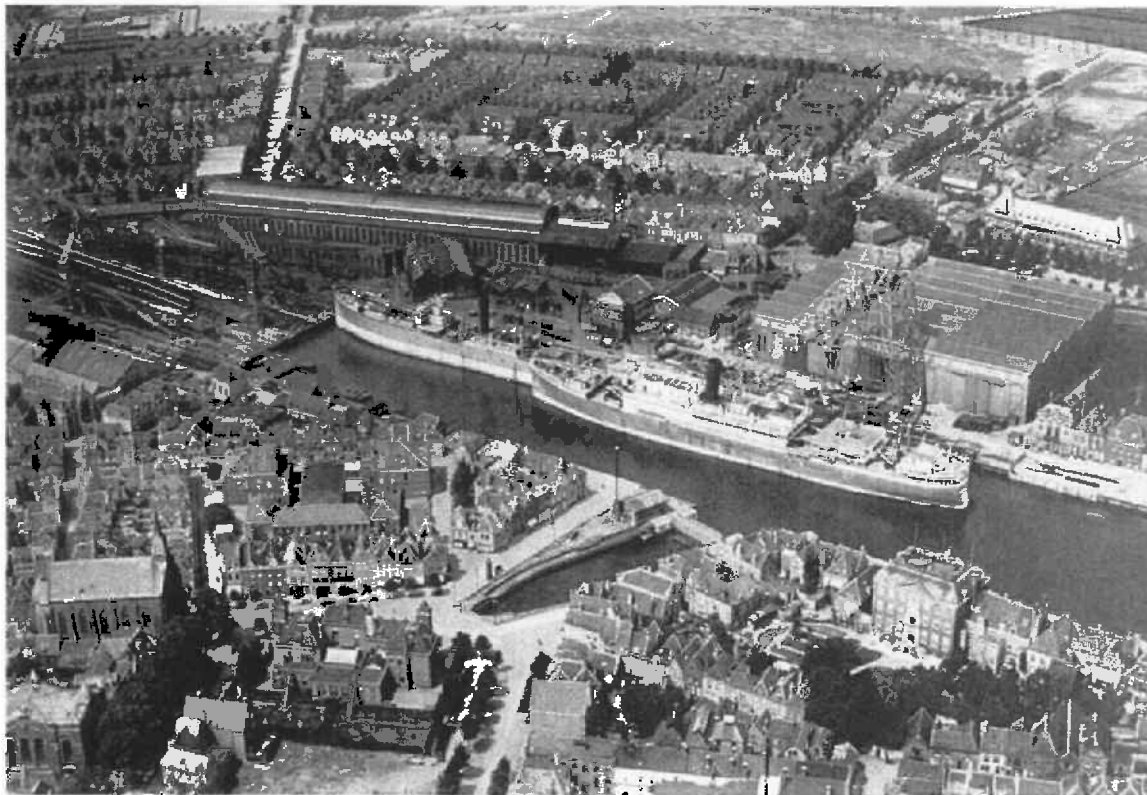
Robert van Dierendonck

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 Spieghekwartier	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 het huidige Scheldeterrein een deel van de 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 walsenrij 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: aandachtspunten

Op dit abstractionniveau bezien is van belang dat stad en werf al meer dan vier eeuwen een tweeenheid 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 werfheilingen
- 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 beleavings- 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.



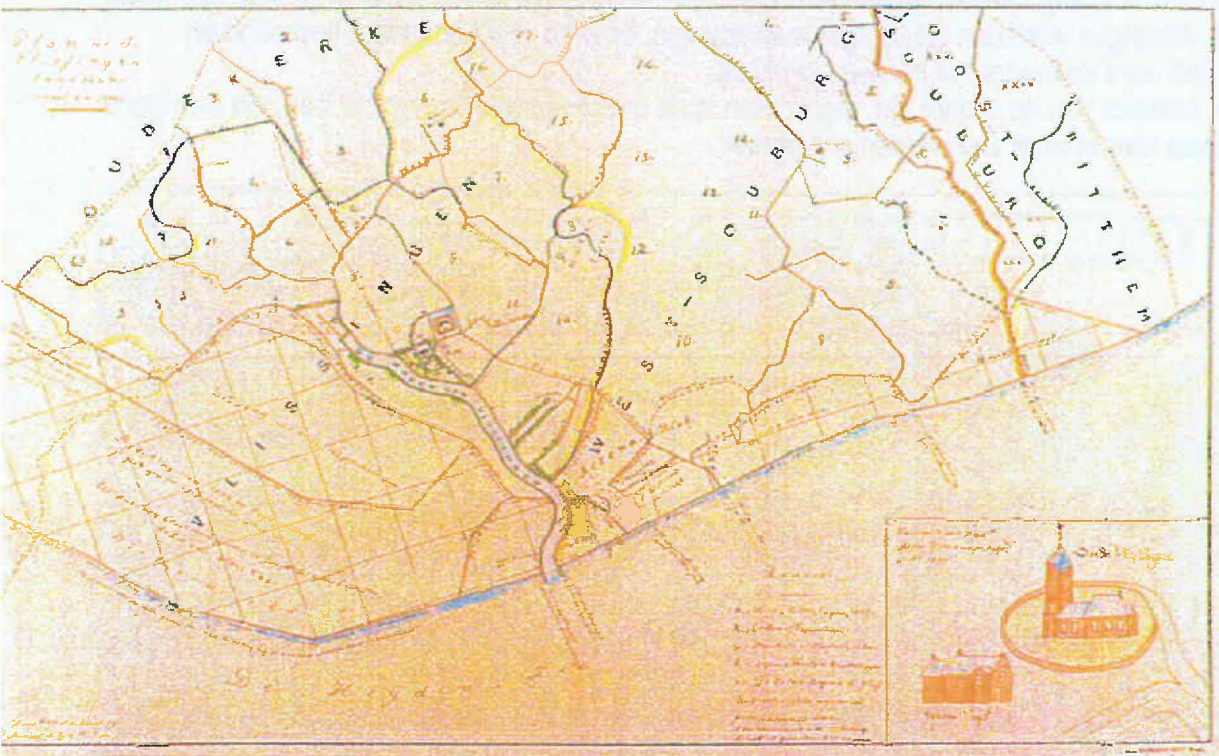
SCHELDE

Geschiedenis van Vlissingen

dit hoofdstuk worden enkele markante gebeurtenissen uit de geschiedenis van Vlissingen op een rij 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 venterrein en omgeving van belang zijn geweest. In hoofdstuk 4 wordt ingezoomd op het heldeterrein zelf.

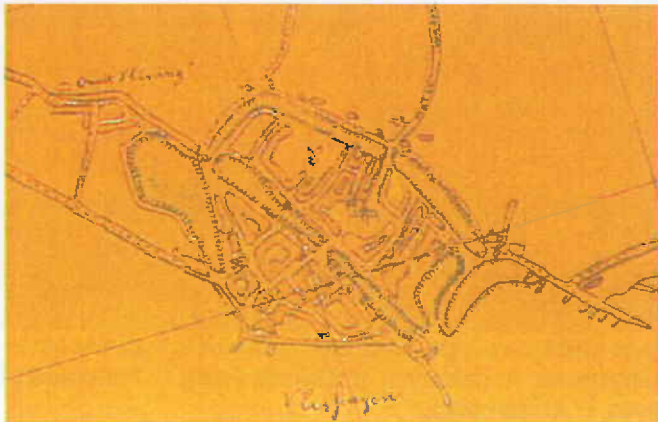
het begin van Vlissingen

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 stond. 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 vissersscheldeloodsboten aanleggen), de beide andere zijn gedempt maar nog goed in het huidige



constructiekaart van Vlissingen omstreeks 1200. Het dorp lag aan een kreek die een eind het land in liep en als haven diende. In het begin van de 14^e 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 huidige tijd gekomen van de Koopmanshaven. In 1477 kreeg Vlissingen volledige stadsrechten. De noordoostelijke begrenzing van de huidige stad laat zich nog aflezen uit het verloop van de Walstraat die het toenmalige centrum van de omwalling uit 1489 volgt. De stadsplattegrond van Jacob van Deventer uit omstreeks 1550 is de bebouwing



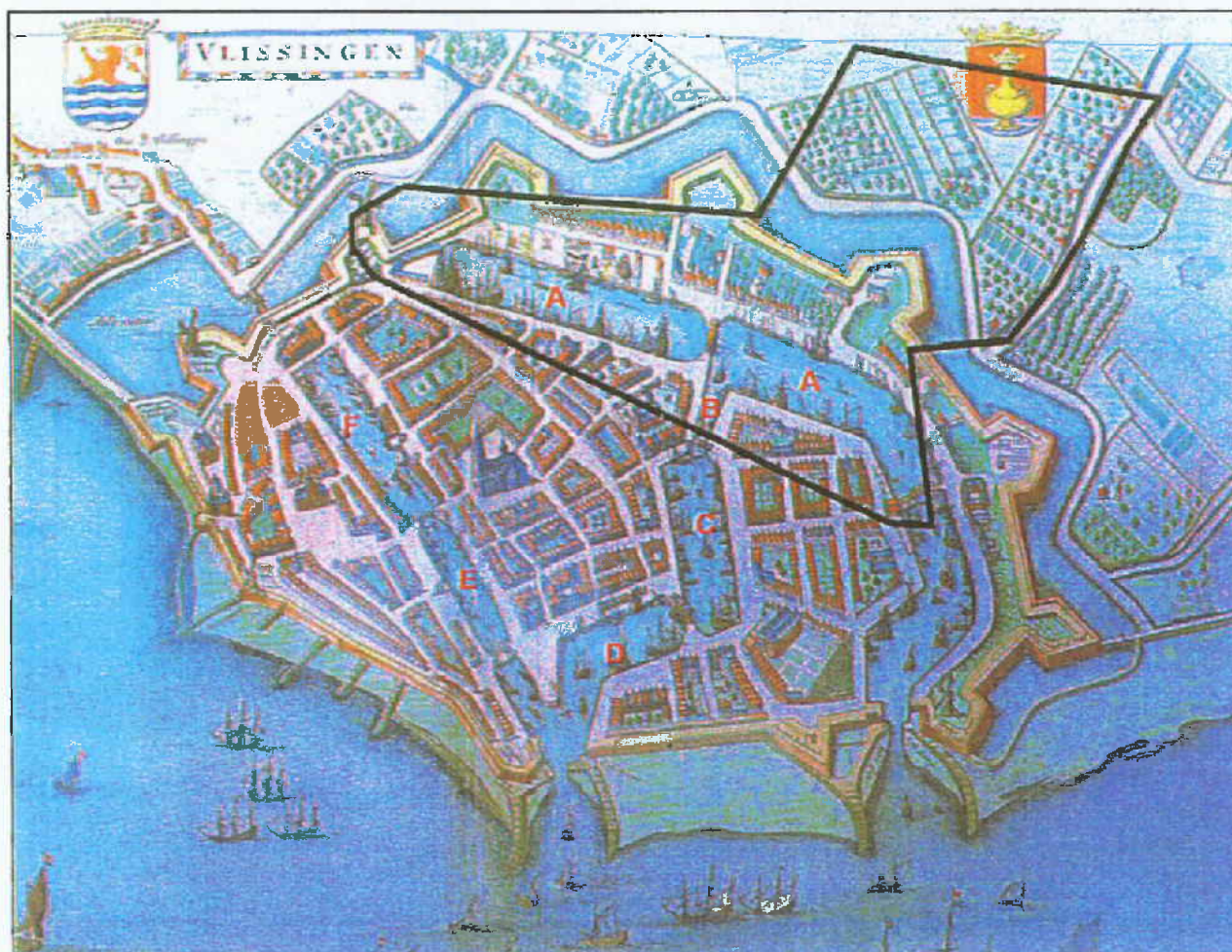
van Vlissingen nog goeddeels beperkt tot het gebied binnen de middeleeuwse wallen en de grachten. De huidige Walstraat was toen de noordoostelijke begrenzing van de stad. Het huidige plangebied ligt buiten van de toenmalige stad. Wel is ter plaatse van het plangebied bebouwing aangegeven langs de wegen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

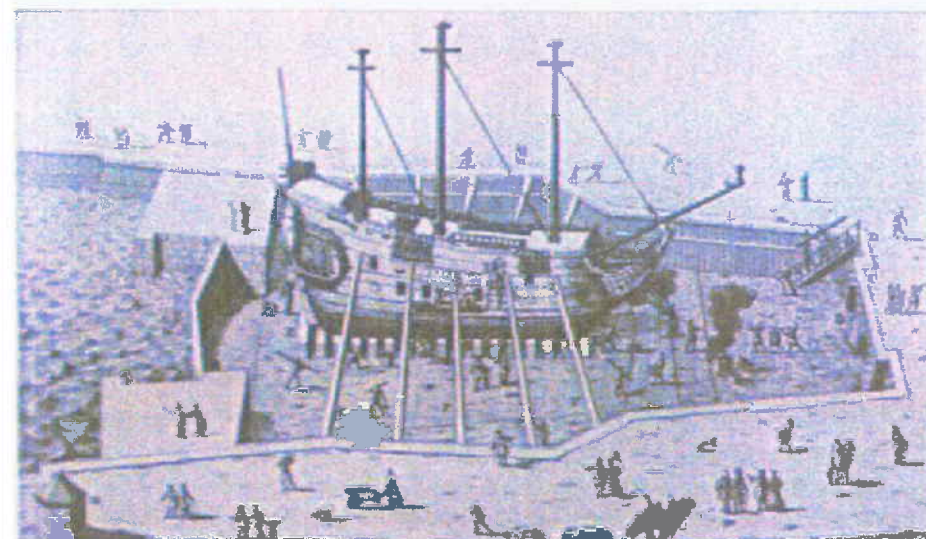
De oostelijke bastions van de citadel zijn opgenomen in de nieuwe omwalling van de stad, die overigens enkele decennia later al weer zou worden aangepast.



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 timmerwerken 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 Pottelhaven 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 patriciërswohnungen. 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 Burscheit 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 'bedrijfspanen'. 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 (patriciër)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 bedrijfspanen 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)

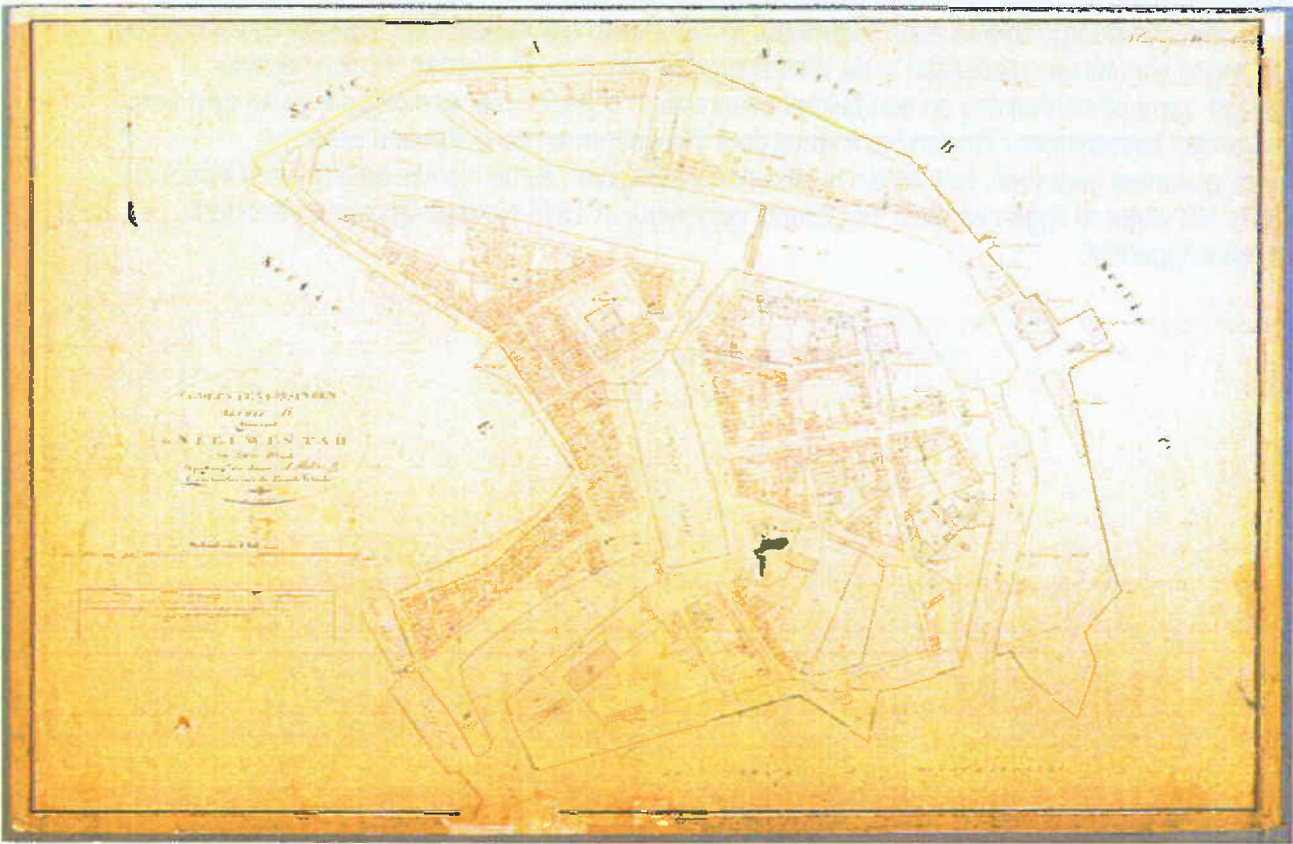
In de Franse Tijd werd de Westerschelde na ruim 200 jaar voor schepen naar Antwerpen geopend. Het loodswezen en de marinewerf verhuisden naar Antwerpen. Vlissingen was door Napoleon aangewezen als één van de steden waar de vloot moest worden uitgerust waarmee Engeland moest worden veroverd. De stad zou 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 uitstreckte 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.

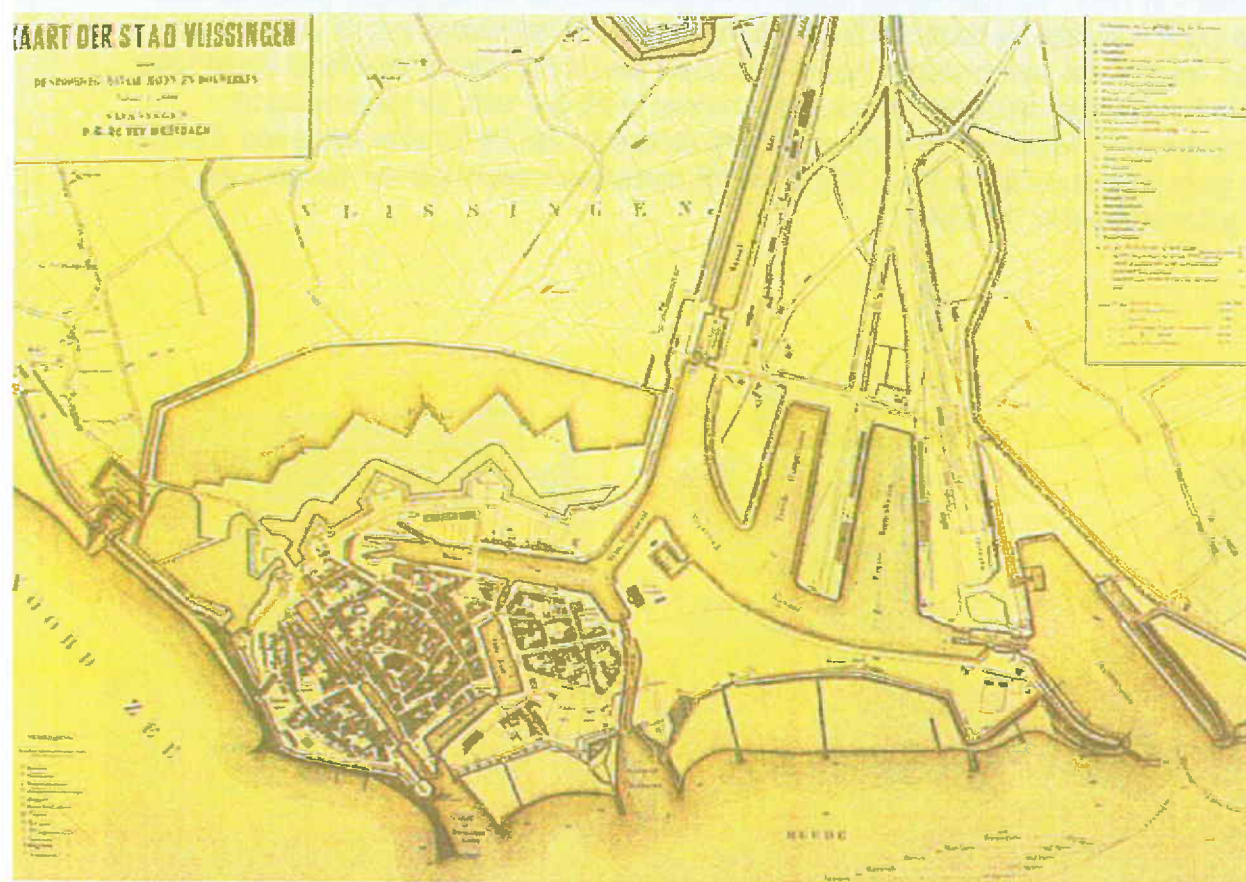
Enige jaren later kreeg de Zeeuwse economie echter een enorme impuls. Het Sloe werd in 1871 afgedamd door de spoordijk van de lijn Roosendaal–Bergen op Zoom–Middelburg. Het jaar daarop werd de spoorlijn doorgetrokken naar Vlissingen. In 1873 werd het Kanaal door Walcheren voltooid dat bij Vlissingen 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 (Pottelhaven) 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 ontplooidde 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 radiaal 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 driedig.



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 werfellingen 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

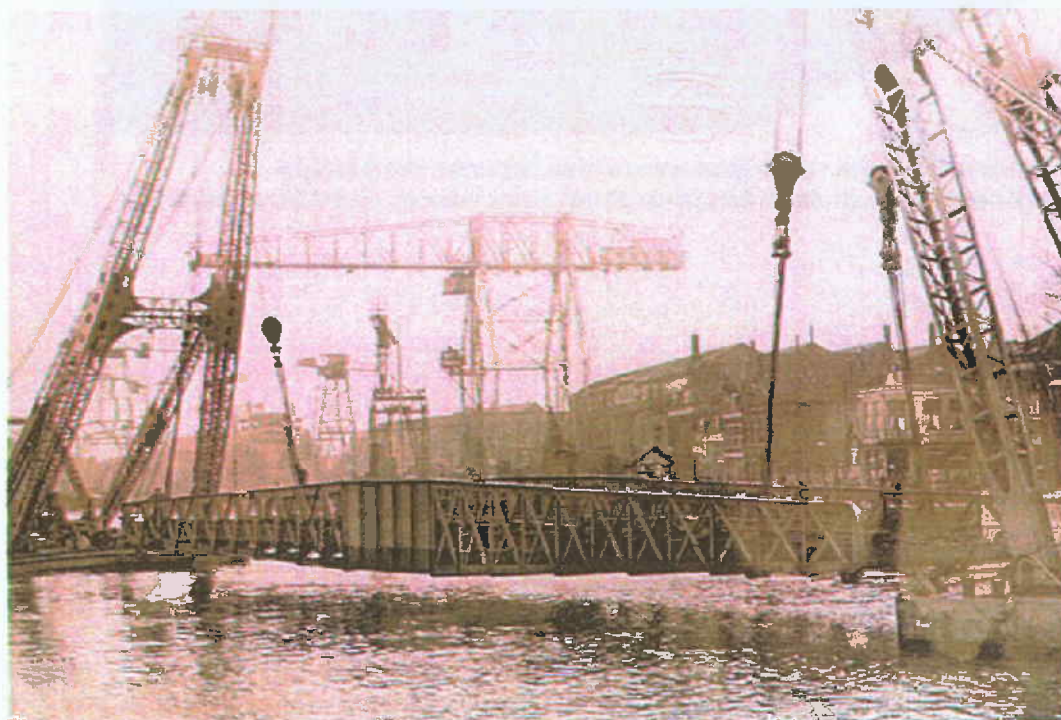
In dit hoofdstuk zijn globaal de belangrijkste gebeurtenissen en ruimtelijke ingrepen op het Scheldeterrein beschreven. Een meer uitgebreid overzicht is opgenomen als bijlage 2 bij dit rapport. Hierbij is dankbaar gebruik gemaakt van de kronieken 'De Koninklijke Weg. Honderd jaar geschiedenis Koninklijke 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

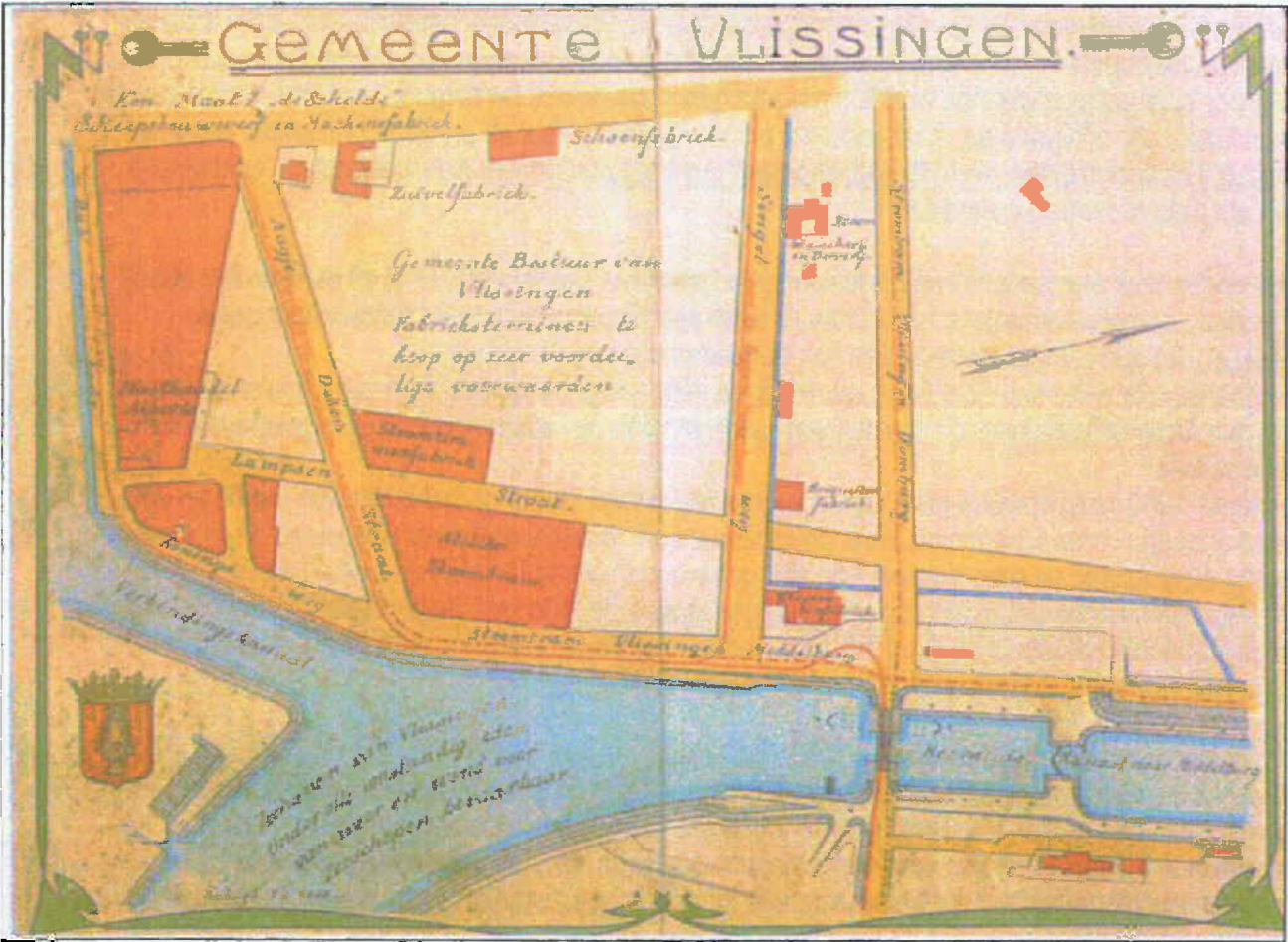
In de periode 1871-1875 vonden voorbereidende werkzaamheden plaats voor de vestiging van een werf op de plaats van de oude marinewerf. Hierbij waren scheepsbouwer Arie Smit en Prins Hendrik, de broer van Koning Willem III, nauw betrokken. In 1875 was het zover: nadat Koning Willem III toestemming had 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 spoorwagennet 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 voordelige 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 glacisbouwtterrein om hier 180 woningen te gaan bouwen. Deze huizen tussen de Kasteelstraat en de Verkuyt 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 geschenken. 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 sluisen. Naast nieuwe schutsluisen moest er een keersluis komen met een breedte van 35 meter, waardoor de grote passagiersschepen 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 sluisen en kademuuren op. Dit gebeurde na het bombarderen van de Walcherse dijken op 7 oktober 1944. Herstel van de zeesluisen 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 tijd lag 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 (Hattermerbroek, Vlakte, Zaltbommel), overkappingen, sluisdeuren en carrosserieën van autobussen. In 1954 werd de vliegtuigdivisie verkocht aan Fokker. De vooroorlogse vliegtuigbouwloodsen zijn toen ingericht voor lichtmetaal-outillage.

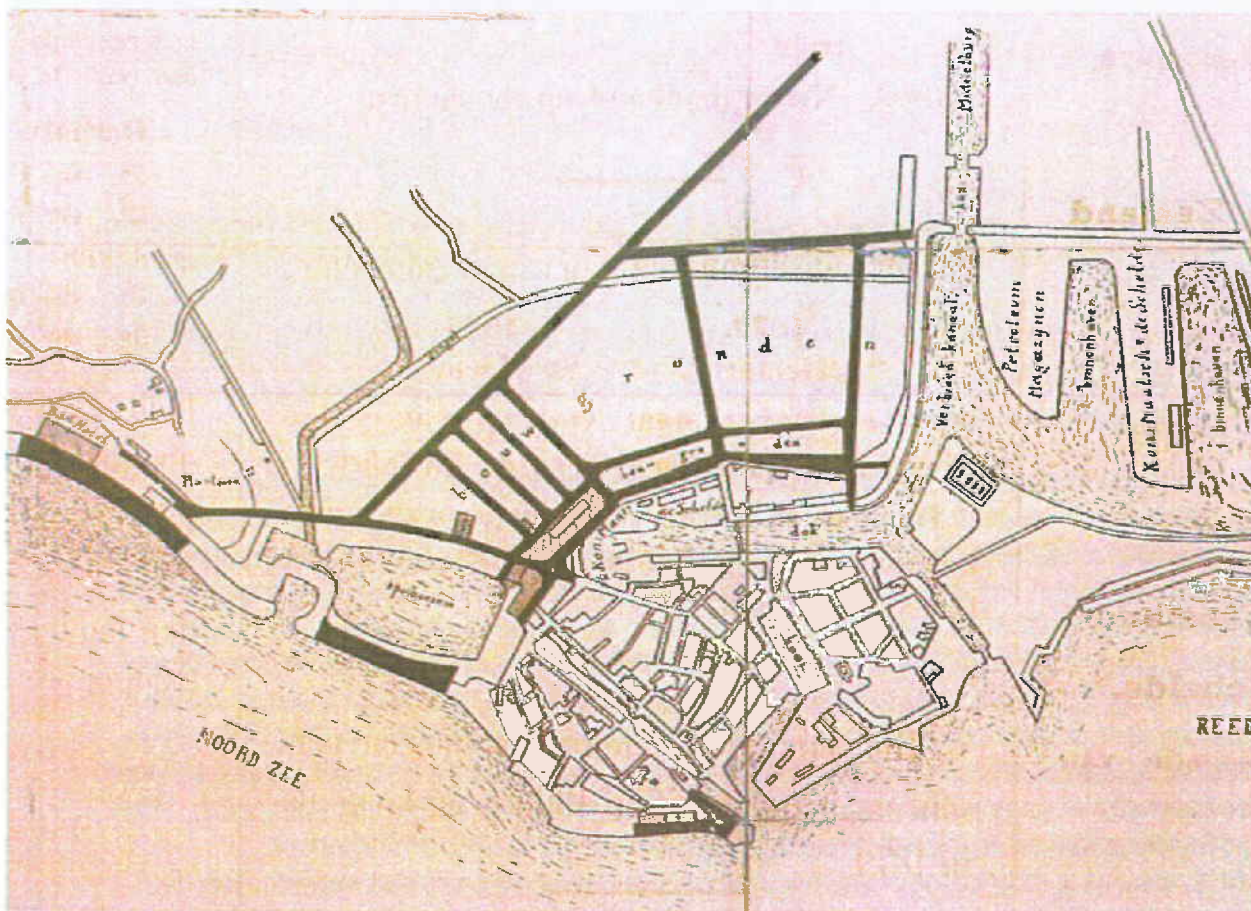
Fusies en afsplitsing

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

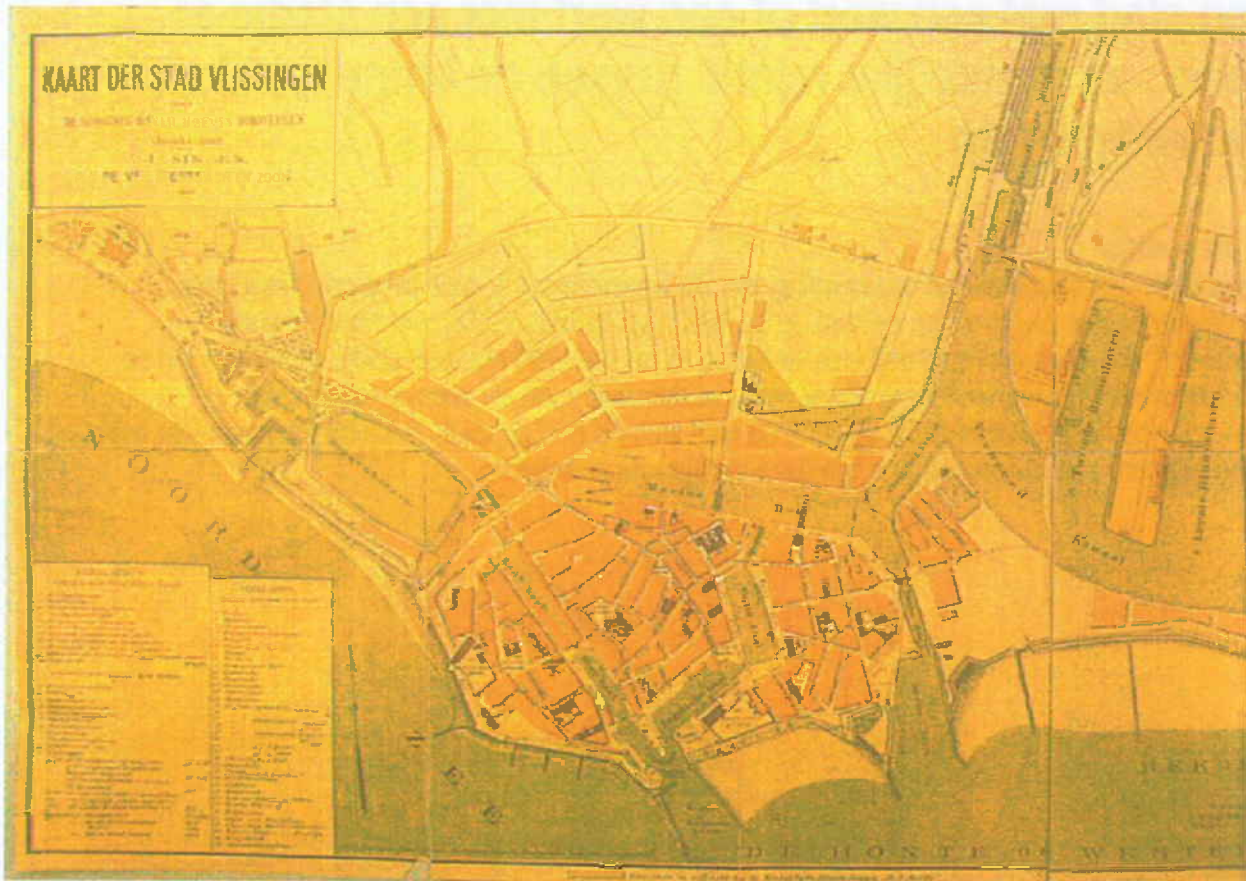
De geschiedenis van de ruimtelijke ontwikkeling van De Scheldewerf is in de twintigste eeuw sterk verweven geweest met de groei van de stad. In de NRC van 19 maart 1927 werd het als volgt omschreven: 'Wat eens een stad met een werf was, is nu een werf met een stadje eromheen.' In de verschillende uitbreidingsplannen 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 Schelddirecteur 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



Plattegrond van Vlissingen uit 1893. In vergelijking met het plan van Arie Smit zijn enkele kleine wijzigingen in de noordelijke uitbreidingswijken aangebracht.

oprichters en de directeur van De Schelde, die in 1879 ook burgemeester van Vlissingen was geworden. Enkele jaren voordien had de stad de vestinggronden al van het Rijk gekocht met de bedoeling de wallen te slechten en de grachten te dempen. Op het plan van Smit herkennen we dan ook niets meer van de dan nog aanwezige bastions en ravelijnen en zien we het terrein aangegeven als 'bouwgronden'. Direct rondom de oude stad zijn twee wegen als een soort ring ingetekend (Aagje Dekenstraat en Glacisstraat). Het meest opmerkelijke aan het plan is echter de radiale wegenstructuur die voor een belangrijk deel ook in deze vorm werd uitgevoerd. Van oost naar west herkennen we de Lampsinsstraat, de Van Dishoeckstraat, vroeger Nieuwe Kolvenierstraat geheten, de Scheldestraat en tenslotte de Badhuisstraat. Deze laatste was het jaar daarvoor aangelegd als verbinding tussen de oude stad en de badplaats Vlissingen. Het Badhotel dateerde uit hetzelfde jaar als het uitbreidingsplan, 1886. Tussen de Scheldestraat en de Badhuisstraat tekende Smit een fijnmaziger stratenpatroon. Waarschijnlijk was het zijn bedoeling hier te beginnen met de aanleg van nieuwbouwwijken. Aan de buitenzijde wordt de radiale structuur afgesloten door een randweg waarin we de huidige Paul Krugerstraat kunnen herkennen. Momenteel heeft deze straat een geknikt verloop, maar op het plan zien we dat het de bedoeling was de straat naar het noordoosten door te trekken en daar te laten aansluiten op de weg naar Middelburg. Ook op latere gemeentelijke plannen is de straat op deze wijze ingetekend, maar hij zou nooit op die manier aangelegd worden. Nu loopt de Paul Krugerstraat van de Badhuisstraat met een knik naar de Keersluisbrug over het Kanaal door Walcheren. Op het plan is ook de oude Singelweg aangegeven, oorspronkelijk een pad langs de buitenzijde van de Buitengracht. Of het de bedoeling van het plan was dit pad als straat te handhaven is niet helemaal duidelijk. Feit is dat dit wel is gebeurd, wat de nog steeds bestaande onoverzichtelijke kruising heeft opgeleverd tussen de Singel en de Paul Krugerstraat.

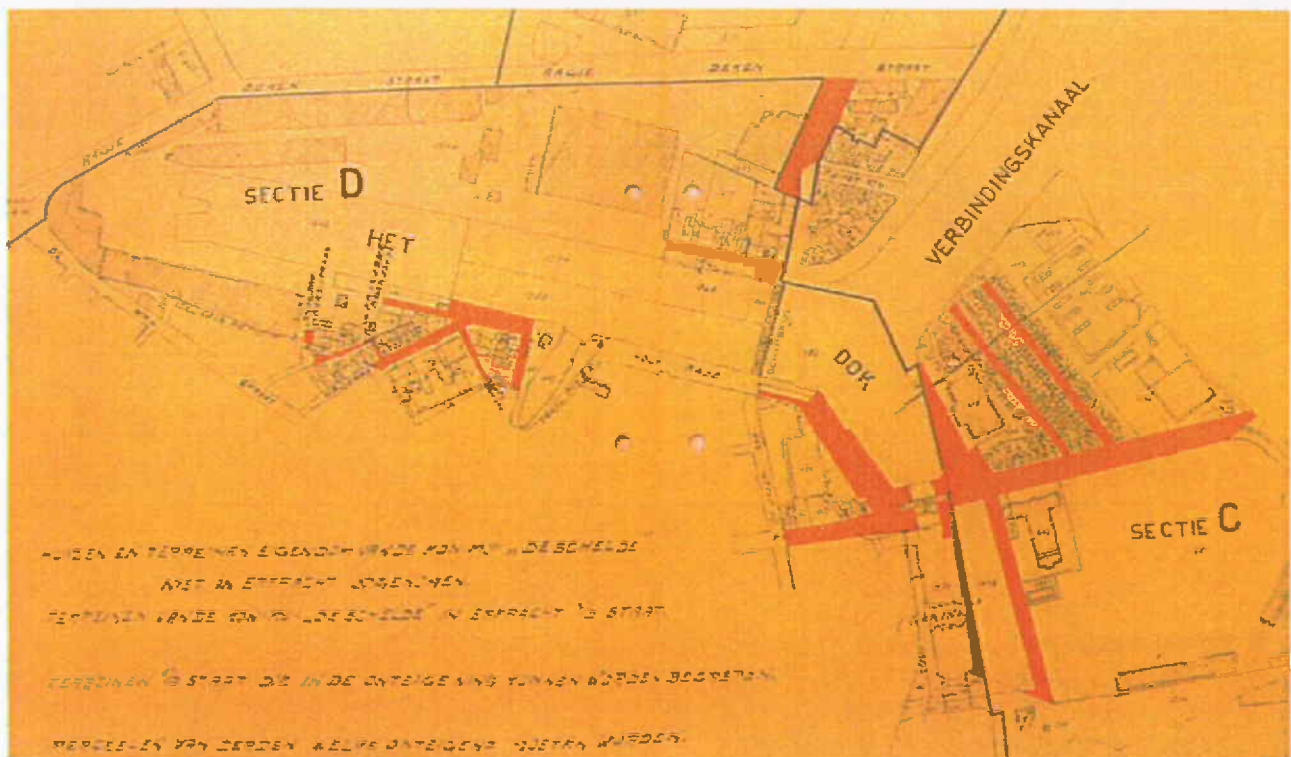
In het tekeningenarchief van de afdeling gemeentewerken van Vlissingen bevindt zich nog een tweede uitbreidingsplan, dat helaas ongedateerd is. Hierop zijn de nog aanwezige vestingwallen en grachten getekend en herkennen we dezelfde radiale wegen als op het plan van Smit. Toch zijn er ook verschillen. 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.

Vaast 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 vier 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 vater gelaten schepen. Men kon echter niet met de gemeente tot overeenstemming komen en de brief aan 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 Kerkstlop, 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 Koningsweg 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

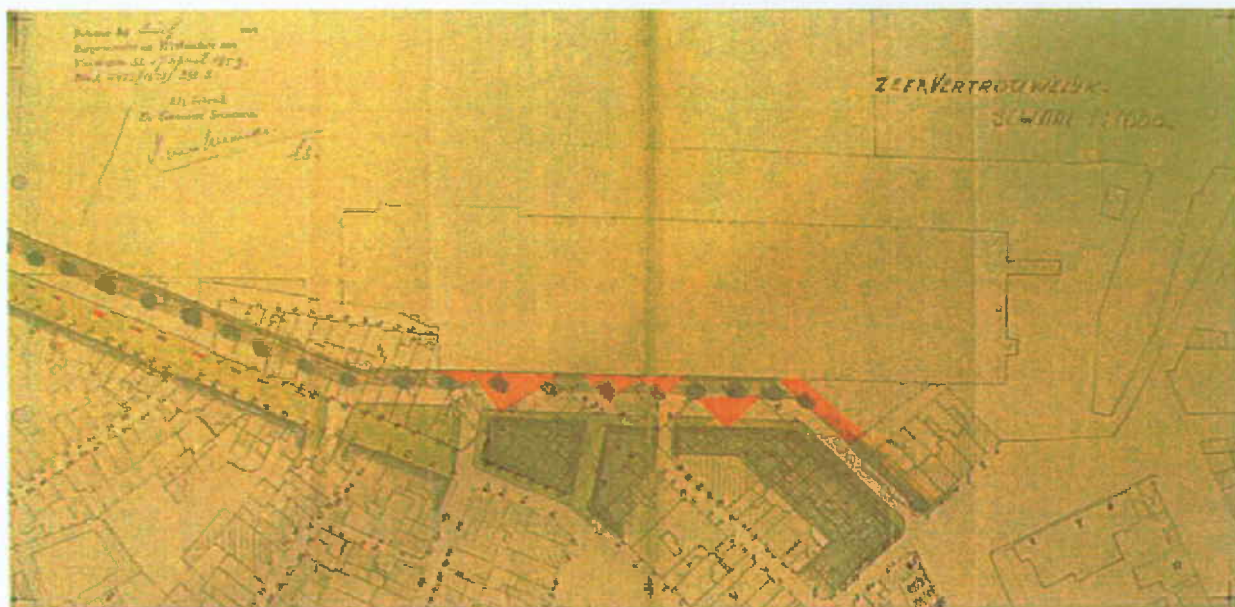
Latere ontwikkelingen

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 toegangsmogelijkheid 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 taaië strijd: vijftig 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.

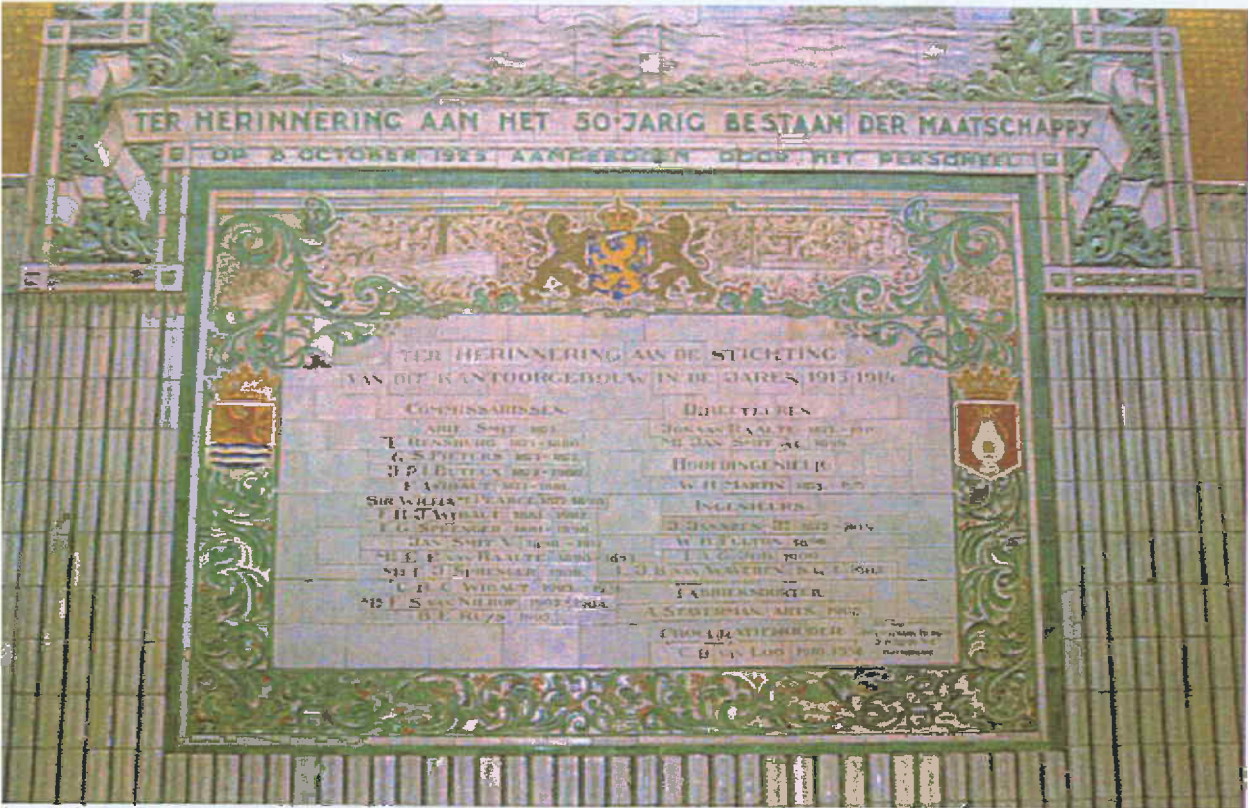


De kranen op het Scheldeterrein domineren het stadsbeeld

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 Scheldekwardier 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 uitzonderlijk 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 slankkasten 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.'*

landwerklieden en beampten

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 beampten 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 lat 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 e 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 achter 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 3430). Het plangebied zelf maakt hier geen deel van uit maar grenst er in het zuidwesten aan, ter hoogte van de Walstraat.

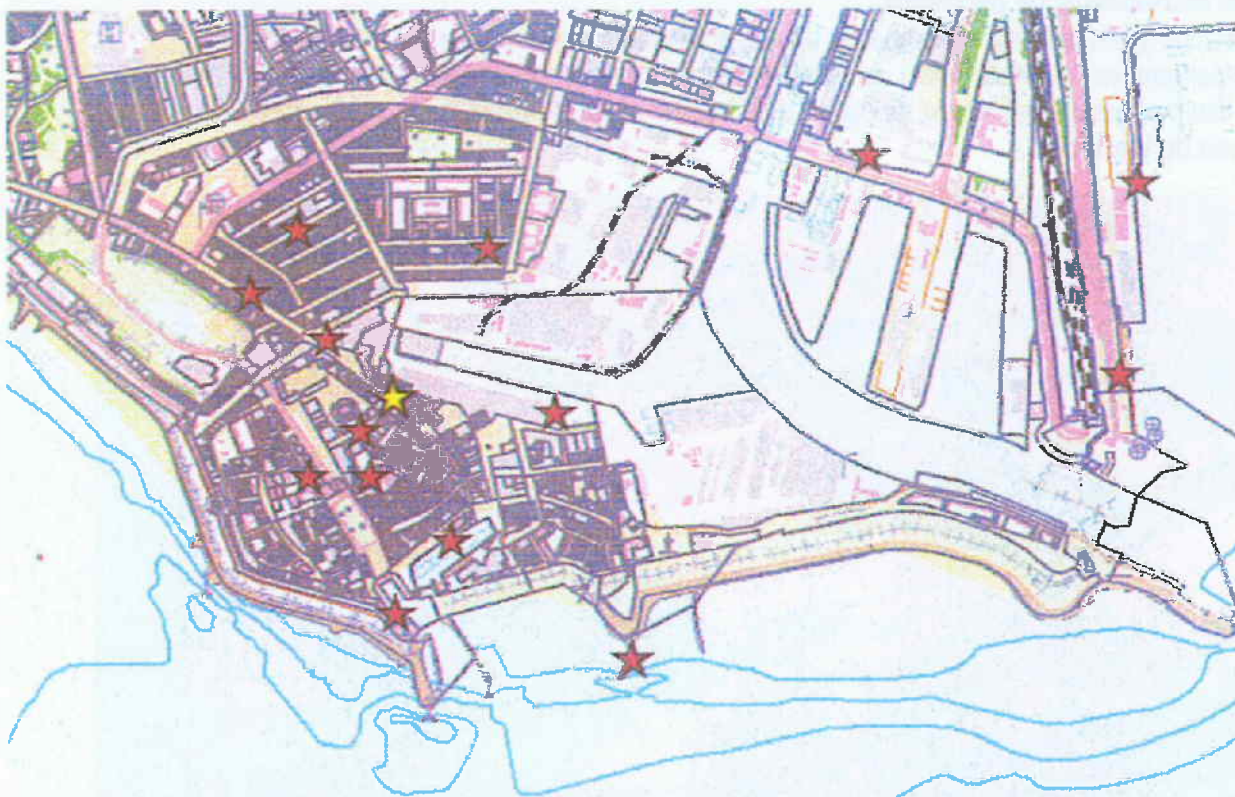


Op de IKAW, de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden, zijn gebieden met middelhoge (licht oranje) en hoge verwachtingswaarden (donker oranje) onderscheiden. De binnenstad van Vlissingen is op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) aangegeven als een terrein met hoge archeologische waarde (paars).

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 kreekruigen, 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.

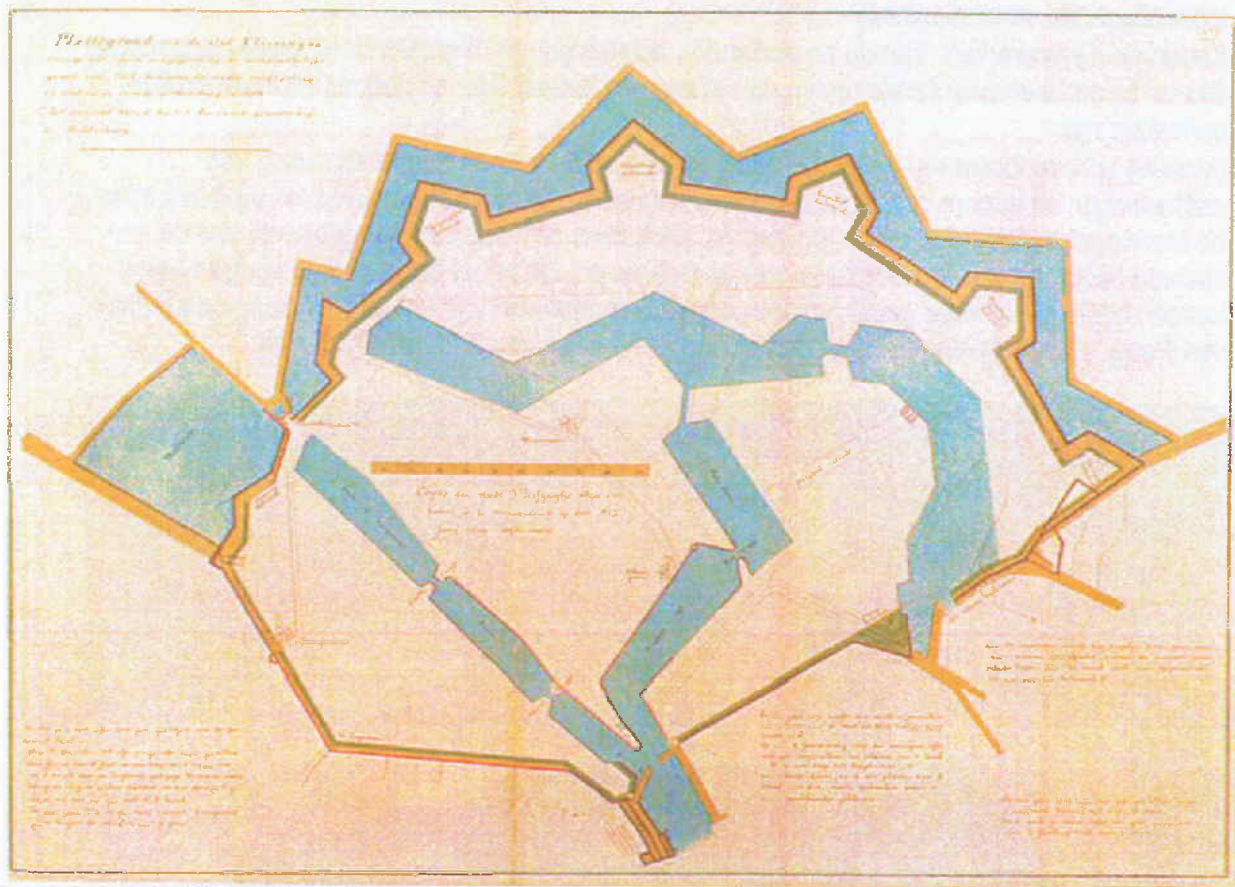
In de omgeving van het plangebied zijn enkele vindplaatsen bekend, die de verwachting ondersteunen dat er - op plaatsen waar de bodem niet verstoord is - vondsten gedaan kunnen worden uit perioden vanaf de Late IJzertijd/Romeinse tijd. Een laatneolithische vuurstenen pijlpunt, gevonden aan de Bouwen 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.



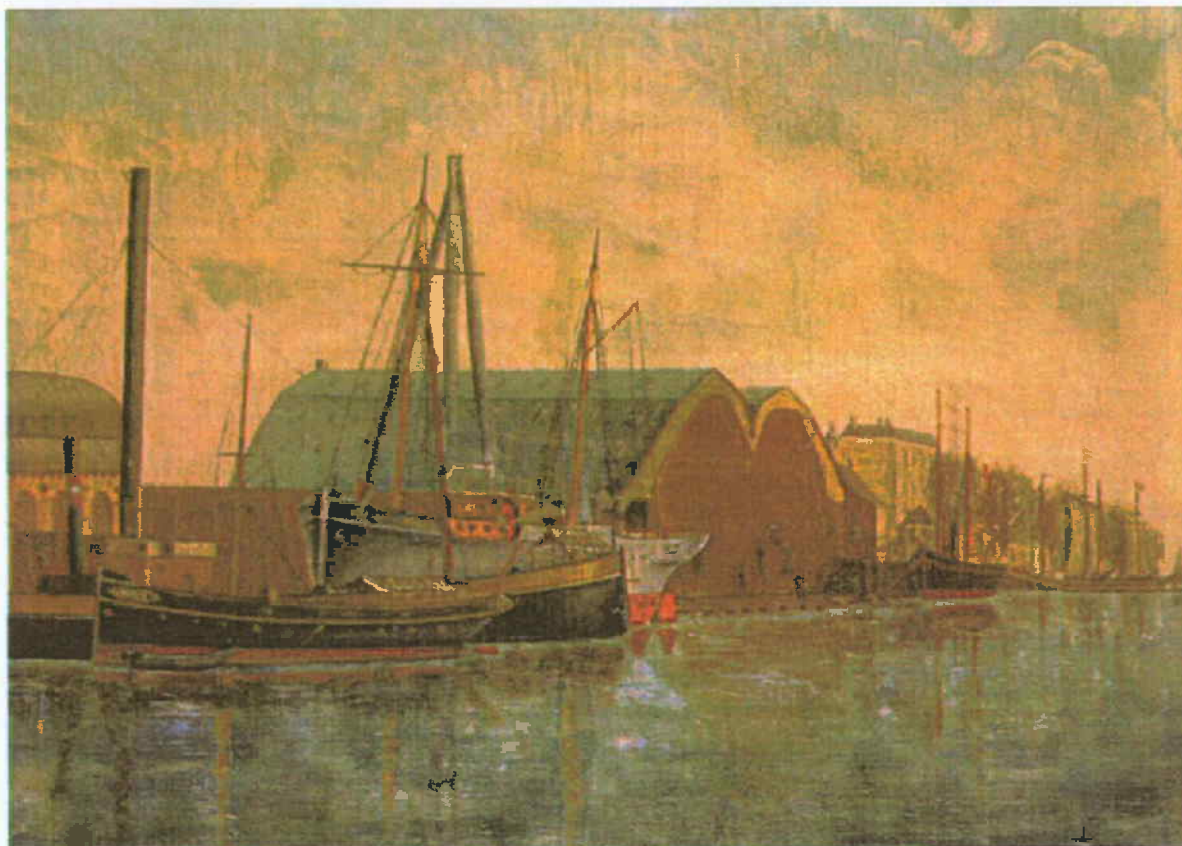
Opschrift linksboven: Plattegrond van de stad Vlissingen, waarop met lijnen aangegeven is de oorspronkelijke situatie voor 1572, benevens de eerste vergroting in 1609. Het origineel berust bij het Zeeuwsch Genootschap te Middelburg.

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 werfheilingen 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 heilingen 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

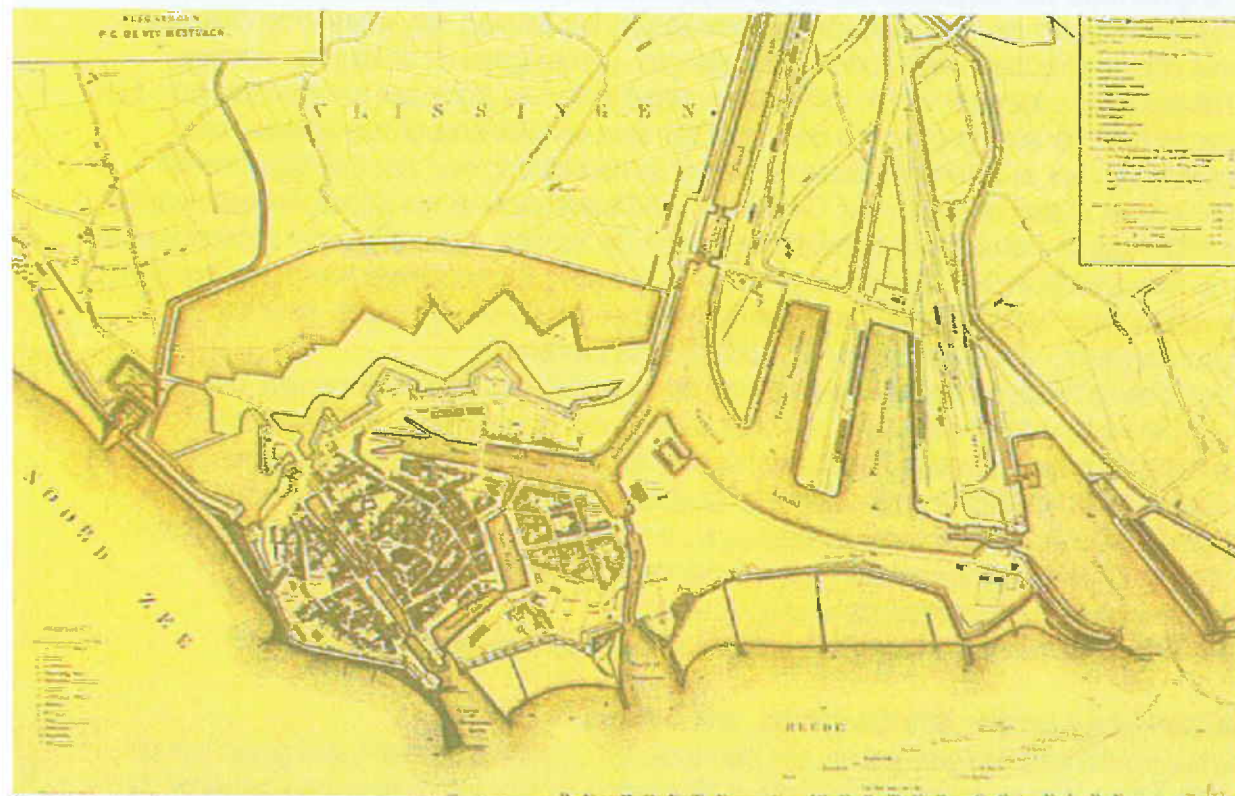
- Rederij- en handelsactiviteiten, onder andere van de West-Indische Compagnie.
- Religieuze gebouwen. Ten zuiden van de Dokhaven hebben verschillende kerken gestaan. De Kleine of Middelkerk werd voltooid in 1593 en was bedoeld voor het Engelse garnizoen dat toen in de stad verbleef. In 1825 werd deze 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 pakhuys 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 lokale 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 'bedrijfspanen'. 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 bevindt 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 gawe 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 vetering 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: