

- Prestedelijke resten
- De verdwenen stad
- De vestingwerken

Prestedelijke resten in het bodemarchief

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

De verdwenen stad

Toen in de zestiende en zeventiende eeuw de stad aan de noordzijde werd uitgebreid ontstond een samenhangend stadsdeel met nieuwe woonbebouwing tussen Walstraat en Dokkade, de werf van aanbouw op de kop van de Dokhaven en de vestingwerken daar in een boog omheen. Met de uitbreiding van de stad na 1870 werden de vestingwerken aan de nieuwbouwwijken opgeofferd waarbij het oostelijke deel tegen het Kanaal door Walcheren werd gereserveerd voor bedrijven. Niet alleen de gebouwen van de Schelde maar ook die van andere bedrijven kregen daar hun plaats. Na de aanleg van het kanaal ontstond op bescheiden schaal woonbebouwing langs de Koningsweg, de De Ruyterstraat en de Lampsinsstraat. In feite was dit een uitbreiding van de strook bebouwing die hier al sinds de zeventiende eeuw aan de Dokkade, de noordzijde van de Dokhaven lag.

Aan de expansie van de werf werden in de negentiende eeuw al delen van de stad, op een bescheiden schaal, opgeofferd. Dit gebeurde aan de Peperdijk en langs de Vrijgang. Dat de werf en de stad hier toch harmonieus konden samengaan binnen één stedelijke context laat de bebouwing aan de Vrijgang zien, waarover elders meer.

De grootschalige uitbreidingen van de werf in de twintigste eeuw, vooral na de onteigeningswet van 1927, zouden een totaal ander beeld opleveren. Een naar binnen gericht werfterrein met blinde muren aan de zijde van de stad, ontoegankelijk voor de bewoners. Vooral de situatie rond de voormalige Wagenaarstraat is hiervoor illustratief. Een groot aantal gebouwen aan deze straat werd gesloopt, maar ook aan de Vrouwenstraat, Peperdijk, Houtkade, Dokkade en rond het Dok van Perry, om de belangrijkste straten maar te noemen.

Dit oogpunt van waardering betekent dit twee dingen. In de eerste plaats dat de fundamenten van de gesloopte huizen waarschijnlijk nog voor een belangrijk deel onder de huidige bedrijfshallen bewaard bleven, samen met wat het archeologische bedrijf verder zoal nog kan blootleggen: beerputten, vaterputten, resten van industriële bedrijvigheid, etc.

Het tweede aspect is ons inziens echter van veel groter belang. De uitbreiding van de werf betekende imputatie van een deel van het historische stedelijke weefsel, waardoor die delen van de stad die wel verder gespaard een incompleet karakter kregen. Nergens wordt dit beter geïllustreerd dan door de resten van de Vrouwestraat en de Wagenaarstraat. Vanaf de Walstraat lopen beide straten na enkele tientallen meters uit in een onbestemde ruimte, gevormd door de parkeerplaats aan de Vlamingstraat, waar eens een huizenblok stond, aan de noordzijde afgesloten door de enorme blinde muur van de valserij. De intentie, waarmee aan deze zijde het werfterrein werd uitgebreid, is duidelijk. Hier telde alleen het bedrijfsbelang, het goed functioneren van de werf en niet het belang van de stad. Opmerkelijk is dat het blijkbaar bij één, niet uitgevoerde poging is gebleven hier weer een samenhangend stedelijk weefsel te creëren. Er is hier vanaf zeventig jaar geleden alleen afgebroken en geen kwaliteit opgebouwd.

Dit betekent dat het ruimtelijke concept van de historische stad werd aangetast. Een concept dat grote kwaliteiten had en nu in aanleg nog heeft, en derhalve een belangrijke basis kan vormen voor een nieuwe invulling van dit deel van de stad. Wat voor het gebied rond Vrouwestraat en Wagenaarstraat geldt is natuurlijk ook van toepassing op het gebied meer naar het oosten, rond het voormalige Dok van Perry en bij de Koudenhoek. In mindere mate geldt dit voor de noordzijde van de Dokhaven. Hier bleef van de oorspronkelijke burgerlijke bebouwing niets bewaard, zodat hier behoudens het nog herkenbare verloop van enkele straten nog maar weinig referentiepunten over zijn.

Dat de bedrijfshallen zelf, die na de sloop van de woonhuizen werden gebouwd, ook hun eigen kwaliteiten hebben, wordt hierdoor niet ontkend. Zij komen elders in dit rapport aan bod.

De vestingwerken

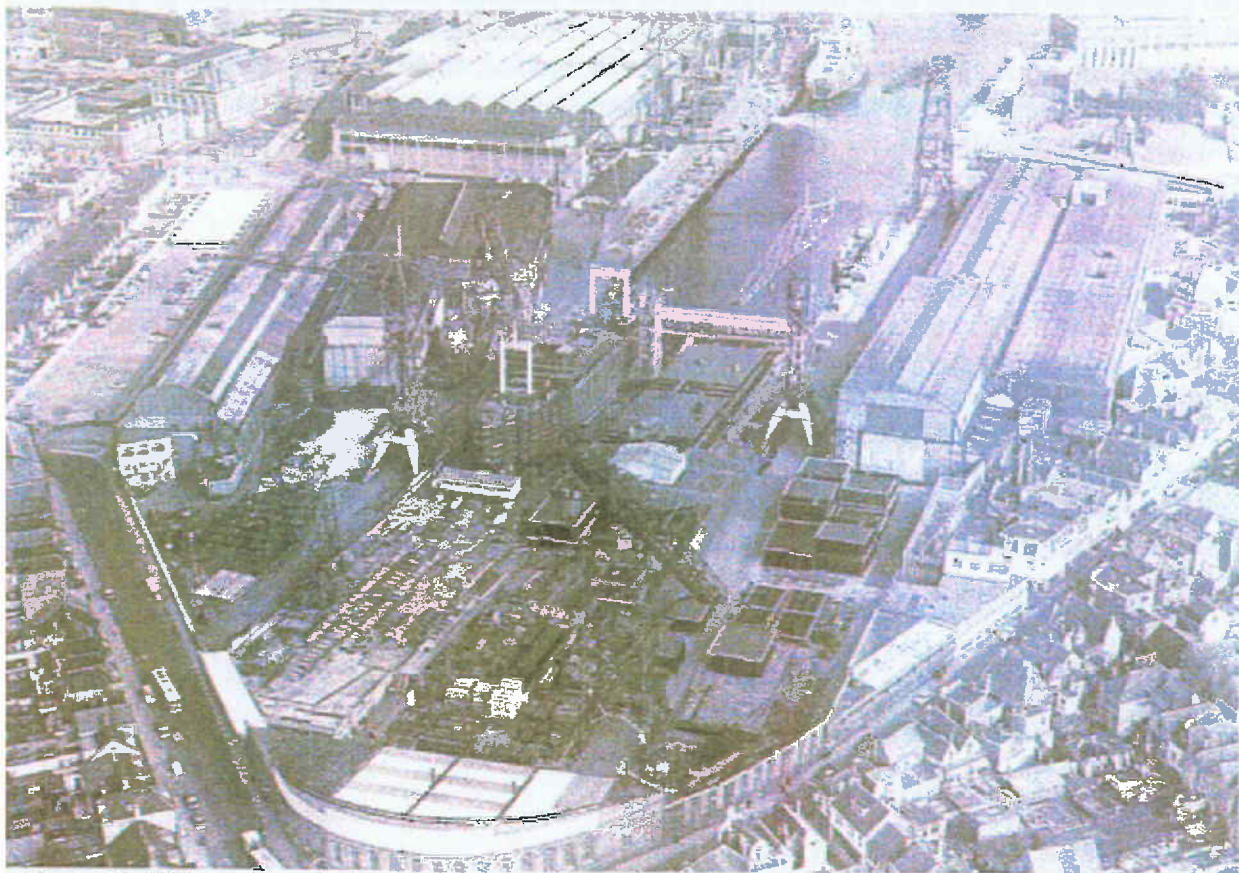
Van de oude vesting Vlissingen is aan de landzijde nu nog maar weinig herkenbaar. Na het opheffen van de vesting in 1867 ontstond ruimte om de wallen te slechten en de grachten te dempen, waaraan tegen het einde van de negentiende eeuw werd begonnen. De stad had de grond nodig voor haar uitbreidingsplannen.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



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

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

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



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

3.3 Grotere ensembles en structuren

Het hart van de verschillende opvolgende werven lag altijd op de kop van de Dokhaven. Hier waren de grote scheepshellingen en in eerste instantie de belangrijkste gebouwen als de smederij en de oude machinefabriek. Verder naar het oosten, rondom de Oosterhaven, lagen de bedrijfsgebouwen die onderdeel vormden van de 'werf van uitrusting', waar de schepen werden afgebouwd. Tussen beide centra van bedrijvigheid bevond zich een aaneengesloten woonbebouwing. De ontwikkeling van De Schelde in de negentiende, maar vooral in de twintigste eeuw betekende vooral een groei van het bedrijfsterrein naar het oosten en in tweede instantie naar het noorden op het terrein dat begrensd werd door de Van Dishoeckstraat en de Koningsweg. De bouw van de nieuwe machinefabriek aan de Dokkade in de periode 1913–1919 en de lichte plaatwerkerij in 1929 aan de Lampsinsstraat illustreert beide bewegingen.

Naast de groei van de werf werden de nieuwe gebouwen ook steeds groter en samen met de nieuw opgerichte ijzeren kranen langs de Dokhaven, die steeds meer als afbouwhaven ging functioneren, bepaalden zij sterk het silhouet van Vlissingen. Een derde ontwikkeling vormde het afsluiten van grote delen van de openbare weg waardoor het Scheldeterrein een steeds geslotener karakter kreeg. Dit

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

Toen de Dok- en de Houtkade nog openbaar waren kon iedereen getuige zijn van het tewaterlaten van de gebouwde schepen, de hoogtepunten in de geschiedenis van de werf.

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

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

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

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

De Dokhaven



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

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

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



Het verbindingskanaal



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

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

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

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

Restant van de Oosterhaven



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

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

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

De werfhellingen

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

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

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



De Aagje Dekenstraat



De Aagje Dekenstraat met links de machinefabriek en rechts het hoofdkantoor

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

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

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

De Lampsinsstraat

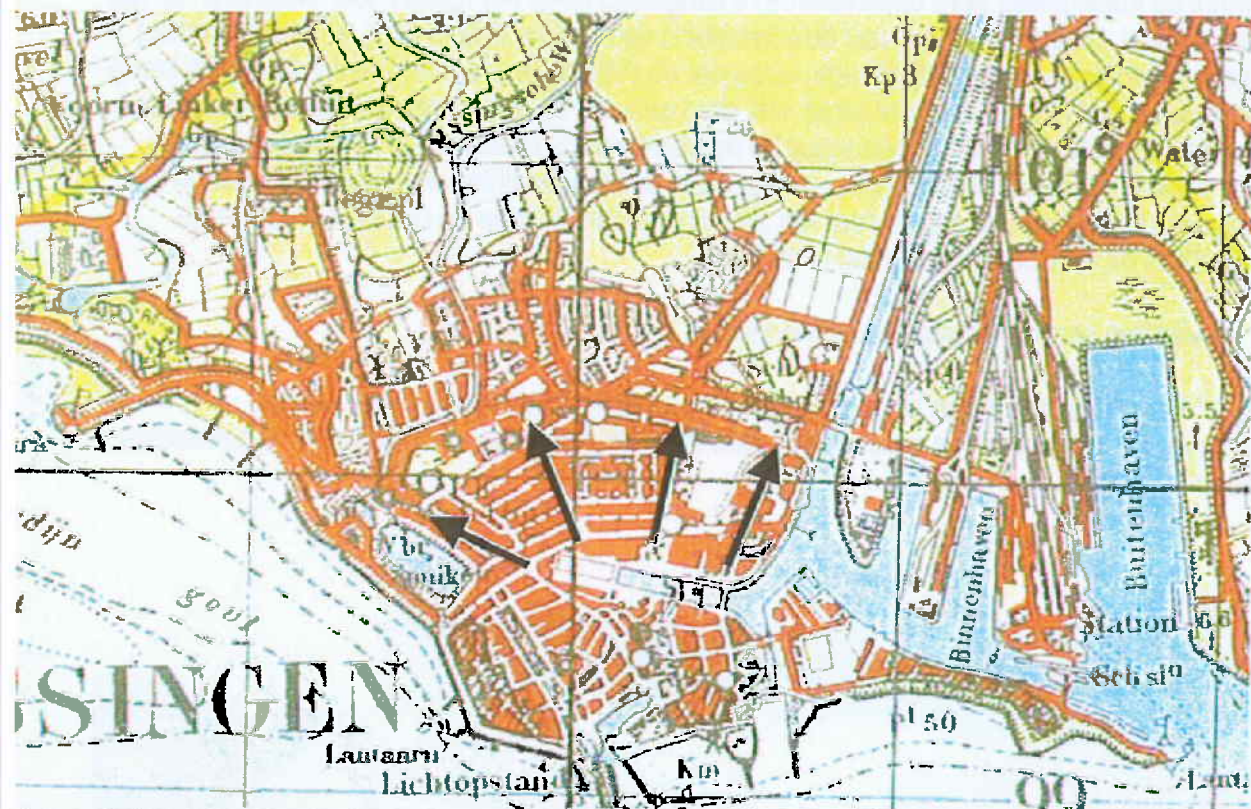


Beschrijving: het zuidelijke deel van de Lampsinsstraat dateert al van voor de aanleg van de Aagje Dekenstraat. Bij de stadsuitleg in het begin van de twintigste eeuw werd de Lampsinsstraat naar het noorden doorgetrokken en was één van de belangrijke structuurbepalende straten van de nieuwe uitbreiding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

Advies: ontwikkelen tot hoofdstructuurlijn.

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





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

Koningsweg



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

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

Advies: ontwikkelen tot aantrekkelijke woon/werkstraat.

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

De Singel



De Singel op het noordelijke deel van het Scheldeterrein.

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



De Singel ten westen van de Van Dishoeckstraat

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

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

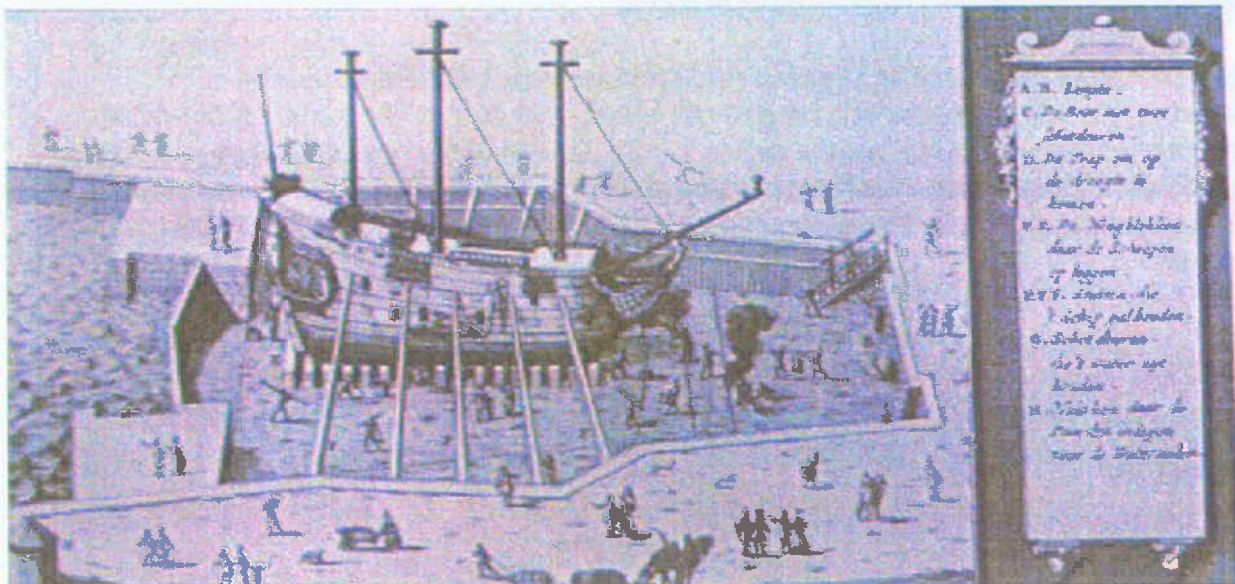


De bedrijfsschool blokkeert de Singel ter hoogte van de Van Dishoeckstraat.

Het Dok van Perry



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



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

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

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

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

De railstructuur

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



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

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

8.4 Elementen

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

De volgende cultuurhistorisch waardevolle elementen worden behandeld:

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

De verdwenen werfgebouwen

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

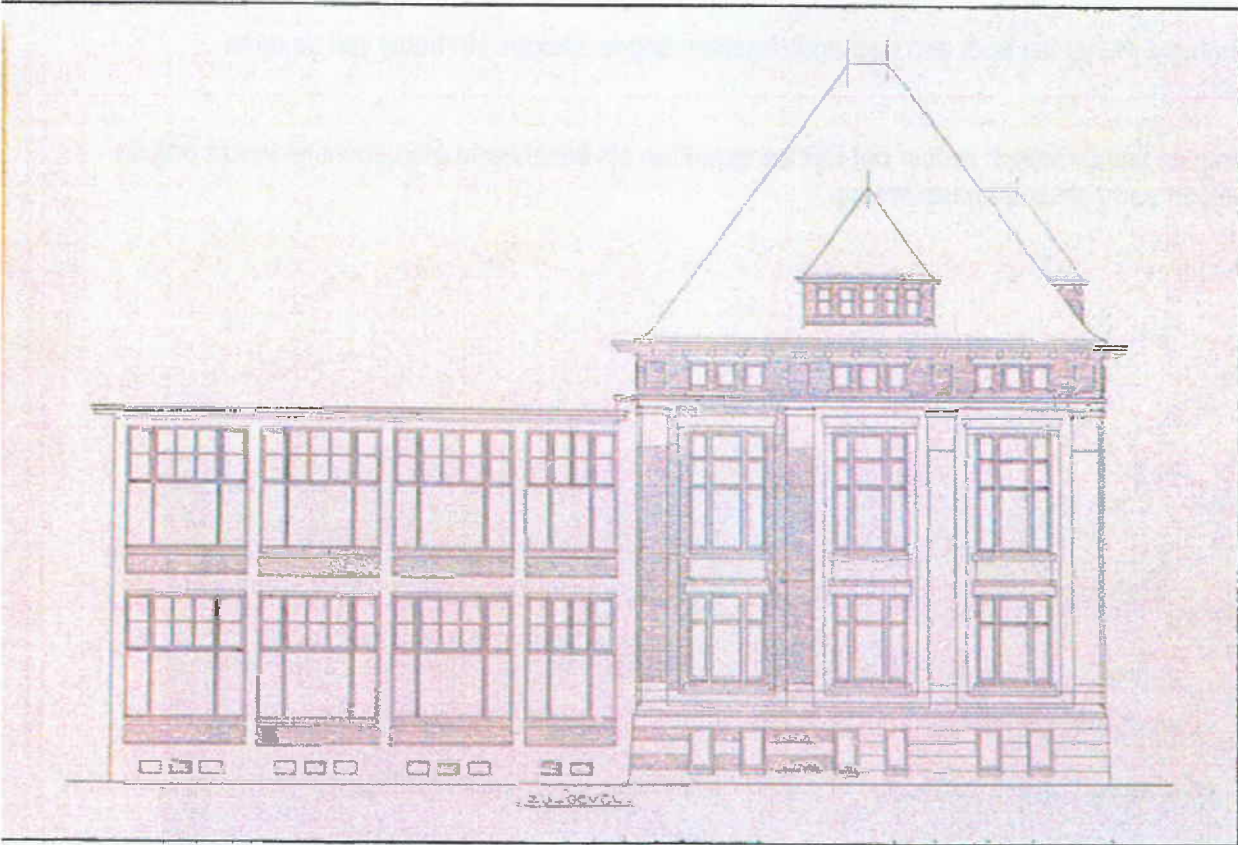
Het hoofdkantoor

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

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

Advies: behoud

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



300wtekening, 1913. Er is een duidelijk verschil tussen de werkruimten aan de noordkant en de meer representatieve kantoorruimten aan de zuidkant. Later zijn aan de noordzijde twee extra verdiepingen aangebracht en zijn brandtrappen gebouwd, waardoor het gebouw in onbalans is geraakt. Bron: Zeeuws Documentatiecentrum, Middelburg.

De timmerfabriek

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



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

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



De vliegtuigloods annex lichtmetaalwerkplaats



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

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

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

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

De woning met lessenaardak



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

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

Advies: behoud/herstel

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

Verbandkamer/ kantoor Centrale Ondernemingsraad



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

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

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

Machinefabriek



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

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

Advies: gedeeltelijk behoud

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



Zware plaatwerkerij



Het oudste gedeelte van de zware plaatwerkerij bij de werfhellingen.

Beschrijving: het onderdeel van het Scheldeterrein dat we nu kennen als zware plaatwerkerij/walserij is opgebouwd uit meerdere gebouwen uit verschillende perioden. Het bestaat uit de scheepsbouwloodsen II (noord) en III (zuid) die ruimtelijk één geheel vormen en rond 1930 na het in werking treden van de onteigeningswet zijn gebouwd. Ten oosten daarvan is er in de jaren tachtig van de vorige eeuw een moderne opslagloods tegenaan gebouwd.

Het gebouw heeft geen grote bouwhistorische betekenis. Het ontleent zijn waarde aan drie aspecten: het feit dat een deel van de muur van de scheepsbouwloods uit 1898 aan de Vrijgang in scheepsbouwloods II is opgenomen, de barrièrewerking (het gebouw heeft delen van de binnenstad radicaal afgesneden en geblokkeerd) en de betekenis voor de mensen die hier werken of gewerkt hebben.

De muur aan de Vrijgang is uitgevoerd in schoon metselwerk waarin acht rondboogvensters zijn opgenomen waarvan vijf nog hun oorspronkelijke gietijzeren ramen hebben behouden. Het is het oudste relict van een echt Scheldegebouw (in tegenstelling tot de muurrest van de Oostkerk) en voegt zich nog mooi in het stedelijke weefsel van de stad. De architectuur met de rondboogvensters is ook karakteristiek voor de nu verdwenen bedrijfshallen rond de scheepshellingen.

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

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

Muurresten Oostkerk

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

Advies: behoud als illustratie van de merkwaardige geschiedenis



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

Ketelfabriek/ lichte plaatwerkerij



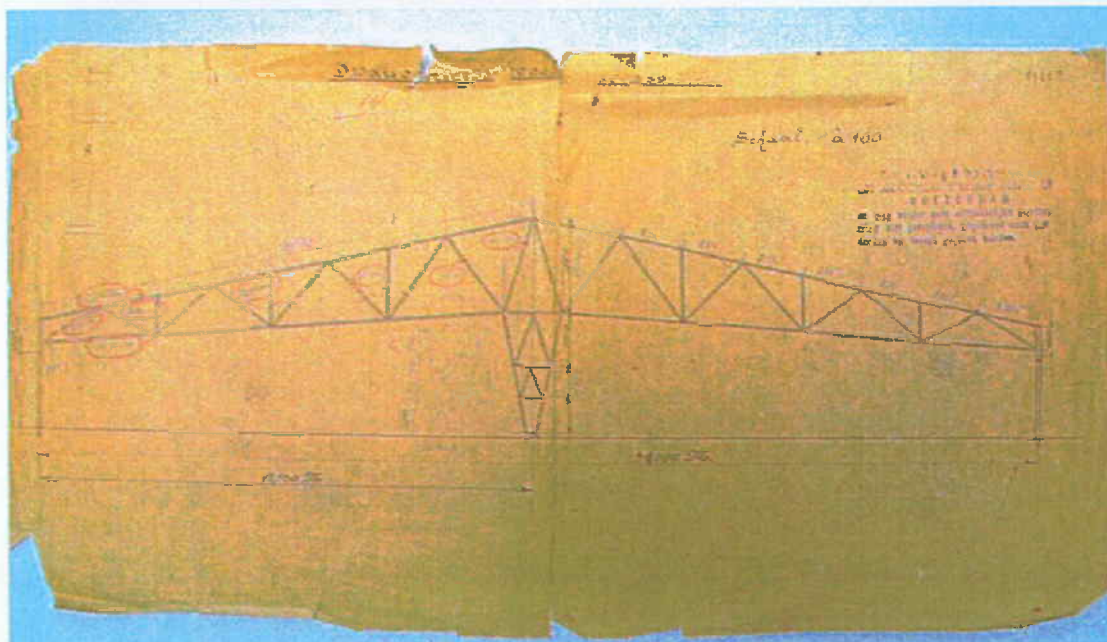
De ketelfabriek aan de kant van de Lampsinsstraat. Op de voorgrond hal nummer 6, geplaatst in 1952, daarachter de eerder gebouwde hallen.

Beschrijving: De plaatwerkerij, ook wel ketelmakerij genoemd is een gebouw dat in 1929 nieuw aan de Lampsinsstraat werd opgericht. Het bestond oorspronkelijk uit drie fabriekshallen met sheddaken, gebouwd naar een ontwerp van de firma Hein, Lehmann und Co. uit Düsseldorf. In 1939 werd aan de noordzijde een hal toegevoegd en in 1942 een tweede, beide volgens hetzelfde ontwerp als de drie eerste hallen maar nu door De Schelde zelf uitgevoerd. De constructie van de hallen is typisch voor de periode waarin zij gebouwd werden en heeft een lage zeldzaamheidswaarde. Interessanter is hal 6 die in 1952 tegen het bestaande gebouw werd aangezet. Deze heeft een heel opmerkelijke lichte geklonken constructie en valt op omdat dit gebouw qua breedte, hoogte en kapvorm op geen enkele wijze aansluit op het bestaande gedeelte. Het heeft er dus alle schijn van dat dit gebouw van elders afkomstig is en dus ouder dan 1952 en mogelijk een geheel andere functies heeft gehad dan dat van magazijn waarvoor de hal door De Schelde werd gebruikt.

Om op de bouwgeschiedenis van dit meest noordelijke deel enige greep te krijgen is aanvullend onderzoek gedaan in de archieven van de Koninklijke Schelde Groep. Hier bevinden zich de bouwtekeningen van deze zesde hal waaruit blijkt dat men al in 1950 is begonnen met de voorbereidingen voor de bouw. De tekeningen zijn van De Schelde zelf en uit het feit dat spanten worden gewijzigd blijkt dat het om een bestaande constructie gaat. Daarnaast zijn twee tekeningen aanwezig van De Nederlandsche Staalindustrie NV in Rotterdam die duidelijk ouder zijn, maar helaas niet gedateerd. Het betreft het aanzicht van een spant en details van een aantal knooppunten. Van een complete set tekeningen is dus geen sprake. Werd de hal oorspronkelijk door deze firma gemaakt en waar stond hij voor hij op het terrein van De Schelde werd herbouwd? Alleen nader onderzoek kan hier enig licht in brengen. De tekening met de knooppunten laat in de marge nog twee oplossingen zien voor het vakwerk van de kopgevel bij een verschillende lengte van de loods. Mogelijk wijst dit er op dat dit soort fabriekshallen een standaardproduct was van deze firma in Rotterdam.

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

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



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

De voormalige melkfabriek, de Koena

Beschrijving: de voormalige melkfabriek staat aan de Glacisstraat links van het hoofdgebouw. Uiteraard werd dit gebouw niet door de Koninklijk Maatschappij De Schelde gebouwd, maar pas in 1961 door de maatschappij gekocht. Het behoort weliswaar tot de gebouwen die in de derde fase aan de gemeente zullen worden overgedragen, maar ligt in feite buiten het omheide terrein van de werf.

Het gebouw werd in 1904 als melkfabriek gebouwd. Het bedrijf werd in 1915 overgenomen door J.A. Visser, die er de naam 'De Koena' aan gaf, onder welke naam het nog steeds in Vlissingen bekend staat. In 1948 werd De Koena verkocht aan Hollandis Melkfabriek in Vlaardingen.

Het is een gebouw in eclectische bouwtrant met vele rijke details in de voorgevel uitgevoerd in verblendsteen en natuursteen. Tegeltableaus vermelden 'Anno 1904' (nog leesbaar) en 'Fabriek van Melkproducten' (overgeschilderd).

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

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

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

Het straatmeubilair

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



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

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

Ingegraven kanonnen langs het Verbindingskanaal

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

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



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

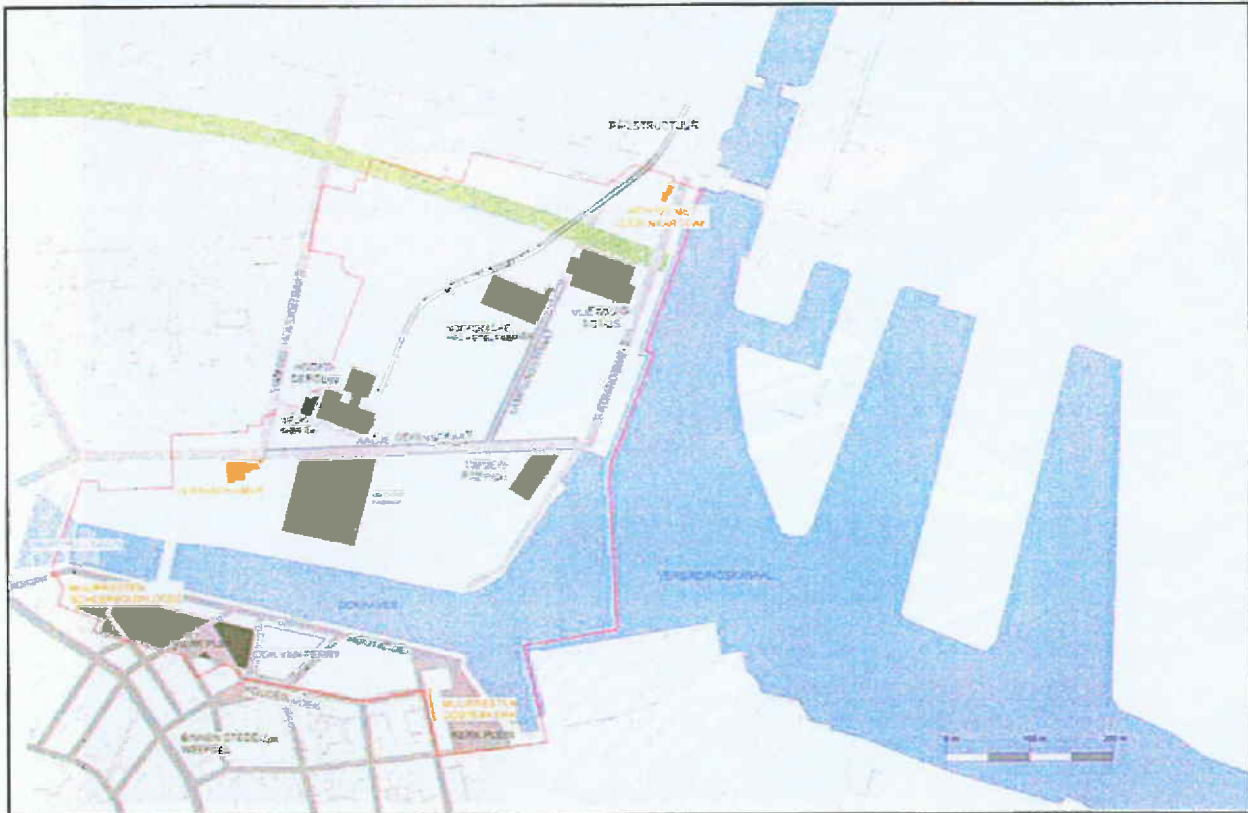


In hoofdstuk 8 hebben we betoogd dat er verschillende abstractieniveaus zijn waarop de cultuurhistorische waarden van het Scheldeterrein beoordeeld kunnen worden en die dus ook van belang zijn voor de stedelijke ontwikkeling van het Spieghelkwartier. Op het hoogste niveau, dat van het Scheldeterrein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

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

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

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



Overzichtskartaal met de belangrijkste cultuurhistorische elementen en structuren van het plangebied

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

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

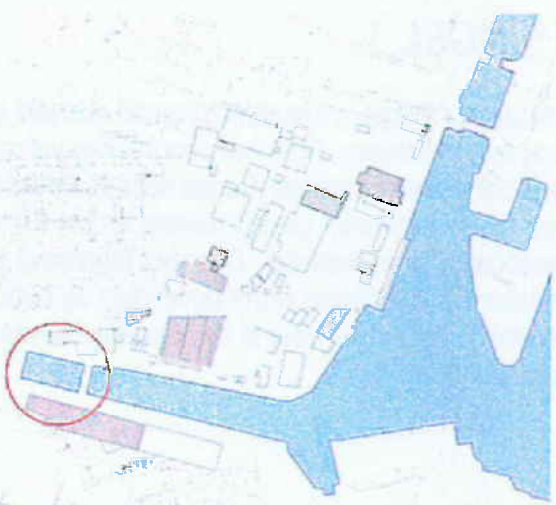
9.1 Ontwikkelingsmogelijkheden en toekomstbeelden

De volgende items zijn beschreven en in beeld gebracht:

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

DE WERFHELLINGEN

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



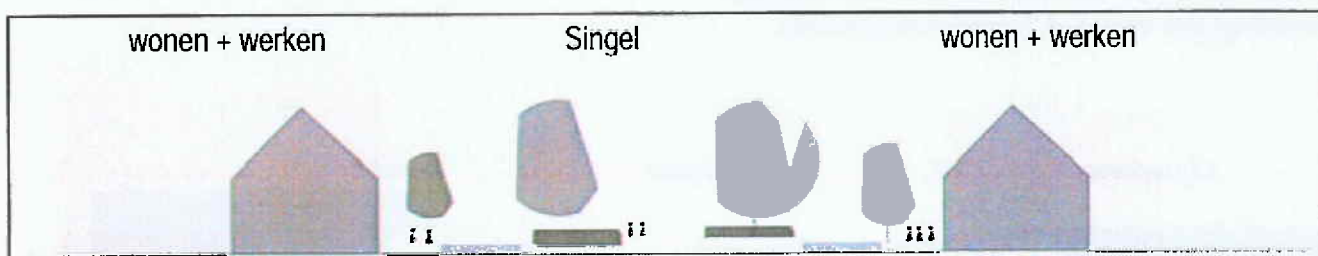
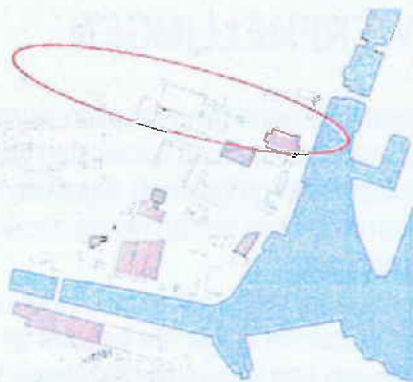
Doorsnede toekomstige omgeving werfhellings

mpressie toekomstige
verfhellingen



DE SINGEL

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



Doorsnede verlenging toekomstige Singel



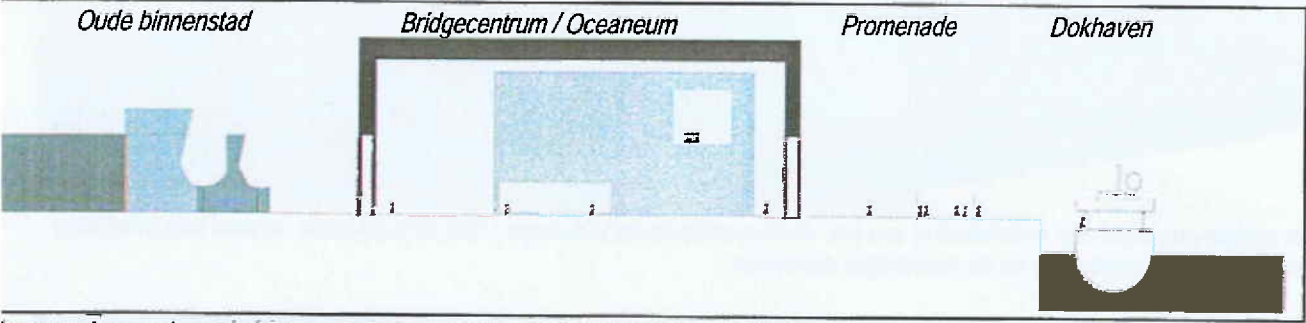
Impressie van een mogelijke aansluiting van de Singel op de Koningsweg/Kanaal door Walcheren

De grens met de oude binnenstad

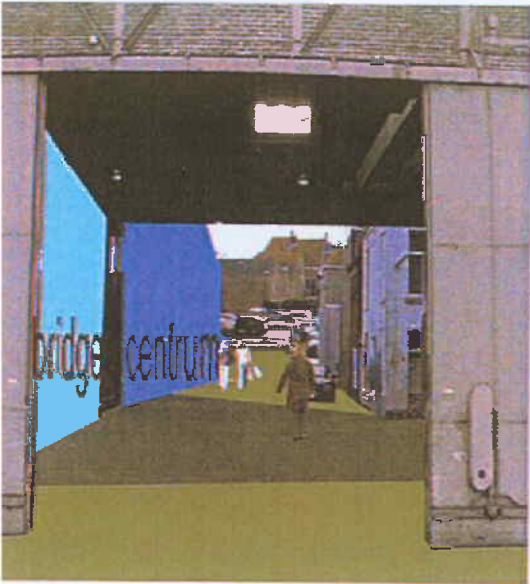
De oude binnenstad Vlissingen heeft een kleinschalig karakter. Het Scheldeterrein wordt gekenmerkt door grootschaligheid, zowel in de gebouwen als in de open ruimten. De zware plaatwerkerij vormt een imposante scheiding tussen beide onderdelen van de stad. Bij de toekomstige ontwikkeling vinden we zowel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



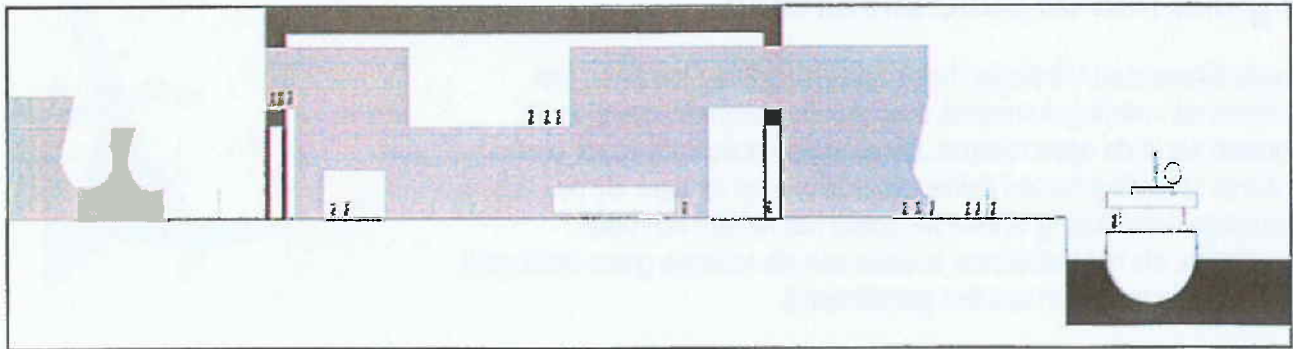
In de voorbeelden zijn we ervan uitgegaan dat het oude deel van de zware plaatwerkerij wordt gehandhaafd en zodanig wordt ingericht dat beide aspecten gecombineerd worden. Door oude straten weer door te trekken en aantrekkelijke doorgangen te creëren blijft de scheiding tussen de stad en het Scheldeterrein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



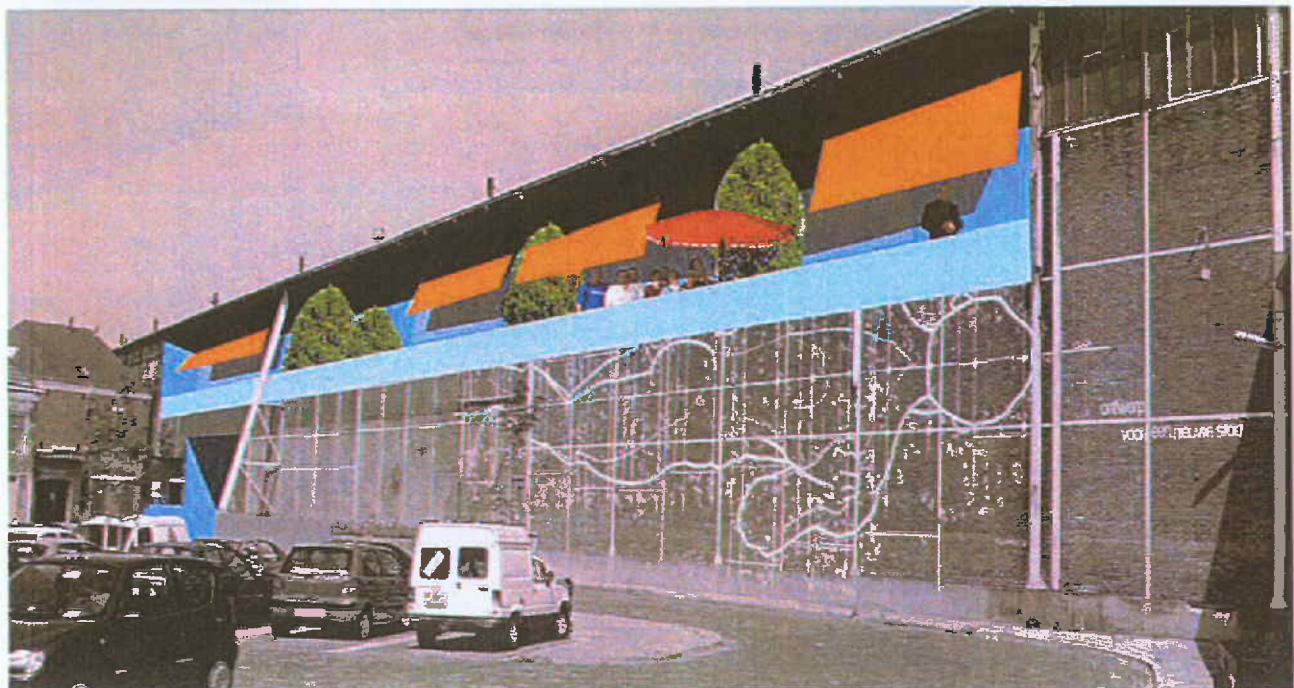
Doorsnede van de oude binnenstad via de zware plaatwerkerij naar de Dokhaven.



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

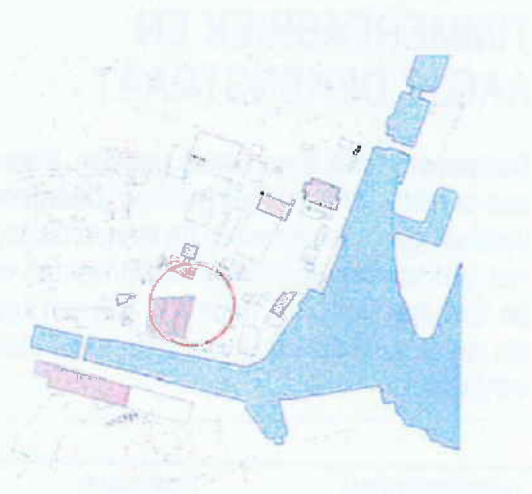


Een andere mogelijkheid: ontwikkeling van het 'denksportcentrum Vlissingen' met verschillende vormen van inrichting van de zuidelijke stadszijde en de noordelijke dokszijde.

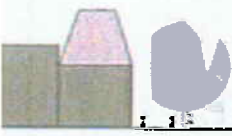


MACHINEFABRIEK EN HOOFDKANTOOR

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



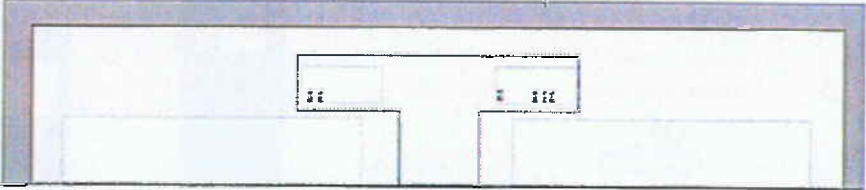
hoofdkantoor



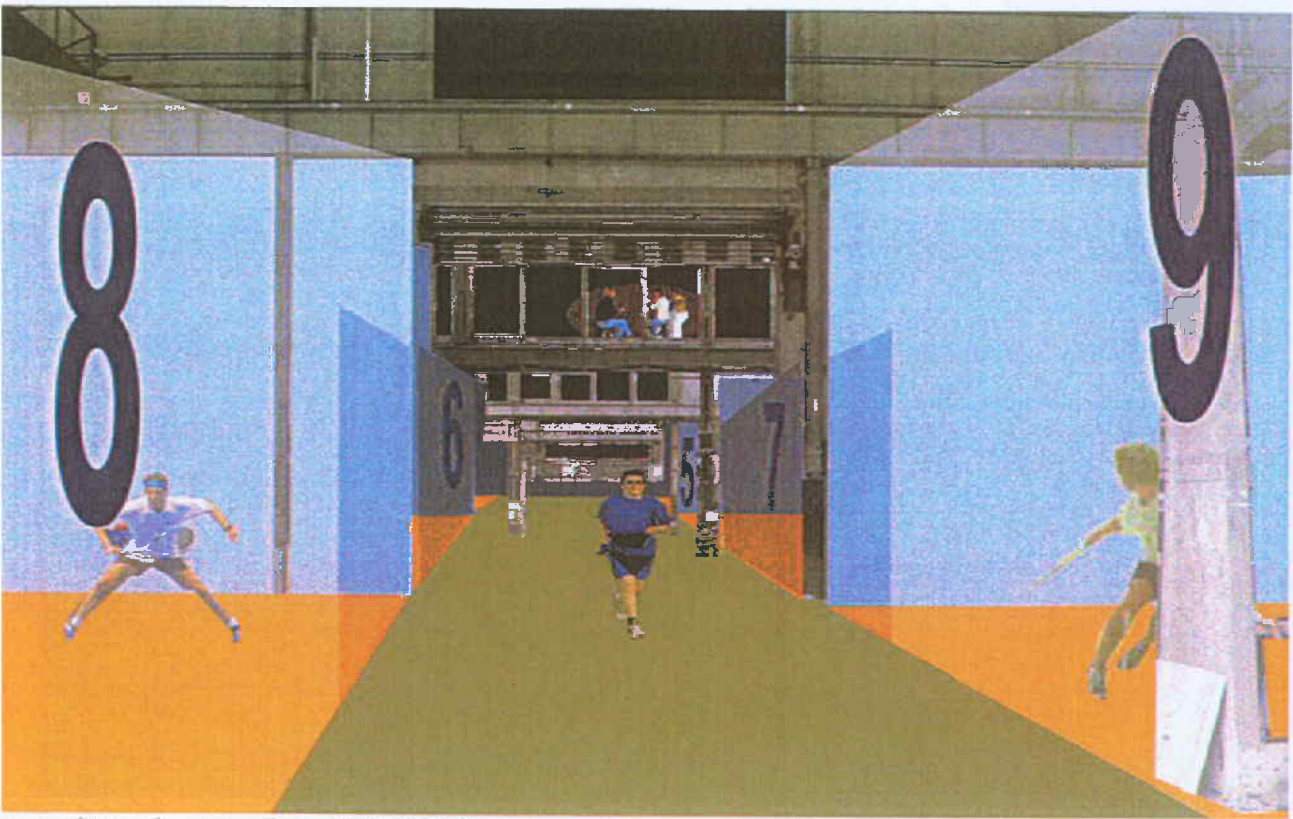
timmerfabriek



machinefabriek als: sporthal, fitnesscentrum, squash, tennis, etc



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



mpressie van de voormalige machinefabriek

TIMMERFABRIEK EN AAGJE DEKENSTRAAT

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



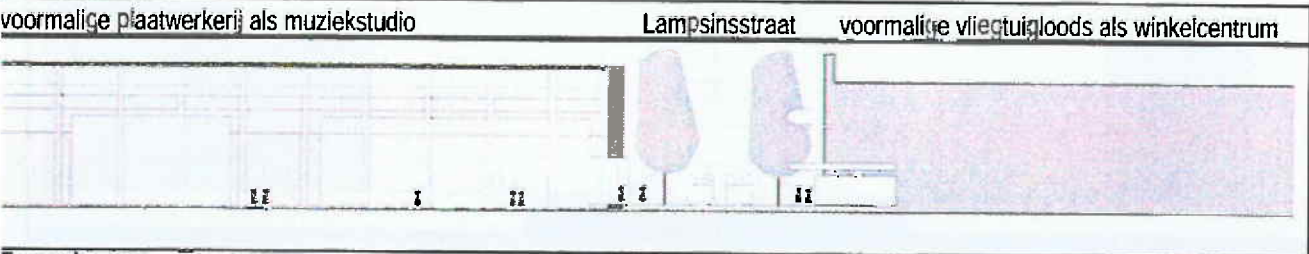
Ensemble Aagje Dekenstraat/timmerfabriek/Verbindingskanaal



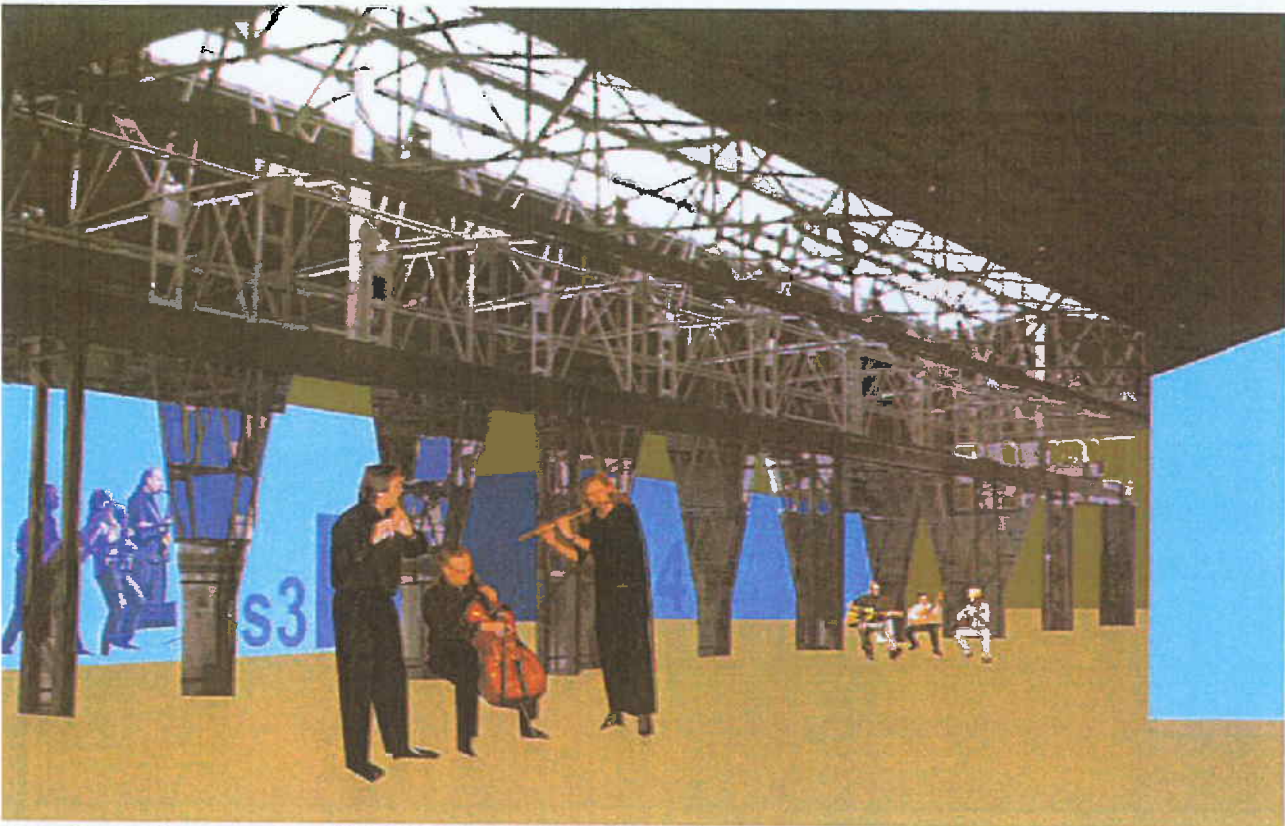
Impressie voormalige timmerfabriek als cultuur fabriek

VLEIGTUIGLOODS EN KETELFABRIEK/
LICHTE PLAATWERKERIJ AAN DE
LAMPSINSSTRAAT

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



Ensemble Lampsinsstraat

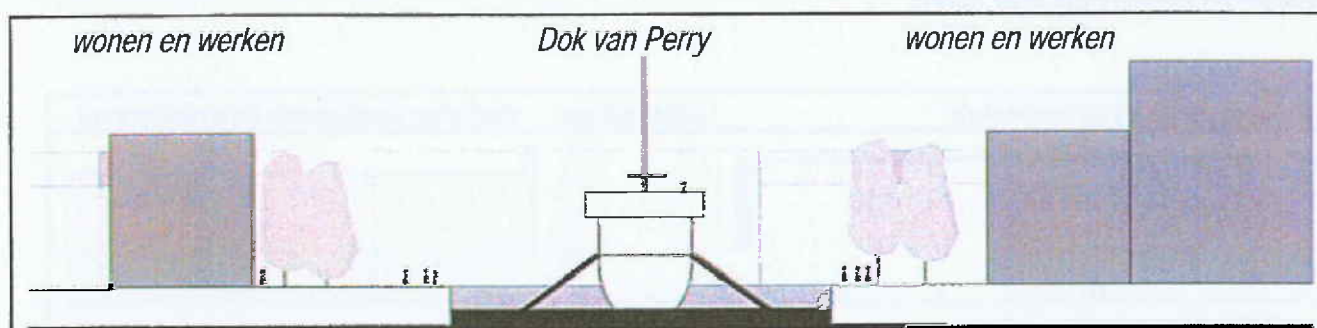


mpressie van de voormalige plaatwerk als oefenruimte of concertzaal.

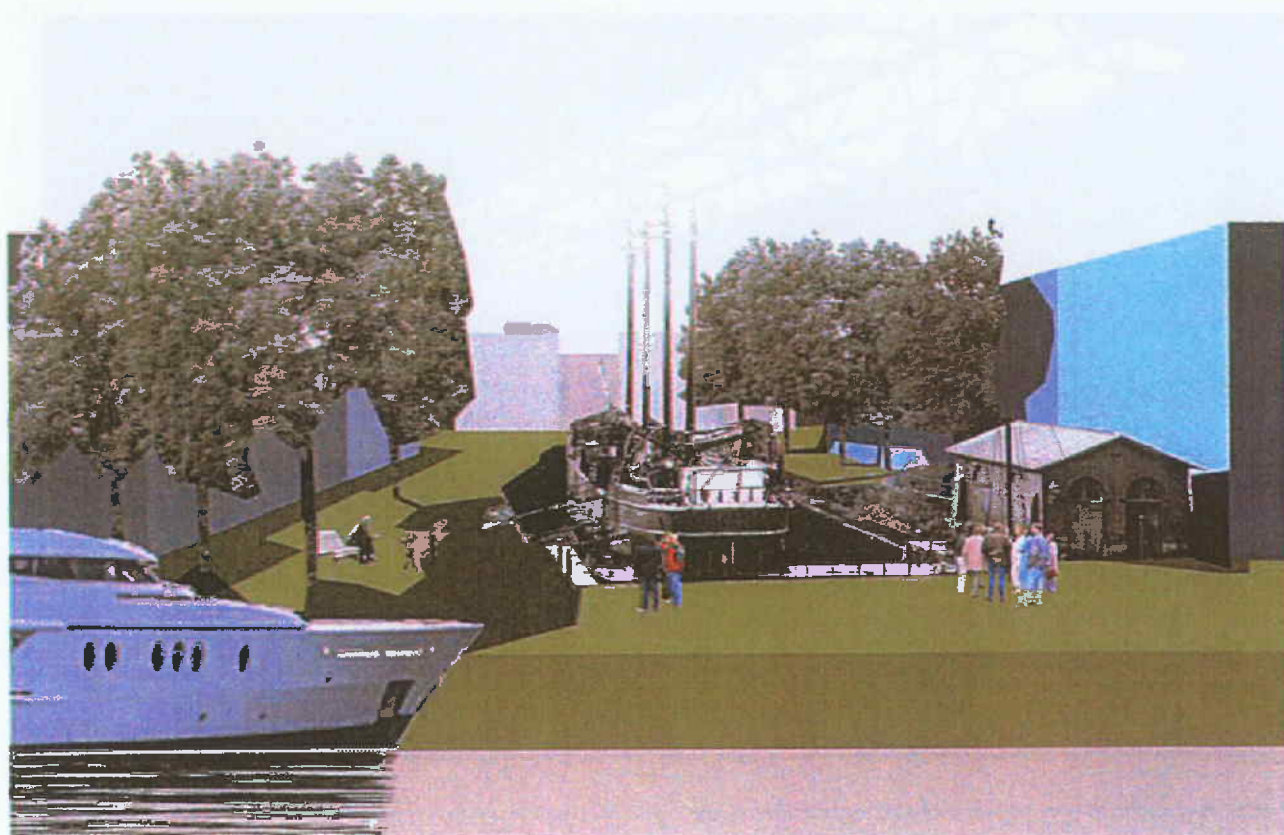
HET DOK VAN PERRY

Het herstellen van het Dok van Perry is een mooie kans om een intieme stedelijke ruimte te creëren die de verbinding vormt tussen de Dokhaven en de Stenen Beer en de voormalige Pottekaai.

Herstel van het dokje betekent dat het oudste droogdok van Europa in ere wordt hersteld. In het dok zou een museumboot een plaats kunnen krijgen. Door woningbouw aan weerskanten van het dokje en de aansluitende delen van de Peperdijk en de Houtkade wordt het karakter van de vroegere chique woonbuurt hersteld.



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

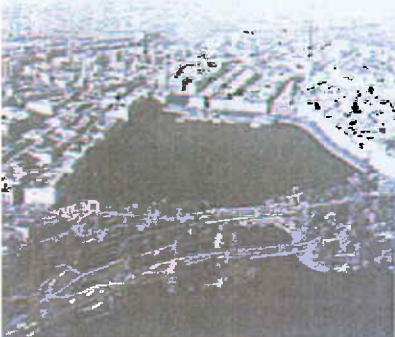


Impressie van het nieuwe Dok van Perry.

9.2 Referenties

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

WERFHELLINGEN



Hamburg Binnenalster



Boompjes Rotterdam

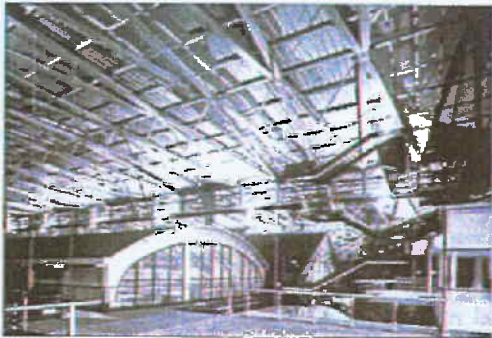


Haven Scheveningen

VERBINDING OUDE BINNENSTAD



Art Centre Le Fresnoy



Art Centre Le Fresnoy



INIT gebouw Amsterdam

MACHINEFABRIEK



SquashCity Amsterdam



Michigan Theatre Detroit

TIMMERFABRIEK



Palais du Tokyo Parijs



Concertgebouw Hafencity Hamburg



Hotel New York Rotterdam

DOK VAN PERRY



Cutty Sark Greenwich London

/LIEGTUIGLOODS EN KETELFABRIEK / LICHTE PLAATWERKERIJ



Spitalfieldmarkets London



Bijlage 1. De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen van de stad Vlissingen

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

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

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

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

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

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

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

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

Bijlage 3. Verslag van de interviews

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

De verbandkamer is de plek waar de meeste werknemers van De Schelde herinneringen aan hebben. Je ging er niet alleen heen als je je bezeerd had, maar het was ook de plek waar Zuster de Priester zitting hield. Zuster de Priester was sociaalmaatschappelijk werkster. Als de mensen problemen hadden, thuis of op het werk, dan moesten ze bij haar te rade gaan. Maar ze ging ook over de verdeling van de huizen van De Schelde, dus toen ik na mijn trouwen in Vlissingen ging wonen in een noodwoning bij de haven, ging ik naar Zuster de Priester om me op een lijst te laten zetten voor een woning in Vlissingen of Souburg. Het is uiteindelijk Oost-Souburg geworden: ik woon hier nu al vijftig jaar! Ik weet het nog goed: 's maandags vanaf 1 uur hield ze spreekuur.

In het begin woonde ik nog in Middelburg. Je kon wel met de tram naar het werk, maar dat was te duur. We gingen gewoon op de fiets, met een man of wat, en om de beurt voorop rijden als je wind tegen had. Je werkte in ploegen, en de vroege dienst begon al om half zes. Dan zat je dus al om vijf uur op de fiets. In weer en wind, oliejasen en dergelijke hadden we niet. Als het regende sloeg je een jute zak over je hoofd en over het stuur. Het was dus een hele vooruitgang dat ik dichterbij het werk kon gaan wonen.

Als je op het terrein aankwam moest je langs de portier. Je pakte je penning van het bord en mikte dat in een mand. Precies op tijd haalde de portier de mand weg, wie daarna binnen kwam was te laat en kreeg een boete. Dat werd aan het eind van de week van je loon ingehouden. Aan het eind van de dag had de portier alle penningen weer op het bord gehangen, behalve als er iets bijzonders aan de hand was: als je bij de directie of bij Zuster de Priester moest komen.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Het werk op de helling was een oorverdovend gebeuren. De stalen casco's fungeerden als enorme klankkasten en als je een klap met een voorhamer op een klinknagel gaf dan klonk dat geweldig door. Er waren verschillende mensen die last van hun gehoor kregen, want oordopjes en dergelijke hadden we in het begin niet. Tussen de middag ging ik graag naar huis om te eten, niet alleen om mijn gezin te zien, maar ook om even uit de herrie vandaan te zijn.

De hellingen waren vroeger veel langer dan de stukjes die er nu nog liggen. Ze liepen helemaal door tot aan de oude smederij, die toen in gebruik was als kantine. Op de plek van de huidige Aldi stond de ketelmakerij. De voorpieken van de schepen werden op de kant gemaakt en later, als het schip al van de helling af was, werden ze bevestigd. Een schip werd van begin af aan op de helling in elkaar gezet, je zag het als het ware groeien. En we waren met zijn allen hartstikke trots als het van de helling afliep: dat hadden wij toch maar mooi gemaakt met zijn allen! Bij zo'n tewaterlating was de plaatselijke fanfare uiteraard aanwezig. De prominenten kregen na afloop een borrel in het Scheldekwartier. Dat zat er voor ons meestal niet aan, behalve toen het eerste marineschip van de helling afliep. Toen speelde de Marinierskapel en werden ook de werklui uitgenodigd voor de borrel en de hapjes.

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

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

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

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

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

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

In de geschiedenis van het Scheldeterrein speelt de onteigeningswet van 1927 een grote rol. Deze maakte het mogelijk grote delen van de binnenstad en de terreinen ten noorden van de Dokhaven te onteigenen voor de groei van de werf. Dit vond dan ook rond 1930 plaats. Wanneer echter de Singel en het terrein direct noordelijk daarvan aan De Schelde kwam was nog niet uit archiefonderzoek gebleken. De heer Van Hoepen kon zich herinneren dat dit nog tamelijk recent moet zijn gebeurd. In 1966 stonden aan de Singel nog houten noodwoningen die voor de uitbreiding van de Scheldewerf werden afgebroken.

De onteigeningswet van 1927 vormde een onderdeel van een overeenkomst tussen De Schelde en de Staat met een looptijd van zestig jaar en de heer Van Hoepen was dus direct betrokken bij de beëindiging van de overeenkomst in de late jaren tachtig. Twee aspecten speelden daarin een rol. De in 1927 door de Staat gebouwde keersluis en de aansluiting op het spoor. De eerste was gebouwd op nadrukkelijk verzoek van de werf omdat de gebouwde schepen steeds groter werden en niet via de schutsluizen de Westerschelde konden bereiken. De 35 meter brede keersluis maakte dit wel mogelijk. Na de oorlog raakte de keersluis echter buiten gebruik doordat er geen grote passagiersschepen meer werden gebouwd, het laatste liep in 1975 van stapel. De fregatten en andere oorlogsschepen die sindsdien voor de marine werden gebouwd waren aanzienlijk kleiner en konden zonder problemen via de schutsluizen naar zee varen. De keersluis, die inmiddels in een deplorabele staat was komen te verkeren kon dus vervallen en is inmiddels gesloopt door Rijkswaterstaat en vervangen door een dam. Ook de aansluiting op het spoor was tegen 1990 overbodig geworden. Ondanks aarzelingen van de afdelingshoofden van de verschillende bedrijfsonderdelen (niemand wilde verantwoordelijk zijn voor het opdoeken van de spoorverbinding!) kon de aansluiting toch vervallen. De werf ligt immers aan het water en materialen kunnen dus altijd per schip worden aangevoerd.

Het gesprek komt op de fundering van de verschillende bedrijfshallen op het terrein om in te kunnen schatten hoeveel van het bodemarchief onder de hallen nog intact kan zijn. Voor zover bekend hebben er voor de bouw van de hallen weinig graafwerkzaamheden plaatsgevonden zodat de kans groot is dat dit nog tamelijk compleet is. Voor de hallen die gesloopt zullen worden is met de gemeente Vlissingen afgesproken dat ook funderingspalen zullen worden uitgetrokken. De heer Van Hoepen wist te vertellen dat met name de hal die op het Dok van Perry werd gebouwd niet diep is gefundeerd en dat dit dok nog vrijwel gaaf bewaard bleef. Het werd in 1974 gedempt met grond die uit het nieuwe droogdok op het Eiland afkomstig was, dat toen juist werd aangelegd. Een deel van de grond werd ook gebruikt voor het dempen van een deel van de Marinedok, waar nu de helihaven is.

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



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

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

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

De vader van Wim Hofman is geboren in 1910 en begon op jonge leeftijd bij De Schelde als nageljongen. Zijn taak was het met een tang de gloeiende klinknagels aan de klinkers aan te geven. Hij verdiende daarmee 5 cent per uur. Hij zou tot zijn pensionering op 65-jarige leeftijd bij De Schelde blijven werken. Uit eigen ervaring weet Wim weinig van de werf. 'Daar kwam je niet, alleen met Sinterklaas, als de kinderen van werknemers getraakteerd werden op chocolademelk'. Zijn getuigenis is dan ook vooral gebaseerd op de verhalen van zijn vader en wat hij op afstand, thuis en op school, van het werken op de werf meemaakte.

De familie Hofman was afkomstig uit Friesland en Wims grootvader trok naar Vlissingen om te werken. Hij was stoker bij de Stoombootmaatschappij Zeeland, kweekte in zijn vrije tijd fuchsia's (belleboompjes) en lustte graag een borrel. Waarschijnlijk als reactie daarop was Wims vader geheelonthouder en verbonden aan de geheelonthoudersvereniging JVO, waarin hij samen met de ook uit Vlissingen afkomstige Geert van Oorschot actief was. Bij De Schelde kreeg zijn vader een opleiding tot ketelmaker. In de praktijk betekende dit dat je samen met je maat geheel zelfstandig een ketel vervaardigde, van het tekenen van het ontwerp tot het uitzoeken van het benodigde staal en het walsen van de staalplaten in de uiteindelijke vorm. Deze stoomketels werden bijvoorbeeld voor elektriciteitscentrales gemaakt. Je maat was bij het werken op de werf heel belangrijk en vaak kwamen daar levenslange vriendschappen uit voort.

Het werk bij De Schelde was hard en de arbeidsomstandigheden vaak verre van sociaal. Wim Hofmans moeder was afkomstig uit Brabant en had familie die bij Philips in Eindhoven werkzaam was, waar een veel socialer beleid werd gevoerd dan op de Scheldewerf. Een deel van de zware

arbeidsomstandigheden lag natuurlijk ook in de aard van het werk. Er werd met metaal gewerkt wat hard was en vaak zwaar en koud. Er gebeurden dan ook veel ongelukken. Kleine ongelukken die dagelijks voorkwamen, als blauwe plekken en snijwonden, maar ook ernstige waarbij dodelijke slachtoffers vielen. Zoals een arbeider die onder een rollende ketel terechtkwam. Wims vader raakte ook ernstig gewond toen hij binnen in een ketel aan het werk was die rond werd gedraaid, waarbij hij tegen de ketelwand werd geslagen omdat hij met zijn werkpak ergens aan was blijven haken. Maar ook uit sociaal oogpunt waren de werkomstandigheden hard. Wie een minuut te laat op zijn werk was moest een half uur inhalen. De portiers die dit moesten registreren kenden weinig genade. Ook al zagen ze iemand hard komen aanlopen, te laat was te laat. Er mocht tijdens het werk ook niet worden gegeten, waarop straffen stonden. Vooral Westkapellenaars maakten zich hieraan nogal eens schuldig. Omdat zij tussen de middag niet naar huis konden hadden zij eten bij zich, wat al vaak voor de reguliere schafttijd op was.

De druk om te presteren was erg hoog. Op de werf hing een ideeënbus en goede ideeën konden worden beloond. Toch werd daar weinig gebruik van gemaakt, uit angst dat dit alleen maar zou leiden tot verhoging van de prestatienormen.

Juist door de zware arbeidsomstandigheden was er met name voor de Tweede Wereldoorlog een actief vakbondsleven. De vakbonden vochten niet alleen voor een beter loon en betere arbeidsomstandigheden maar waren ook de motor achter een actief verenigingsleven in Vlissingen. Je had een mandolinevereniging en een accordeonvereniging, er was de Arbeiderskunstkring en er werd veel gelezen, boeken van de Wereldbibliotheek. Daarnaast werd er ook veel aan modelbouw gedaan. Dat Vlissingen een actieve geheelonthoudersbeweging had is al genoemd. Er was zelfs een toneelvereniging die heette 'Stop Schiedam'.

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

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

deze mensen bleef een levenslange band, met kaarten en bloemen die zijn moeder voor haar verjaardag kreeg. Een sterke herinnering aan deze periode is ook het vele kaarten wat werd gedaan, vooral klaverjassen.

Op de werf werden de arbeidsomstandigheden langzamerhand beter. Er kwamen helmen en veiligheidshandschoenen. De laatste kostten een kwartje en die werd je geacht zelf te betalen. Toch werd het werk er niet leuker op. Er werd een puntensysteem ingevoerd waardoor de druk om te presteren toenam en het werk werd meer verdeeld zodat veel minder van begin tot eind aan een product werd gewerkt. Wims vader maakte daarom de overstap naar reparatie- en onderhoudswerk van ketels bij bedrijven, waarvoor hij per trein het hele land door reisde.

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

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

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

Er was een groot verschil tussen de handarbeiders en de beambten op kantoor. De werktijden waren anders, de salarissen ook. Ik heb de overstap gemaakt van handarbeider naar beambte, van de fabriek naar het kantoor dus. Dat was een bijzondere ervaring, want de laatste weken dat ik in de fabriek werkte werd ik door sommige collega's volkomen genegeerd. Ze ervoeren het als verraad als je van de fabriek naar het kantoor verkaste.

Ik ben vooral met de ketelbouw bezig geweest. Eigenlijk hadden de verschillende onderdelen van het bedrijf niet zoveel met elkaar te maken. We kwamen bijvoorbeeld maar zelden bij de hellingen. We gingen wel eens kijken naar een tewaterlating, maar ik heb zo'n schip nooit als 'ons' product beschouwd. De ketelbouw, dat was mijn afdeling. Omstreeks 1980 hebben we ontzettend veel moeite moeten doen om de ketelbouw boven water te houden. Bij het produceren van ketels kwam een berg vakmanschap kijken, zowel bij het tekenen als bij de eigenlijke productie. Vroeger kon je aan de tekening zelf zien wie er getekend had. Dat zag je aan de gebruikte inkt en aan allerlei kleine details. Later werd alles met computers gedaan en ging het persoonlijke tintje er af. Dat gold trouwens ook voor de fabricage: er kwamen zoveel regels waaraan een ketel moest voldoen, dat er geen sprake meer was van een ambachtelijk product.

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

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

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

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

Bijlage 4. Literatuur

- Altena, Bert, 1989. *Een broeinest der anarchie. Arbeiders, arbeidersbeweging en maatschappelijke ontwikkeling. Vlissingen 1875-1929*.
- Anoniem, 1927. *Van werven en havens*. NRC 19 maart 1927.
- Anoniem, 1934. *Waterstaatswerken uitgevoerd door de N.V. Koninklijke Maatschappij De Schelde*. Nederlandsch Fabrikaat, 20 augustus 1934.
- Arends, G.J., 1994. *Sluizen en stuwen, De ontwikkeling van de sluis- en stuwbouw in Nederland tot 1940*. Delft.
- Blom, Robert, 1984. *RSV: een financiële scheepsramp*.
- Breedveldt Boer, Inge Maria, 2003. *Tekenen en vasseren, Het bedrijf van Jan Peter van Bourscheit (1699-1768) en de architectuur in het tweede kwart van de achttiende eeuw*.
- Broeder, R.J.W. den, 2004. *Inventarisatie industriegebouwen KSG 1^e fase*.
- Broeder, R.J.W. den, 2004. *Inventarisatie industriegebouwen KSG 2^e fase (concept)*.
- Broeder, R.J.W. den, 2004. *Inventarisatie industriegebouwen KSG 3^e fase (concept)*.
- Crucq, Paul, 1997. *Walcheren 1943-1944, Fotoverkenning & bombardementen 'Alone above all'*. Goes.
- Drijgers, A. & J.A. van der Vet (red), 1997. *Ruimte voor stad en scheepsbouw: de Schelde en de Vlissingse binnenstad*.
- Franken, A.F., z.j. *Scheepswerven in Zeeland*. Goes.
- Franken, Toon, 2004. *Op stoom!, Industrieel erfgoed in Zeeland (1850-1970)*. Zierikzee.
- Heijkoop, C., 1988. *Maritiem Zeeland op de grens van land en water: 125 jaar Zeeuwse scheepvaart in woord en beeld*.
- Hekman, Ciske & Lynke Koopal, 1998. *De Werven. Een ontwerp voor vrijkomende werkterreinen in Vlissingen*.
- Afstudeerscriptie LU Wageningen.
- Heuvel, Charles van den, 1991. *'Papiere Bolwercken'. De introductie van de italiaanse stede- en vestingbouw in de Nederlanden (1540-1609) en het gebruik van tekeningen*. Alphen a/d Rijn.
- Hoogendoorn-Beks, W.J.M. en J.C.M. Hattinga Verschure, 1977. *De Hattinga's en hun topografische atlassen*. Utrecht.
- Kadastrale atlas van Zeeland 1832. *Vlissingen/West-Souburg/Oost-Souburg/Ritthem*. Serie Walcheren Deel 2.
- Kok, G.A. de (eindred), 1975. *De Koninklijke weg. Honderd jaar geschiedenis Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen 1875-1975*.
- Kraker, A.M.J. de (red), 2002. *De Westerschelde, een water zonder weerga*.
- Krogt, P.C.J. van der, 1995. *De stadsplattegronden van Jacob van Deventer. Map 7 Nederland Zeeland, Landsmeer*.
- Kruijf, T. de e.a., 2004. *Atlas van historische vestingwerken in Nederland, Zeeland*. Utrecht.
- Leeuw, David de, 2000. *Een taaië strijd: vijftiengintig jaar vakbondswerk op de Schelde*.
- Meerman, A., 1996. *Vlissingen vanuit de lucht*. Hoogeveen.
- Noppen, I.H.J., 1955. *Bakerdok der Marine*. In: Alle Hens, officieel orgaan der Koninklijke Marine.
- Quite, Piet, 2000. *Koninklijk Mij 'De Schelde', 125 jaar scheepsbouw in Vlissingen*. Alkmaar.
- Sakkers, Hans, 2004. *Vesting Vlissingen, Een veranderende vormgeving door de eeuwen heen*. Middelburg.
- Schoneveld, J. (red.), 2003. *Een archeologisch onderzoek op het terrein 'Alhambra' te Vlissingen (Z.)*, Groningen (ARC-Publicaties 85).
- Sens, Berit I., 1993. *Architectuur en stedenbouw in Zeeland 1850-1945*. Zwolle.
- Sens, Berit, 1998. *Jonge bouwkunst geselecteerd, Rijksmonumenten in Zeeland 1850-1945*. Goes.
- Stervert, Ronald e.a., 2004. *Monumenten in Nederland, Zeeland*. Zwolle/Zeist.
- Tabbers, Hans & Herbert Schepers, 1984. *De schepen die wij bouwden 1875-1950. Gedenkboek van de N.V. Koninklijke Maatschappij De Schelde, Vlissingen*.
- Tramper, A.C., 2004. *Vlissingen en omliggende werken*, in: T. de Kruijf et. al., *Atlas van de historische vestingwerken in Nederland. Zeeland*, Utrecht, 119-132.
- Verhoog, Jeroen, Jessica van der Hulst, Verhoog & Warmerdam, 2001. *Luctor et emergo. 125 jaar Koninklijke Schelde 1875-2000*.
- Weterings, E.J., 2000. *Herinneringen aan de Schelde. Werknemers vertellen hun verhaal*.
- Wieberdink, G.L. (samensteller), 1989. *Historische Atlas Zeeland*. Landsmeer.
- Winkelman, H.P., 1972 (herdruk van 1873). *Geschiedkundige plaatsbeschrijving van Vlissingen*.
- Diverse auteurs, in *Heemschut*. Jaargangen 1958, 1960, 1963, 1965, 1966, 1969, 1970, 1975, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1992.

