Een majestueuze entree

Het havenkanaal van Middelburg 1535-1816

Het grondgebied tussen Middelburg en de Rijksweg A58 is sinds enkele jaren volop in ontwikkeling. Er worden een bedrijventerrein, een woonwijk en een golfterrein aangelegd. Het gebied is bekend onder de naam Mortiere, een verwijzing naar de naam van een oude heerlijkheid die ten zuiden van Middelburg en ten oosten van Arnemuiden was gelegen. Ten oosten van Mortiere, ter hoogte van het tracé van de Nieuwlandseweg, wordt in 2009 de nieuwe Rijksweg N57 aangelegd.
Het tracé van de Nieuwlandseweg-nieuwestijl wordt dwars door het voormalige havenkanaal van Middelburg aangelegd, met halverwege een grote rotonde voor de toegang naar de wijk Dauwendaele en het industrieterrein Arnestein. Dit in de zestiende eeuw aangelegde havenkanaal heeft een belangrijke rol gespeeld in de economische ontwikkeling van Middelburg en is daarmee een historisch landschapselement.
De ingreep in het landschap vind ik eigenlijk nog niet het ergste, want de nieuwe N57 moet er komen. Waar ik meer moeite mee heb is het beleid van de gemeente Middelburg om het meest aansprekende deel van dit landschapselement, de Westelijke Oude Havendijk, te laten opgaan in een golfterrein dat als groene zone tussen de woonwijk Mortiere en de Rijksweg A58 wordt aangelegd. En dan heb ik het nog niet over de manier waarop de gemeente deze werkzaamheden heeft laten uitvoeren. De aanlegvergunning voor de grondwerkzaamheden lag tot en met 6 november 2008 nog ter inzage in het stadskantoor, maar het werk was al medio oktober klaar.
Onder aanvoering van de Stichting Vrienden van Middelburg hebben enkele verenigingen (waaronder de Heemkundige Kring Walcheren) en particulieren zich vorig jaar verzet tegen deze plannen. Dat heeft opgeleverd dat er een vrij toegankelijk wandelpad over de voormalige havendijk wordt aangelegd (wel uitkijken voor laag overvliegende golfballen) en dat het dijklichaam niet wordt geschonden door plaatselijke doorbraken. Uit dit alles blijkt dat een wethouder die is gepromoveerd tot doctor in de geschiedenis geen garantie vormt voor het bewaren en koesteren van historische elementen.

Terug in de tijd
Middelburg ontwikkelde zich vanaf de veertiende eeuw tot een bedrijvige handelsplaats. In de vijftiende en zestiende eeuw beleefde de stad een grote bloeiperiode. Middelburg was een stapelstad; de stad bezat de wijnstapel en korte tijd ook de Engelse wolstapel. Kooplieden uit verschillende streken in West-Europa verhandelden er hun waren zoals hout, wijn, laken en zout.
De stad lag langs de belangrijke handelsroute naar Antwerpen, maar moest daarbij wel concurreren met de steden Vlissingen en Veere. De oostkust van Walcheren vormde voor de schepen een ideale plaats om voor anker te gaan. Op de Walcherse rede ter hoogte van Arnemuiden was het altijd druk.
Aan het eind van de vijftiende eeuw kregen de havensteden in de Zeeuwse Delta steeds meer last van verzanding. Middelburg probeerde haar positie tegenover de andere Walcherse havensteden te behouden en daarvoor moesten enkele maat-

Middelburg en het havenkanaal, getekend door Jacob van Deventer, ca. 1570. Daarboven het kronkelige verloop van het riviertje de Arne. (Atlas Van Deventer)

regelen worden genomen. Niet alleen de faciliteiten moesten worden uitgebreid, maar ook de verbinding van deze haven naar de Walcherse rede. Wat dat laatste betrof, kende de stad de nodige problemen, want Middelburg lag niet direct aan open water en was daardoor afhankelijk van de Arne. Dat riviertje was nauwelijks bezeilbaar en bij eb waarschijnlijk zelfs onbevaarbaar voor de grotere zeegaande schepen. Uit de stadsrekeningen blijkt dat al in 1451 en 1486 plannen zijn ontwikkeld om bij Arnemuiden, aan de mond van de Arne, een haven aan te leggen. De ontwikkeling van een dergelijke haven zou de positie van de stad echter ondermijnen ten gunste van het dorp Arnemuiden, dat direct aan open zee lag. Aangezien het ambacht Oosthoek, waarin Arnemuiden lag, sedert 1493 aan Middelburg toebehoorde, was dat eigenlijk geen optie.

Een havenkanaal

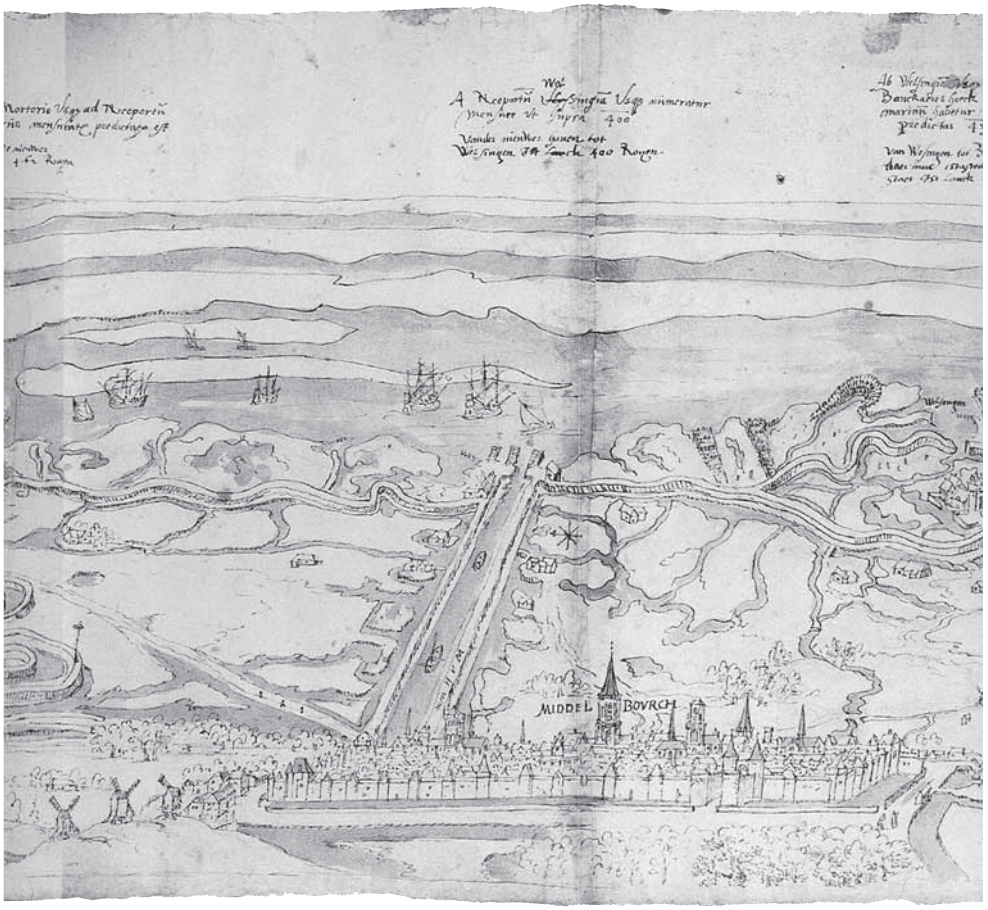
In het eerste kwart van de zestiende eeuw was de toegang tot de haven nogal verslechterd. Kooplieden moesten veel moeite doen om hun goederen vanaf open zee naar de Middelburgse haven te transporteren, waardoor hun transportkosten stegen. Een aantal 'vindingrijke' ondernemers liet, tot ongenoegen van de stedelijke overheid, al geruime tijd goederen buiten de stad laden en lossen, met als argument dat de onbevaarbaarheid van de Arne dat noodzakelijk maakte. Het stadsbestuur besloot in 1526 een commissie in te stellen met de opdracht na te gaan hoe een nieuw havenkanaal naar de Walcherse rede kon worden aangelegd.

Om tot uitvoering van de werkzaamheden te mogen overgaan, was toestemming van

de landsheer, keizer Karel V, nodig. In 1515 had hij – nog maar een jongen van vijftien jaar – de stad bezocht en was via de Arne de stad binnengevaren. Hij was er blijkbaar van overtuigd dat de toegang tot de haven via de Arne niet langer kon voortduren, want hij verleende in 1531 het octrooi voor het kanaal. Daarin werd bepaald dat de stad zelf verantwoordelijk was voor de financiering van het project, te weten het graven van een kanaal en de bouw van twee spuisluizen voor afwatering van het omliggende land en het schuren van het kanaal. Ook het onderhoud kwam ten laste van de stadskas.

Op 8 april 1532 ging de eerste spade de grond in. De financiering van het project leverde de daaropvolgende jaren nog wel enige problemen op want tot tweemaal toe was de stad genoodzaakt vergunning aan te vragen tot het uitgeven van los- en lijfrenten om zo de voortgang van het project te kunnen waarborgen.
Op 24 augustus 1535 vond de opening plaats. Het stadsbestuur was hierover zo verheugd, dat de eerste twee schippers,

Middelburg en het havenkanaal op het Panorama van Walcheren van Antoon van den Wijngaerde, ca. 1550.



die met koren en wijn in de nieuwe haven aankwamen, een gedenkpenning kregen. In de stad werden de lig- en losplaatsen voor de schepen uitgebreid van de Rouaansekaai tot de Nieuwe Haven.
Met het nieuwe havenkanaal kreeg de stad een rechte verbinding met de zee.
Het kanaal, gevat tussen twee dijken, was drie kilometer lang en 57 meter breed. Aan het einde van deze dijken lagen twee havenhoofden, het Westhavenhoofd en het Oosthavenhoofd. Het laatstgenoemde hoofd lag op de plaats waar nu de woonhuizen van de Nieuwlandseweg 9 t/m 37 staan. Vanaf dit hoofd werd na de inpoldering van de Middelburgsche polder in 1644 en het ontstaan van het dorp Nieuwland een veerdienst ingesteld. Het huidige wegrestaurant De Roode Leeuw herinnert nog aan het Nieuwlandse veerhuis.
In 1536 werd de Oosthavendijk bestraat. In onze tijd kennen we dit weggedeelte als de Nieuwlandseweg.
Via het havenkanaal voeren de schepen door de geul langs Welzinge richting het Flakke, het gedeelte van de Westerschelde ter hoogte van fort Rammekens, vanwaar ze naar open zee voeren of naar Antwerpen.

Maatregelen
Het nieuwe havenkanaal trok meer buitenlandse kooplieden naar Middelburg, maar er kwamen weldra klachten over de grote drukte in de havenkom. Deze was namelijk niet aangepast aan de mogelijkheden die de nieuwe toegang bood. Wederom richtte het stadsbestuur zich tot Karel V, nu met het verzoek het kanaal te mogen verbreden en beter te laten aansluiten op de binnenhaven. De havenkom werd uitgebreid en binnen de omwalling gelegd en met torens beschermd zodat de schepen veilig lagen.
Toch waarschuwden deskundigen al in 1546 voor verzanding. Remedie daartegen verwachtte men van twee sluizen die het overtollige Walcherse landwater loosden op het kanaal: de Dampoortse sluis aan de oostzijde van Middelburg en de Mannezeese sluis halverwege de westelijke dijk van het havenkanaal. In de eeuwen daarna is de uitwatering via deze twee sluizen altijd een grote bron van zorg geweest.
Een andere oplossing om de verzanding van het havenkanaal en de haven tegen te gaan was de aanleg van het Molenwater omstreeks 1550. Buiten de omwalling van de stad werd een ‘bassin’ aangelegd waar men het water naar believen kon laten in-

en uitstromen. Door deze stroming werden de haven en het havenkanaal uitgeschuurd en op diepte gehouden. Maar ook dat bleek geen afdoende middel om het havenkanaal bevaarbaar te houden. Het stadsbestuur diende in 1609 bij de Staten van Zeeland het verzoek in tot aanleg van een nieuwe haven buiten de stad, die ten westen van fort Rammekens zou uitkomen.
Het stadsbestuur van Vlissingen had echter bezwaren tegen dit plan en er zat voor Middelburg niets anders op dan met grote inspanningen het havenkanaal bevaarbaar te houden.
Deze inspanningen waren vergelijkbaar met die van andere steden. Zierikzee liet in de jaren 1595-1600 een havenkanaal graven en de Vlaamse stad Brugge heeft nog

Het vertrek van Robert Sidney uit Middelburg op het schip 'De Zeehondt', met de Zeeuwse en de Middelburgse vlag in top. Omdat de wind verkeerd staat, moet het oorlogsschip door het kanaal naar het havenhoofd worden getrokken, een drie kilometer lange tocht. De hoge gast wordt uitgeleide gedaan door een grote groep mensen en schepen. De schilder gaf een weids overzicht van Middelburg en haar directe omgeving. Op knappe wijze combineerde hij op een breed doek een stadsgezicht, een havengezicht, een landschap en een menigte mensen. Het schilderij is rijk aan details. (Schilderij van Adriaan Pietersz. van der Venne, Rijksmuseum Amsterdam)

Het hoofd van het Middelburgse havenkanaal, links het Oostelijke Havenhoofd en rechts het Westelijke Havenhoofd. Aan de overkant ligt Nieuwland. De schuur rechts is de stalling van de trekpaarden van de slepers. (Zeeuws Archief, Zeeuws Genootschap, Zelandia Illustrata deel II, nr. 304).

meer moeite moeten doen om de toegang van haar haven via het Zwin te waarborgen.

Majestueuze entree

Een groot aantal prenten en tekeningen uit de zestiende en zeventiende eeuw laat het kaarsrechte havenkanaal zien als een loper voor de haveningang van de stad. Een van de mooiste afbeeldingen van het havenkanaal is het schilderij van Adriaan van de Venne. Het beeldt het vertrek uit van Robert Sidney uit Middelburg in 1616 (zie pag. 6 en 7). Het gezicht op de stad Middelburg bepaalt de compositie van het schilderij: torens van kerken en stedelijke gebouwen en de masten van de schepen waaraan vlaggen wapperen. Het havenkanaal was een majestueuze entree voor de schepen.

In 1667 werd het panorama van de stad verrijkt met de Oostkerk. De kerk ligt precies in het verlengde van het havenkanaal. Zeer waarschijnlijk heeft men bij het kiezen van de locatie voor ogen gehad dat het gebouw ook een baken voor de scheepvaart kon zijn.

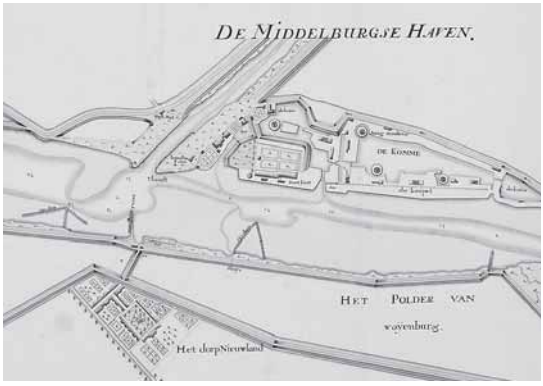
In die tijd was Middelburg de tweede havenstad van de Republiek. De handel verschoof in de loop van de tijd steeds meer naar het noorden, maar er waren nog volop activiteiten in de haven. De Verenigde Oost-Indische Compagnie bleef gedurende de achttiende eeuw een factor van betekenis. Tussen 1602 en 1793 werden gemiddeld 5,7 schepen per jaar uitgereed en op de Middelburgse scheepswerf liepen tussen 1650 en 1794 248 schepen van stapel.

De vaart op het Caribische gebied en West-Afrika bleef van belang en Middel-

burgers namen bovendien deel aan de walvisjacht. En hoewel Rotterdam de positie als belangrijkste aanvoerhaven van wijn van Middelburg had overgenomen, bleef de vaart op Spanje, Portugal en Frankrijk belangrijk. In de achttiende eeuw was de Middelburgse Commercie Compagnie actief. Deze particuliere handelsmaatschappij reedde 296 schepen uit en hield zich voornamelijk bezig met de slavenvaart.
Uit cijfers van de periode 1752-1763 blijkt dat er jaarlijks ruim 150 zeeschepen door het havenkanaal voeren of werden getrokken. Dat aantal zal in de zeventiende eeuw hoger zijn geweest.

Slepers

Aangezien de Middelburgse haven een getijhaven was, was het voor schepen alleen bij bepaalde wind en/of getij mogelijk de haven binnen te komen of te verlaten. De schepen konden zich ook laten slepen door slepers, ook wel jagers genoemd. Er was een groep slepers gevestigd in Ritthem en één in Middelburg. In het reglement van 1738 stonden de afspraken tussen deze twee groepen. De Middelburgse slepers trokken met hun paarden de schepen vanuit de haven van Middelburg naar de rede van Rammekens, die van Rammekens trokken ze naar de haven van Middelburg. Als de Middelburgers geen paarden genoeg tot hun beschikking hadden, mochten de collega's van Rammekens het werk overnemen en andersom. In 1797 woonden er 39 slepers in Middelburg en omgeving, in 1812 waren er dat 24 (alleen stad Middelburg). De paarden waren met lange touwen met de schepen verbonden en trokken die zo door de geul en het havenkanaal. Aangezien de zeedijk langs Welzinge nogal grillig liep, werden – waarschijnlijk begin zeventiende eeuw – de diverse inhammen door de aanleg van trekdijken afgesneden, zodat de trekpaarden een zoveel mogelijk aan de geul evenwijdige route konden volgen. Hierdoor werd voorkomen dat men steeds de touwen moest innemen of vieren of dat men bij het nalaten hiervan het schip op de wal trok.



Het hoofd van het Middelburgse havenkanaal, met aan de overzijde Nieuwland. Links van het hoofd (niet zichtbaar) lag het Stadspoldertje waar de galg stond. Aan het uiteinde van de Westelijke Havendijk ligt de stal voor de trekpaarden. Rechts van de Oostelijke Havendijk de zaagmolens en de zoutketen.
Deel van 'Kaart van Welsinge ofte Vaart van het Eijnde der Middelburgsche Haven tot het Kasteel van Ram[m]ekens', door J. Massol, 3 december 1754. (Zeeuws Archief, Zeeuws Genootschap, Zelandia Illustrata deel I, nr. 1280)

Verzanding

Het bevaarbaar houden van de toegang tot de havens van Middelburg en Arnemuiden heeft in de zeventiende en achttiende eeuw veel hoofdbrekens en geld gekost. Voor de zuidoostkust van Walcheren lagen al langere tijd enige zandplaten. Deze groeiden snel in omvang en hinderden de schepen die voor de rede van Walcheren

voor anker gingen. Door het inpolderen van de grootste zandplaten tot de Sint Jooslandpolder in 1631 en de Middelburgsche polder in 1644 werd de toegang van de havens van Middelburg en Arnemuiden tot de zee in zuidwestelijke richting verlengd tot aan fort Rammekens. Hierdoor werd de geul van Welzinge gekanaliseerd. In oostelijke richting ontstond het Arnemuidse kanaal, waarlangs zich industriële bedrijvigheid had ontwikkeld zoals houtzagerijen en zoutketens.

Het kanaal van Welzinge liep langs het voormalige dorp Welzinge tot aan fort Rammekens. Dit fort was in 1547 als fort Zeeburgh gebouwd op het uiterst strategische punt waar de Welzinge in de Honte of Westerschelde uitkwam. Hierdoor was de toegang tot het havenkanaal nog smaller geworden en werd de verzanding nog sterker.

In de vergadering van de Staten van Zeeland van 29 januari 1664 verklaarde Middelburg reeds meer dan £ 60.000 Vlaams (€ 132.000) voor verschillende werken uitgegeven te hebben.

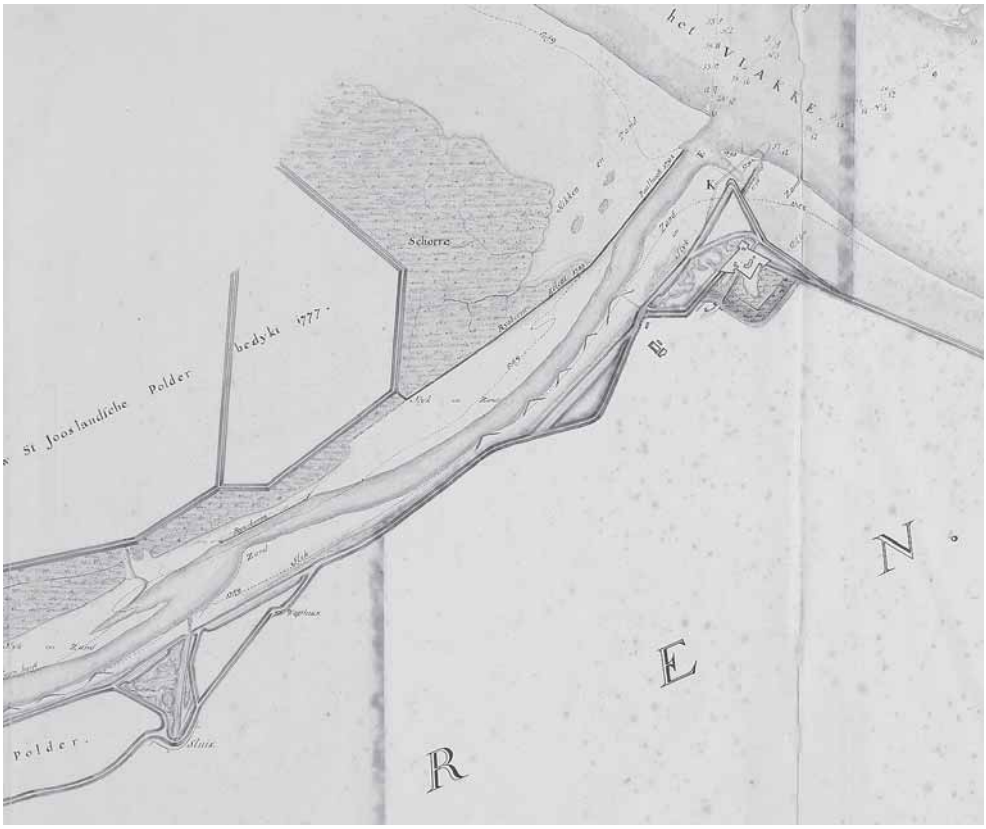
Diverse “vernuftelingen of ingenieurs”, zoals Mattheus Smallegange in zijn *Nieuwe cronyk van Zeeland* (1696) omschrijft, kwamen met adviezen, variërend van het maken van sluizen en houwers om de kanalen uit te schuren tot het aanleggen van hoofden en bermen om de aanvoer van zand zoveel mogelijk weg te houden van de mondingen van de kanalen. Zelfs het landwater dat via de Welzingse sluis in het Welzingse kanaal werd afgevoerd, bracht onvoldoende schuring.

In 1738 werd een rijshoofd aan het eind van het kanaal naar Welzinge, tegenover fort Rammekens, aangelegd. Dit hoofd moest verhinderen dat de vloedstromen zand meevoerden in het kanaal.

Om de nodige diepte te krijgen, werden in 1764 de zandplaten bij Rammekens en het Arnemuidse vaarwater uitgebaggerd. Zelfs voor het Middelburgse havenkanaal, tegenover Nieuwland, lag een zandplaat die het uit- en inbrengen van grote schepen belemmerde. De zandplaat bij Rammekens groeide echter weer aan. Om de stroom hier sterker te maken werd in 1779 een triangulaire (driehoekige) dijk aangelegd met een paalhoofd.

Omstreeks 1780 werd gerapporteerd dat het Arnemuidse kanaal bij ieder getij drieënhalf à vier uur drooglag. Het kanaal van Welzinge en het Middelburgse havenkanaal vielen bij laagwater op enkele plaatsen droog: “De gansche comersie en groot zeevaard van middelburg is daar door den bodem geslagen.” Volgens de deskundigen was het door de stroming meegevoerde zand afkomstig van de duinen van de Vlaamse wal en van de Walcherse west- en noordkust. In hun rapport berekenden zij dat er over een periode van dertig jaar bijna 900.000 kubieke meter zand van het Noorderstrand van Walcheren door de stroming van de zee was meegevoerd naar de andere kant van het eiland en verder naar het Sloe en de Bevelanden.

In 1792 beklaagden de heren bewindhebbers van de VOC en de directeuren van de Zaagmolens en die van de Zoutpannering te Arnemuiden zich over de situatie. Ondanks de hoge kosten besloot het stadsbestuur toch weer de kanalen uit te diepen. Veel bleek dit niet te helpen, want al een jaar later werd gesteld dat vooral de monding van het kanaal bij Welzinge nog dieper gemaakt moest worden. Men probeerde de berm aan de westzijde van de nieuwe dijk bij Rammekens te verlengen



De situatie van de monding van het Kanaal van Welzinge in 1791. Voor Fort Rammekens is in 1779 een triangulaire dijk aangelegd. Aan de oostzijde van de monding ligt een lange strekdam, die in 1738 was aangelegd en in de jaren daarna is verlengd.
Deel van kaart door G. de Feyter, 1791, naar J. Massol. (Zeeuws Archief, Zeeuws Genootschap, Zelandia Illustrata deel I, nr. 1282c)

om de stroming van de monding van het kanaal weg te houden. De totale kosten bedroegen bijna € 60.000, maar alles was uiteindelijk tevergeefs. In 1793 raakte het nieuwe VOC-schip de Leviathan bij zijn eerste reis zo zwaar aan de grond dat het ter plaatse moest worden gesloopt.
Het Zeeuws Genootschap probeerde in 1803 de oplossing via een prijsvraag te vinden. Kapitein-ingenieur T. Speleveld kwam met drie mogelijke oplossingen en hij kreeg hiervoor in oktober 1806 de gouden ereprijs. De eerste mogelijkheid was het veranderen van de haven en het havenkanaal in een dokkanaal met aan de monding bij fort Rammekens een spui- en schutsluis. De vloedstroom zou dan voor de schutsluis “zijn stoffen neerlaten” en door de spuisluis zou de sedimentatie kunnen worden weggespoeld. De tweede mogelijkheid was het Welzingekanaal en het Arnemuidse kanaal van elkaar te scheiden door een dam en vervolgens het havenkanaal en het Arnemuidse kanaal tot één kanaal te maken, met een spuisluis bij de monding bij Arnemuiden. De derde

mogelijkheid was het graven van een nieuw kanaal tussen Veere en Arnemuiden. De stad had echter geen middelen om een van deze plannen uit te voeren.

Lodewijk Napoleon

De hoop was gevestigd op koning Lodewijk Napoleon. Hij bezocht in mei 1809 de stad en hem werd de problematiek van de verzanding van de toegang tot de haven voorgelegd. De koning was ontvankelijk voor de klacht van het stadsbestuur; een maand later nam hij het besluit dat er een nieuw havenkanaal mocht worden gegraven van Middelburg naar Veere. De loop van dat kanaal werd al in het landschap afgebakend, maar toen Zeeland in 1810 bij Frankrijk werd ingelijfd werden de werkzaamheden stilgelegd.

Na het vertrek van de Fransen kwam koning Willem I in september 1814 naar Middelburg en ook hem werd de slechte toestand van de toegang tot de haven onder de aandacht gebracht. De Staten-Generaal gingen akkoord met het graven van een nieuw havenkanaal naar Veere en stelden een bedrag van een miljoen gulden als voorschot ter beschikking. Middelburg moest jaarlijks ƒ 25.000 terugbetalen, zonder rente. Dit havenkanaal was in juli 1817 voltooid en werd datzelfde jaar op 9 augustus door koning Willem I geopend. Met de aanleg van het nieuwe havenkanaal was de toegang naar de stad voor schepen weer gewaarborgd, maar het bracht de stad niet meer de economische bedrijvigheid van vóór de Franse tijd. In 1872 werd het kanaal opgenomen in het tracé van het Kanaal door Walcheren.

Afsluiting

Omdat het oude havenkanaal zijn functie had verloren, werd op de plaats van het veer naar Nieuwland een dam gelegd tussen het Oosthavenhoofd en het veerhuis. Door de aanleg van de Veerdam werd het grondgebied van Nieuw- en Sint Joosland met Walcheren verbonden. In 1828 vroeg het gemeentebestuur van Middelburg aan Gedeputeerde Staten toestemming om, in verband met de aanleg van een nieuwe begraafplaats, de oude haven af te dammen. Dit verzoek werd ingewilligd en in 1829 werd de dam gelegd bij de weg naar de Zaagmolens, waardoor de beide havendijken met elkaar verbonden werden. De grond van het ingepolderde havenkanaal

Het voormalige havenkanaal op 5 augustus 2007. (foto Leo Hollestelle)

De Westelijke Oude Havendijk op 24 juni 2008. (foto Leo Hollestelle)

werd door de gemeente Middelburg verhuurd en verpacht aan particulieren.
Ter hoogte van het huidige viaduct over de Torenweg werd in 1874 de steenbakkerij van De Nijverheidsvereeniging gebouwd. De fabriek werd behoorlijk uitgebreid in 1881 en 1883 en produceerde in 1883 550.000 stenen. Het bedrijf werd in 1920 opgeheven.
In de eerste helft van de twintigste eeuw verhuurde de gemeente Middelburg grond in het voormalige havenkanaal aan enkele boomkwekers: C.J. Stomps, de N.V. Boomkweekerij en Zaadhandel De Nieuwe Walcheren en de gebroeders J. en P. Mesu. Laatstgenoemden woonden in het witte huisje aan de kant van de Nieuwlandseweg, dat in 2007 is afgebroken.
Door de afsluiting van het havenkanaal slibde het kanaal van Welzinge nog sterker dicht en in 1846 werd het gedeelte tot aan de afwateringssluis van de polder Walcheren bij Welzinge tot de Mortierepolder bedijkt en in 1860 het gedeelte tot aan fort Rammekens tot de Schorerpolder.
In de Mortierepolder liet J.F. Fak Brouwer in 1879 ook een steenfabriek bouwen, op een plaats ergens halverwege De Roode Leeuw en het huidige viaduct onder de A58. De fabriek kreeg de naam Suzanna Johanna. De klei werd opgegraven uit het laagste gedeelte van de Mortierepolder. De fabriek was maar kort in bedrijf en werd in 1895 gesloten.

Waterkering

In de jaren zestig van de vorige eeuw werd

De Westelijke Oude Havendijk in april 2000. In de verte is de boerderij van de familie Poppe te zien, afgebroken in 2007. Links de huizen langs de Veerdam. (foto Leo Hollestelle)

De Trekdijk ten westen van Nieuw- en Sint Joosland, april 2000. (foto Leo Hollestelle)

het gedeelte van de Westelijke Oude Havendijk grenzend aan de nieuw te bouwen wijk Dauwendaele afgegraven. Op deze plaats liggen nu onder andere een sporthal en sportvelden. Op dit deel van de dijk lag ook het zomerhuis De Dolphijn. Een eindje verder werd een verbindingsweg tussen Dauwendaele en industrieterrein Arnestein aangelegd. Op de plaats waar de weg de oude havendijk doorsnijdt werd een coupure gebouwd. Dat is een verrijdbare betonnen deur die het gat in de dijk kan afsluiten. De dijken van het voormalige havenkanaal waren door het Waterschap Walcheren gekwalificeerd als secundaire waterkeringen. In die jaren werd in het verlengde van de Westelijke Oude Havendijk een viaduct onder het nieuwe tracé van Rijksweg A58 aangelegd. Bij ontgravingen ten behoeve van de bouw werden palenrijen blootgelegd van het havenhoofd dat in het verlengde van deze dijk lag. Verder werd bij het maken van de afslag naar Middelburg-Arnestein de oorspronkelijke Veerdam afgegraven. De nu aan de Veerdam staande huizen stonden onder aan de dam en geven precies de richting aan van de vroegere Veerdam.

De Mortierepolder, het in 1846 ingedijkte deel van het Welzingse kanaal, gezien in de richting van Nieuwland. Links de oude trekdijk. Situatie 6 juli 2008. (foto Leo Hollestelle)

Dat was de situatie tot op heden. Door de aanleg van de nieuwe N57 zal de aansluiting met de Rijksweg A58 worden gewijzigd. De boerderij van de familie Poppe aan de Westelijke Oude Havendijk moest daarvoor in 2007 al wijken.

Slot

In de zeventiende eeuw werd het havenkanaal getypeerd als een majestueuze entree voor de stad Middelburg. Is deze kwalificatie vanaf volgend jaar, als de nieuwe N57 klaar is en de Westelijke Oude Havendijk voor een groot deel tot een bult in een golfterrein is omgevormd, een mooie 21ste-eeuwse variant? Ik dacht het niet.

Zoals een woordvoerder van de Stichting Tuin van Zeeland het zei: “Meer dan een flinter van het oude patroon van het kanaal zal er niet overblijven.” Het verkeer raast straks met hoge snelheid richting de tunnel onder het Kanaal door Walcheren en golfers slaan een balletje in een hole boven op die ‘fraaie verhoging’ in het parcours. De sporen van het kanaal van Welzinge en het Arnemuidse kanaal zijn nog in het landschap te zien. Laten we hopen dat deze historische landschappelijke elementen niet verder worden verstoord en dat deze sporen van het verleden van Middelburg tot in lengte van dagen zichtbaar zullen blijven.

Leo Hollestelle

De aanleg van het tracé van de nieuwe N57 dwars door het voormalige havenkanaal, situatie op 8 november 2008. Links is de ‘metamorfose’ van de Westelijke Oude Havendijk in het golferrein goed te zien. Dankzij de inspanningen onder aanvoering van Stichting Vrienden van Middelburg is nog een deel van de oude dijk te herkennen. (foto Leo Hollestelle)

Met dank aan Ed de Graaf (Stichting Vrienden van Middelburg) en Toon Franken (Zeeuws Archief).

Geraadpleegde bronnen
Gedrukte publicaties:
– M. Smallegange, 'Nieuwe cronyk van Zeeland', Middelburg 1696.
– Z. Paspoort, 'Beschrijving van Zeeland, zijnde het negende en tiende deel van de tegenwoordigen staat der Vereenigde Nederlanden, ten deele vervolgd', Middelburg 1820.
– Nieuwe verhandelingen van het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen 1818, deel 2.
– J.P. Sigmond, 'Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800', Amsterdam 1989.
– A. Walraven en F.P. Polderdijk, 'Geschiedenis en plaatsbeschrijving van de gemeente Nieuw- en Sint Joosland', Middelburg 1896.
– P. Dellebeke, 'De geschiedenis van Nieuw- en St Joosland en directe omgeving', 1994.
– G.C. de Bruijn, 'Steenfabriek De Suzanna Johanna' in Tijdschrift Zeeland, jaargang 10, nr. 3 (september 2001), p. 108-112.
Archieven en collecties:
– Aanwinsten Rijksarchief in Zeeland 1960, nr. 17, inv.nrs. 270 en 271.
– Verzameling Verheye van Citters, inv.nr. 49b.
– Archief Polder Walcheren 1511-1870, inv.nrs. 207, 236, 982, 983 en 1006.
– Archief Gewestelijke Besturen, inv.nr. 256.
– Archief Prefectuur, inv.nr. 58.
– Ordonnanties gemeente Middelburg nr. 75.
– Zelandia Illustrata deel I, nrs. 1223, 1280, 1282 en II (diverse nummers).