

't Dok weer droog



Geschiedenis van het Middelburgse Prins Hendrikdok

Middelburg heeft ooit, naast een aantal scheepswerven, een heus droogdok gehad! Het dateerde uit 1875 en werd niet specifiek gegraven of aangelegd: een deel van de Middelburgse binnenhaven werd hier namelijk voor gebruikt. Men metselde de kademuren op, voorzag het van een dokvloer en maakte het afsluitbaar door middel van een drijvende deur, schipdeur of *bateau-porte* genoemd. Hoogbejaarde Middelburgers kunnen nog over dit voormalige dok meepraten: in 1927 werd hier namelijk het laatste schip drooggezet. Recentelijk werd het dok ten behoeve van restauratiewerkzaamheden aan de muren weer leeggepompt. Ik kon het hele proces – als Middelburger natuurlijk zeer geïnteresseerd – op de voet volgen, vele foto's maken en in de geschiedenis duiken. Thans is er helaas in mijn stad geen enkele werf meer aanwezig, nog niet eens een fatsoenlijke jachtwerf!

Handels- en scheepsbouwstad

Vanwege de gunstige ligging van Middelburg bestond er van oudsher al een levendige handel op Vlaanderen en de Oostzeelanden. Middelburg deed er alles aan om die handel en de daarmee verbonden scheepsbouw en -reparaties naar zich toe te trekken en te behouden. Tussen 1532 en 1535 werd er zelfs een kanaal naar de Westerschelde gegraven om de stad voor de scheepvaart beter toegankelijk te maken, een havenkanaal waarvan het tracé nog duidelijk in het landschap is te herkennen. Na de oprichting van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) in 1602 werd Middelburg na Amsterdam de tweede handelsstad van de Nederlanden.

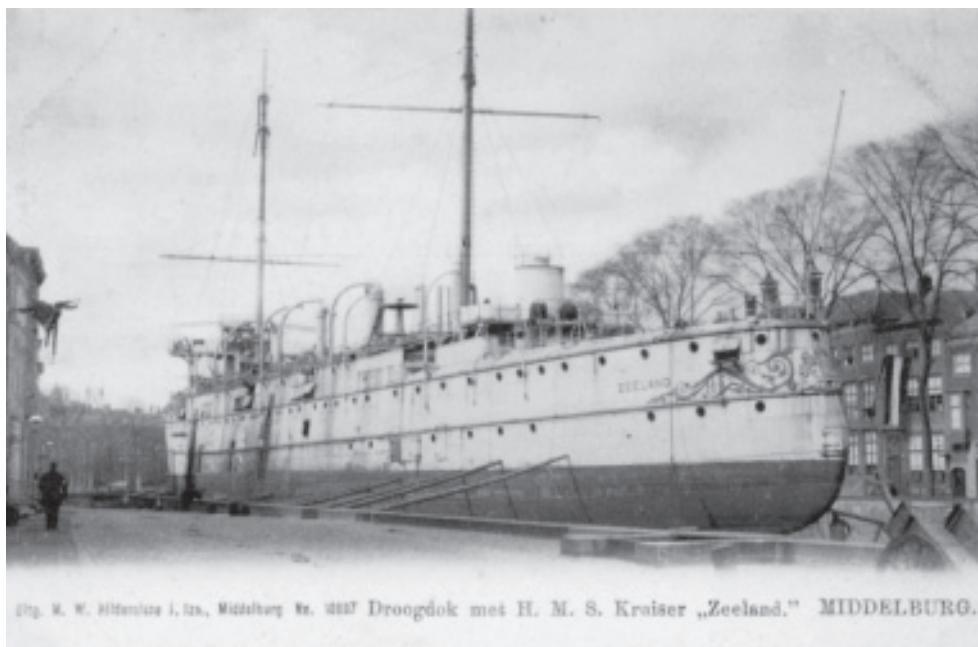
Ook deelde Middelburg in 1620 mee in de oprichting van de Westindische Compagnie (WIC). Het aandeel in de WIC was echter geringer dan dat in de VOC. Daarna volgde in 1720 nog de oprichting van de MCC (Middelburgsche Commerciale Compagnie), een bedrijf dat zich voornamelijk bezighield met de slavenhandel. Uiteraard brachten deze activiteiten de oprichting van scheeps- en reparatiewerven met zich mee. De VOC bezat een werf tussen de huidige Loskade en de Kinderdijk en de WIC een werf meer westelijk hiervan. Alleen een pakhuis scheidde de beide werven. De MCC liet weer juist ten westen van de WIC een werf aanleggen. De VOC werd opgeheven in 1798, de WIC had haar activiteiten al omstreeks 1747 gestaakt en de MCC volgde in 1807. De MCC werd in afgeslankte vorm als scheepswerf voortgezet. Vanaf 1747 had zij de voormalige WIC-werf al gehuurd; in 1803 was de werf aangekocht. In 1818 kreeg de MCC ook – in erfpacht van de gemeente – de beschikking over de voormalige VOC-werf. Samenvattend kan worden vastgesteld dat de MCC de VOC- en WIC-werven met de meeste opstallen in bezit kreeg.

Aanleg Kanaal door Walcheren

Na de Franse Tijd (1795-1814) raakte Middelburg in verval. Trouwens, de hele negentiende eeuw was voor ons land – in economisch opzicht – een niet erg gunstige periode. Maar koning Willem I bracht hier verandering in. Hij was een man met visie en als een echte ondernemer drukte hij de aanleg van wegen en kanalen erdoor. Welvaart voor alle onderdanen, was zijn devies.

In 1817 werd het kanaal van Middelburg naar Veere geopend. Een gedenknaald die herinnert aan de openingshandeling door koning Willem I, staat nog steeds op de Rouaansekaai. Het kanaal werd later die eeuw doorgetrokken naar Vlissingen en in 1873, tegelijk met de ingebruikname van een nieuwe spoorlijn, geopend. Middelburg

de hoopvolle naam Middelburgsch Welvaren. Kennelijk zagen Van Zeijlen en Decker dus nog wel brood in een werf. Ze hadden hoge verwachtingen van de aanleg van het doorgetrokken kanaal. Middelburg was ineens beter bereikbaar geworden en dat zou zeker een hernieuwde expansie van scheepsbouw en scheepsreparatie tot



en Walcheren raakten uit hun isolement en de scheepvaartactiviteiten zouden, naar men hoopte, weer kunnen toenemen.

Een marineschip midden in de stad, ca. 1900. (Zeeuws Archief, Zeeuws Genootschap, Zelandia Illustrata P-02455)

Middelburgsch Welvaren

Vanwege het naar Vlissingen doorgetrokken kanaal kreeg de voormalige VOC-werf, nu in gebruik bij de MCC, met een lagere waterstand te maken. Daardoor moesten de werfactiviteiten gestaakt worden. In 1874 werden enige terreinen van de werf door de Rotterdamse reders Van Zeijlen en Decker van de MCC in erfpacht overgenomen. De door hen opgerichte werf kreeg

gevolg hebben, zo meenden zij. Tevens waren ze van plan eigen schepen vanuit Middelburg uit te reden. Ze waren ook van mening dat er een droogdok moest komen, hun schepen moesten compleet drooggezet kunnen worden om ze te kunnen 'knippen en scheren'. Van Zeijlen en Decker moeten ongetwijfeld ondernemers met visie, durf en lef geweest zijn om in het ingeslapen Middelburg een moderne werf



De bateau-porte en het stoomgemaal van het Droogdok, 1933. Geheel links de gedenknaald van de opening van het nieuwe havenkanaal in 1817. Op de achtergrond de Dwarskaai, op z'n Middelburgs het 'Smalkaaitje' genoemd. (foto J. Henning, Zeeuws Archief, Historisch-topografische atlas Middelburg, nr. B 922 I)

en dok in te richten. Van de gemeente kregen ze een subsidie van f 50.000,- om in het dok te investeren.

Aanleg en constructie

Van de bestaande niet meer intensief gebruikte haven werden de kaden verhoogd en versterkt. Er werd een zware muur gemetseld die, afhankelijk van het straatniveau om het toekomstige dok heen, ongeveer een halve meter tot ruim een meter hoog was. Ongeveer op een derde van de afstand, gerekend vanaf de ingang van de haven, lag nog een brug, de Dambrug. Die moest weggehaald worden, en de kade ter plaatse werd rechtgetrokken. Het dok was uniek in Nederland, omdat het een zogenaamd opzettingdroogdok betrof. Het ontwerp was van J. Dirks, hoofdingenieur van Rijkswaterstaat. Een droog te zetten schip kwam eerst in een bassin terecht. Het bassin werd afge-

sloten en het water werd zover omhooggepompt dat het schip boven de dokvloer kwam te liggen. Als het opgepompte water het juiste niveau had bereikt, kwam het schip via een tweede deur uiteindelijk in het feitelijke droogdok terecht. Het was voorzien van een houten vloer, die er nog steeds in ligt. De tweede deur werd gesloten en het water werd weggepompt in de hoop dat het schip precies op de dokblokken zou komen te staan. De tweede deur was een zogenaamde valdeur: hij scharnierde aan de onderkant over de hele breedte en kon met kettingen neergelaten en opgehaald worden. De afsluiting van dok en bassin gebeurde door een drijvend lichaam, een zogenaamde *bateau-porte* of schipdeur, een Franse uitvinding die in veel vaste droogdokken gebruikt werd. Aan de zuidzijde van het bassin, juist aan de buitenkant van de *bateau-porte*, werd een – thans verdwenen – gebouw met schoorsteen en stoompompen neergezet. Een mooi voorbeeld van een *bateau-porte* vinden we terug in het Jan Blankendok te Hellevoetsluis. Dit dok wordt thans geheel gerestaureerd en is voorzien van een echte *bateau-porte*. De Middelburgse *bateau-porte* is al lang verdwenen, dus bezocht ik Hellevoetsluis om nog wat

detailfoto's van zo'n bateau-porte te kunnen schieten.

De opening en daarna

De eerstesteenlegging vond plaats op 23 september 1875 en de officiële opening vond plaats op 30 juni 1876 met de inlating van het fregatschip Minister Franssen van de Putte. Dit schip was een van de twaalf schepen in eigendom van Van Zeijlen en Decker. Het dok werd Prins Hendrikdok genoemd, naar de jongere broer van koning Willem III.

Het dok had geen goede start. Een aantal dagen na de opening liep het door lekkage vol en ook de tussendeur bleek niet helemaal waterdicht te zijn. Grondverzakkingen en extra reparaties waren het gevolg. Uiteindelijk kon het dok pas op 12 mei 1877 wederom in dienst gesteld worden.

Maar toen was het dok ook meteen een succes. Een van de topjaren was 1890, waarin 33 schepen werden gedokt. Het

lekkageprobleem bleef echter manifest en er moest – tot de opheffing van het dok in 1927 – voortdurend gepompt worden om het droog te houden als er een schip in lag.

Teloorgang

De exploitatie van de scheepswerf en het dok door de pioniers Van Zeijlen en Decker werd in 1877 overgedragen aan medefirmant Joseph Frederik van Leeuwen en uiteindelijk in 1893 beëindigd.

Het dok werd toen publiekelijk geveild en kwam in handen van de in 1875 opgerichte Koninklijke Maatschappij De Schelde. Een van de eerste karweien was de verlenging van het in 1883 door De Schelde gebouwde s.s. Batavia.

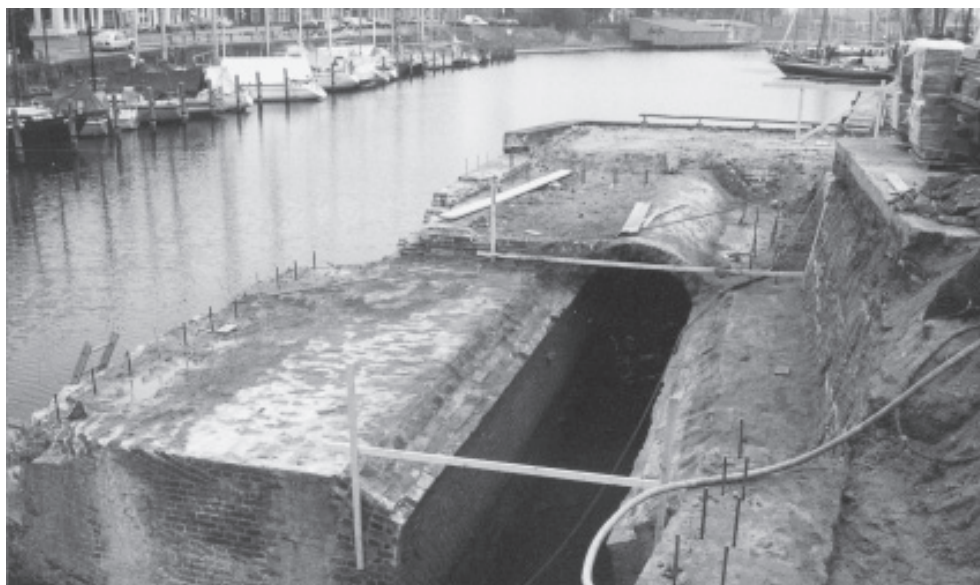
Een greep uit het Scheldearchief. In 1896 werd het dok bezocht door zestien stoom-

Het Droogdok, ca. 1910. (Zeeuws Archief, Zeeuws Genootschap, Zelandia Illustrata P-02459)





Ten tijde van de restauratie van de kademuren in april 2003. Puin, fietsen, winkelwagentjes en andere rommel bedekken de oude houten dokvloer. Duidelijk te zien zijn de voormalige dokblokken, waarop ontelbare schepen hebben gestaan. Het was 76 jaar geleden dat het dok voor de laatste keer werd drooggelegd, en dat was voor de reparatie van een schip. (Foto A.R. Koppejan)



Bij de aanleg van de nieuwe Beatrixbrug in 1998 kwam het voormalige pompkanaal van het dok bloot te liggen. Het gewelf werd gerestaureerd en opnieuw opgemetseld. De nieuwe brug werd er later overheen gelegd. (Foto A.R. Koppejan)

en twee zeilschepen, maar de verdiensten verdwenen in noodzakelijk onderhoud aan dok en machines. In 1917 onderging de dokmuur een grote hersteloperatie. Het laatste schip werd gedokt in 1927 en officieel werd de exploitatie in 1930 beëindigd. De bateau-porte werd in 1939 vervangen door een vaste brug, de Beatrixbrug. Het werk hieraan werd uitgevoerd door De Schelde en was mede bedoeld als een soort afkoop door de gemeente Middelburg. In 1998 werd de brug vervangen door een groter en moderner exemplaar. Hoogbejaarde Middelburgers hebben het echter nog altijd over de *battepor* en niet over de Beatrixbrug.

De restauratie

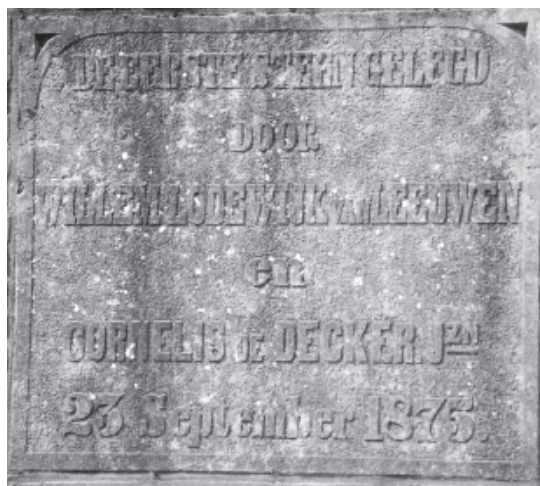
Anno 2003 was de dokmuur op vele plaatsen gescheurd, verzakt en her en der door vegetatie overwoekerd. Een opknapbeurt was dus wel op zijn plaats.

In het voorjaar 2003 werd de restauratie van de dokmuren aanbesteed aan aannemer Verstraaten te Hansweert. Hij voer een paar zolderschuiten naar binnen om vanaf deze boten te kunnen werken.

Eind januari 2003 werd bij de Beatrixbrug een damwand geslagen om het waterpeil te kunnen beheersen. Aanvankelijk werd het waterpeil maar een meter of twee verlaagd, maar gedurende enige weken heeft het dok toch vrijwel drooggestaan en stond er maar een 'voetje' water op de voormalige dokvloer. Na inspecties bleek dat de muren er slechter aan toe waren dan aanvankelijk was gedacht, zodat ook de restauratie langer duurde. Na drooglegging werden de houten vloer en dokblokken goed zichtbaar. En een troep dat daar lag! Alleen de 'grotere' stukken, waaronder veel fietsen en winkelwagentjes, werden eruit

gehaald. Het is de bedoeling dat het (vervuilde) slib, door middel van een drijvende zuiger, ook nog verwijderd wordt.

Helemaal aan het eind van het dok bevindt zich een ingemetselde gedenksteen die herinnert aan de eerstesteenlegging in 1875. De steen is groot genoeg, maar dermate ver uit het gezichtsveld gelegen dat



De gedenksteen van de eerstesteenlegging in 1875. (Foto A.R. Koppejan)

het opschrift nauwelijks leesbaar is. De tand des tijds heeft er ook haar invloed op gehad. Door op een werkponon te klimmen kon ik de tekst op de steen lezen. Volgens een uitvoerder zal de steen ook nog een restauratiebeurt krijgen.

Een ooggetuige

De Middelburgse kunstenaar Han Reijnhout (1934) weet zich het volgende te herinneren. "Die tussendeur werd in de oorlog opnieuw aangebracht als 'waterhouder'. Toen was de werking van eb en vloed nog aanwezig en de tussendeur hield het water vast dat was bedoeld als bluswater voor de stad. Ook herinner ik me dat er op een

gegeven moment in de oorlog twee PSD-veerboten in het dok gevaren werden. De ene was gloednieuw en de andere was een uitgebrand wrak. Om deze schepen erin te krijgen, moest de toen net nieuwe Beatrixbrug doorgebrand en eruit gehaald worden. Ik weet ook nog dat die boten van schutkleuren werden voorzien; ze moesten huizen voorstellen. Maar ze zijn maar een maand huis geweest en toen werden ze weer grijs geschilderd. De bateau-porte heeft jarenlang aan de Loskade gelegen als opslag voor oud ijzer en schroot, totdat hij zelf tot schroot verwerkt werd. Mijn moeder wist me te vertellen dat wanneer er een schip gedokt werd, het water over de dokmuren liep. Die overlast kon zo erg zijn dat de bewoners rondom het dok hun voordeuren met klei moesten dichtstoppen.”

A.R. Koppejan

Dit artikel werd eerder gepubliceerd in *De Blauwe Wimpel* (december 2003) en is aangepast voor *De Wete*.

Geraadpleegde bronnen:

- A.F. Franken, *‘Scheepswerven in Zeeland’*, Goes 1996.
- G.A. de Kok e.a., *‘De koninklijke weg, honderd jaar geschiedenis Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen, 1875-1975’*, Middelburg 1975.
- P.W. Sijnke, *‘Middelburg verleden tijd’*, Rijswijk 1980.
- C. Heijkoop, *‘Maritiem Zeeland, op de grens van land en water; 125 jaar Zeeuwse scheepvaart in woord en beeld’*, Vlissingen 1988.
- A. Roose te Middelburg, *krantenknipsels, fotokopieën e.d.*

Het ‘vliegmachien’ van Olijslager

Een speurtocht naar een bekend versje op Walcheren

In elke familie doen verhalen de ronde over het voorgeslacht, over de daden en schelmenstreken van grootvaders en ooms, maar zelden achterhalen we de waarheid.

Onlangs stuitte ik op verhalen over de familie van mijn overgrootmoeder, de vrouw aan wie ik mijn Walcherse bloed te danken heb. Ze was afkomstig uit een landbouwersfamilie in goeden doen: de Olijslagers.

Al mijn overgrootmoeders waren trotse, sterke vrouwen met een bijzondere levens-

wandel. Mijn ‘eerste’ overgrootmoeder (zij was getrouwd met mijn overgrootvader Hangoor) bracht een versje mee dat ik als kind leerde. Het blijkt echter dat er nauwelijks mensen van mijn generatie zijn die het kennen, alleen de *babyboom*-generatie van mijn ouders en de generaties daarvoor kunnen die twee bekende regels nog opzeggen:

*Als Olijslager dood is,
dan krijgen we misschien
de helft van z’n centen
en nog een vliegmachien.*