

Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland

PLATFORM MARITIEM ERFGOED ZEELAND

INVENTARISATIE UITGEVOERD DOOR

VERONICA FRENKS

PLATFORM MARITIEM ERFGOED ZEELAND

INVENTARISATIE MARITIEME OBJECTEN IN ZEELAND | FEBRUARI 2014

INHOUD		PAGINA
1.	INLEIDING	3
2.	ONDERZOEKSVERANTWOORDING	6
3.	LICHTOPSTANDEN EN ANDERE GROTERE MERKTEKENS	10
4.	SLUIZEN	26
5.	BRUGGEN	42
6.	STEIGERS, VEERSTOEPEN, KADES EN BOLDERS	65
7.	SCHEEPSWERVEN EN DROOGDOKKEN	95
8.	KRANEN	112
9.	SPUIHAVENS	118
10.	JAAGPADEN	123
11.	OVERIGE	130
12.	AANBEVELINGEN	138
BIJLAGEN		
	BIJLAGE 1 – GERAADPLEEGDE PERSONEN	140
	BIJLAGE 2 – GERAADPLEEGDE DOCUMENTATIE	142
	BIJLAGE 3 - COLOFON	144

1. INLEIDING







Water en Zeeland horen bij elkaar. Water om op te varen, contacten met anderen te maken, producten in en uit te voeren, op reis te gaan en thuis te komen. Om dat te kunnen doen zijn vaartuigen nodig. En die zijn en waren er in Zeeland volop, in alle soorten en maten. Grote zeeschepen varen sinds de 15e eeuw de hele wereld over, allerlei kleinere scheepstypen varen al veel langer af en aan in het kustgebied, tussen de eilanden en op de binnenwateren/kanalen. Zeeland en het getij horen bij elkaar: eb en vloed, laag water en hoog water wisselen elkaar twee maal per etmaal af. Een factor om rekening mee te houden. Al sinds er mensen in Zeeland wonen, hebben mensen vindingen gedaan om in te spelen op de getijdenbewegingen. De geschiedenis van de Zeeuwse scheepvaart is dan ook een spiegel voor de ontwikkeling van de vernuftigheid van de Zeeuw om met het (maritieme) landschap waarin hij woont, om te gaan. Die ontwikkeling hoort bij het karakter van de regio.

Het Platform Maritiem Erfgoed Zeeland stelt zich ten doel het maritiem erfgoed dat nog aanwezig is te koesteren, te conserveren en daar waar nodig te restaureren en eventueel te hergebruiken. Om dit doel te bereiken zijn verschillende onderzoeken nodig naar factoren die hierbij een rol spelen. Een schip is geen op zichzelf staand geheel. Het verbindt stukken land met elkaar. Om deze functie goed te vervullen, moet het schip wel de kust kunnen bereiken. Vanaf het moment dat schepen te groot werden om op het strand te trekken, werden er voorzieningen getroffen om aan te leggen: meerpalen, steigers, kaden en havens. Door het gebruik van deze voorzieningen verliep ook het laden en lossen van schepen, zowel van personen als van vracht, veiliger en makkelijker.

Alvorens aan te kunnen meren, moesten schepen echter eerst in veilige wateren terechtkomen. Een niet onbelangrijk aspect in een deltagebied dat bekend staat om zijn veranderlijke en verraderlijke ondiepten. Navigeren in een dergelijk vaargebied is een kunst en vraagt van de schipper de nodige ervaring. Om schippers bij het navigeren bij te staan, bestonden er zelfs in de tijd van de Romeinen al vuurboeten. In latere tijden werd gebruik gemaakt van vuurbakens en van vuurtorens. Tegenwoordig worden radar en gps gebruikt bij de plaatsbepaling te water.







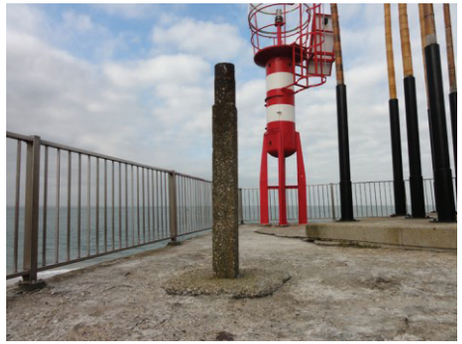
Kortom: schepen, maar ook gerelateerde maritieme objecten en structuren zoals havens, kranen, steigers en vuurtorens maken deel uit van de Zeeuwse identiteit. Niet alleen de Zeeuwen zelf, maar ook mensen van buiten de provincie weten dag in dag uit dit maritieme verleden én heden op waarde te schatten.

Aantrekkingskracht

Het blijkt dat oud en nieuw in maritiem Zeeland heel goed samen kunnen gaan. Toch trekt een haven met historische schepen meer en andere toeristen dan een haven met zogenaamde 'tupperware-boten', die voornamelijk aantrekkelijk is voor de booteigenaren zelf.
Sinds er in Zeeland meer aandacht is voor het in stand houden van een vloot met oudere, soms zelfs historische schepen, neemt de belangstelling ervoor beduidend toe. Wanneer er op een regenachtige dag bijna tweeduizend mensen komen kijken naar de tewaterlating van een hoogaars, dan is dat tekenend.

De landschapsarchitect Adriaan Geuze, die absoluut niet wars is van hedendaagse oplossingen voor industriegebieden en steden, maakt het duidelijk wanneer hij in een interview zegt: 'Wanneer ik richting Zeeland ga, rijd ik een eindje om voor een stadje als Veere, absoluut niet voor een bungalowpark[1].'
Het is belangrijk te beseffen dat historische schepen en scheepjes niet alleen een museale waarde vertegenwoordigen. Er wordt met deze schepen gevaren en dat geeft het landschap waarin ze dat doen een extra dimensie. Dit varen met historische schepen is een vorm van recreatie die voorzichtig in opmars is. Nog niet zo sterk ontwikkeld als in een provincie zoals Friesland, maar duidelijk in ontwikkeling sinds er ook vanuit de provinciale overheid oog voor is. In het hedendaagse Zeeland zijn er particulieren die varen met historische schepen, organisaties die zich bezig houden met het behoud van de schepen en ondernemers die van het aanbieden van zeilarrangementen op historische zeilschepen hun broodwinning maken.

[1] Port News , Edition July/August 2011, pag. 14-15.





Bovengenoemde partijen hebben verschillende behoeften. Heeft de schipper van een charterschip in een aantrekkelijk stadje een steiger en een bunkerplaats voor water nodig, de particuliere schipper verlangt over het algemeen naar een mooie, wijdse watervlakte met een eenvoudige aanlegsteiger in een klein, rustig haventje. Cultuurtoeristen bezoeken daarentegen graag een maritiem evenement of willen meevaren op een historisch schip.

Rapport

Om de historische schepen in Zeeland in de vaart te houden zijn allerlei (infrastructurele) voorzieningen nodig, zoals steigers, ligplaatsen en scheepswerven. Deze voorzieningen dragen tevens bij aan een verhoogde ensemblewaarde. Studies in het verleden hebben het belang hiervan aangetoond; een historisch schip in een historische haven is nu eenmaal meer dan de twee objecten apart.

In dit inventarisatierapport komt een diversiteit aan maritieme objecten aan de orde. Veel van deze objecten zijn noodzakelijk om (historische) schepen varende te houden. Maar de objecten dragen ook bij aan het historische beeld van Zeeland. Het is goed te beseffen dat deze meerwaarde niet alleen van belang is voor de Zeeuwse geschiedenis, maar zeker ook voor het toerisme in Zeeland en daarmee voor de Zeeuwse economie.

2. ONDERZOEKSVERANTWOORDING





Onderzoeksobject

Dit rapport omvat een inventarisatie van objecten van maritiem historische waarde in Zeeland die een functie hebben of hadden in relatie met het varend erfgoed. De nadruk ligt op de infrastructuur. In een eerder stadium zijn deelonderzoeken naar specifieke maritieme onderdelen uitgevoerd: schepen[2], havens en ligplaatsen[3] en zeeweringen[4]. Deze onderdelen zijn in deze inventarisatie buiten beschouwing gelaten. Eveneens zijn gebouwen die gebruikt zijn of worden om de scheepvaart mogelijk te maken buiten beschouwing gelaten. Schilderijen en kleinere objecten zijn terug te vinden op de website www.maritiemdigitaal.nl, een initiatief van Nederlandse en Vlaamse musea.

Gebied

Hoewel maritiem erfgoed in Zeeland grotendeels samenvalt met maritiem erfgoed in de Scheldedelta -een gebied dat toeristisch en economisch gezien vaak gehanteerd wordt-, wordt in dit inventarisatierapport de provinciegrens gehanteerd.

Doel

Met deze inventarisatie wil het Platform Maritiem Erfgoed Zeeland de kennis en het besef van de cultuurhistorische waarde van historische maritieme objecten vergroten.
Ons maritiem verleden is zichtbaar in allerlei elementen, maar vaak zijn we vergeten waartoe ze dien(d)en. Deze inventarisatie beoogt een bijdrage te leveren aan het behoud van deze elementen. Bestuurders kunnen de gegevens gebruiken om een visie te ontwikkelen ten aanzien van dit maritiem erfgoed binnen de provincie of gemeente. Daarnaast biedt de inventarisatie met het bijbehorende verhaal informatie aan een ieder die geïnteresseerd is in het Zeeuwse maritieme verleden.

[2] Varend Erfgoed in Zeeland, SCEZ 2009.
[3] Havens en ligplaatsen in de Zeeuwse Delta, SCEZ 2010.
[4] Cultuurhistorie aan de Oosterscheldedijken, DSL 2008.

2. ONDERZOEKSVERANTWOORDING







Maritiem Erfgoed

De relatie water en mens vormt een belangrijk onderdeel van ons verleden. Mensen, goederen, gedachten en culturen werden over water vervoerd. De routes via rivieren, meren, zeeën en oceanen brachten de Zeeuwen tot elke uithoek van de wereld. Wat ervan over bleef zijn materiële (voorwerpen) en immateriële (verhalen, gebruiken en tradities) erfgoederen van onze eigen streek, vaak vermengd met die van andere streken, landen en culturen.

Hoewel maritiem erfgoed in de officiële definities al die zaken omvat die meer dan 50 jaar geleden zijn gebouwd, geconstrueerd of aangelegd ten behoeve van activiteiten op of transport over water, zijn ook jongere markante objecten toegevoegd aan de inventarisatielijst omdat zij binnen afzienbare tijd tot ons erfgoed gaan behoren. Bij schepen[5] was er een noodzaak de 50-jaren grens strikt te hanteren omdat daar financiële gevolgen aan verbonden zijn. Dit zal in de nabije toekomst verdwijnen. In het inventarisatierapport is de leeftijdsgrens soepel gehanteerd.

Betrokken partijen

De Provincie Zeeland heeft maritiem erfgoed hoog in het vaandel staan, omdat dit een onderscheidend element is van het Zeeuwse culturele erfgoed. Het Platform Maritiem Erfgoed Zeeland is een orgaan dat de provincie adviseert en bovendien initiatieven neemt met betrekking tot maritiem erfgoed. Het platform is samengesteld uit vertegenwoordigers van een aantal maritieme organisaties die zich met erfgoed bezig houden. Het platform en de Provincie Zeeland hebben er behoefte aan te weten wat er aan maritiem erfgoed nog aanwezig is in de provincie, ten einde beslissingen te kunnen nemen over conserveren, restaureren en het maken van aanpassingen van schepen en gerelateerde objecten die uit beeld dreigen te geraken.

De inventarisatie

Het gaat in dit rapport om een inventarisatie van maritieme objecten. Waardebepaling is slechts mogelijk in samenhang met de andere deelgebieden. Een cluster van haventje, schip, steiger en pakhuis heeft een grotere cultuurhistorische en daarmee economische waarde dan een object op zich. De intrinsieke waarde van een object is niet vast te stellen zonder zijn omgeving.

[5] zie rapport Varend Erfgoed in Zeeland.

2. ONDERZOEKSVERANTWOORDING







De inventarisatie is uitgevoerd door een externe onderzoeker, in nauwe samenwerking met de adviseur cultuurhistorie en monumenten van de SCEZ die het platform ondersteunt. Bovengenoemde onderzoeker en adviseur maakten ook deel uit van de ingestelde werkgroep, waarin tevens twee platformleden zitting hadden. Tevens werd door de overige platformleden aanvullende informatie voor de inventarisatie aangedragen.
De inventarisatie gebeurde aan de hand van bestaande literatuur en door middel van veldonderzoek. Vooral objecten die nog in gebruik zijn of in de toekomst te (her)gebruiken zijn, zijn in het inventarisatierapport beschreven. Daarnaast zijn ook enkele relicten die louter dienen ter lering ende vermaak, in de inventarisatie opgenomen. Dit onderzoek past goed in verschillende beleidsnota's en plannen op allerlei niveaus:

1. Gemeenten
Alle dertien Zeeuwse gemeenten hebben een maritiem verleden en vaak ook een maritiem heden. Soms wordt maritiem erfgoed specifiek benoemd in cultuurnota's, soms wordt het impliciet in het economisch, toeristisch en cultureel beleid ingepast.

2. Provincie
In de uitwerkingsnota Cultuurhistorie en Monumenten 2007-2012 heeft de Provincie Zeeland gesteld dat maritiem erfgoed een essentieel, specifiek onderdeel is van het Zeeuws cultureel erfgoed. Daarbij werd 2012 door de Provincie Zeeland uitgeroepen tot het Jaar van het Water.

3. Landelijk
Landelijk is veel aandacht voor maritiem erfgoed als onderdeel van cultureel erfgoed. Een aantal van de geïnventariseerde objecten valt onder de monumentenwet van 1988, die objecten wettelijk beschermt. In 2009 is er een vernieuwing voorgesteld door toenmalig minister Plasterk tot modernisering van de monumentenzorg (MoMo), deze vernieuwing is inmiddels doorgevoerd. De belangrijkste vernieuwingen bestaan uit het meewegen van de cultuurhistorische belangen in de ruimtelijke ordening en het herbestemmen van monumenten die hun functie verliezen.

2. ONDERZOEKSVERANTWOORDING







Speciaal voor maritiem erfgoed loopt er bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed tussen 2012 en 2015 een maritiem programma. Dit Maritiem Programma houdt zich bezig met het onderzoek naar scheepswrakken, bruggen, havens en andere maritieme landschappen. Het doel van het programma is om kennis, onderzoek, beleid, samenwerking en educatie op het gebied van maritiem erfgoed in Nederland een stevige basis te geven. De Rijksdienst houdt zich op dit moment voornamelijk bezig met erfgoed onder water, dat zal in de toekomst uitgebreid worden met maritieme elementen boven de waterlijn.
Deze inventarisatie beperkt zich tot maritiem erfgoed boven de waterlijn, dat bovendien op enige wijze bijdraagt aan het varend erfgoed.

4. Europees
Deze inventarisatie past eveneens in de doelstellingen van de EMH (European Maritime Heritage). Deze non-gouvermentele organisatie voor met name scheepseigenaren en maritieme musea baseert zich in haar beleid op het handvest van Venetië uit 1964 over behoud en restauratie van monumenten en het daaruit in 2002 voortvloeiende Barcelona charter dat specifiek over maritiem erfgoed gaat.
Hoewel er binnen de verschillende Europese landen grote verschillen zijn met betrekking tot beleid over maritiem erfgoed zijn er diverse Europese programma's die stimuleren dat het gezamenlijk maritiem verleden zichtbaar wordt gemaakt. Tot en met 2013 zijn dat onder andere de Interregprogramma's en het Scheldemondfonds.

3. CATEGORIE LICHTOPSTANDEN EN ANDERE GROTERE MERKTEKENS

Inleiding

Vuurtorens spreken tot de verbeelding. Eenzame vuurtorenwachters op afgelegen plaatsen die dagelijks op hun post zijn om schepen te waarschuwen voor gevaarlijke klippen en zandbanken.

In het dagelijks leven zijn en waren vuurtorens minder romantisch, maar vooral hulpmiddelen bij de navigatie. Zeker in een deltagebied met weliswaar geen klippen, maar wel met verraderlijke en zich verplaatsende zandbanken, kon en kan enige hulp geen kwaad. Menig admiraal tijdens de 80-jarige oorlog tegen de Spanjaarden en later tijdens de Engelse oorlogen maakte gebruik van juist de gevaarlijke zandbanken in het Zeeuwse Deltagebied om de vijand te misleiden. In het jaar 1673 hadden Engeland en Frankrijk een pact gesloten en wilden de Nederlandse vloot verslaan. De Ruyter, die dat jaar tot luitenant-admiraal was bevorderd, moest met een veel zwakkere vloot er voor zorgen dat de Alliantie Zeeland of Holland niet zou binnenvallen. Hij deed dat door handig gebruik te maken van de zandbanken voor de Walcherse kust. De Fransen en Engelsen waren zeer beducht voor de Zeeuwse wateren en durfden niet te naderen. Wij kennen deze manoeuvres als de slag bij Schooneveld.

In tijden van vrede willen we juist dat schepen niet aan de grond lopen. Daartoe zijn in de loop der eeuwen verschillende middelen bedacht: Vuurtorens, tekeningen van kusten, walmerken, boeien en staken en natuurlijk loodsen. Van al deze hulpmiddelen bij de navigatie behandelen we in deze categorie louter de lichtopstanden.

Zeeland kent een aantal prachtige vuurtorens, zoals die van Haamstede, Westkapelle en Breskens. De laatste is in 1998 gedoofd, de andere twee functioneren nog steeds. Zo'n vuurtoren is naast een lichtbaken in de donkere nacht tegelijkertijd een toeristische attractie.

3.1 VUURTOREN WESTERLICHT TE NIEUW-HAAMSTEDE - KERNGEGEVENS



Naam: Westerlicht

Locatie: Vuurtoren 1, Nieuw-Haamstede

Bouwjaar: 1837-1840

Architect: L. Valk

Hoogte: 47 meter (toren), 58 meter (licht)

Oorspronkelijk gebruik: Vuurtoren

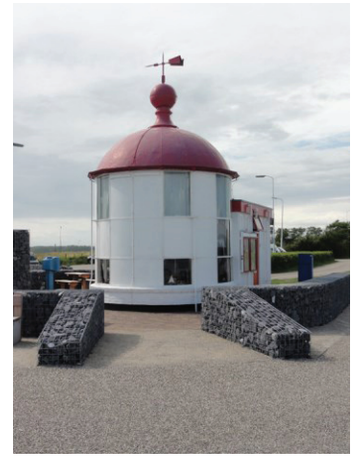
Huidig gebruik: Vuurtoren

Beschermde Status: Rijksmonument sinds 1982, monumentnummer 38794

3.1 VUURTOREN WESTERLICHT – OMSCHRIJVING EN WAARDESTELLING



Entreegebouw, waarvan de ingang afgesloten met een sierlijke spitsboog



Voormalig lichthuis in Burghsluis

Korte omschrijving object: Ronde, tapstoelopende bakstenen vuurtoren met koperen lichthuis en koperen koepel als bekroning. De vijf vuurtoren is 47 meter hoog en is wit beschilderd met een brede spiraalvormige rode band. Rond de voorste helft van de torenvoet bevindt zich een eenlaags entreegebouw onder een lessenaarsdak.

Cultuurhistorische waarde: Hoge cultuurhistorische waarde, zowel het interieur als het exterieur: Een van de oudere vuurtorens van Nederland, naar een ontwerp van de Nederlandse architect L. Valk. Vloeren en wenteltrap uitgevoerd in gietijzer. Koperen lichthuis naar een ontwerp van de Dordtse koper- en ijzergieterij Penn & Bauduin.

3.1 VUURTOREN WESTERLICHT - HISTORIE

De monding van de Oosterschelde was altijd al gevaarlijk. Al in 1352 dienden de schippers van het Sint Jacobsgilde een verzoek in om een baken te mogen zetten in de duinen van het eiland Schouwen. Zeven jaar later werd het verzoek ingewilligd door hertog Albrecht. Het waren waarschijnlijk constructies waar 's nachts een vuurpot in brandde om zeevaarders te waarschuwen. Het eiland en vooral de stad Zierikzee had alle belang bij een veilige doorgang van het scheepvaartverkeer. Door de eeuwen heen zorgden de bestuurders ervoor dat er steeds geavanceerder vuurbakens kwamen. Zo werd in 1615 een officiële vuurbakenstoker aangesteld. Toch ging het met menig schip mis. Toen in de winter van 1831/1832 vier schepen voor de kust van Schouwen waren vergaan, werd het tijd de open vuren te vervangen door een draaiend licht. De besluitvorming was een moeizaam en langdurig proces.

Maar in 1837 was het zover en werd de eerste steen gelegd. J.G. Pallada uit Vreeswijk was verantwoordelijk voor de bouw. Op 25 maart 1840 werd het eerste licht ontstoken door viceadmiraal A.C. Twent. Vanaf dat moment was de vuurtoren een echt baken voor de schepen die zich in het verraderlijke Zeeuwse deltagebied waagden. Westerlicht was de tweede vuurtoren in Nederland die een draaiend licht bezat, naast de Brandaris op Terschelling. Het eerste licht brandde op patentolie, daarna kwamen petroleumgas en pharoline-gas. In 1934 deed de elektriciteit zijn entree in het vuurtorenlicht. Om uit te leggen hoe sterk dat licht was werd het uitgedrukt in aantal kaarsen: de vuurtoren had een lichtsterkte van 1 miljoen kaarsen.

In 1979 was een nieuw lichthuis nodig voor aansluiting op de verkeersposten op de vuurtorens van Schiermonnikoog, Terschelling en Den Helder. Het oude lichthuis werd verwijderd en kreeg in 1981 een nieuwe bestemming als kantoor van de havenmeester van Burghsluis. In 1985 werd de vuurtoren toegerust met de moderne walradar. Ook kwam er een marifooninstallatie, die de vuurtorenwachter meer zicht geeft. Deze moderniteit bleek echter het begin van het einde voor de vuurtorenwachters. Al in 1988 begon de Nederlandse regering besprekingen voor het terugbrengen van het aantal bemande vuurtorens. Op Schouwen werd hiertegen geprotesteerd door vuurtorenwachters, publiek en zelfs de gemeenteraad. 'Een vuurtoren die niet bemand wordt, is blind,' kopte de PZC in die dagen. Dit alles kon niet verhinderen dat vanaf 1989 de zes vuurtorenwachters ontslagen werden. Eén man bleef als gebouwbeheerder in dienst. Vanaf 1993 is de vuurtoren onbemand.

De vuurtoren van Haamstede is nog steeds een lichtbaken voor de vele schepen die de kust van Schouwen passeren. Verder dient de vuurtoren, zoals veel hoge objecten, als standplaats voor antennes van politie en telecombedrijven. De rood-witte spiralen op de vuurtoren zijn uniek in de wereld en hebben louter een praktische reden: Ze zijn aangebracht in 1935 als waarschuwing voor de laagvliegende vliegtuigen, komend en gaand van het nabijgelegen vliegveldje. De vuurtoren is een krachtig beeld aan de westkant van het eiland. Hij staat op vele afbeeldingen en mag zich verheugen in talrijke bezoekers (hoewel de toren niet meer publiek toegankelijk is). De vuurtoren prijkte zelfs op het 250 gulden biljet dat in 1986 gedrukt werd. Met de komst van de euro in 2002 verviel het biljet.

3.2 HAVENLICHT VLISSINGEN – KERNGEGEVENS



Naam: Kustlicht Boulevard de Ruyter

Locatie: Keizersbolwerk ong., Vlissingen

Bouwjaar: 1891/1980

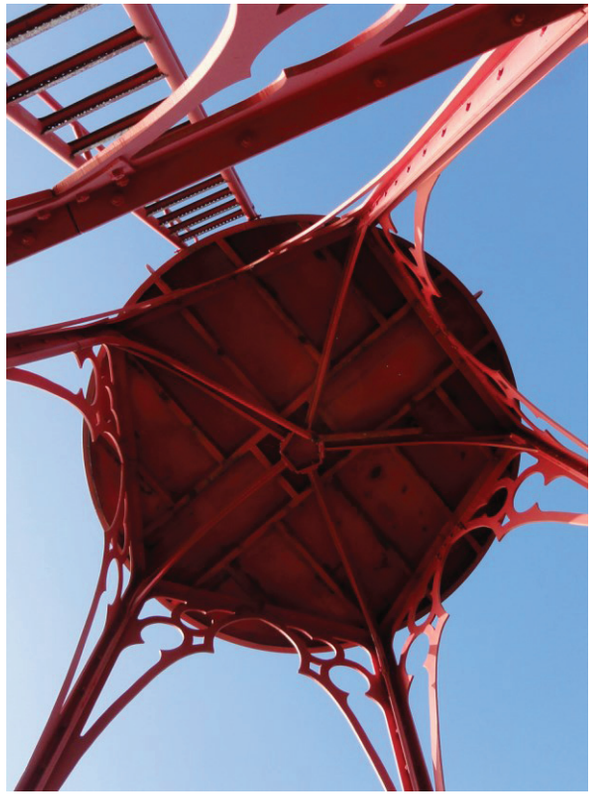
Architect: A.C. van Loo (ws)

Hoogte: 10.60 meter (toren), 17 meter (licht)

Oorspronkelijk gebruik: Havenlicht

Huidig gebruik: Havenlicht

Beschermde Status: geen



Onderaanzicht van de (replica) gietijzeren constructie van het Havenlicht Vlissingen



Het Havenlicht Vlissingen in de jaren 70 van de 20e-eeuw (foto gemeentearchief Vlissingen)

Korte omschrijving object: Vijfkantig, tapstoelopend havenlicht voorzien van lichthuis met eenvoudige bekroning op opgang. Opengewerkte, gietijzeren constructie met neogothische driepasversieringen, afgeleid van het oorspronkelijke ontwerp van ijzergieterij J.L. Enthoven & Co. De 10.60 meter hoge constructie is een replica van het ontwerp uit 1891 en is uitgevoerd in een rode kleurstelling.

Cultuurhistorische waarde: Redelijk hoge cultuurhistorische waarde, zowel wat betreft de locatie als het ontwerp: Het Keizersbolwerk is een van de oudere Nederlandse locaties waar een licht voor de scheepvaart brandde, het sierlijke ontwerp is waarschijnlijk van de hand van de Nederlandse architect A.C. van Loo en uitgevoerd door de bekende ijzergieterij J.L. Enthoven & Co.

3.2 HAVENLICHT VLISSINGEN - HISTORIE

Vanaf de 14e eeuw werd de Oosterscheldemonding bevuurd, dat wil zeggen dat er open vuren gestookt werden op torens in Westkapelle en Westerschouwen. Op de kust van de Westerschelde echter stonden vierboeten. Dit waren hoge palen, waarlangs korven met vuur gehesen werden. Deze stonden bij Domburg, Westkapele, Zoutelande en op de Nolle in Vlissingen. Later werden in Vlissingen vuren op de gevangentoren, de Leugenaar en het Westerhoofd gebrand.

Winkelman schrijft in zijn Geschiedkundige Plaatsbeschrijving van Vlissingen dat er boven de waterpoort (Keizershoofd) vroeger een huisje stond waartegen een lantaarn was bevestigd. Deze lantaarn was voorzien van drie pitten, die ’s avonds en ’s nachts brandden en zo als baken voor de scheepvaart dienden. Vervolgens stond er lange tijd een lantaarn op een houten stellage. In 1876 werd de lantaarn overgezet op een vierkant, zwart ijzeren baken.

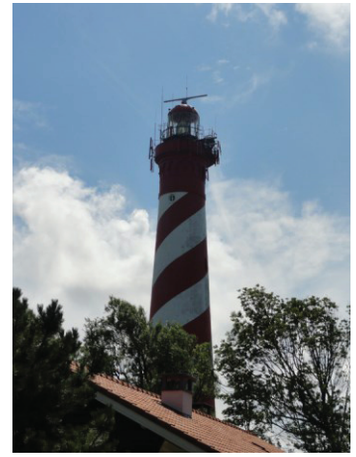
De firma Enthoven & Co., bouwers van diverse gietijzeren vuurtorens in Nederland, bouwde in 1891 een nieuwe vijfkantige, gietijzeren toren, waarschijnlijk ontworpen door A.C. van Loo. Duidelijk is dat de ontwerper niet alleen aan functionaliteit aandacht had besteed, maar even zozeer aan de vormgeving. In 1905 werd in de toren een gasgloeilicht aangebracht en werd er een grotere lantaarn geplaatst.

Het tweede segment van het onderstel deed lange tijd dienst als houten uitkijklokaaltje van de Belgische Loodsdienst, die sinds 1830 een belangrijke vestiging had in Vlissingen. Het havenlicht werd in de jaren zeventig van de 20e-eeuw afgebroken. In 1980 werd een gietijzeren replica teruggeplaatst.

3.3 INVENTARISATIE LICHTOPSTANDEN EN ANDERE GROTERE MERKTEKENS

Vuurtoren Westerlicht Nieuw Haamstede Vuurtoren 1 Nieuw- Haamstede

Lichthoogte 58 m
Rijksmonument sinds 1982
Ontwerper L. Valk
Tussen 1837 en 1840 gebouwd door J.G.Pallada uit Vreeswijk. Fresnel optiek geleverd door Maritz. Het was na de Brandaris het tweede draailicht in Nederland. Het draaide op patentolie.
In 1882 vervangen door een optiek van Chance Brothers, met een petroleumgaslicht.
In 1910 werd de brandstof vervangen door pharoline en in 1934 geëlektrificeerd.
Beperkt open voor publiek.



Vuurtoren Westkapelle, Hoge Licht en Zuiderhoofd genoemd

Open voor publiek
Rijksmonument sinds 1966
Lichthoogte 54 meter
Zichtbaar tot op 19,5 zeemijl (ongeveer 36 Km).
De toren heeft 162 stenen traptreden en 17 houten traptreden tot aan het platform, daarna nog 3 ijzeren trappen van 13 treden tot het optiek.



De vuurtoren van Westkapelle is van oorsprong een kerktoren. Deze kerk werd in de tachtigjarige oorlog verwoest, waarna het schip en de toren werden hersteld. In 1831 werd het schip van de kerk door brand verwoest en werd het afgebroken, zodat alleen de toren resteerde. In 1924 werd de toren gerestaureerd. In de Tweede Wereldoorlog werd bijna het hele dorp verwoest, maar de toren werd slechts licht beschadigd. Op 1 februari 1946 werd de toren weer als vuurtoren in dienst genomen. Op 19 juni 1951 werd het nieuwe elektrische licht ontstoken.

Breskens
Vuurtoren Nieuwe Sluis
Nieuwesluisweg 14
Breskens

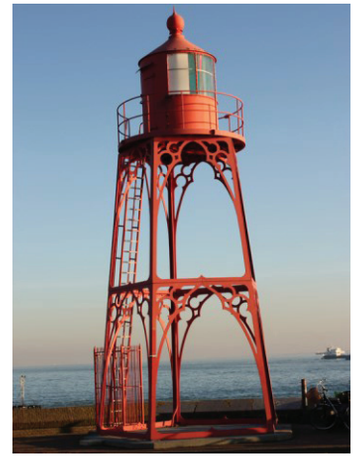
Rijksmonument sinds 1982
Gebouwd in 1867
Ontwerper Quirinus Harder
IJzergieterij Enthoven & Co.
8-Zijdige romp van vijf verdiepingen met balustrade lichthuis met koepel en draailicht.
gietijzer
niet te bezichtigen
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



De oudst overgebleven vuurtoren van gietijzer in Nederland. De toren heeft verschillende gedaantewisselingen ondergaan: aanvankelijk was hij geel, in 1930 kreeg hij rood-witte banden en een groene lantaarn. In 1941 werden er camouflagepatronen aangebracht in geel en groen. Na de oorlog kwam het rood en wit weer terug en in 1960 kreeg hij zwart-witte banden.
De vuurtoren stond oorspronkelijk bovenop de zeedijk. Toen de dijk in de jaren zeventig van de vorige eeuw op Deltahoogte werd gebracht kwam hij aan de zeezijde van de dijk te staan.

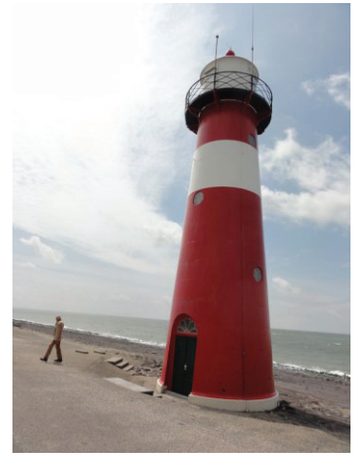
Vlissingen boulevard
Lichtopstand
Kustlicht boulevard de Ruyter

Gietijzer
1891
Replica
jaren1980
Ontwerper waarschijnlijk A.C. van Loo / IJzergieterij Enthoven & Co.
Lichthoogte 17 m.
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Vuurtoren
Noorderhoofd
Ook wel het ijzeren torentje genoemd
Westkapelle Zeedijk no. 5

Rijksmonument sinds 1982
Q. Harder / Nering Bogel
Gietijzer
Uit 1875 daterende, ronde, conische, gietijzeren vuurtoren (lage licht) naar ontwerp van Quirinus Harder en uitgevoerd door gieterij Nering Bogel. De toren is 11.50 meter hoog, heeft een betonnen fundament, waarin ingegoten de tekst: de Eerste steen gelegd door M.M.van Hoff, Burgemeester van Westkapelle, 18 november 1875. Hij is rood geschilderd met een witte horizontale band en heeft 4 etages. Rond het gietijzeren lichthuis met koperen koepel bevindt zich een omloop rustend op opengewerkte, gietijzeren consoles en voorzien van balustrade. Toegangsdeur met halfrond bovenlicht, 6 ronde vensteropeningen met cirkeltracering, eenvoudige gietijzeren trappen en geen middenkolommen onder de vloeren.



Slechts de bovenste twee regels van de inscriptie zijn nog leesbaar.
De andere twee regels zijn geasfalteerd tijdens de werkzaamheden ten behoeve van de dijkverzwaring. De volledige tekst is bij Rijksmonumenten bekend.

Hansweert Havenlicht ingang dorp noordzijde Westelijke Kanaalweg	1914[1] of 1926[2] gebouwd Ontwerper onbekend Het licht is in 1992 gedoofd. Lichthoogte 8 meter



Het licht diende tot 1992 om de schepen veilig naar de havenmond te leiden.
Stond aanvankelijk op de kop van het Westerhoofd, sinds 1993 aan de ingang van Hansweert.
Oorspronkelijk brandde het licht op propaangas, vanaf 1949 ge-elektrificeerd.
Bij het monument staat een bord met tekst en uitleg.

Breskens Spuiplein Havenlicht of Lage Licht Monument in het dorp	Zwart Zeskantig Gebouwd in 1867 Gedoofd in 1940



[1] bron: Peter Kouwenhoven

[2] bron: Toon Franken

Kaapduinen hoog
Het hoge licht
Dishoek

1950-1951
steen
lichthoogte 36 m.
een bereik van 13 zeemijl
geelrode banen



Een vierkante vorm, opgetrokken in baksteen met een tentdak en zijn horizontaal gestreept met banen van geel en rood. Deze torens zijn gebouwd in 1950, maar de lichtlijn werd reeds in 1866 ingesteld. De torens hebben geen lichthuis, maar laten de lichtlijn schijnen door raampjes die zich bovenin de toren bevinden. De lichtkleuren zijn wit.

Kaapduinen laag
Dishoek

1950-1951
steen
lichthoogte 27 m.
bereik: 13 zeemijl
vierkante toren met tentdak





Hier is te zien dat de torentjes een geheel vormen, in de verte de vuurtoren van Westkapelle, waarmee een kruislingse lijn gevormd wordt.

Zoutelande
lichtopstand
De Sergeant of Het
Lage Licht
Gelegen tussen
Zoutelande en
Westkapelle

1950-1951
steen
Ontwerper onbekend
Vierkante toren met tentdak
baksteenbruin
12,8 meter hoog



Het witte licht is na 1930 veranderd in een vast rood licht.

Hoedekenskerke
Havenlicht
Havenpier
getijdehaventje
De Val

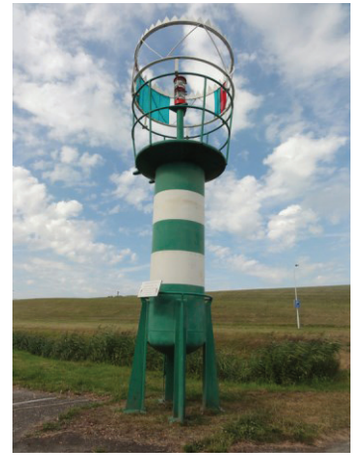
1914
Baksteen
Rijkswaterstaat
Gemeentelijk Monument Borsele
Er zijn wat wisselingen van eigenaar geweest. Tot 1997 waren de Belgische Permanente Commissarissen van Toezicht op de Scheldevaart verantwoordelijk. In 1997 nam de dorpsraad van Hoedekenskerke het torentje in bescherming en sinds 2004 bekommert Rijkswaterstaat zich om het monument.



In 1972 werd de laatste veerdienst Hoedekenskerke-Terneuzen opgeheven. Sindsdien is het haventje slechts in gebruik als recreatiehaventje. Het licht doet nog steeds dienst als havenlicht en geleidelicht voor de binnenscheepvaart door de Geul van Baarland.

Emmahaven
Baalhoek

1966
Metaal
12 m.
witte groene banden
Rond
Wordt niet meer als lichtopstand gebruikt



Dit voormalige lichtbaken op de Marlemontse plaat, genaamd ‘De waker van Saeftinghe’ werd geplaatst op 15 augustus 1966 om op 26 november 1997 weer verwijderd te worden. Een plaquette aangebracht op het lichtopstand herinnert refereert hieraan.

Strijenham
Schoorsteen
stoomgemaal
Oosterschelde

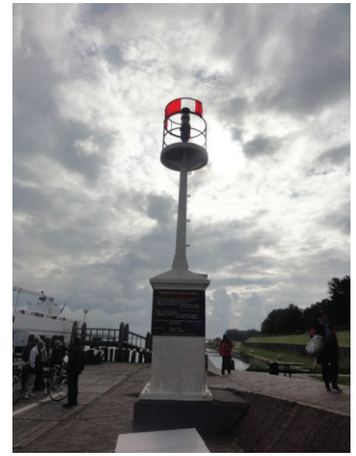
Lichtopstand in voormalige schoorsteen
Geïnstalleerd in 1952
Gemetseld
Hoogte 22 m.
In 1977 wordt het licht nog genoemd op de lichtenlijst.
Bouwer: Canoy Herfkens
Ontwerper: De Ridder
Gedoofd in 1985 toen de nieuwe sluis in de nieuwe oesterdam in gebruik werd genomen.
(foto onbekend)



Het gemaal dat bij de schoorsteen hoort, deed dienst tot 1932.
Een naburig geleidelicht werd in 1953 afgebroken. Daarvoor in de plaats werd in de schoorsteen een raampje gemaakt met daarachter een licht. Hierdoor werd de schoorsteen een vuurtoren.
De schoorsteen uit 1910 is cultuurhistorisch waardevol.

Betonnen lichtopstand Veere, voor de Campveerse toren

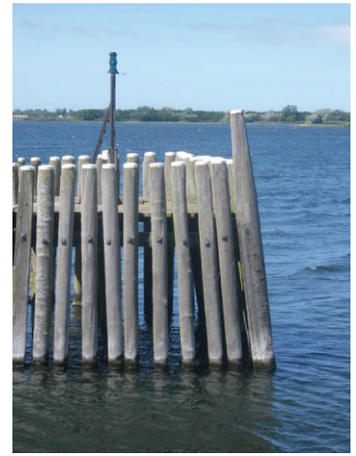
Gewapend betonnen opstand 1922



Van oudsher was hier een lichtopstand, eerst vast aan de Campveerse toren, sinds 1922 gescheiden van het gebouw.

Havenlicht Veere Westerhoofd

Eenvoudig licht op metalen standaard, aan de overkant van de haven staat een vergelijkbaar licht. (foto Marinus van Dintel)



Licht Haventje op Tholen (foto PMEZ, Jaap Littooij)



Havenlicht Tholen (foto PMEZ, Jaap Littooij)



4. CATEGORIE SLUIZEN

Inleiding

Een sluis is een overbrugging tussen twee wateren met een verschillend peil. In dit verband hebben we het vooral over sluizen die het scheepvaartverkeer mogelijk maken. Daarvoor zijn twee paar sluisdeuren nodig. Tussen deze deuren bevindt zich een kolk, waaraan water toegevoegd wordt of waaraan water wordt onttrokken. Dit gebeurt op zodanige wijze dat schepen de sluis in kunnen varen, vervolgens meedrijven op het verhogen of verlagen van het peil en dan de sluis weer zonder problemen uit kunnen varen. Officieel heet dit een schutsluis.

De eerste sluizen werden omstreeks 1600 gebouwd. Zo liet stadhouder Maurits in Vlissingen een sluis bouwen. Een ander woord voor sluis is sas. In Zeeland zijn tussen de grote buitenwateren en het binnenwater veel sluizen te vinden. Het spreekt dan haast vanzelf dat we veel plaatsnamen tegenkomen met sluis of sas erin. Sluis zelf, maar ook Sluiskil en Sas van Gent, het Goese Sas en net buiten Zeeland Hellevoetsluis op Voorne-Putten.

Een sluis is een samengesteld geheel: geleidewerken, sluishoofden, sluisdeuren. Meestal puntdeuren, draaideuren, hefdeuren of roldeuren. De gemetselde muur tussen verschillende sluizen heet penant.

4.1 SLUIZENCOMPLEX TE VEERE - KERNGEGEVENS



(foto Marinus van Dintel)

Naam: Sluizencomplex Veere

Locatie: bij Kanaalweg, Veere

Bouwjaar: 1867-1873

Architect: onbekend

Hoogte: N.v.t.

Oorspronkelijk gebruik: Sluizencomplex

Huidig gebruik: Sluizencomplex

Beschermde Status: Rijksmonument sinds 1997, complexnummer 507827

4.1 SLUIZENCOMPLEX VEERE – OMSCHRIJVING EN WAARDESTELLING



Kleine schutsluis inVeere



Voetgangers en fietsers kunnen via de sluisdeuren eenvoudig aan de overkant komen

Korte omschrijving object: Sluizencomplex uit periode 1867-1873, bestaande uit een grote sluis voorzien van gebogen ijzeren puntdeuren, een kleine schutsluis en een uitwateringssluis (Oostersluis). Bij het complex horen diverse dienstwoningen en loodsen (niet meegenomen in deze inventarisatie).

Cultuurhistorische waarde: Hoge cultuurhistorische waarde; Zowel de kleine schutsluis als de grotere schutsluis als de uitwateringssluis zijn van typologisch belang en hebben een hoge ensemblewaarde als hoofdonderdelen van het sluizencomplex. De nabijgelegen voetgangersbrug heeft een hoge typologische waarde en draagt als functioneel onderdeel van het sluizencomplex bij aan de ensemblewaarde.

4.1 SLUIZENCOMPLEX VEERE - HISTORIE

De grote sluis voorzien van gebogen, ijzeren puntdeuren is recentelijk gerenoveerd. Speciaal is de verspringing in de kolk en de geklonken puntdeuren.

De kleine schutsluis werd in de jaren 1869-1872 gebouwd als onderdeel van de werken ten behoeve van de aanleg van het Kanaal door Walcheren. De kolkwanden werden met basaltzerken bekleed, het natuur- en de baksteen kregen een betonnen afdekking.

Aan de zuidzijde werd in 1901 een dubbele houten vloeddeur aangebracht. Rond 1910 werd de sluis gerenoveerd, waarbij mogelijk al de dubbele houten ebdeuren met loopplanken (noordzijde en zuidzijde) werden aangebracht. Enige tijd later (1927) werd aan de noordzijde de dubbele houten vloeddeur gerealiseerd.
Tegelijk met de uitvoering van de kanaalwerken werd aan de oostzijde van de buitenhaven van het Kanaal door Walcheren een uitwateringssluis aangelegd, de Oostersluis. Deze spuisluis was bedoeld voor de afwatering van een deel van Walcheren ten oosten van dit kanaal. De wanden van de sluis werden aan de kanaalzijde bekleed met basaltzerken of baksteen. Natuursteen werd gebruikt voor de afdekkingen en de hoekblokken van de wanden en voor de rondboogvormige doorlaat.
De eenvoudige, ijzeren voetgangersbrug bij Kanaalweg Westzijde 6 werd aan het einde van de 19e-eeuw gebouwd als verbinding tussen de dienstwoningen op de vestingwal en de Kanaaldijk.





4.2 VOORMALIG SLUIZENCOMPLEX TE HANSWEERT - KERNGEGEVENS



Naam: Voormalig sluizencomplex Hansweert

Locatie: Lange Geer t.o. 25, Hansweert

Bouwjaar: 1866, 1872 en 1916

Architect: onbekend

Hoogte: N.v.t.

Oorspronkelijk gebruik: Sluizencomplex

Huidig gebruik: geen

Beschermde Status: geen



Takeltoestel De Wip, gefabriceerd bij de Haarlemse firma Figee



Wachthuisje voor het sluispersoneel

Korte omschrijving object: Voormalig sluizencomplex, bestaande uit een westsluis (1866), middensluis (1872) en oostsluis (1916). Bij het complex horen diverse kleinere cultuurhistorisch waardevolle elementen, waaronder een takeltoestel en een wachthuisje.

Cultuurhistorische waarde: Hoge cultuurhistorische waarde; de oude sluizen zijn van typologisch belang en hebben een hoge ensemblewaarde als hoofdonderdelen van het voormalige sluizencomplex. Het takeltoestel De Wip en het nabijgelegen wachthuisje hebben een typologische waarde en dragen als functionele onderdelen van het voormalige sluizencomplex bij aan de ensemblewaarde.

4.2 VOORMALIG SLUIZENCOMPLEX HANSWEERT - HISTORIE

Het bijna 11 kilometer lange Kanaal door Zuid-Beveland verbindt de Oosterschelde met de Westerschelde en is daarmee een belangrijke schakel in de druk bevaren route tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen, Terneuzen en Gent.

Van het voormalige sluizencomplex in het Kanaal door Zuid-Beveland kwam de westsluis tot stand in 1866, bij de opening van het kanaal. Al in 1872 werd een tweede sluis gerealiseerd, de middensluis. Aanvankelijk bestonden deze sluizen uit twee kolken met handbediende sluisdeuren. In augustus 1916 opende koningin Wilhelmina een derde sluis, de oostsluis. Voor die tijd was het een hypermoderne, elektrisch bediende sluis.

Vanaf de opening van de eerste sluis in 1866 brengt de grote hoeveelheid schepen die passeren de nodige bedrijvigheid voor Hansweert met zich mee; naast de sluisbedienden en de ambtenaren van Rijkswaterstaat houden ook de douane en de marechaussee kantoor bij de Hansweertse sluizen. Het dorp is in die tijd de eerste aanlegplaats die schepen vanuit België aandoen. En het aantal schepen dat jaarlijks wordt geschut groeit gestaag, van 14.000 in 1867 tot ruim 100.000 rond 1970. Behalve de parlevinkers, die allerlei waren verkopen aan de afgemeerde schippers, verdient ook de plaatselijke middenstand goed aan het drukke scheepvaartverkeer. De vele kroegen, waar de scheepslieden tijdens het wachten ‘innemen’, leveren Hansweert zelfs de titel Klein Antwerpen op.

Op 24 september 1975 gaat het Schelde-Rijnkanaal open. Het kanaal, ongeveer 20 kilometer ten oosten van Hansweert, biedt een veel kortere vaarroute tussen Rotterdam naar Antwerpen. Het aantal schepen dat jaarlijks in Hansweert wordt geschut, loopt terug naar zo’n 40.000. Het betreft voornamelijk verkeer naar Terneuzen en Gent. De sluizen zijn intussen verouderd en Rijkswaterstaat besluit het complex oostwaarts te verplaatsen. Hierbij wordt ook het kanaal verbreed.

In 1987 worden de nieuwe sluizen in gebruik genomen en de oude buiten gebruik gesteld. Bijzonder is, dat er met beleid aan het erfgoed is gedacht. De met zand gedempte sluizen liggen weliswaar in het gras, maar de manier waarop in het landschap het vroegere kanaal is gesuggereerd, geeft een goed beeld van vroeger. De cultuurhistorische waarde wordt nog vergroot doordat de sluizen naast het nieuwe complex liggen en er creatief omgegaan is met informatie op meerpalen. Bovendien zijn kleine elementen, zoals takeltoestel De Wip en de wachthuisjes nog aanwezig. De Wip stond vroeger aan de rand van het water. Sluisdeuren die voor onderhoud uit het water gehaald moesten worden, werden op een laadbak getild en onder het toestel gevaren. Het toestel takelde vervolgens de sluisdeur op een spoorkarretje, dat over een rails naar een in de buurt staande loods reed, waar de deur werd opgeknapt. Via dezelfde weg ging de deur weer terug op zijn plaats. Er waren enkele reservedeuren die rouleerden. De wachthuisjes waren bedoeld als schuilplaats voor het sluispersoneel. Door de vier vleugels kon het personeel altijd schuilen, uit welke hoek de wind ook kwam, en hield het toch enigszins zicht op de sluis.

4.3 INVENTARISATIE SLUIZEN

Sluis bij Keersluisbrug

Vlissingen

Deze sluis wordt, indien nodig, op locatie bediend.





De keersluis nabij de Keersluisbrug werd gesloten tijdens het te water laten van schepen van scheepswerf de Schelde, zodat het waterpeil in het kanaal niet varieerde tijdens de doorgang van schepen door de schipdeur van de sluis naar het open water.
Ook nu nog wordt de keersluis gebruikt (gesloten) om variaties in het havenpeil die soms nodig zijn tbv de Schelde (=Damen/ Amels) niet door te hoeven voeren in het kanaalpeil. Dit kost anders teveel tijd (groter oppervlak) en kan schadelijk zijn voor bijv. Middelburg (bibliotheek/parkeerkelder loopt onder).
Er zijn soms ook bepaalde waterstanden in de binnenhaven nodig om een schip bij Damen/Amels van de kant op een ponton te krijgen.
Waar nu het spuimiddel ligt, nabij het oude KNMI-station lag vroeger de schipdeur van de Schelde. Dat was een grote, min of meer vaste deur om de schepen van de Schelde naar buiten te laten. Deze deur werd dan leeg gepompt, begon te drijven en met behulp van sleepboten weggevaren. Als het schip uit de haven was (of erin) werd de deur weer op z'n plaats gevaren en weer afgezonken.

Sluis
Kanaaleiland
Sas van Gent,
eilandje

1827
Het 13 kilometer lange Zeeuws-Vlaamse traject van het Kanaal van Gent naar Terneuzen werd in 1827 geopend. De bewaard gebleven natuurstenen schutsluis werd in 1885 opgeleverd en vormde een onderdeel van de tweede kanaalarm (van de verbinding Gent – Westerschelde). De sluis is in 2005 gerenoveerd. Stijgladders en reddingsboeien zijn aangebracht. De houten fenders, ter bescherming van de schepen tijdens het aanleggen, zijn vervangen. Met arduinen stenen uit de sluis is de boven– en binnenzijde van de sluis hersteld. De bestaande remmingswerken voor de sluis zijn gerestaureerd en de oorspronkelijke bolders zijn gehandhaafd.



Hier is een ensemble gecreëerd op het kanaaleiland met historische schepen, een brug, een wandelpromenade en informatie voor bezoekers.



Goese Sas
Benoorden Goes

1984-1986 aanleg nieuwe sluizen
1892 oude sluis
Fraai ensemble met nieuwe sluis en aantal karakteristieke elementen zoals een houten kiosk (ca1980) en betonnen wachthuisjes.





Sluis Veere

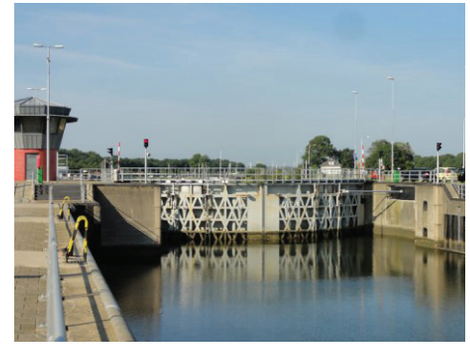
Aan het kanaal door Walcheren, aan de oostkant van Veere

Rijksmonument nummer: 507835

Het geheel bestaat uit
een kleinere (46 x 15 m) houten schutsluis en een grotere (130 x 25 m) ijzeren sluis, die nog geklonken is.
De bouw van de sluizen werd in 1870 voltooid. Aan het begin van de 20e eeuw werden de sluizen gerenoveerd.

In de oostelijke kolkwand 3 ijzeren ladders in de muur; in westwand 2 betonnen trappen tot in het water. Aan de noordzijde 1 dubbele houten vloeddeur (1927) en 1 dubbele houten ebdeur (1912) met loopplanken en modern hekwerk. Aan weerszijden vernieuwde trapjes van baksteen/beton. Aan de zeezijde (thans Veerse Meer) bevinden zich aan de westzijde van het kanaal wanden, gedeeltelijk bekleed met baksteen en gedeeltelijk bekleed met basaltzerken; natuurstenen afdekkingen; natuurstenen hoekblokken bij gemoderniseerd uitwateringssluisje (onderdeel Gemaal Oostwatering), dat niet voor bescherming in aanmerking komt. Aan de zuidzijde eveneens 1 dubbele houten vloeddeur (1901) en 1 dubbele houten ebdeur (1920?) met loopplanken en modern hekwerk. Aan weerszijden trapjes van natuur- en baksteen. Houten steiger met 8 palen ten zuiden van de kleine sluis.
Sluisplateau aan westzijde origineel, aan oostzijde gedeeltelijk nieuwe bestrating.
Waardering Kleine schutsluis, van typologisch belang en van ensemblewaarden als hoofdonderdeel van het sluiscomplex.





Oorspronkelijk werden de kolkwanden van zuilenbasalt opgemetseld, de deurenhoofden in metselsteen opgetrokken en de deuraanslagen, deurdrempels, hoekbeschermingen en dekzerken werden in hardsteen uitgevoerd.
De kleine sluiskolk verkeert nog vrijwel in deze oorspronkelijke staat met houten deuren daterend uit het begin van 1900.
Hier zijn rondom de sluizen allerlei elementen van voormalige sluisdeuren te zien en zijn informatieborden geplaatst zodat er een samengaan is van oud en nieuw.

Bijzonder aan deze sluis zijn de gebogen deuren, de geklonken deuren en de verspringende kolk.

Sluis Veere
Tussen 1817 en 1872

Bij het uitdiepen en vernieuwen van het Kanaal door Walcheren is het tracé bij Veere verlegd, dichter naar het stadje toe.
Het oude kanaal met de plek waar de eerste sluizen waren gesitueerd is nog terug te vinden in het landschap.
(foto Marinus van Dintel)



Sluis Terneuzen



roldeur



Al in 1460 kent Terneuzen (dan nog Ter Nose) een haven en een vaart waarvandaan je met een trekschuit naar Gent kon worden vervoerd.
Het huidige kanaal werd in 1827 in gebruik genomen. Er werden twee schutsluizen gebouwd.
In 1968 werd het kanaal verbreed en vergroot en kwamen er nieuwe sluizen.
De middensluis is nog de oudst bestaande sluis van de drie sluizen en stamt uit 1910. Deze wordt voornamelijk gebruikt door binnenvaartschepen.

Sluis naar de Westerschelde Vlissingen

2 sluizen
Het sluizencomplex omvat een grote schutsluis van 140 x 22.50 m en een kleine schutsluis van 65 x 8 m.
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)

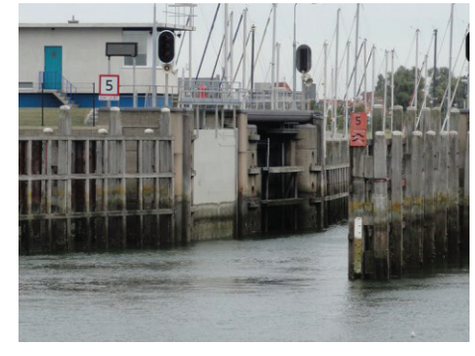


Vroeger 3 sluizen
Het complex werd tijdens WOII grotendeels verwoest.
In 1952 is de nieuwbouw ervan voltooid.
Vanuit het rood/blauwe bedieningsgebouw worden de sluizen Veere en Vlissingen, de Zeelandbrug en de 6 verkeersbruggen over het Kanaal door Walcheren bediend.

Oude keersluis Zierikzee Halverwege het kanaal

1956
keersluis
De Sluis bestaat uit twee soorten deuren: puntdeuren en sectordeuren. Een stel is gewoon recht, het andere stel is halfrond opdat ook met hoogwater de zee gekeerd kon worden en de haven beschermd.





Sluis Hansweert Oud en nieuw

De oude sluizen werden gebouwd in 1866, toen het Kanaal door Zuid-Beveland werd gegraven. In 1987 werden de nieuwe sluizen gebouwd.



Het gedempte schutsluizencomplex van het Kanaal door Zuid-Beveland bestaat uit drie schutsluizen. Oudste sluis (Zuidersluis) ligt in het midden en is tussen 1863 en 1865 gebouwd. In 1872 werd de Westsluis geopend en in 1915 de Oostsluis. Na de aanleg van het Schelde-Rijnkanaal in 1976 kreeg het kanaal nieuwe schutsluizen die aan moderne eisen voldeden. Van de Oost- en Zuidersluis zijn slechts restanten aanwezig. Van de Zuidersluis is de noordzijde nog zichtbaar als een grasdammetje.



Over de voormalige deuren van de Oost- en Zuidersluis zijn voet/fietspaden aangelegd. De wanden van sluiskolk en mantel van de Oost- en Zuidersluis zijn afgewerkt met basaltzerken en natuursteen hoekblokken. In de Zuidersluis zijn twee gedenkstenen en de Rijkspeilschaal aanwezig. De Westsluis is nog intact, erin ligt drassig grasland. Metselwerk mantels met beton afgezet, bekleding sluiskolkwanden met basaltzerken. Er staan nog vier wachthuisjes. Houten sluisdeuren uit 1951.

De sluis bij Hansweert bestond aanvankelijk uit twee kolken met handbediende sluisdeuren. Op 10 augustus 1916 opent koningin Wilhelmina een voor die tijd hypermoderne, elektrisch bediende derde sluis.

Wip bij sluis Hansweert

De wip stond vroeger stond aan de rand van het water. Sluisdeuren die voor onderhoud uit het water moesten werden op een laadbak getild, en onder het toestel gevaren. Het toestel takelde vervolgens de sluisdeur op een spoorkarretje, dat over een rails naar een in de buurt staande loods reed, waar de deur werd opgeknapt. Via dezelfde weg ging de deur weer terug op zijn plaats. Er waren enkele reservedeuren die rouleerden. Het is een zeer oud toestel, gemaakt bij de firma Figee in Haarlem.



Ook de wachthuisjes bij de oude sluizen zijn bijzondere elementen, zie beschrijving kernobject.

17e eeuwse sluis Vlissingen

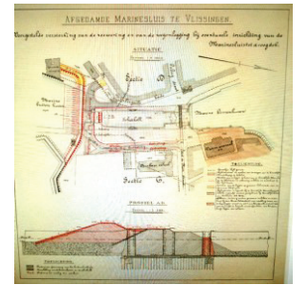
Zie afbeelding archief
1612
Voormalige marine sluis.
In 1750 worden de verzakte zeesluizen op aandrang van Prins Willem IV hersteld.
In jaren 70 van de 19e eeuw afgesloten van de Westerschelde, later door het bedrijf de Schelde gedempt.

(foto's SCEZ, Marinus van Dintel)





Onder het parkeerterrein van Damen shipyards bevindt zich nog een deel van deze oude sluis + een deel van de oude haven, zie kaarten begin 17e eeuw.





Sluis Brouwershaven

(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Sluis naar Michiel de Ruyterhaven Nieuwendijk Vlissingen

Keersluis, beschermt de jachthaven en de Nieuwendijk en wordt regelmatig bij springvloed en storm gebruikt.





Oude sluis Wemeldinge

Huidig gebruik: jachthaven
(foto links Eddy Westveer, DNA Beeldbank)





Grevelingensluis Bruinisse

(foto rechts RWS, Joop van Houdt)

Zandkreeksluis Kats

(foto RWS, Joop van Houdt)



Bergsediepsluis

(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Krammersluizen
Philipsdam

Het Krammersluizencomplex, in gebruik genomen in 1987, verzorgt de scheepvaart-verbinding tussen de Oosterschelde en het Volkerak-Zoommeer. Het complex bestaat uit twee duwvaartsluizen met een lengte van elk 280 m. en een breedte van 24 m. De duwvaartsluizen bieden ruimte voor binnenvaartschepen met vier duwbakken. Tevens zijn er twee jachtsluizen met een lengte van elk 75 m. en een breedte van 9 m.
(foto RWS,onbekend)



Gezien de drukte op het vaarwater ter plaatse heeft men de beroeps- en de recreatievaart, ook in de aanlooproutes naar de sluizen gescheiden gehouden. De Krammersluizen hebben een uniek systeem waarmee zout en zoet water van elkaar gescheiden kunnen worden. Over het gehele sluizencomplex ligt een verkeersweg op een ongeveer 650 m lange brug. Het sluizencomplex was destijds het grootste betonwerk dat ooit door Rijkswaterstaat in één keer is aanbesteed.

Kreekraksluizen
Schelde-Rijnkanaal

(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



De twee kreekraksluizen zijn even groot, de totale lengte bedraagt 320 meter en ze zijn 24 meter breed.
De sluizen zijn aangelegd als zout-zoetscheidings-systeem. Het zoete water van het Zoommeer kan niet mengen met het zoute water van het kanaal. Van schepen die onderweg zijn naar Rotterdam wordt het zoute water onderaan de sluizen weggepompt terwijl zoet water bovenlangs wordt toegevoegd. Het omgekeerde gebeurt voor schepen die onderweg zijn naar België.

Restanten
voormailge sluis
Oostkolk
Terneuzen

5. CATEGORIE BRUGGEN

Inleiding

Definitie: Een brug vormt een verbinding tussen twee punten die van elkaar gescheiden zijn door een waterweg, ravijn, (spoor)weg of soortgelijke barrières. Is de brug open of is de brug dicht? Die vraag geeft al aan dat er verwarring bestaat voor wie de brug bedoeld is, voor het scheepvaartverkeer of voor het wegverkeer? Een brug zorgt ervoor dat beide soorten verkeer samen kunnen gaan. Een brug over de rivier of het kanaal maakt de andere kant toegankelijk voor het verkeer. Schepen kunnen er onderdoor of de brug kan open en dan moet het wegverkeer even wachten terwijl de schepen over de waterweg hun route vervolgen.

Er zijn allerlei soorten bruggen. In Zeeland hebben we heel bijzondere en heel eenvoudige. Zo is de Zeelandbrug een enorme verbinding van 5 kilometer lengte over de Oosterschelde, maar er zijn ook gewoon planken over een sloot en bruggetjes waar een schuit onderdoor kon.
De bruggen worden op verschillende manieren bediend. Alle bruggen over het Kanaal door Walcheren en de Zeelandbrug worden vanaf de sluizen in Vlissingen bediend. De bediening van de bruggen over het Kanaal van Gent naar Terneuzen geschiedt vanuit Terneuzen .

In de oudheid ontstonden natuurlijke bruggen door omgevallen bomen, door de wind of het water uitgeslepen gaten in gesteenten.
In Zeeland kennen we draaibruggen, die om een verticale as draaien, basculebruggen met een gewicht beneden, ophaalbruggen met een contragewicht aan de bovenkant en de tamelijk unieke rolbrug.

5.1 DRAAIBRUG TE OOST-SOUBURG - KERNGEGEVENS



Naam: Draaibrug Souburg

Locatie: Bij Spoorstraat 1, Oost-Souburg

Bouwjaar: 1907 en 1947 (herplaatsing in Souburg)

Architect: Onbekend

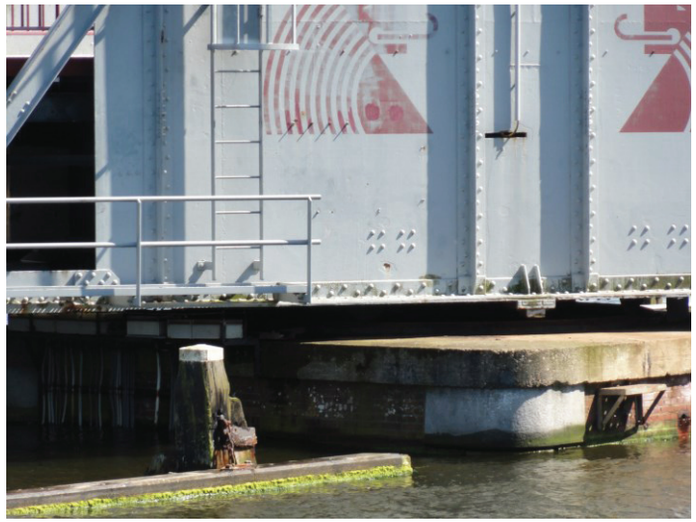
Hoogte: n.v.t.

Oorspronkelijk gebruik: Spoorwegdraaibrug

Huidig gebruik: Fiets-en voetgangersbrug

Beschermde Status: Rijksmonument sinds 1997, monumentnummer 508781

5.1 DRAAIBRUG SOUBURG – OMSCHRIJVING EN WAARDESTELLING



De stalen vakwerkbrug rust op de gemetselde onderbouw van de in 1944 verwoeste draaibrug uit 1871



Oude draaibrug van Souburg
(foto Beeldbank Zeeland)

Korte omschrijving object: Geklonken, ellipsvormige en gelijkarmige vakwerkdraaibrug met stijgende diagonalen, waarbij de vakwerk aanbrug met kruisende diagonalen. Totale overbrugging 64m., waarvan de draaibrug ca. 48m. en de aanbrug 16,6m. Landhoofden en pijlers van beton met metselwerk bekleed.

Cultuurhistorische waarde: Hoge cultuurhistorische waarde; van waarde voor de typologische ontwikkeling, vanwege de architectonische vormgeving en vanwege de zeldzaamheid.

5.1 DRAAIBRUG SOUBURG - HISTORIE

Gelijkarmige draaibrug over het Kanaal door Walcheren. Na verwoesting in 1944 werd deze spoorwegdraaibrug uit Sluiskil (minister Lelybrug), daterend uit 1907, hier geplaatst op de behouden gebleven onderbouw van metselwerk, die resteerde van de oorspronkelijke brug uit 1871. De herstelde brug werd in 1947 geopend.

De draaibrug heeft twee doorvaartopeningen en steunt in het midden. De armen bestaan uit een geklonken stalen, licht gebogen constructie van vakwerkliggers met een stavenpatroon van stijgende diagonalen. De rijvloer (houten rijdek met asfalt) bevindt zich halverwege de boven- en onderrand. De oorspronkelijke aandrijving (handbediening) is gemoderniseerd (nu elektrisch). In het midden en op de koppen bevinden zich de gemetselde onderbouwen. Aan de oostzijde bevindt zich een ijzeren aanbrug met parallelliggers en vakwerk met verticalen en gekruiste diagonalen.

De brug over het Kanaal door Walcheren verbindt de dorpen Oost- en West-Souburg met elkaar en is toegankelijk voor fietsers en voetgangers.

5.2 ZEELANDBRUG TE ZIERIKZEE/COLIJNSPLAAT - KERNGEGEVENS



(foto SCEZ, Marinus van Dintel)

Naam: Zeelandbrug (tot 1967 Oosterscheldebrug)

Locatie: Tussen Zierikzee en Colijnsplaat

Bouwjaar: 1963-1965

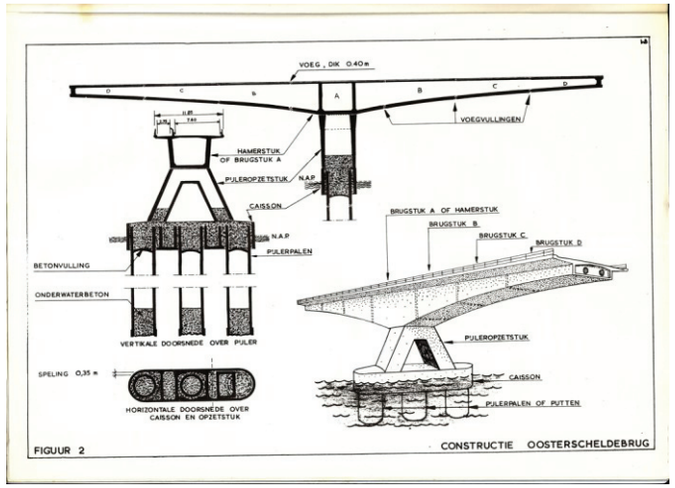
Architect: J.G. Snip

Lengte: 5022 meter

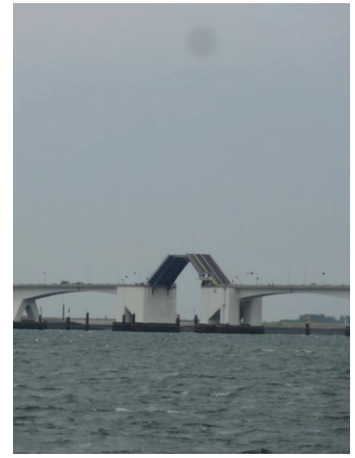
Oorspronkelijk gebruik: Verkeersbrug

Huidig gebruik: Verkeersbrug

Beschermde Status: voorgedragen als potentieel rijksmonument uit de tweede fase van de wederopbouwperiode (18 maart 2013)



Constructietekening van een bouwonderdeel van de Zeelandbrug


Beweegbare basculebrug

Korte omschrijving object: Betonnen kokerbrug, bestaande uit 52 vaste overspanningen en één beweegbaar deel. In hoge mate toepassing van geprefabriceerde elementen in de vorm van fundering, pijlers en wegdek. Was vele jaren de langste brug van Europa.

Cultuurhistorische waarde: Hoge cultuurhistorische waarde; van waarde voor de typologische ontwikkeling, vanwege de architectonische vormgeving en vanwege de zeldzaamheid. De brug is met zijn lengte, hoge ligging en getoogde bouwvorm zichtbepalend op de Oosterschelde.

5.2 ZEELANDBRUG - HISTORIE

De Zeelandbrug (aanvankelijk Oosterscheldebrug genoemd) is een verkeersbrug over de Oosterschelde met een totale lengte van 5022 meter. Hij verbindt Noord-Beveland met Schouwen-Duiveland, en zorgt aldus voor een kortere verbinding tussen de plaatsen Vlissingen, Middelburg, Goes aan de Zuidelijke kant, en Zierikzee, Bruinisse en Rotterdam aan de Noordelijke kant.

De brugmaatschappij gaf op 29 mei 1962 de opdracht tot de bouw aan de combinatie brug Oosterschelde, die de brug tussen 1963 en 1965 realiseerde. Dit bedrijf was een samenwerkingsverband van de aannemers van Hattum en Blankevoort NV en de NV Amsterdamsche ballast Maatschappij. Bij Kats werd een werkhaven aangelegd met twee grote portaalkranen, waar de brugelementen werden gebouwd. Een drijvende bok zette de verschillende elementen op hun plaats. De brug bestaat uit 54 pijlers met daartussen 52 overspanningen van 95 meter en een beweegbaar gedeelte van veertig meter.

Op 15 december 1965 stelde Koningin Juliana de brug officieel voor het wegverkeer open. De dag ervoor was de veerboot Koningin Emma voor de laatste keer heen en weer gevaren tussen Kats en Zierikzee. Het geld voor de bouw van de brug had de Provincie Zeeland geleend. Om de lening terug te kunnen betalen moest voor elke passage bij Colijnsplaat tol betaald worden. Tot 1989 is de tol gebruikt voor de afbetaling, daarna werd de tol in een onderhoudsfonds gestort. Met ingang van 1 januari 1993 werd de brug tolvrij.

Al tijdens het ontwerpen van de brug werd duidelijk dat de overspanning te smal zou worden voor het verkeer. Er was van meet af aan slechts ruimte voor twee rijbanen. In het rapport van de provincie staat dat er gestreefd moest worden naar een eenvoudig rationeel ontwerp, dat rekening hield met de technische moeilijkheden (de grote diepte van de rivier en eventuele ijsgang) en met een gebrek aan subsidies.

In de overspanning zit aan de kant van Schouwen een beweegbare basculebrug voor schepen met grotere hoogte.

5.3 KONINGIN BEATRIXBRUG TE VEERE - KERNGEGEVENS



Naam: Koningin Beatrixbrug

Locatie: tegenover Kaai 69, Veere

Bouwjaar: 1976

Architect: onbekend

Hoogte: n.v.t.

Oorspronkelijk gebruik: Ophaalbrug

Huidig gebruik: Ophaalbrug

Beschermde Status: geen

5.3 BEATRIXBRUG VEERE – OMSCHRIJVING EN WAARDESTELLING



De klapbrug is naar Koningin Beatrix vernoemd als herinnering aan haar bezoek op 30 april 1981



Schakelkast klapbrug

Korte omschrijving object: Houten replica-klapbrug in de binnenhaven van Veere.

Cultuurhistorische waarde: Tamelijk hoge cultuurhistorische waarde; van waarde vanwege de historische locatie en de ensemblewerking rond de Veerse haven.

5.3 BEATRIXBRUG VEERE - HISTORIE

De eerste brug werd gelegd tussen 1553 en 1566. Deze brug werd de ‘grote brug’ genoemd. Dit was waarschijnlijk een dubbele houten klapbrug. In 1707 werd deze vervangen door een dubbele klapbrug over een stenen sluis, waarmee het achterste gedeelte van de haven kon worden afgesloten. De doorvaartwijdte was ruim 13 meter, afgesloten met vloed- en ebdeuren en er waren in de landhoofden royale spuikokers aangebracht. In 1786 werden sluis en brug vervangen door een dubbele houten draaibrug, welke in 1813 door de Fransen werd afgebroken. Hiervoor in de plaats werden 2 vaste balken met een houten dekje gelegd.

In 1818 werd een draaiboom voor voetgangers aangelegd. Deze draaiboom werd wegens bouwvalligheid echter spoedig weer verwijderd.

De landhoofden werden in 1836 afgebroken. Vanaf die tijd was er geen oeververbinding over de haven meer. De spuisluis werd in 1864 gebouwd op de plaats waar nu de draaibrug ligt. In 1915 werd de spuisluis alweer opgeruimd en kwam een draaibrug ervoor in de plaats.

In de jaren 70 van de 20e-eeuw besloot het gemeentebestuur de draaibrug te vervangen door een houten klapbrug, die beter bij het aangezicht van Veere past. Deze houten brug moet wel handmatig door de havenmeester bediend worden. In 1976 kwam de brug gereed. Als herinnering aan het bezoek van koningin Beatrix aan de stad Veere op 30 april 1981 kreeg de brug de naam van Koningin Beatrixbrug.

5.4 INVENTARISATIE BRUGG EN

Sloebrug Vlissingen Klapbrug	1978 beheerder: gemeente Vlissingen Vormgeving, ontwerp, bestek en directievoering Witteveen en Bos (foto SCEZ, Marinus van Dintel)		Overbrugging bestaande uit ophaalbrug met naast de brug opgestelde vrijstaande hameistijlen met vrijstaande balanspriemen en aan beide zijden betonnen aanbruggen. Bedieningshuis naast een hameistijl. De hameistijlen zijn naast de brug opgesteld om de bovenbouw zo laag mogelijk te houden. De contragewichten kunnen dan naast de brug naar beneden draaien. Aandrijving d.m.v. twee heugels, bewegingswerk in de kelder. Val ophaalbrug: Overspanning ca. 23 m, breedte ca. 20,5 m met een orthotroop rijdek. T.p.v. de Vlissingseweg zijn de aanbruggen gebouwd als voorgespannen plaatbruggen (18-27,85-15,5 m). De resterende overspanningen als prefab-voorgespannen liggers(19,3 m). Op deze locatie is het de eerste brug.
Keersluisbrug Vlissingen	1953 ophaalbrug, beweegbaar		Ophaalbrug met tussen de hameistijlen draaiende balans. Het houten dek is vervangen door stalen secties. Voorheen liep over de brug een trambaan. Deze is verwijderd. Het is de eerste brug op deze locatie.

Dokbrug Vlissingen De Koningsbrug	(foto SCEZ, Marinus van Dintel)		Op dit moment een goede verbinding met het Eiland en de binnenstad van Vlissingen, maar een belemmering voor de schepen die in de Dokhaven zouden willen afmeren. Deze brug wordt in de toekomst afgebroken.
Draaibrug Souburg	Eerste brug 1869 Draaibrug Beheerder: provinciale waterstaat Rijksmonument sinds 1997, nr 508781 Geklonken ellipsvormige gelijkarmige vakwerkdraaibrug met met stijgende diagonalen, vakwerk aanbrug met kruisende diagonalen. Totale overbrugging 64 m, draaibrug ca. 48 m, aanbrug 16,6 m. Landhoofden en pijlers van beton met metselwerk bekleed. (foto SCEZ, Marinus van Dintel)		De oorspronkelijke brug dateert uit 1869 en werd vernietigd op 2 november 1944. De huidige brug is in 1907 aangelegd in Sluiskil, de minister Lelybrug Deze verhuisde na de Tweede Wereldoorlog naar Oost-Souburg. Op 31 januari 1947 werd de brug geopend. Sinds 1997 is het een rijksmonument. Tot aan 1978 was gemotoriseerd verkeer toegestaan, daarna louter voor voetgangers fietsen en brommers. In 2013-2014 is de brug gerenoveerd.
Schroebrug Middelburg	Klapbrug bestaande uit een verkeersbrug en een voetgangersbrug genaamd De Loper. 1971 beheerder: Provinciale Waterstaat		Ophaalbrug met gevorkte priemen en ballastblokken aan de uiteinden. De priemen zijn opgesteld op twee vrijstaande hameistijlen. In gesloten stand is de doorvaarthoogte gering. De aandrijving is m.b.v. twee rechte heugels en bewegingswerk in de kelder.

Stationsbrug Middelburg	Draaibrug 1950 Een ongelijkarmige vakwerkdraaibrug. Beheerder: Provinciale Waterstaat		Stationsbrug over het Kanaal door Walcheren te Middelburg. De brug werd op 2 september 1950 geplaatst op de herstelde pijler en op 9 maart 1951 voor het verkeer opengesteld. Het verving de in de Tweede Wereldoorlog vernielde brug uit 1870. De oude Stationsbrug bestond evenals de nieuwe uit een draaibrug en een kort vast gedeelte aan de stadszijde, de zogenaamde 'aanbrug'. Dit deel werd later gebruikt voor een brug in de Kanaalweg Oostzijde over de watergang ten zuidoosten van het sluizencomplex van Veere.
Zeelandbrug	1965 beton totale lengte 5 km Aan de noordkant een beweegbare dubbele basculebrug met een totale breedte van 40 meter. kokerbrug Deze brug bestaat uit 54 pijlers met daartussen 52 overspanningen van 95 meter per stuk en heeft daarmee een totale lengte van 5 km. Ontwerper : J.G. Snip Bouwers: van Hattum en Blankevoort NV en de NV Amsterdamsche ballast Maatschappij (foto SCEZ, Marinus van Dintel)		Cultuurhistorische waarde is groot omdat het niet alleen een belangrijke verbinding tussen noord en zuid vormt, maar ook bepalend is in het landschap. Het was lange tijd de langste brug in Europa. Deze brug bestaat uit 54 pijlers met daartussen 52 overspanningen van 95 meter per stuk en heeft daarmee een totale lengte van 5 km. In 1967 werd de naam Oosterscheldebrug veranderd in Zeelandbrug. Uitzonderlijk voorbeeld van prefabricage.

Havenbrug Veere
Veere

Met de hand bediend
Houten klapbrug
1976
oorspronkelijke brug van 1553



Houten klapbrug
Zierikzee
Oude Haven tegenover
no. 54

Ophaalbrug. Houten klapbrug, die bij de Havenpoorten Oude Haven N.Z. en Oude Haven Z.Z. verbindt.
(foto Marinus van Dintel)



Havenbrug Sint Annaland
jachthaven

Schippers bedienen de brug zelf.



Bellinkbrug
Middelburg
Kinderdijk bij no. 2

Rijksmonument
1855
G.H. Grauss



Dubbele ijzeren draaibrug naar een ontwerp van G.H. Grauss, in 1855 als vervanging geplaatst en van nieuwe landhoofden voorzien, op een middeleeuwse bruglocatie over de stadsgracht.
Omschrijving: IJzeren draaibrug, met twee ongelijkarmige brugdelen, opgebouwd uit aan elkaar geboute platen en voorzien van houten loopdek. De draaipunten van beide brugdelen zijn geplaatst op landhoofden in de vorm van gemetselde uitsparingen in de kademuren, waarin de brugdelen, in geopende toestand, worden gedraaid. Brug en aangrenzend kadewerk rondom de uitsparingen voorzien van een ijzeren balustrade met gietijzeren balusters, gevat in natuurstenen blokken in het kademetselwerk. De plateaus van de landhoofden voorzien van bestrating van kinderkopjes en afgewerkt met een natuurstenen band aan de waterzijde.
Waardering: Stadsbrug van algemeen belang vanwege cultuurhistorische waarde als bijzondere uitdrukking van technologische ontwikkeling; het geheel is van belang in relatie tot de structurele en visuele gaafheid van de stedelijke omgeving.

Spijkerbrug Middelburg
Verbinding tussen
Rouaanse kaai en de
Kinderdijk

1853
G.H. Grauss
Maisbaai Basculebrug



In 1853 naar het ontwerp van G.H. Grauss (stadsbouwmeester van Middelburg) gebouwde ijzeren klapbrug. Bakstenen bruggehoofden met natuurstenen muraalbogen, sluitstenen en cordonlijsten. IJzeren balustrades en rijk versierde raderen van het hefmechanisme. Lantaarn op de brugpijlers.

Beatrixbrug Middelburg

Vroeger bateau-porte genoemd, nu Beatrixbrug.
Zie ook beschrijving Prins Hendrikdok.



Dokbrug Middelburg

Rijksmonument
1876
Maisbaai
Middelburg



Uit 1876 daterende dubbele ijzeren draaibrug. Twee door de Gieterij de Prins van Oranje te 's-Gravenhage vervaardigde geklonken stalen delen, die bij het openen van de brug ten behoeve van het varend verkeer wegdraaien in de ter plaatse verlaagde kademuren. Op de draaiende delen een houten verkeersdek. Smeedijzeren reling op het brugdek bestaande uit sobere stijlen en regels (model tuinhek) en op de kademuren slanke balusters, verbonden door horizontale staven, met bollen aan de bovenzijde. De uit 1876 daterende dubbele ijzeren draaibrug met toebehoren is mede vanwege de situering van cultuur- en architectuur-historische en industrieel archeologische waarde op Rijksniveau.

Arneverkeersbrug
Verbinding tussen
Middelburg en
Arnemuiden



Arnespoorbrug
Parrallel aan
Arneverkeersbrug

Gaat zeer snel open en dicht i.v.m. treinverkeer



Brug Wilhelminadorp
Havenkanaal Goes –
Goese Sas



Wordt door de havenmeester van Goes bediend.

Verkeersbrug over het
havenkanaal
Goes (Ringbaan-West)

(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Sint Maartensbrug
Goes

Handbediend
Brug geeft toegang naar de stadshaven



Bruinisse
By-pass
Den Ysere Ryve

2005
Rolbrug
Technisch gezien een unicum. Het gaat hier om een rolbrug, een samenspel van staalbouw in combinatie met elektrische, mechanische en hydraulische aandrijf- en besturingstechniek. Hiermee is een by-pass gecreëerd, zodat scheepvaartverkeer en wegverkeer door kunnen stromen.



Het is de eerste brug van dit type dat in Nederland is toegepast. De rolbrug vertoont enige gelijkenis met de rolbrug over de sluis François Premier in Le Havre in Frankrijk.

Tekeningen en ander informatie materiaal aanwezig bij Rijkswaterstaat.

Klapbrug
Bruinisse

Vormt samen met de rolbrug de by-pass.

Brug Sluiskil

Draaibrug
1969
beheerder Rijkswaterstaat
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Uiteinden zakken door bij opendraaien brug, daar is enkele jaren geleden een ongeluk door gebeurd.

Brug Sas van Gent

Draaibrug
1968
beheerder Rijkswaterstaat



Uiteinden zakken door bij opendraaien brug
Samen met de brug van Sluiskil een van de grootste van Europa. Op het moment van de bouw een unicum.

Gelijkarmige vakwerkdraaibrug met een laag gelegen rijvloer en overspanningen van 77,25 m. (armen van 78,68 m.) De hoogte van het vakwerk van de hoofdliggers bedraagt ca. 14 m. en is uitgevoerd met stijgende en vallende diagonalen. De hoofdliggers zijn opgebouwd uit staven van gelast kokerprofiel. De boven- en onderrand zijn als koker doorgevoerd terwijl de diagonalen bij de knooppunten overgaan in I-profiel met twee flenzen. De brug heeft een rijweg van 8,76 m. voor verkeer en buiten de hoofdliggers aan iedere zijde een parallelweg van 4 m. Bij het openen rust de brug op de taats en twee loopwielen en wordt aangedreven door twee aandrijfwagens die elk met een trek-duwstang aan een van beide hoofdliggers verbonden zijn. De aandrijfwagens kunnen zich door middel van steunrollen en een rondsel voortbewegen langs een tandbaan welke is gecombineerd met de baan van de loopwielen. Aan bedieningshuis zijde van de brug is een betonnen aanbruggen, uitgevoerd met prefab-liggers en een betondek, lengte ca. 81 m. en 21,8 m breed. De parallelweg op de draaibrug is ontworpen voor kl 30 VOSB 1963. Landhoofden van gewapend beton.

Bruggetjes waar de schuitvlotten onderdoor voeren

(foto's SCEZ, Aad de Klerk)





Tussen verschillende plaatsen voeren schuiten. Men voer over een vaart of watergang van het dorp naar het schuitvlot/de steiger van bijvoorbeeld Middelburg of Westkapelle.
De vaart tussen Domburg en Middelburg liep vanaf de korenmolen, waar 'eene waterkom was tot berging en aanlegplaats er schuiten, platboomd open vaartuigjes, waar niet alleen vrachtgoederen, maar ook personen mee vervoerd werden, lang voor den tijd der parapluies, toen men een nat pak minder vreesde dan nu.

Vanaf 1666 werd er gevaren tussen Domburg en Middelburg. Aanvankelijk was de prijs 10 cent per persoon. Met de schuiten werd vooral duinzand vervoerd om in metselspecie te gebruiken.

In 1903 verdwijnt de laatste schuit.
Tot Middelburg toe heet ze de Domburgsche watergang en daar is ook nog de aanlegplaats als het Domburgs schuitvlot bekend. De vaart is een overblijfsel der kreken, die Walcheren eertijds in verscheiden eilandjes verdeelden en de bewoners ervan in de gelegenheid stelden elkander te bereiken. (Kesteloo)

Zandkreeksluisbrug
Kats

1959
Basculebrug
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Basculebrug met twee hoofdliggers. Het houten rijdek is omstreeks 2000 vervangen door een aluminiumdek evenals de secundaire wegen. De brug heeft een schelpaandrijving.

De brug ligt in de N 256 over de sluis aan het bovenhoofd. Over het benedenhoofd is in 2002 in een parallelweg een ophaalbrug gebouwd als 'bypass' tijdens het schutten in de zomerperiode om de files te verminderen.

Zuidhavenpoortbrug
Zierikzee

1981
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Vernieuwing van een dubbele ophaalbrug bij de Zuidhavenpoort in Zierikzee
Dubbele ophaalbrug, houten hameipoort, stalen balans en stalen val, met betonnen aanbruggen, aan de noordzijde drie bogen, aan de zuidzijde twee bogen, bekleed met metselwerk. Het stalen val heeft een dubbellaags houten rijdek (70mm en 40mm azob). De stijlen van de hameipoort zijn houten kokers opgebouwd uit gelamineerd Western Red Ceder en aan verkeerszijde een makkelijk te verwijderen bescherming uit Belinga hardhout. De bovenligger van de hameipoort is hoedvormig en eveneens uit Red Ceder. De balansen zijn uit staal vervaardigd vanwege de afmetingen van de brug en zodanig vormgegeven dat het op afstand niet opvalt als een stalen constructie. Het val is d.m.v. kettingen aan de balans bevestigd. Het bewegingswerk bestaat uit schalmenkettingen en duwstangen en wordt elektromechanisch aangedreven.
Op deze locatie hebben sinds omstreeks 1600 zes bruggen gelegen, de laatste uit 1927 en was een dubbele stalen ophaalbrug. De brug vertoonde ouderdomsverschijnselen en besloten is om een nieuwe brug te bouwen passend in het historisch

stadsbeeld van Zierikzee. De vormgeving van de nieuwe brug kwam tot stand in nauwe samenwerking tussen de Gemeentewerken Zierikzee en de Rijksdienst voor Monumentenzorg. De technische uitwerking werd verzorgd door Witteveen + Bos.

Brug over Kanaal door Zuid-Beveland

Postweg
Wemeldinge

(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Verkeersbruggen over Kanaal door Zuid-Beveland

Spoor/N289

(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Verkeersbruggen over Rijn-Scheldekanaal

Spoor/A58

(foto's SCEZ, Marinus van Dintel)





Brug over Rijn-Scheldekanaal

Bathse Weg
Bath

(linker foto SCEZ, Marinus van Dintel)





Brug bij Tholen
Tholen

(rechter foto Ben Seelt, DNA-Beeldbank)

Brug tussen Oud en Nieuw Vossemeer
Vossemeer

Houten klapbrug
Sas van Gent

(foto links RWS, Joop van Houdt)





6. CATEGORIE STEIGERS, VEERSTOEPEN, KADES EN BOLDERS

Inleiding

Een schip vaart op het water. Meestal krijgt een schip pas echt een functie als het ook kan afmeren en mensen en of goederen kan in- en uitladen. Vroeger werden schepen gewoon op het strand getrokken. Al snel werd duidelijk dat steigers, meerpalen en bolders handige hulpmiddelen zijn.

In Zeeland komen we ze tegen in alle soorten en maten. Vóór de afsluiting van de zeegaten moest er rekening met het getij gehouden worden. In de Westerschelde is dat nog steeds het geval. Zeeland kent tegenwoordig nog een aantal karakteristieke getijdensteigers, waar van elk type nog een exemplaar is overgebleven. De getijdensteiger in Kamperland staat op de Rijksmonumentenlijst, een vrij zekere garantie voor behoud. De steiger in Wolphaartsdijk behoeft restauratie, de Hamiltonbrug met een bijbehorend ponton in Terneuzen lijkt voorlopig gered.

Met het verdwijnen van de PSD-boten (Provinciale Stoombootdiensten) in 2003 zijn er in Zeeland geen overzetveren voor auto's of paard en wagen meer. Wel zijn er nog verschillende mogelijkheden voor voetgangers en fietsers. Hier en daar in het landschap zijn de restanten van vroegere veren en pontjes terug te vinden.

Net als veerstoepen bevinden ook kades zich op het land. In Zeeland zijn nog veel (restanten van) historische kades bewaard gebleven. Langs deze kades zijn vaak ook nog vloedpalen te vinden. Deze palen vormen de markering tussen het water en de kaai (wanneer het water zo hoog kwam, dat de kades overstroomden).

Tenslotte is Zeeland ook rijk aan een grote verscheidenheid aan bolders. Deze bolders bevinden zich zowel op kademuren, walkanten als op steigers. Hoewel de vormgeving sterk wisselend is, blijft het gebruik altijd praktisch.

6.1 GETIJDENSTEIGER TE TERNEUZEN - KERNGEGEVENS



Naam: Getijdensteiger Terneuzen

Locatie: Oude Veerhaven, Terneuzen

Bouwjaar: 1947 (brug) en 2010 (ponton)

Architect: A.M. Hamilton (brug)

Hoogte: n.v.t.

Oorspronkelijk gebruik: Veersteiger

Huidig gebruik: beperkt voor diverse activiteiten

Beschermde Status: Geen

6.1 GETIJDENSTEIGER TERNEUZEN – OMSCHRIJVING EN WAARDESTELLING



Frontaangezicht van getijdensteiger, met op voorgrond de Hamiltonburg en daarachter de ponton



Detail van de brugconstructie

Korte omschrijving object: Getijdensteiger bestaande uit een beweegbare (Hamilton)brug die op een drijvende ponton rust.

Cultuurhistorische waarde: Hoge cultuurhistorische waarde door aanwezigheid van zeldzame Hamiltonbrug. Concept van dit type eenvoudig op te bouwen (prefab)brug van de Nieuw-Zeelander A.M. Hamilton werd veel toegepast gedurende WO II en tijdens de wederopbouw. De combinatie brug en ponton vervulde als getijdensteiger decennia lang een belangrijke rol in de veerdiensten op de Westerschelde.

6.1 GETIJDENSTEIGER TENEUZEN - HISTORIE

De steiger in Terneuzen is een getijdensteiger. Dit type steiger werd vooral aan het begin van de 20e eeuw gebruikt, voordat er veersteigers met uitsluitend beweegbare bruggen (zoals later voor de PSD-boten tussen Breskens-Vlissingen en Kruiningen- Perkpolder) , werden aangelegd.

In Terneuzen werd in 1896 het bestek aanbesteed voor het maken van een ijzeren aanlegplaats. De steiger bestond uit een Hamiltonbrug en een ponton. De aanlegplaats bestond uit plaat- en getrokken ijzer met een djatihouten onderdek en een grenenhouten bovendek. De aanlegplaats had een lengte van 24 meter en was 7 meter breed en werd drijvende gehouden door een aantal drijfkisten. Naar de aanlegplaats lag een toeleidende brug met een lengte van 24,25 meter en de breedte van het buitenwerk bedroeg 3,28 meter. De aanlegplaats werd op haar plaats gehouden door twee dukdalven.

In 1916 werd de ponton vergroot door het aanbrengen van een drijfkist aan de oostzijde, lang 7 meter en breed 4,35 meter. Deze drijfkist werd aangebracht tussen de twee dukdalven, waardoor ook aan de oostkant van de ponton afgemeerd kon worden. In de jaren erna werden verscheidene maatregelen op de wal getroffen om het toenemende verkeer zo goed mogelijk de baas te kunnen blijven.

In de Tweede Wereldoorlog werden ponton en brug beschadigd. Op 16 mei 1940 werden door de terugtrekkende Franse troepen de aanlegpontons in zowel de Westbuitenhaven als de Oostbuitenhaven (provinciale boot) opgeblazen, waardoor verschillende woningen in de

nabijheid schade opliepen aan ruiten en rolluiken. In juli 1940 werd de gezonken ponton gelicht en kwam er een noodvoorziening voor de provinciale boot.

Op 14 oktober 1947 werd in Terneuzen de nieuwe brug aangebracht door de bok Meeuw. De brug, een zogenaamde Callender- Hamiltonbrug27, werd door machinefabriek Snelleman te Sas van Gent gemonteerd. Het feit dat de brug van Britse makelij was, was niet opmerkelijk; bij het herstellen van bruggen na de bevrijding werd veel gebruik gemaakt van Brits materiaal, zoals pontonbruggen, Baileybruggen en Callender-Hamiltonbruggen.

Alhoewel het meestal ging om semi-permanente bruggen heeft de brug in Terneuzen tot 3 januari 1972 dienstgedaan en wel als aanleginrichting voor de Provinciale Stoombootdienst. Die dag was de laatste afvaart van de veerboot Prins Willem I

Na het beëindigen van de veerdienst Terneuzen-Hoedekenskerke werd de aanleginrichting gebruikt voor verschillende doeleinden. Hij vervulde een taak als aanlegplaats voor sleepboten, had een belangrijke functie tijdens de festiviteiten bij de Havenfeesten (rondvaarten op de Westerschelde) en bij de jaarlijkse intocht van Sinterklaas. Een belangrijke functie vervulde de aanleginrichting als calamiteitensteiger. Tussen 1998 en 2005 exploiteerde rederij Denick in de zomer een toeristisch fiets- en voetveer naar Hoedekenskerke.

6.2 VEERSTOEP TE NIEUW-ABEELE - KERNGEGEVENS



Naam: Veerstoep Nieuw-Abeele

Locatie: aan Jaagpad langs Kanaal door Walcheren, ter hoogte van buurtschap Nieuw-Abeele (Middelburg)

Bouwjaar: ca. 1873

Architect: N.v.t.

Hoogte: N.v.t.

Oorspronkelijk gebruik: Veerstoep

Huidig gebruik: Geen

Beschermde Status: Geen

6.2 VEERSTOEP NIEUW-ABEELE – OMSCHRIJVING EN WAARDESTELLING



Veerstoep van het voormalige overzetveer Abeele, gelegen aan het Jaagpad bij NieuwAbeele



Vanaf 1923 bestond het veeruit een roeiboot
(foto gemeentearchief Vlissingen)

Korte omschrijving object: Met asfalt afgedekt aflopend talud voorheen gebruikt als veerstoep voor het overzetveer Abeele.

Cultuurhistorische waarde: Redelijk hoge cultuurhistorische waarde, als een van de laatste overgebleven zichtbare herinneringen aan de voormalige overzetveren van het kanaal door Walcheren.

6.2 VEERSTOEP NIEUW-ABEELE - HISTORIE

Toen het kanaal door Walcheren gegraven werd en in 1873 gereed was, was het eiland Walcheren doorsneden. Boeren hadden land zowel aan de ene als aan de andere kant van het kanaal liggen. Van ruilverkaveling was nog geen sprake. In Veere en Vlissingen kwam een sluis. Her en der voeren kleine overzetveren. Restanten van de bijbehorende veerstoepen zijn nog goed terug te vinden in Veere, Middelburg en Abeele.
Voetgangers konden in Veere natuurlijk ook over de sluis naar de overkant, maar deze was ongeschikt voor de passage van vee of paard en wagen.
Het is lastig om ons anno 2012 een voorstelling van deze voetveren te maken, maar krantenberichtjes geven een goed inzicht van het functioneren van de toenmalige veren. Zo werd in de Middelburgse krant van 21 mei 1915 bericht dat er twee nieuwe ijzeren ponten worden besteld voor het veer Abeele. Acht jaar later hield dit pontje er alweer mee op.

29-8-1923 Vlissingse Courant
Aankondiging: De hoofdingenieur directeur van den Rijkswaterstaat in de Directie Zeeland te Middelburg brengt ter kennis van belanghebbenden, dat met ingang van 1 september 1923 het overzetten met de pont te Abeele wordt gestaakt en het pontveer als zoodanig wordt opgeheven.
Het overzetten per roeiboot aldaar wordt voorloopig gehandhaafd op onderstaande uren:

A. op werkdagen. Van 1 april tot en met 31 october van des voormiddag 5 uur tot des namiddags 12.15, van des namiddags 1 uur tot des namiddags 8 uur.
B. 1 nov tot 31 maart tussen 7 en 12.15 en 1 tot 6.
C. Op Zondag en algemeen christelijk erkende feestdagen: uitsluitend voor overtochten nodig voor het melken van vee

6.3 STEIGER ZUIDERHOOFD TE WESTKAPELLE - KERNGEGEVENS



Naam: Steiger Zuiderhoofd

Locatie: Zuiderhoofdweg ong., Westkapelle

Bouwjaar: eind 19e-eeuw

Architect: Onbekend

Hoogte: n.v.t.

Oorspronkelijk gebruik: Paalhoofd en aanlegsteiger

Huidig gebruik: Recreatiesteiger

Beschermde Status: geen



De 100 meter langesteiger heeft naast de functie als aanlegsteiger ook een functie als golfbreker (foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Kustglooiing bij het Zuiderhoofd (foto SCEZ, Marinus van Dintel)

Korte omschrijving object: Aanlegsteiger met plankier en stalen hekwerk, geconstrueerd op houten paalhoofd en gelegen ten zuiden van de kern van Westkapelle.

Cultuurhistorische waarde: Hoge cultuurhistorische waarde; van ensemblewaarde vanwege de historisch-functionele en visuele relatie met de plaats Westkapelle en van belang uit het oogpunt van de geschiedenis van de infrastructuur en de strijd tegen het water. Daarnaast heeft de steiger een uniciteitswaarde in haar gecombineerde functie van paalhoofd en aanlegsteiger.

6.3 STEIGER ZUIDERHOOFD - HISTORIE

Het Zuiderhoofd in Westkapelle, lokaal ook wel ‘Het grote oodt’ of ‘t Grôôtôôt’ genoemd, is op zijn laatst in de 18e eeuw aangelegd. Zo wordt de 100 meter lange steiger al afgebeeld op een aquarel uit 1775, van de hand van Jan Arends. Het heeft in de loop der jaren verschillende functies gehad: als paalhoofd ter bescherming van de kust; als aanlegsteiger voor loodsen en om materiaal voor dijkversterkingen aan wal te brengen; en als toeristische trekpleister voor vissers, wandelaars en overige recreanten.

Begin jaren negentig van de 20e-eeuw werd het Zuiderhoofd grondig opgeknapt. De staat van het Zuiderhoofd was een kleine twintig jaar later weer zo slecht dat de gemeente Veere besloot het Zuiderhoofd af te sluiten. Westkapellaars waren intussen zelf begonnen het plankier te restaureren. Het waterschap en de gemeente besloten uiteindelijk deze werkzaamheden over te nemen. Met financiële steun van diverse andere partijen, zoals Projectbureau Zeeweringen, de Provincie en de sportvisserij kon een restauratie uitgevoerd worden. Deze werd in 2011 voltooid. Het plankier werd volledig vernieuwd, er werden een aantal palen vervangen en de bevestigingselementen van het plankier en de leuning werden hersteld. Bij de werkzaamheden werden veel materialen hergebruikt.

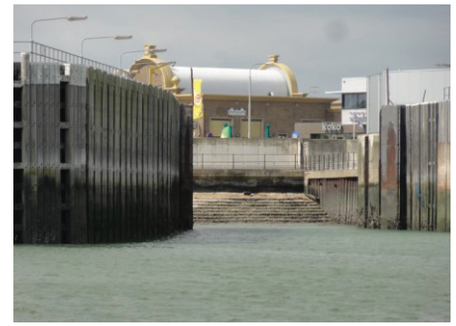
Tegenwoordig is het paalhoofd opengesteld voor het publiek en maken ook sportvissers veelvuldig gebruik van de steiger. Waterschap Scheldestromen neemt het dagelijks onderhoud van het paalhoofd voor haar rekening, het onderhoud en beheer van het plankier ligt bij de gemeente.

Veerfuik voet-/fietsveer Vlissingen-Breskens Aanleginrichting Vlissingen 1e Buitenhaven

Aanleginrichting Vlissingen 1e Buitenhaven
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Golfbreker oude PSD-boot Vlissingen Aanleginrichting Vlissingen 1e Buitenhaven



Dubbel dek veerfuik Breskens

(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Het element van de veerhaven van Breskens bestaat uit vele samenhangende onderdelen die onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. De geschiedenis en ontwikkeling is duidelijk afleesbaar.
De veerhaven verhuisde in 1958 van het centrum van Breskens naar deze plek, ten westen van Breskens, voor een deel door het voormalige Fort Frederik Hendrik heen gebouwd. Later is de veerhaven vergroot en vernieuwd. De oude plek en terminal zijn nog te zien.

Er zijn drie aanlegpunten voor veerboten in de veerhaven. Daarvan zijn twee gedeelten sinds de jaren 1970 niet meer in gebruik. In 2010 is de aanloopbrug gesloopt. De aanwezigheid van het gebouw van de terminal uit de begintijd van deze veerhaven, de restanten van de havenbassins, betonnen meerpalen en ijzeren beslag waar de aanloopbrug aan bevestigd was verwijzen naar de veerhavenactiviteiten.
Tevens staat er op het veerhaventerrein een laagbouw, gebouwd aan het begin van de jaren ’60 van de 20e eeuw. Dit havengebouw is het oudste gebouw op dit terrein, te zien op de topografische kaart van 1962. Naast de loketten voor tickets voor het veer was hierin ook een restaurant en een snackbar gevestigd.

Veerstoep Abeele

Toen het Kanaal door Walcheren gegraven werd en in 1873 gereed was, was het eiland Walcheren doorsneden. Boeren hadden land zowel aan de ene kant als aan de andere kant liggen. Van ruilverkaveling was nog geen sprake. In Veere en Vlissingen kwam een sluis. Her en der voeren kleine overzetveren. Restanten van de veerstoepen zijn nog goed terug te vinden in Veere en Abeele. Voetgangers konden in Veere natuurlijk ook over de sluis naar de overkant, maar deze was niet bestemd voor paard en wagen of bijvoorbeeld koeien.
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)





Veerstoep Veere-West
binnenkant van de Sluis

Toen het Kanaal door Walcheren in 1817 en 1870 gegraven werd kwam er zowel bij Veere als bij Abeele een pontje. Voetgangers konden in Veere over de sluis, maar wagens en paarden moesten met een kleine pont overgezet worden naar de oostkant van het kanaal.



Veerstoep Veere-Oost





Arnemuiden
voetveer

Het Kanaal door Walcheren doorsneed het oud Arnemuids Voetpad. Een goed beklant veer verbond de Arne en de kanaaloevers.[1]



Om over te varen, kon men de bel luiden. Dan wist de veerman dat zijn diensten nodig waren.

Kabelveerpont
Veere

Veere heeft er sinds enkele jaren twee kleine pontjes bij. Ze vormen onderdeel van een historische wandelroute over de wallen.
De pontjes werken volgens het zelfbedieningsprincipe; Je trekt je zelf via een kabel naar de overkant.
(foto Ben Seelt, DNA-Beeldbank)



Veer Tholen



[1] Provinciale Zeeuwse Courant 18-12-1970

Kruiningen

De veerhaven Kruiningen werd in 1943 geopend voor het veer op Perkpolder. Bij de watersnoodramp van 1953 vond een grote doorbraak plaats, waarbij de havendammen, het veerplein en de aanleginrichting vernield werden. In 1954 werd de haven opnieuw in gebruik genomen, nadat havenkom en veerplein waren vergroot. Sinds 2003 is het veer uit de vaart door de opening van de Westerscheldetunnel. Op het terrein van de voormalige veerhaven verrijst nu een nieuwe woonwijk. De bekleding van de dijk rond de haven is nieuw, alleen de vorm van de havenkom bestaat nog. Op de havendammen is nog oude bekleding te vinden (haringmanblokken) en restanten van lichtopstanden.
Er is in de havenkom nu een steiger met ponton voor een fietsveer in de zomer.
(foto Eddy Westveer, DNA-Beeldbank)



Veerhaven Perkpolder

Veerhaven Perkpolder

De haven en het veerplein liggen in het oosten van de Perkpolder. Op 22 mei 1828 werd in Zeeland begonnen met een geregelde dienstregeling voor veerponten over de Westerschelde. In eerste instantie verliep de veerdienst vanuit Oost-Zeeuwsch-Vlaanderen naar Zuid-Beveland vanuit Walsoorden, waar in 1872 een aanlegsteiger was gebouwd .Deze werd in 1940 naar de Perkpolder verplaatst, de veerpont Kruiningen-Perkpolder. De veerpont verbond Zeeuws-Vlaanderen met Zuid-Beveland.
Vanaf 1943 was deze route in gebruik bij



De haven is niet meer in gebruik, maar nog zeer goed herkenbaar.
De voormalige veerhaven bestaat uit twee havenarmen die zorgen dat het water binnen de haven luw is. Op de koppen van de havendijken staan lichtmasten. Er staan bolders rond de gehele haven. Oorspronkelijk waren er twee aanlegplaatsen voor veerboten, een kleine voor het voet- en fietsverkeer en een grote voor het gemotoriseerd verkeer. De aanlegplaats met aanhechtingsysteem voor een loopbrug voor de kleinere veerboot is nog aanwezig. De aanlegplaats, kade en aanhechtingsysteem voor de grote veerboot zijn geheel verwijderd

de Provinciale Stoombootdiensten in Zeeland (PSD).
Vóór 1968 onderging de haven al vergrotingen, zowel aan de veerhaven als het veerplein. In 2003 werd het veer Kruiningen-Perkpolder opgeheven als gevolg van de opening van de Westerscheldetunnel. Sinds 2005 vaart er in de zomermaanden juli en augustus vanaf Perkpolder een toeristisch fiets- en voetveer naar Hansweert.

Zierikzee
De Val

Restanten voormalige veersteiger

(foto's SCEZ, Marinus van Dintel)





Terneuzen
getijdensteiger

Hamiltonbrug + ponton
In 1897 werd de eerste ijzeren steigerconstructie gerealiseerd, in 1947 werd deze vervangen door de huidige Hamiltonbrug. Eigenaar is momenteel Rijkswaterstaat, de gemeente Terneuzen overweegt de brug echter over te nemen.



In december 2005 werd het ponton weggehaald en kon de steiger niet meer gebruikt worden.
In 2010 schafte de Gemeente een nieuwe ponton aan.

Getijdensteiger
Reigerlaan 1
Kamperland

Rijksmonument 172010

Bouw 1850, vernieuwd in 1930
Veerdam met steiger in L-vorm behorend bij het voormalig voetveer op Veere. Recht tegenover de stad Veere gelegen en daarmee ook een duidelijke visuele relatie bezittend. In 1926 werd de reeds lang bestaande veerdam verhoogd en voorzien van een houten steiger. In 1929 vonden aanpassingen en vernieuwingen aan de steiger plaats. Het veer was in dienst tot 1961.



Unieke steiger in Zeeland.

Voormalige veersteiger
Veere

Steiger van het voormalig voetveer naar Kamperland. Om naar de overkant te komen, moest er een bel geluid worden. Hoogaars de Betje, tegenwoordig gerestaureerd, fungeerde lange tijd als veerboot. De Zuidvliet, die nu in Zierikzee ligt, is de Betje opgevolgd. In 1961 hield het veer op te bestaan.



Veere
Steiger/havenarm/golf-breker

De haven werd door dit paalhoofd/deze golfbreker beschermd. Dat was voor 1963 nodig, omdat er toen nog geen dam lag in het Veerse Gat.

Wolphaartsdijk
getijdensteiger
jachthaven

Dit object is in slechte staat van onderhoud en dient spoedig opgeknapt te worden.
(foto links PMEZ, Jaap Klok- 2012)
(foto rechts - 2008)





Kortgene
Voormalige veersteiger

Nieuwe veersteiger. Er is niet meer te zien dat het ooit een getijdensteiger was.
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



In 2007 is de oude veersteiger bij Kortgene afgebroken en geheel vernieuwd. Hiervoor zijn onder andere de oude lichtopstanden van het Waterschap als afmeerpalen gebruikt. De veersteiger heeft, ondanks zijn opgefriste uiterlijk, al een lange geschiedenis achter zich liggen. Tot 1960 was het de aanlegplaats voor het veer dat voetgangers, paard en wagen, fietsers en de eerste auto's van en naar de overkant bracht. Sinds de jaren '90 van de 20^{e} eeuw is het een steiger voor het fietsvoetveer.

Overigens, tussen de jaren ‘60 en ‘90 van de 20e eeuw werd de steiger nuttig gebruikt als afspring- en duikplank. Heel wat Kortgeense jeugd heeft hier goed leren zwemmen en duiken. Dit kan nog steeds, want aan de zijkant is een mooi trapje gemaakt.

Katseveer
getijdensteiger

Oude veersteiger
Is niet meer te restaureren, nu een fraai beeld als een soort ruïne (foto van 2008).



Vlissingen
loodsensteiger

100 m lengte
hout
In 1923 bouwt Rijkswaterstaat een aanlegsteiger voor het loodswezen, in 1993 wordt deze gered van de sloop door een aantal particulieren.
In 2004 gerestaureerd.



De steiger wordt incidenteel gebruikt. Bij laag water is de steiger voor veel schepen te ondiep om er te liggen. Het zou voor Vlissingen beeldbepalend zijn wanneer hier regelmatig een historisch schip ligt. Een veelgehoorde klacht van scheepseigenaren van deze schepen is dat er te veel liggeld gevraagd wordt.

Steiger Westelijke havendam Eerste buitenhaven Vlissingen	Recentelijk is een deel van deze steiger gesloopt. (foto SCEZ, Marinus van Dintel)		
Westkapelle Zuiderhoofd	Eind 19e eeuw aangelegd, is deze steiger in 2011 gerestaureerd.		
Veere betonnen steiger Kanaalweg Oostzijde	In 1916 door ministerie van Marine gebouwd E-vormige aanlegsteiger Rijksmonument Op deze plek werden mijnen uit mijnenvegers geladen, met een wagon naar het magazijn gebracht en daar ontmanteld.		Van belang als functioneel onderdeel van het complex.

Vlissingen
betonnen steiger
Marinebasis
1e buitenhaven

1969
beton
E-vorm
Ter vervanging van de wachtschepen die er lagen en waarin een deel van de marine gelegerd was, is de kazerne gebouwd en tegelijkertijd de steigers.
Probleem vormt de betonrot.





Momenteel wordt de steiger incidenteel gebruikt door vaartuigen van de Koninklijke Marechaussee, de KLPD, Nederlandse Mijnenjagers en overige marineschepen die kortstondig in de regio verblijven. Tevens faciliteert de marine de Gemeente Vlissingen bij evenementen waarbij er vuurwerk op pontons moet worden opgebouwd. Bij slecht weer meren schepen er af van Zeeland Seaports en Rijkswaterstaat.

Bruinisse
Getijdensteiger
Vluchthaven

(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Bruinisse kleine steiger (foto SCEZ, Marinus van Dintel)
Vluchthaven



Bruinisse steiger (foto SCEZ, Marinus van Dintel)
Vluchthaven



Kade Veere

Gerestaureerde vloedpalen (2010)
De steigers en palen stammen nog uit de tijd dat de haven van Veere een getijdehaven was.



Zowel Provincie als Gemeente vonden het houtwerk van de vloedpalen bij het erfgoed van Veere horen en lieten ze daarom opknappen. De vloedpalen dienden voor het afmeren van vissersschepen en andere schepen, toen de stadshaven nog tijhaven was. De vloedpalen voorkwamen bij hoge waterstanden dat afgemeerde schepen op de kaai werden geworpen. Na de afsluiting van het Veerse Gat in 1961 kreeg het Veerse Meer met een zomer- en een winterpeil te maken en hadden de vloedpalen geen werkfunctie meer.

Kade Burghsluis

Nieuwe Havenweg
Burghsluis

1949
Kade met vloedpalen
Karakteristiek en beeldbepalend deel van de haven.
Waarschijnlijk wordt de noordkant van de kade opgeofferd aan de dijkverzwaring.
(foto's SCEZ, Marinus van Dintel)





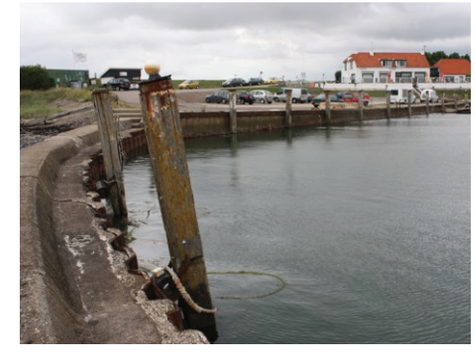
Loskade Oost-
Souburg

(linker foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Kade van de
Heerenkeet

Kade met vloedpalen
(rechter foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Serooskerke
Schouwen-
Duiveland

kade
Stavenisse

Haven Stavenisse

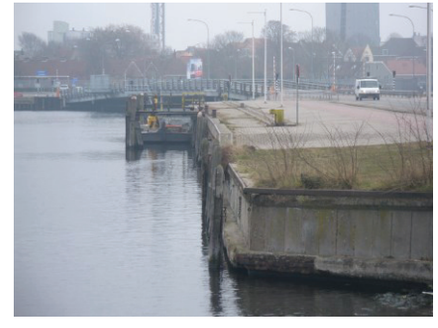
Kade met vloedpalen
(foto SCEZ,Marinus van Dintel)



Kade Vlissingen

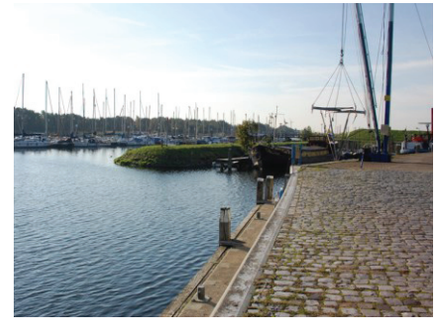
Kade tegenover
firma Amels

Onderdeel van de oude toegang tot de binnenhavens.
Kade bevindt zich in een slechte staat van onderhoud.
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Kade Tholen

Jachthaven
stad Tholen



Kademuur
Waarde

(foto links SCEZ, Marinus van Dintel)
(foto rechts PMEZ, Jaap Littooij)





Kade voormalige landbouwhaven Colijnsplaat ‘Oesterput’

Dit haventje was rond 1900 in gebruik als oesterput en kwam in de loop van de twintigste eeuw in gebruik als landbouwhaventje voor de afvoer van suikerbieten.
(foto PMEZ, Els Ruppert)



Bolders Kanaal door Walcheren

Langs het gehele Kanaal door Walcheren staan bolders die gemaakt zijn van kanonnen die in 1809-1812 vervaardigd zijn. Toen de voorladers vervangen werden door achterladers kwamen grote partijen kanonnen voor de verkoop op de markt. In Zeeland zijn ze op grote schaal gebruikt om als bolder met de monding ingegraven te worden.



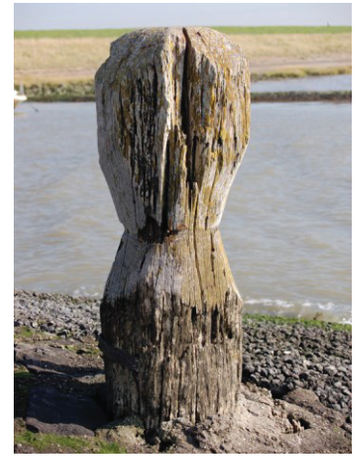


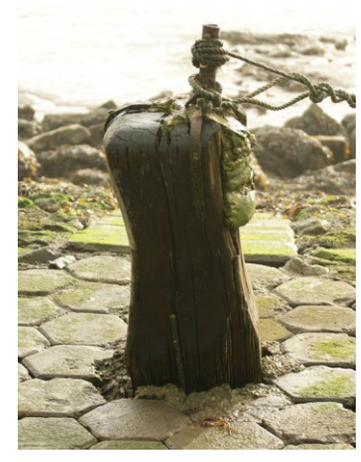
Meerpalen
Rattekaai



Getijhaven
Middenhof
Rilland

Bolders Waarde





Vlissingen
op het eiland





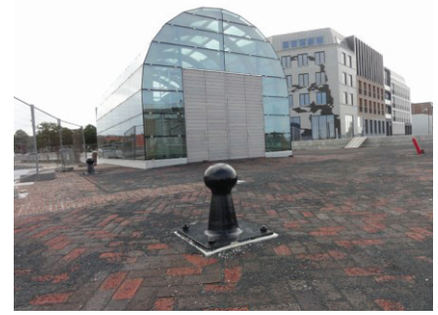
Vlissingen Sluis



Vlissingen Sluis



Vlissingen
Dokhaven



Vlissingen
oude sluis

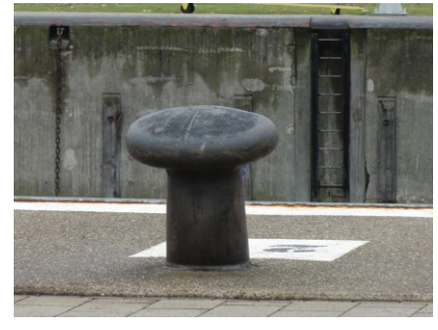


Sas van Gent
oude sluis



Terneuzen sluis

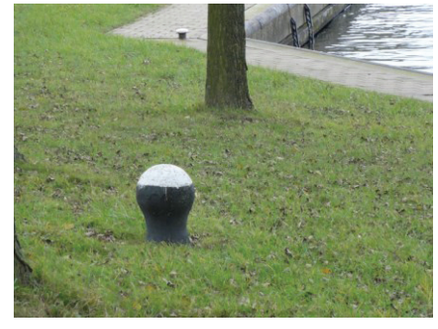




Terneuzen sluis



Terneuzen
sluisingang Kanaal



Terneuzen, diverse
manieren om vast
te maken



Terneuzen
bij de sluizen



Sint Annaland
steiger
jachthaven



Vlissingen
Dokhaven,
zijde
Machinefabriek

(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



7. CATEGORIE SCHEEPSWERVEN EN DROOGDOKKEN

Inleiding

Zeer nauw verbonden met de scheepvaart zijn de plaatsen waar schepen gebouwd werden en waar ze onderhouden werden. Waarschijnlijk bezaten de eerste bewoners van Zeeland al eenvoudige vaartuigen. (denk aan scheepjes als de 'bronze age boat', het vikingbootje in het poldermuseum in Westkapelle) Zeker is dat er sedert de middeleeuwen scheepwerven waren. Tholen, Zierikzee, Goes, Brouwershaven Veere, Vlissingen en Arnemuiden hadden zeker al vroeg scheepswerven. Nadat aan het eind van de 16e eeuw de vaarroute van en naar Antwerpen veranderde en voortaan via de Westerschelde of Honte liep in plaats van langs de Oosterschelde, steeg vanzelfsprekend ook het aantal werven langs de Westerschelde. In Arnemuiden werd aan het eind van de Middeleeuwen vaak overwinterd. Dat betekende dat die plaats geschikt was voor restauratie en onderhoud van zeeschepen. Arnemuiden had al in de 16e eeuw een dok, waarin ook grote schepen gerepareerd konden worden. De 17e eeuw was de eeuw van de prachtige koopvaardijschepen die gebruikt werden door handelscompagnieën als de VOC , WIC en MCC. Deze schepen werden vooral in Middelburg en Vlissingen gebouwd. In de Napoleontische tijd werden vooral oorlogsbodems gebouwd in Vlissingen, aanvankelijk om Engeland aan te vallen, toen Napoleon na de slag bij Trafalgar zag dat dit een onbegonnen zaak was, ter verdediging van het continent. In de loop van de 19e eeuw worden er op verschillende plekken nieuwe werven gebouwd. In 1838 wordt de Stadsscheeps- of Commerciewerf in Zierikzee ingericht om barken, schoeners en brikken te bouwen en vervolgens komen er meer. Toen de nering op dit terrein wat minder werd , kwamen er werven die vissersschepen gingen bouwen. De Klerk uit Boschkapelle verhuisde naar Kruispolderhaven. Hier is nog steeds een scheepswerf De Klerk.

Hoogaarzen, schouwen en hengsten voor de visserij werden hier gebouwd. Vlak bij in Paal, kwam een soortgelijke werf opgericht door Pieter Verras. De werf is inmiddels verdwenen maar het bijbehorende café bestaat nog steeds. Het hele café ademt het leven van de scheepswerf, de foto's de verhalen, de voorwerpen. De opkomst van de oester- en de mosselvisserij vanaf 1870 deed de vraag naar onderhoudsplekken toenemen. Er werden toen scheepswerven opgericht in Brouwershaven (1865), Tholen (1869), Bruinisse (1870), Veere (1871), Hansweert (1879), Middelburg (1879) en twee in Yerseke (1885). De marinewerf in Vlissingen werd in 1868 gesloten Als compensatie stimuleerde koning Willem III de bouw van Scheepswerf de Schelde waar sinds die tijd oorlogsfregatten en grote zeeschepen werden gebouwd. Nu worden er nog steeds oorlogsfregatten gebouwd en daarnaast luxe cruisejachten.

In Breskens werden de eerste plezierjachten van kunststof gebouwd vlak na de tweede Wereldoorlog.
Ook in Veere herinnert slechts de naam van het café D' Ouwe Werf aan de werf die zich in de huidige jachthaven bevond.
Kleinere werven in Hansweert, Walsoorden, Kruispolder, Zierikzee, Arnemuiden, Zeehondenwerf (niet meer in gebruik, nog wel te zien) en andere.
Eigenlijk is de historische werf in Arnemuiden de enige die in Zeeland nog op historische wijze in bedrijf is.Naast werven die redelijk goed geoutilleerd zijn, zijn er ook eenvoudiger plekken waar aan schepen gewerkt kan worden. Wanneer het onderhoud minimaal is, is droogvallen een optie. Bij Veere liggen nu balken waarop een schip kon gaan liggen bij hoogtij, bij laagtij lag het dan verhoogd zodat werk aan de onderkant van het schip mogelijk was. In Zierikzee ligt een aantal bankstellingen.

7.1 SCHEEPSWERF C.A. MEERMAN TE ARNEMUIDEN - KERNGEGEVENS



(foto Wim van den Berge)

Naam: Scheepswerf C.A. Meerman

Locatie: Zuidwal 63, Arnemuiden

Bouwjaar: 1763

Architect: N.v.t.

Hoogte: N.v.t.

Oorspronkelijk gebruik: Scheepswerf

Huidig gebruik: Scheepswerf en museum

Beschermde Status: Rijksmonument sinds 2006, monumentnummers 528317, 528318 en 530010

7.1 SCHEEPSWERF C.A. MEERMAN – OMSCHRIJVING EN WAARDESTELLING



Naast de functie van werf heeft de scheepswerf ook een museale en educatieve functie



Korte omschrijving object: Historische scheepswerf, bestaande uit o.a. een grote bouwloods, een kleine geteerde, houten (zaag)loods uit 1870, een bakstenen pik- of pekkot en een scheepshelling, bestaande uit een sledehelling en een wagenhelling uit 1930.

Cultuurhistorische waarde: Hoge cultuurhistorische waarde, o.a. vanwege de functionele en ruimtelijk-visuele relatie van de historische bebouwing. Voor de kleine (zaag)loods geldt specifiek de industrieel-archeologische waarde, de ouderdom en het toegepaste materiaal, de gaafheid en de aanwezige historische inventaris. Voor het pekkot en de scheepshelling geldt specifiek de industrieel-archeologische waarde.

7.1 SCHEEPSWERF C.A. MEERMAN - HISTORIE

De historische scheepswerf C.A. Meerman wordt in 1763 opgericht door Pieter Boers uit Sliedrecht. In 1786 koopt Jacobus Meerman de werf, vervolgens blijft deze in handen van de familie tot 2003. In 2004 koopt de gemeente Middelburg de werf, die dan al sinds 1986 buiten gebruik is. In de periode 1763 – 1986 zijn op de werf ongeveer 200 hoogaarzen gebouwd en vele kleine bootjes.
Vanaf 2006 wordt de werf opgeknapt en gerestaureerd, sinds 2007 is de werf in gebruik door de Stichting Behoud Hoogaars en een particuliere scheepsbouwer.

De historische scheepswerf omvat een helling, een zaagloods, een bouwloods en een brandkot.
Brandkot, pekkot en motkot zijn verschillenden benamingen voor hetzelfde kotje, dat nu nog steeds op de werf staat. Ter verklaring: mot is een ander woord voor houtzaagsel, en dat werd gebruikt voor het branden van de gangen. De reden om pekkot te gebruiken is dat daar ook de pek werd verwarmd, vermoedelijk om geen open vuur in de andere loodsen te hoeven maken. We spreken daarom nu van Bouwloods, Zaagloods, en Brandkot.
De scheepshelling werkt met twee systemen: Een sledehelling met de hand, via een kaapstaander bediend en een wagenhelling uit 1930, elektrisch bediend.

Er is nog veel oud gereedschap aanwezig. Het restaureren van de schepen gebeurt in een mix van oude en nieuwe technieken.
Er zijn veel hoogaarzen gebouwd omdat deze schepen geliefd waren bij de Arnemuidse vissers. Daarnaast werden kleinere boten, volgboten en dergelijke, opgeleverd. De bouw van een hoogaars duurde 3 tot 5 maanden.

Enkele hoogaarzen die van deze werf zijn gekomen, zijn bewaard gebleven. Een fraai voorbeeld is de Vrouwe Adriana, ofwel ARM 17. Dit schip werd in 1878 gebouwd en ligt tegenwoordig in de museumhaven van Zierikzee. Regelmatig komt de Vrouwe Adriana naar Arnemuiden voor een opknapbeurt, sinds de restauratie van de werf gaat dit altijd gepaard met veel publiciteit en belangstelling.
Tegenwoordig is de werf niet alleen in gebruik als werf, maar heeft zij ook een educatieve functie. Er worden rondleidingen gegeven en er kunnen stages gelopen worden ten behoeve van het restaureren van historische schepen. Op open dagen worden oude ambachten, die gelieerd zijn aan de werf, getoond.

7.2 DOKJE VAN PERRY TE VLISSINGEN – KERNGEGEVENS



Naam: Dokje van Perry

Locatie: aan Dokhaven

Bouwjaar: 1704-1705

Architect: John Perry

Oorspronkelijk gebruik: Droogdok

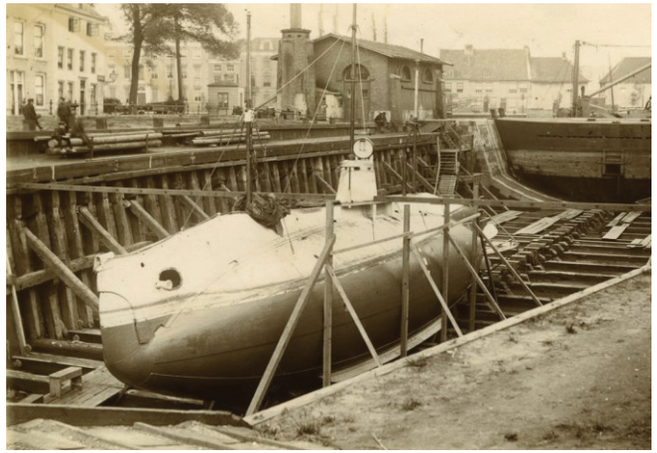
Huidig gebruik: Droogdok

Beschermde Status: Rijksmonument sinds 1967, monumentnummer 37832

7.2 DOKJE VAN PERRY – OMSCHRIJVING EN WAARDESTELLING



Afbeelding van het Dokje van Perry uit Gargon: Walcherse Arcadia (foto gemeentearchief Vlissingen)



De eerste Nederlandse onderzeeboot in aanbouw in het kleine droogdok of dokje van Perry In 1904 werd met de bouw begonnen

Korte omschrijving object: Klein, geheel met balken beschoeid en bevloerd dok uit het begin van de 18e eeuw. Bijbehorend twee memoriestenen uit het begin van de 19e eeuw.

Cultuurhistorische waarde: Hoge cultuurhistorische waarde, zowel door het ontwerp, het materiaalgebruik als de uniciteit; het is het oudste droogdok van Nederland en een van de oudste van West-Europa. Gebouwd naar een ontwerp uit 1697 van de Engelse marineofficier John Perry.

7.2 DOKJE VAN PERRY – HISTORIE

Het oudste droogdok van Nederland werd in Vlissingen gebouwd omdat ter plekke al een moderne haven bestond. De Engelse marineofficier John Perry (1670-1733), kreeg de opdracht het te ontwerpen. Naar hem is het huidige dokje van Perry genoemd. Het werd gebouwd in het Ganzengat, een water tussen twee bestaande havens.

Paarden

Het droogdok was een belangrijke verbetering voor de scheepvaart en voor Vlissingen, omdat het water uit dit dok helemaal weg kon lopen en er zo aan de onderkant van de schepen gewerkt kon worden. De schepen moesten regelmatig worden schoongemaakt, gerepareerd en gebreeuwd. Om het water weg te laten lopen was er een afsluiting gemaakt en met een kettingmolen die aangedreven werd door drie paarden met oogkleppen, kon het water worden weggepompt. Mede door deze innovatie bleef Vlissingen in de belangstelling als populaire havenplaats. Toch liep niet alles van een leien dakje. Het dokje kreeg al in 1707 te maken met paalworm, lekkages in de sluisdeuren en geldgebrek waardoor het niet goed onderhouden kon worden. Bovendien werd het slachtoffer van de Napoleontische oorlogen. De Engelsen die in1809 Vlissingen korte tijd in bezit hadden, bliezen de doksluis op. Napoleon liet vervolgens de sluizen weer herstellen. In 1834 werd het groter aangepakt. Het dok werd vergroot en de sluisdeuren vervangen door een schipsluis. De paarden werden vervangen door een stoommachine.

Onderzeeër

In 1875 werd het dokje ingelijfd bij scheepswerf De Schelde. Het werd daar nog lange tijd gebruikt. Bijzondere schepen hebben er in gelegen. Op de foto uit 1905 is de bouw van de eerste Nederlandse onderzeeër te zien. Scheepswerf de Schelde maakte vanaf de jaren 60 van de 20e eeuw geen gebruik meer van het dok, waarna het in 1974 werd gedempt. Nu het voormalige Scheldeterrein weer aan de stad terugkomt, krijgt het dok opnieuw een centrale plaats. Nu als een soort lieu de memoire: erfgoed dat de stad en met name de nieuwe stadswijk rond de dokhaven interessant maakt. Het zou daarbij een grote toegevoegde waarde hebben als schippers die hun schip willen ‘opkalefateren’, weer gebruik zouden maken van het dokje. Het zou de maritieme geschiedenis en het karakter van Vlissingen als havenstad onderstrepen.

7.3 PRINS HENDRIKDOK TE MIDDELBURG - KERNGEGEVENS



Naam: Prins Hendrikdok

Locatie: Dam, Middelburg

Bouwjaar: 1875-1876

Architect: J. Dirks

Hoogte: N.v.t.

Oorspronkelijk gebruik: Droogdok

Huidig gebruik: Haven

Beschermde Status: Rijksmonument sinds 1966, monumentnummer 29721

7.3 PRINS HENDRIKDOK – OMSCHRIJVING EN WAARDESTELLING



Gedenksteen uit 1875, ingemetseld aan de stadszijde van het voormalige droogdok


Toegangstrap in de op gemetselde muur

Korte omschrijving object: Voormalig droogdok met vlak gemetselde, bakstenen afscheidingsmuur langs Dam, Rotterdamsekaai en Dwarskaai. Ingemetselde jaarsteen uit 1875. Gemetselde toegangstrappen tot het dok.

Cultuurhistorische waarde: Hoge cultuurhistorische waarde, zowel onder als boven de waterlijn: Onder de waterlijn zijn de oorspronkelijke houten vloer, de dokvlotten en het bakstenen pompkanaal bewaard gebleven, boven de waterlijn de opgemetselde afscheidingsmuur en een hardstenen ingemetselde gedenksteen. Voor Nederland uniek type droogdok (opzettingdroogdok) naar een ontwerp van de Nederlandse architect J. Dirks.

7.3 PRINS HENDRIKDOK - HISTORIE

Het droogdok van Middelburg is aanmerkelijk minder oud dan dat van Vlissingen. Toch is het meer dan 100 jaar geleden gebouwd, in 1875-1876. De structuur van het voormalige droogdok is nog steeds goed te zien.

Middelburg was al van oudsher een belangrijke Zeeuwse handelsstad en oefende op allerlei mensen aantrekkingskracht uit. Het nadeel was de moeizame verbinding met de zee. In de 17e-eeuw was het de zetel van verschillende handelscompagnieën die schepen uitreedden naar verre oorden om daar rijkdommen te vergaren. Er werden zelfs schepen gebouwd in de stad. De grote schepen moesten echter altijd naar het water worden voortgetrokken. Lange tijd gebeurde dat door het voormalige havenkanaal naar de Westerschelde. Dat kanaal was gesitueerd naast de huidige Rijksweg 57, ten oosten van de woonwijk Mortiere. Nieuwland lag aan het einde van het kanaal.

De welvaart van Middelburg taande enigszins na de Napoleontische tijd. Koning Willem I liet vanaf 1815 echter vele kanalen en wegen aanleggen om de infrastructuur te verbeteren en zo werd er ook een kanaal van Middelburg naar Veere gegraven. Een gedenknaald op de Rouaansekaai herinnert daar nog steeds aan. In 1873 werd dit kanaal doorgetrokken naar Vlissingen, daarmee konden de scheepvaartactiviteiten van Middelburg weer toenemen. De Rotterdamse reders Van Zeijlen en Decker kregen het terrein van de voormalige VOC-werf in handen en creëerden er een nieuwe werf. Zij waren ervan overtuigd dat Middelburg een droogdok nodig had om de schepen goed te kunnen bouwen en repareren. De gemeente beloonde hun initiatiefkracht met een subsidie van 50.000 gulden.

Het ontwerp van het opzettingdroogdok was van J. Dirks, hoofdingenieur van Rijkswaterstaat. Om het dok te kunnen bouwen werden de kaden van een deel van de binnenhaven verhoogd en versterkt. Er werd een zware muur gemetseld die variërend een halve meter tot ruim een meter hoog was en het dok werd voorzien van een schipdeur, waarschijnlijk vergelijkbaar met die van Vlissingen en Hellevoetsluis. De bestaande Dambrug moest worden verwijderd.

Een droog te zetten schip kwam eerst in een bassin terecht, waarvan het water zover omhoog gepompt werd 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 aanwezig is. 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 valdeur: de deur scharnierde aan de onderkant over de hele breedte en kon met kettingen neergelaten en opgehaald worden. De afsluiting van een dok en bassin gebeurde door de schipdeur

De eerste steen werd gelegd op 23 september 1875. Een gedenksteen aan het einde van het voormalige dok herinnert hieraan. Het dok werd officieel geopend op 30 juni 1876 met de inlating van het fregatschip

Minister Fransen van de Putte, een van de twaalf schepen in eigendom van de Rotterdamse reders Van Zeijlen en Decker. Het dok werd vernoemd naar de broer van koning Willem III, Prins Hendrik.
Het dok had aanvankelijk te maken met tegenslag. Lekkages, grondverzakkingen en extra reparaties waren het gevolg. Vanaf 1877 ging het beter, al bleef er voortdurend een lekkageprobleem.1890 was een topjaar, waarin wel 33 schepen gebruikt maakten van het dok.
In 1893 werden de werkzaamheden in het dok gestopt. Het bedrijf was inmiddels overgegaan in handen van Joseph Frederik van Leeuwen. Toen het dok publiekelijk geveild werd, kwam het in handen van de Koninklijke Maatschappij de Schelde, die het actief gebruikte tot in 1930.

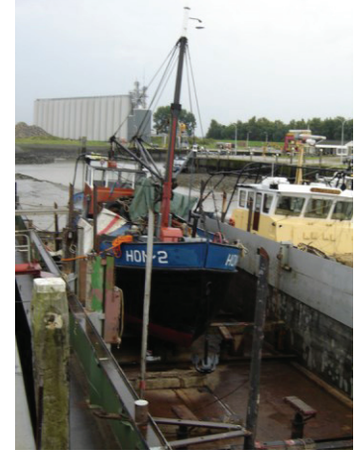
In 1939 werd de schipdeur vervangen door een vaste brug, de Beatrixburg. In 1998 werd deze brug vervangen door een groter en moderner exemplaar. Volgens de heer Koppejan, die onderzoek deed naar dit dok, zijn er nog bejaarde Middelburgers die deze brug ‘de battepor’ (naar ‘bateau-porte’) noemen in plaats van de Beatrixbrug. Koppejan meldt in zijn artikel ook dat in de Tweede Wereldoorlog het dok weer gebruikt werd als een soort blusvijver voor de stad.

De laatste werkzaamheden aan het voormalige dok hebben in 2003 plaatsgevonden, toen de voormalige dokmuren gerestaureerd zijn.

7.4 INVENTARISATIE SCHEEPSWERVEN EN DROOGDOKKEN

Scheepswerf De Klerk
Walsoorden

Onderhoud, reparatie voor binnenvaart, visserij en pleziervaart.



Stads- en Commerciewerf
Vissersdijk 2
Zierikzee

1838
De oorspronkelijke Commerciewerf bouwde aanvankelijk fregatten, barken en galjaskofschepen, later kleinere schepen.
Opgeheven in 1890
Voormalige houtloods waarin historische schepen gerestaureerd en opgeknapt worden door vrijwilligers en een betaalde scheepstimmerman.



Zierikzee had al in de 15e eeuw verschillende scheepswerven.

Scheepswerf Reimerswaal Hansweert	Eigenaars: Pieters en Verras Samenwerkingsverband met Poolse werf Scheepsreparatiewerf Vissersschepen, binnenvaartschepen en coasters Sinds 1985 Aantal droogdokken
Van der Straaten scheepswerf Hansweert	Begin 20e eeuw werd tussen de Westnol en de Westzijde van het kanaal een scheepswerf aangelegd. In 1990 werd deze werf gesloten omdat er een nieuwe, grotere werf aan het kanaal werd gebouwd. De werf Reimerswaal is inmiddels gesloopt en opnieuw opgebouwd. 1 oude basis is blijven staan. Deze nieuwe werf verstoort het cluster. De kleur is knalgeel wat veel aandacht opeist in het landschap. De werf heet geen Reimerswaal meer maar Van der Straaten, een aannemersbedrijf.
Scheepswerf Moed en Trouw Walsoorden	Michiel Verras Geen helling Zeeuwse platbodemjachten Voormalige werf achter de huidige dijk. De werf lag vroeger aan de haven en diende

als scheepswerf. Halfopen werf met stalen gebint en asbestgolfplaten dak. Hier tegenaan gebouwd een grote schuur van golfplaten en planken. Zeer slechte staat van onderhoud. Van cultuurhistorisch belang door de geschiedenis in verband met de voormalige haven. Bij de dijkverlegging in 1979 kwam deze werf binnendijks te liggen.

Contraescarpe
Tholen

Jachtwerf
1872
M. Duyvendyk
Stalen en houten jachten
Helling
Tussen 1872 en 1906 twee-en-negentig schepen gebouwd.
Tussen 1906 en 1940 dertig schepen gebouwd.
In 1934 ging de Nicotine, het grootste schip dat op de werf is gebouwd, een 24 meter lange botter, van de helling. Daartoe werd een speciale overkapping gemaakt.

Specialisatie houtbewerking.
Scheepswerf Van Duivendijk aan de rand van het stadje Tholen is bekend in zuidwest Nederland en ver daarbuiten. Vijf generaties Van Duivendijk hebben er hun beroep uitgeoefend. Momenteel is Dirk van Duivendijk de baas op de werf. Hij is de vijfde generatie. Aanvankelijk waren ze vooral bedreven in de reparatie en bouw van houten boten. Nu wordt er veel ander werk gedaan. Op de boten die veelal niet meer van hout zijn maken ze bij Van Duivendijk nog wel de houten opbouw en het interieur.

Scheldewerf
Omgeving binnenhavens
Vlissingen

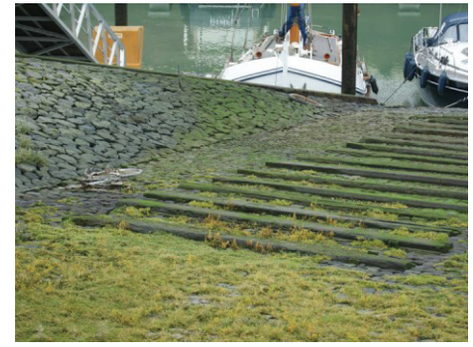
Het bedrijf is op 8 oktober 1875 opgericht als NV Koninklijke Maatschappij De Schelde (KMS).
Er zijn meer dan 400 schepen op deze werf gebouwd.
In 1960 verhuisde de werf stukje bij beetje naar Vlissingen Oost. Nu is alleen het gedeelte Damen shipyards en Amels nog aanwezig in de binnenhavens.
De scheepsreparatiewerf verhuisde in 1964.
(foto SCEZ,Marinus van Dintel)



Op een plaats waar zich al sinds de 17e eeuw de marinewerf bevond, heeft in 1875 De Schelde zich gevestigd.
Nu zijn nog enkele karakteristieke gebouwen, een dok, een helling, en een kraan over.
De bevolking hecht grote waarde aan dit geheel, aan de ene kant omdat het beeldbepalend was. Zelfs de geluiden van het klinken en de hoorn aan het begin en einde van de werkdag kunnen velen zich nog herinneren.
Een groot deel van de bevolking vond hier een werkkring en/of opleiding.
Geïntegreerd in groene boulevard en jachthaven.

Zeehondenwerf
Michiel de Ruyterhaven
Vlissingen

Gedeeltelijk gerestaureerd, maar wordt niet meer gebruikt.
Zo nu en dan zijn er ontwikkelingsplannen.
De eigenaar van de jachthaven heeft er nu een steiger voorgelegd. Jammer voor het zicht, begrijpelijk omdat hij per aanlegmeter betaald krijgt.





Restanten werf
Veere's Hoop
Voormalige woonhuis en kantoor heten tegenwoordig D'ouwe Werf
Jachthaven Veere

Gebouwd in 1871 als werf voor hoogaarzen, eigenaar Leendert van der Staal.
In 1908 wordt M.J. van Beveren eigenaar.
Van de drie loodsen werd de timmermanswerkplaats afgebroken in 1919, de houtloods tijdens de tweede wereldoorlog en de smederij in 1965.
Het voormalige woonhuis werd in 1969 ingericht als restaurant. De werf is in de vorm nog goed herkenbaar.
Muurtje gerestaureerd in 1990.





Droogzetplaats Veere
Bankstelling
Sluizen Veere aan de Veerse Meer kant

Vlak voor de sluis.
Een zate met daarbovenop balken.
In dit geval worden de hoogaarzen en de walkant tegen elkaar beschermd.

Droogzetplaats Zierikzee
Bankstelling
Havenkanaal Zierikzee

Bankstelling of zate.
Er zijn verschillende soorten bankstellingen. Het zijn plaatsen waar meestal bij laag water aan de schepen gewerkt kon worden.



Bankstelling Havenkanaal
Havenkanaal Zierikzee

Plek om droog te vallen. Dat zal tegenwoordig niet makkelijk zijn omdat er een steiger voor ligt.
Daarvoor was het een constructie om de ponton van de spoorboot te onderhouden.



Er stond een constructie van vier verticale stalen palen, aan de bovenkant aan drie kanten met elkaar verbonden.
De constructie is geplaatst om onderhoud te plegen aan de grote vierkante drijvers die onder de ponton van de spoorboot waren gemonteerd.
Het ging om stalen dozen, die om de zoveel jaar een onderhoudsbeurt moesten hebben. Dan werden ze gedeeltelijk gevuld met water, ze zakten dan iets en zo kon de doos versleept worden naar de stellage die daarvoor bestemd was. Met hoog water werd de drijver er in gevaren en met laag water, en ruim voordien, kon er onderhoud gepleegd worden aan de drijver.

Nadat dit niet meer nodig was, is de plek nog lange tijd als bankstelling gebruikt.

8. CATEGORIE KRANEN

Inleiding

Kranen vinden we terug bij werven, om schepen te bouwen en om schepen in en uit het water te halen. Voor dat doel worden vaker andere systemen gebruikt (zie werf C.A. Meerman in Arnemuiden).

Om schepen te lichten zijn er kranen nodig die de sjouwers helpen met het transporteren van goederen. Sommige kranen worden gebruikt om producten van het ene schip in het andere te plaatsen, andere kranen zijn bedoeld om producten in of uit een schip te hijsen vanaf de wal. Oceaanschepen zowel die van vroeger als die van nu, zijn te groot voor het ondiepere binnenwater. Daarom wordt een aantal producten overgeladen in lichtschepen. Een ander deel vindt over de weg een bestemming.

8.1 HAVENKRAAN TE MIDDELBURG - KERNGEGEVENS



Naam: Havenkraan (type Fairbairn)

Locatie: tegenover Rotterdamsekaai 69, Middelburg

Bouwjaar: 1861 (plaatsing 1863)

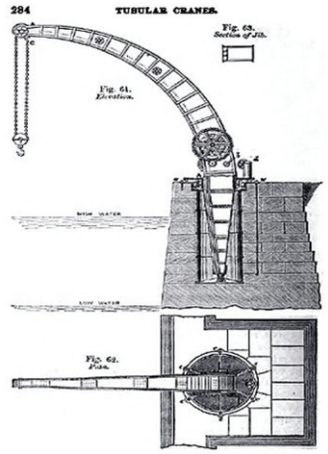
Architect: William Fairbairn

Hoogte: onbekend

Oorspronkelijk gebruik: Los- en laadkraan

Huidig gebruik: geen

Beschermde Status: Rijksmonument sinds 1966, monumentnummer 29724



Tekening van de Fairbairnkraan, uit een Brits vaktijdschrift uit 1860 (afbeelding website WIEZ)



De tandraderen aan weerszijden van de kraanarm

Korte omschrijving object: Havenkraan, bestaande uit een gebogen kokervormige arm van geklonken ijzer met aan weerszijden van de arm tandraderen voor het windwerk. Plaatsing op gietijzeren voetplaat, waaronder kuip met rondgaand drijfwerk.

Cultuurhistorische waarde: Hoge cultuurhistorische waarde, zowel door vormgeving, materiaalgebruik als uniciteit. Door de gebogen vorm konden zwaardere lasten hoger getild worden, waarbij tevens het gebruik van smeedijzer een grotere belasting mogelijk maakte dan voorheen bij gietijzer. Voor Nederland uniek type los- en laadkraan naar een ontwerp van de Schot William Fairbairn (1789-1874).

8.1 HAVENKRAAN MIDDELBURG - HISTORIE

Het ontwerp van de kraan is van de Schotse ingenieur William Fairbairn (1789-1874), die hierop in 1850 patent verkreeg. Het belangrijkste bestanddeel is de gebogen kokervormige arm van smeedijzer (tubular wrought iron crane). De combinatie van kokervorm en smeedijzer had hij eerder gebruikt bij spoorbruggen en maakte een grotere belasting mogelijk dan bij gietijzer. De gebogen toepassing bij een kraan maakte het mogelijk om bij gelijke hoogte van de kraan vooral zwaardere lasten veel hoger te kunnen tillen. Dit bleek een belangrijke ontwikkeling in de negentiende-eeuwse techniek van de kraan. Na succesvolle testen met enkele prototypes in de marinehavens van Keyham en Devonport in 1851-1852, bouwde zijn fabriek The Fairbairn Engineering Company Ltd (William Fairbairn & Sons) in Manchester vele exemplaren van verschillend formaat en capaciteit voor klanten in binnen- en buitenland. In principe was de kraan handbediend, maar dit kon bij de bouw of in een later stadium worden aangepast in stoombediening. Ook gaf hij het ontwerp in licentie aan andere makers, waaronder de Nederlandse ijzergieterij 'De Prins van Oranje' van de Weduwe A. Sterkman in Den Haag, met de Gemeente Middelburg als een relatief vroege afnemer.

Ondanks de opvallende verschijning en de betekenis van de Fairbairn crane voor de industriële ontwikkeling, zijn er maar weinig bewaard gebleven. Het einde van hun economisch leven, zo rond de jaren veertig-vijftig van de 20e-eeuw met de opkomst van mobiele kranen, kwam vaak net te vroeg, op het moment dat de term 'industriële archeologie' nog onbekend was. In het Verenigd Koninkrijk, op veel terreinen het mekka van industrieel erfgoed, zijn er nog maar enkele overgebleven, waarvan de bekendste in de Bristol Docks staat. Dit nog werkend stoomaangedreven exemplaar van 35 ton, gebouwd in 1878 door Stothert & Pitt in Bath, was tot en met 2006 onderdeel van het Bristol Industrial Museum, vanaf 17 juni 2011 van M Shed, het nieuwe stadsmuseum van Bristol. De twee laatste exemplaren in Nederland staan in Middelburg en Koog aan de Zaan. Het laatstgenoemde exemplaar is nog maar onlangs als Fairbairn-kraan herontdekt. Ook in onder andere Vlissingen, Rotterdam, Maassluis, Zutphen en Kampen hebben Fairbairn-kranen gestaan. Geen van alle zijn bewaard gebleven.

Op vrijdag 27 november 2009 werd de havenkraan in Middelburg van zijn plaats getild en weggevoerd voor een hoognodige opknapbeurt. Zowel de kraan als de fundatie werden volledig gereviseerd, door Las- en Constructiebedrijf J. van Belzen BV uit Vlissingen. Precies twee maanden later, op 27 januari 2010, is de geheel gerestaureerde kraan weer teruggeplaatst in zijn fundatie aan de Rotterdamsekaai.

8.2 INVENTARISATIE KRANEN

HavenKraan Middelburg		1862 Fairbairn-kraan 2010 gerestaureerd 9500 kilo smeedijzer status: zeldzaam sinds 1965 Rijksmonument		
De Scheldekraan Vlissingen	Dokhaven	1938 Ontmanteld in 2007 Torenkraan 528-01 van Scheepswerf De Schelde, nu bekend als De Scheldekraan. Gerestaureerd in 2012 (foto Marinus van Dintel)		Gebruikt als scheepsbouwkraan

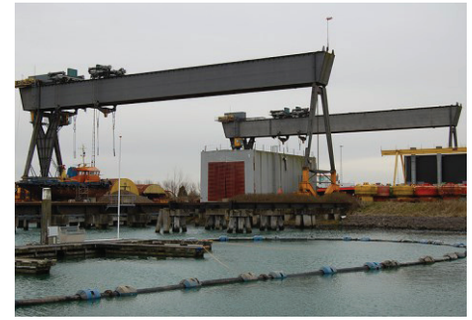
Vlissingen
Havenkraan
Damen

Beeldbepalend voor de stad Vlissingen. Bovendien roept de kraan samen met de nabijgelegen torenkraan aan de dokhaven de tijd van scheepswerf de Schelde op.
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Portaalkranen
Werkhaven Kats

(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



9. CATEGORIE SPUIHAVENS

Inleiding

De havens en ligplaatsen worden bij deze inventarisatie buiten beschouwing gelaten, aangezien het Platform Maritiem Erfgoed Zeeland enkele jaren geleden al een inventarisatie over dit onderwerp heeft uitgevoerd. Een uitzondering wordt gemaakt voor de spuihavens, deze maritieme objecten zijn vaak nog authentiek in vormgeving en functioneren daarbij nog op de oorspronkelijke manier. Spuihavens vormen een karakteristiek element in het Zeeuwse landschap, maar zijn tevens een zeldzaam element geworden.

De werkwijze van een spuihaven is als volgt: Bij opkomend tij wordt door middel van een sluis water ingelaten, waardoor de haven en de spuikom (bassin achter een tijhaven) vollopen. Vervolgens gaan de sluisdeuren dicht, om bij laag water weer te openen. Als resultaat wordt het gesedimenteerde slib gespuid (uitgespoeld) in de zee.

9.1 INVENTARISATIE CATEGORIE SPUIHAVENS

Spuihaventje Waarde

Een tijhaven met een kleine havenkom, beschut door twee dammen en met een uitwateringssluis. Aan de westzijde is een klein havenplateau met een aanlegkade. Op deze plek lag al eerder een tijhaven, de huidige haven ligt er vanaf 1860/1861. In het havenplateau is een gedenksteen gemetseld met het jaar 1847, het jaar waarin de nieuwe suatiesluis werd gebouwd. In 1955 werd de haven opgeheven, maar ze wordt nu gebruikt door een aantal eigenaren van kleine bootjes. De bijbehorende spuikom en spuisluis zijn verdwenen, maar er wordt nog steeds uitgewaterd via de haven.
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Spuikom bij het haventje in Waarde

De vorm van de spuikom die bij de tijhaven van Waarde hoorde is nog steeds zichtbaar, doordat hier nog een klein stenen dammetje met houten paaltjes ligt. Deze spuikom is in 1860/1861 aangelegd.



Spuihaven Paal

Van alle nog bestaande spuihavens en getijdehavens is dit de grootste (150 ligplaatsen).
Beheerder: havenmeester Piet Verras.
In de nabije loods kunnen de leden van de watersportvereniging aan hun schepen werken.



Spuikom bij haven Paal



Hedwigehaven
Spuihaventje tussen Paal en Doel

Historische haven
Tijhaven Hedwigepolder
Verdronken land van Saeftinghe
Deze haven is niet meer in gebruik maar nog goed te herkennen aan de kade. Voormalige laad- en loskade van het tijhaventje van de Hertogin Hedwigepolder, gelegen tussen de schorren van het Verdronken land van Saeftinghe. Er staan nog meerpalen tegen de gemetselde kade aan. Een vervallen hijskraantje staat op de kade. De bakstenen



kade is in slechte staat, daterend uit het begin van de Hertogin Hedwigepolder (1907). De suatiegeul is grotendeels dichtgeslibd. Dijkbekleding van betonnen tegels, dateert uit de jaren ’80 van de 20ste eeuw. Tevens sluisje in de dijk van beton met stalen reling, daterend van 1988. Binnendijks bevindt zich een spuikom. Dit soort havens zijn kenmerkend voor de waterstaatsgeschiedenis van Zeeuws Vlaanderen. De laad- en losplaats aan de Hertogin Hedwigepolder is van beperkte betekenis gebleven en spoedig buiten gebruik geraakt (Wilderom IV, p. 455)

Spuikom bij Hedwigehaven

De kade was van beperkte betekenis en is al zeer lang buiten gebruik (Wilderom IV, p. 151 en 455). De spuikom ligt in de noordoostpunt van de Hertogin Hedwigepolder, de los- en laadkade lag aan de oostzijde van deze spuikom, buitendijks (restant nog aanwezig).
Deze spuikom hoorde bij de laad- en loskade van de Hedwigepolder. De spuikom staat door middel van sluis en haventje in verbinding met het Verdronken land van Saeftinghe. Er bevindt zich tevens een sluis met klep aan de noordzijde, die de spuikom in verbinding stelt met een sloot. De bekleding van de binnenzijde van de kom bestaat uit betontegels. De sluisjes zijn van beton met stalen relingen. Datering jaren ’80 van de 20e eeuw, gebaseerd op tegel met verwijzing naar de dijkversterking na 1953.



Spuihaven Ellewoutsdijk

Al vanaf de 14e eeuw had Ellewoutsdijk een veerverbinding met Vlissingen, Zeeuws-Vlaanderen en Antwerpen. In 1894 werd als laatste het veer naar Terneuzen opgeheven. Op de Roman-Visscher kaart (midden 17e eeuw) staat de haven aangegeven. De tijhaven in combinatie met de binnendijkse spuikom is bijzonder omdat bij andere tijhavens aan de noordoever van de Westerschelde de spuikom buitendijks naast de tijhaven lag. Vierkant tijhaventje met kaden en aanlegsteigers, een voorhaven met dammen van basalt met bovenop Vilvoordse steen.



Spuikom behorende bij de getijdehaven Ellewoutsdijk

In Ellewoutsdijk is de historische afwateringssituatie nog herkenbaar; een spuikom met suatiesluis die via de tijhaven sueerde. In 1958 is de sluis vervangen door het gemaal Hellewoud. De rechthoekige spuikom is niet meer als zodanig in gebruik; zij staat tegenwoordig in open verbinding met de vaart noordwaarts, die via gemaal Hellewoud uitwatert in de haven van Ellewoutsdijk.
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



10. CATEGORIE JAAGPADEN

Inleiding

Jaagpaden waren een belangrijk element in het vervoer van personen en producten in Europa. Er bestond een uitgebreid netwerk van vaarten en kanalen waarover trekschuiten, beurtschippers en andere vaartuigen zich konden verplaatsen. Tegenwoordig zijn de overgebleven jaagpaden vooral in gebruik als fiets- of voetpad, zoals de jaagpaden langs het Kanaal door Walcheren en het jaagpad langs de Napoleonsvaart.

In Zierikzee is het jaagpad langs het Havenkanaal nog enigszins zichtbaar. Ditzelfde geldt voor het jaagpad langs het Havenkanaal tussen Goes en Goese Sas, dat tijdens de jaarlijkse Bietentocht in oktober weer als zodanig in gebruik is.



(foto Evelien Mesman)

10.1 JAAGPAD LANGS DE NAPOLEONSVAART - KERNGEGEVENS



Naam: Jaagpad langs de Napoleonsvaart (ook wel Damse Vaart)

Locatie: tussen Brugge en Sluis

Bouwjaar: 1810-1862

Architect: Onbekend

Lengte: 14 km.

Oorspronkelijk gebruik: Jaagpad

Huidig gebruik: Fiets-en voetpad

Beschermde Status: geen

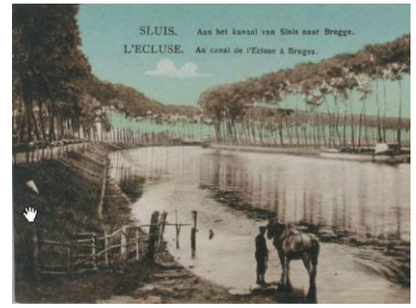
10.1 JAAGPAD NAPOLEONSVAART – OMSCHRIJVING EN WAARDESTELLING



Het jaagpad langs de Napoleonsvaart is tegenwoordig vooral als fietspad in gebruik

Korte omschrijving object: Grotendeels geasfalteerd jaagpad langs de Napoleonsvaart tussen Brugge en Sluis.

Cultuurhistorische waarde: Hoge cultuurhistorische waarde; van waarde vanwege het belang voor de geschiedenis van de infrastructuur en vanwege de ensemblewaarde met de Napoleonsvaart in het landschap.



10.1 JAAGPAD NAPOLEONSVAART - HISTORIE

Zoals veel waterwegen is de Napoleonsvaart in stukken en beetjes tot stand gekomen. De verbinding tussen Brugge en de Noordzee werd door verzanding steeds lastiger. De verbinding tussen Sluis en Brugge bestond uit een vaart (Verse Vaart), die later verbeterd werd tot een kanaal.

Bij de val van het keizerrijk in 1814-1815 werd het nieuwe kanaal tot aan het fort Sint-Donaas te Lapscheure gerealiseerd. Tussen 1818 en 1824 liet koning Willem I het kanaal verder doortrekken tot in Sluis. In 1829 was er het plan om het kanaal -zoals oorspronkelijk voorzien was- verder door te trekken tot in Breskens, ter bevordering van de afwatering van de polderstreek. In 1830 brak echter de Brabantse Omwenteling los, waardoor dit plan niet wordt uitgevoerd. België en Nederland raakten gescheiden. In 1862 werd de vaarverbinding tussen Brugge en Sluis opengesteld en werd een bargedienst ingericht, een trekschuit getrokken langs het jaagpad door twee paarden. In dat jaar werd ook de schroefstoomboot Jacob van Maerlant in gebruik genomen. In elke gemeente langs het kanaal werden aanlegsteigers gebouwd, de plankiers die nog te zien zijn aan de Damse Vaart-Zuid.

Voor toeristen vaart er tegenwoordig tussen Brugge en Damme een raderboot, die aan het plankier in Damme aanlegt.
De Napoleonsvaart is bij velen bekend door de schaatstochten die daar in koude winters gehouden worden.

10.2 JAAGPADEN MIDDELBURG-VLISSINGEN - KERNGEGEVENS



Naam: Jaagpaden langs het Kanaal door Walcheren

Locatie: tussen Middelburg en Vlissingen

Bouwjaar: 1873

Architect: Onbekend

Lengte: ca. 7 km.

Oorspronkelijk gebruik: Jaagpaden

Huidig gebruik: Fiets-en voetpaden

Beschermde Status: geen

10.2 JAAGPADEN MIDDELBURG-VLISSINGEN – OMSCHRIJVING EN WAARDESTELLING



Ook het gedeelte van het jaagpad tussen Oost-Souburg en Vlissingen is tegenwoordig als fietspad in gebruik

Korte omschrijving object: Grotendeels geasfalteerde jaagpaden langs deel van het Kanaal door Walcheren, tussen Middelburg en Vlissingen.

Cultuurhistorische waarde: Hoge cultuurhistorische waarde; van waarde vanwege het belang voor de geschiedenis van de infrastructuur en vanwege de ensemblewaarde met het Kanaal door Walcheren in het landschap.



Fragment van de plannenkaart voor het Kanaal door Walcheren

10.2 JAAGPADEN MIDDELBURG-VLISSINGEN - HISTORIE

Het Kanaal door Walcheren werd eind 19e eeuw gegraven. Aanleiding vormde de afdamming van het Sloe, ten einde de spoorlijn Roosendaal-Vlissingen te realiseren. Tussen Middelburg en het Sloe ligt dan al een havenkanaal dat in 1817 is gegraven. Langs dat gedeelte ligt meteen al een jaagpad dat intensief gebruik wordt. De eerste vier kilometer tussen Middelburg en de zee wordt verruimd en verder komt er – op aandringen van de gemeente Veere – een afbuiging naar Veere (zie kaart).

Wanneer het kanaal op 3 september 1873 in zijn geheel wordt opengesteld is het 13,6 km lang en 60 meter breed. Over de gehele lengte is een jaagpad aanwezig. De bodemdiepte ligt op 6,55 meter onder NAP. Zowel in Veere als in Vlissingen zijn dubbele schutsluizen aanwezig. In Veere geven ze toegang tot het Veerse Gat, tegenwoordig het Veerse Meer, in Vlissingen tot en van de Westerschelde. In 1944 worden de sluizen bij Vlissingen door oorlogsomstandigheden zo goed als vernield: eb en vloed hebben vrij spel op het kanaal. Nieuwe sluizen worden in 1954 in gebruik gesteld.
Zowel beroepsvaart als recreatievaart maken van begin af aan gebruik van het kanaal. Op 18 december 1873 arriveert het eerste koopvaardijschip, de Bato, met koloniale waren uit Oost-Indië aan de Loskade in Middelburg.

Om verkeer naar de westkant van Walcheren mogelijk te maken liggen er twee bruggen in Vlissingen, een brug in Souburg, twee bruggen in Middelburg, een tunnel onder het kanaal en voor de voetgangers en fietsers zowel in Vlissingen als in Veere een oversteekplaats via de sluizen. In de beginjaren van het kanaal waren er verschillende veerdiensten over het kanaal. Later werden die veelal vervangen door bruggen.

Het waterbeheer werd danig in de war geschopt door de bouw van het kanaal. Om de schade te beperken werden diverse oplossingen gevonden. De jaagpaden werden gebruikt voor trekschuiten en voor het naar Middelburg halen van zeeschepen. Het jaagpad tussen Middelburg en Vlissingen aan de westkant en tussen Vlissingen en Souburg aan de Oostkant is tegenwoordig geasfalteerd en in gebruik als fietspad.
Het jaagpad tussen Middelburg en Veere werd na de inundatie van 1944 afgesloten. Het was de bedoeling er in een later stadium een fietspad van te maken. Dat plan werd echter al gauw te duur bevonden, waardoor de plannen de ijskast ingingen. In 2010 werd het pad heropend als onverharde wandelroute waarin opgenomen verschillende rustpunten en uitkijkpunten. Tegenwoordig staan er borden langs de route om uit te leggen wat er te zien is.

11. CATEGORIE OVERIGE

Inleiding

Sommige maritieme objecten zijn niet onder te brengen in een van de vorige categorieën. Daarom zijn ze niet minder belangrijk. Goede voorbeelden hiervan zijn de mudpalen. De mudpaal bijvoorbeeld diende om het scheepvaartverkeer in geval van oorlogsdreiging veiliger te laten verlopen. Kennis van het getij is van belang om niet vast te lopen met een schip.

11.1 MUDPAAL NR. 17 TE VLISSINGEN - KERNGEGEVENS



Naam: Mudpaal nr. 17

Locatie: Nolledijk, Vlissingen

Bouwjaar: ca. 1940

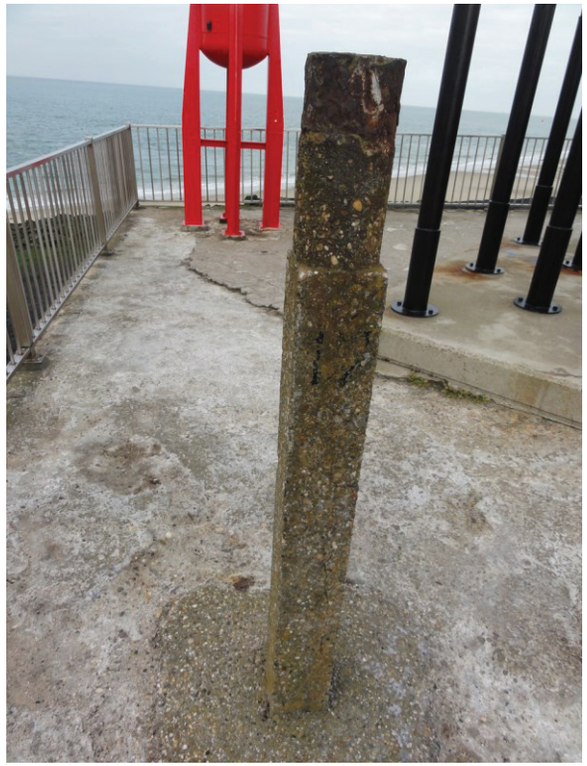
Architect: Onbekend

Hoogte: 2,20 meter

Oorspronkelijk gebruik: Uitkijkpost

Huidig gebruik: Geen

Beschermde Status: Geen



Betonnen mudpaal nr. 17 in Vlissingen was in gebruik tussen 1940 en 1974



Mudpaal met daarop het Pelorus of keepviziergeplaatst

7Korte omschrijving object: Betonnen mudpaal uit 1940 met afmetingen 15(l) x 15(b) x 220(h) cm.

Cultuurhistorische waarde: Vrij hoge cultuurhistorische waarde, door de karakteristieke, sobere verschijningsvorm en het sober materiaalgebruik. Voor Zeeland is dit een tamelijk uniek onderdeel van een waarnemingsinstrument uit de periode van WOII en de Koude Oorlog.

11.1 MUDPAAL NR. 17 - HISTORIE

Een mudpaal, ook wel pelorusopstand genoemd, is een uitkijkpost op de wal van voor de tijd van de radar. De uitkijkpost bestond uit een betonnen paal van 15 bij 15 cm, met een hoogte van 2,20 meter. Bovenop de paal was een plateau gemonteerd met een diameter van 30 cm. Hierop bevond zich het waarnemingsmateriaal: de pelorus. De pelorus was een eenvoudig waarnemingsapparaat om de positie van een object te bepalen. Langs de wal stonden de uitkijkposten op een afstand van 800 tot 1500 meter van elkaar. Er zijn in het verleden in totaal 93 waluitkijkposten langs de Westerschelde geplaatst. Anno 2012 zijn er in totaal tien mudpalen bewaard gebleven.

Na de Tweede Wereldoorlog gaf de Koude Oorlog aanleiding om serieuze aandacht te besteden aan de bescherming van de Nederlandse kust. Hoewel het in de lijn der verwachting was dat de dreiging uit het Oosten zou komen, was een goede verdediging van het kustgebied geen overbodige luxe. Zo was de marine ervoor beducht dat de vijand in geval van oorlog zeemijnen zou leggen of deze met vliegtuigen zou afwerpen voor de Nederlandse kust. De vrije doorvaart naar de Nederlandse havens zou daarmee in gevaar komen.

De marine achtte het daarom van het grootste belang dat een equivalent van de hiervoor besproken vliegtuigwaarnemers gecreëerd zou worden. En, naar Engels voorbeeld, ontstond zo de Mijnenuitkijkdienst, kortweg de MUD. De bedoeling was dat de toegang tot de havens van Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam en Den Helder door de MUD bewaakt zou worden. Antwerpen, en dus de Westerschelde, kreeg hierbij de eerste prioriteit. Deze bevoorrechte positie was niet verwonderlijk, aangezien de Antwerpse haven minder gehavend uit de Tweede Wereldoorlog was gekomen dan de Rotterdamse. Antwerpen daarom bij een eventuele oorlog gezien als de belangrijkste haven aan de Noordzeekust. Behalve langs de Westerschelde zouden uiteindelijk ook bij de Nieuwe Waterweg, het Noordzeekanaal en de kust bij Den Helder uitkijkposten komen.

Net zoals bij de luchtwachttorens, moest een uitkijkpost door twee personen bemenst worden. Eén deed de waarnemingen, de ander belde de gegevens door naar een centrale post. In de planvorming was geschat dat er totaal 1100 mensen nodig zouden zijn. Al gauw bleek dat de rekrutering een probleem vormde: slechts 4% van het benodigde aantal vrijwilligers meldde zich aan. Het probleem werd uiteindelijk opgelost door dienstplichtigen bij de marine in te zetten. Ook kwamen uitkijkposten.

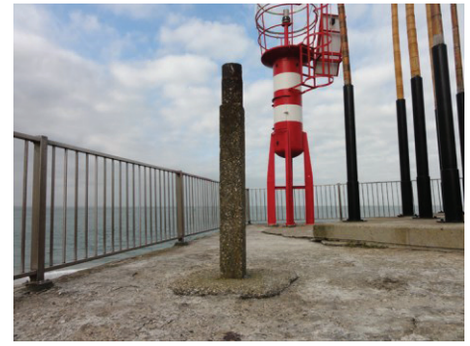
Maar ook de Mijnenuitkijkdienst zou door de techniek ingehaald worden. De verbetering van de radar maakte de MUD in het begin van de jaren zestig van de 20e-eeuw overbodig. Vele palen werden verwijderd en van de oorspronkelijke 93 palen langs de Westerschelde bleken er een aantal jaren geleden nog tien over te zijn. Deze exemplaren staan in Breskens, Dishoek, Griete, Kruingen, Terneuzen, Valkenisse, Vlissingen (3x) en Zoutelande.

11.2 INVENTARISATIE OVERI GE

Mudpaal Vlissingen

Nolledijk

De uitkijkpost op de wal bestond uit een betonnen paal van 15 bij 15 cm en een hoogte van 1,50 meter. Bovenop de paal was een plateau gemonteerd met een diameter van 30 cm. Hierop bevond zich het waarnemingsmateriaal: de pelorus. De pelorus was een eenvoudig waarnemingsapparaat om de positie van een object te bepalen. Langs de wal stonden de uitkijkposten op een afstand van 800 tot 1500 meter van elkaar. Er zijn totaal 93 waluitkijkposten langs de Westerschelde geplaatst.



Mudpaal Kruiningen

Pier van de voormalige veerhaven





Mudpaal Breskens

Bij voormalig fort Frederik Hendrik

(foto rechts SCEZ, Marinus van Dintel)

Mudpaal Griete
Griete, bij Terneuzen

Er staan drie MUD-palen langs de zuidoever van de Westerschelde. Eén staat op de kop van de nol van het haventje van De Griete, de tweede staat in Terneuzen op de boulevard en de derde staat op de havenarm van de Oostbuitenhaven in Terneuzen.
Een MUD-paal is een betonnen paal van 1.50 m. hoog. De bovenste 30 cm heeft een rond vorm, de laatste 10 cm hiervan is afgedekt met een ijzeren band. De palen werden tijdens de Koude Oorlog gebruikt voor het lokaliseren van mijnen.
De Mijnenuitkijkdienst (M.U.D.) was van 1949 tot 1974 een onderdeel van de Koninklijke Marine. Het was tijdens de mobilisatie in augustus 1939 voortgekomen uit de Marinekustwacht en de Mijnenwaarschuwingsdienst en werd na de Tweede Wereldoorlog heropgericht.
Het beschermen van belangrijke vaarwegen tegen vijandelijke zeemijnen was de belangrijkste taak van de M.U.D. Het doel was om te voorkomen dat de aanvoer van materieel per schip door de mogelijke vijand, de Sovjet-Unie en het Warschau-pact, verhinderd zou worden.
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Mudpaal Terneuzen
Boulevard

Deze mudpaal staat op een prominente plaats aan de boulevard.
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Mudpaal Dishoek

Duinen

Deze mudpaal staat op een prominente plaats in de duinen, bij de opgang in het verlengde van de Strandweg.
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Mudpaal Zoutelande

Boulevard

Deze mudpaal staat op een smalle duinstrook aan een rustig deel van de boulevard.
(foto SCEZ, Marinus van Dintel)



Getijdenklok
Loodswezen
Boulevard de Ruyter
Vlissingen

Aan de Boulevard de Ruyter in Vlissingen staat het kantoor van Loodswezen Vlissingen. Tegen de gevel, aan het hek boven de naam in blauwe kleur 'Loodswezen' is een getijdenklok te zien. De getijdenklok geeft een indicatie van het gemiddelde getijverloop voor de rede van Vlissingen.
Op deze klok is een appelvormig vlak te zien met daarin een wit en een blauw gekleurd deel. Het appelvormig vlak (de 'getijvorm') is de zogenaamde getijkromme van Vlissingen. De rode wijzer heeft een dubbele functie. Enerzijds geeft deze wijzer de uren na respectievelijk



vóór hoogwater weer. Anderzijds fungeert de wijzer als pijlstok. Hierbij snijdt deze doorlopend de randen van het blauw-witte vlak.

Getijdenklok Hervormde Kerk Arnemuiden

De Hervormde kerk (uit 1858) aan de Markt in Arnemuiden wordt gesierd door een astronomische (getijden) klok. Dankzij de uitvoering van een hard nodige restauratie begin jaren 1990, kan het eeuwenoude carillon en uurwerk weer even mee. Het mechaniek van carillon en uurwerk dateert oorspronkelijk uit de 16e eeuw, en is daarmee behoorlijk uniek. Naast het aanduiden van de 'gewone' tijd kan dit bijzondere instrument nog meer.
Op de getijdenklok kun je immers aflezen wanneer het eb en vloed is. Een zeer belangrijk gegeven voor de talrijke vissers die het dorp eens kende. Eigenlijk belangrijker dan de 'gewone tijd.' Tijd kun je aflezen aan de zon. Het astronomisch uurwerk bestaat uit een maanbol en een eb- en vloedklok. Zo kunnen behalve getijden dus ook de maanstanden worden aangegeven. Het instrument is gemaakt in het jaar 1589 door Jan Dirksz. Coop uit Delft. Het jaartal 1957 op de klok duidt op een restauratie in dat jaar.
De maanbol (boven de getijdenklok) geeft de maanstand aan: wanneer de lichte helft geheel zichtbaar is, is het volle maan. Op de getijdenschijf is de waterstand af te lezen: staat de wijzer met de punt in het hartje tussen de woorden HOOG en WATER, dan is het dus hoogwater (in Vlissingen).
Gargon noemt in de Walcherse Arcadia uit 1717 (in zijn beschrijving van een voettocht met melding van allerlei bezienswaardigheden op Walcheren) het astronomisch uurwerk in Arnemuiden. Dit uurwerk wijst volgens hem alle wisselbeurten van de maan nauwkeurig aan. Tot op de dag van vandaag doet het dat dus nog steeds.
(foto Vanno, Wikimedia Commons)



Bijgaande inventarisatie laat zien dat Zeeland een rijk maritiem verleden heeft en dat talrijke overblijfselen daarvan dat verleden kunnen oproepen. Niet onbelangrijk daarbij is dat een deel van de geïnventariseerde maritieme objecten tegenwoordig nog een functie vervult; deze objecten scheppen de voorwaarden om het varende erfgoed varende te houden.

Identiteit
Het belang van maritiem erfgoed is dat de inwoners van Zeeland er identiteit aan ontlenen. Zo zijn de inwoners van Waarde gehecht aan hun haventje -al is het nog zo klein-, omdat het voor hen de binding met de Schelde betekent. En zo kunnen we ons Westkapelle en Haamstede niet voorstellen zonder vuurtoren.
De leefbaarheid wordt niet alleen in Waarde in stand gehouden door het maritiem erfgoed. Ook de inwoners van een plaats als Hansweert zijn blij dat het oude, buiten gebruik gestelde sluizencomplex van sloop gespaard is gebleven. Dit geldt eveneens voor het historische stadje Veere, waar het maritiem erfgoed niet alleen van belang is voor de eigen inwoners, maar ook als een toeristische trekpleister functioneert. En zo zijn er tal van voorbeelden te noemen, waarbij maritiem erfgoed, zelfs als het zijn oorspronkelijke functie heeft verloren, nog steeds een centrale rol vervult.

Veel voormalige sluizen hebben in Zeeland een tweede leven gekregen. Denk alleen maar aan de sluizen bij het Goese Sas, waar in de loop van de tijd een levendige jachthaven is ontstaan. En niet te vergeten de veersteigers, die getuigen van een verleden van eb en vloed en van overkanten. Zij vormen krachtige beelden, die vaak zelfs in onze tijd een functie vervullen als zwem- of aanlegsteiger (waaronder Rondje Pontje). Tot slot is het belangrijk ook de minder bekende, en/of minder zichtbare maritieme objecten onder de aandacht te brengen. Hierbij kan gedacht worden aan eenvoudiger elementen, zoals de mudpaal.

Toerisme
Het toverwoord voor behoud en ontwikkeling van maritiem erfgoed lijkt cluster of ensemble te zijn. Zodra er verschillende maritieme elementen samen komen - dat kan een combinatie van historisch en modern, van natuur en cultuur zijn-, lijkt een gebied aantrekkelijk te worden. Veere en Zierikzee zijn als stadjes zo'n cluster, het haventje bij Paal in Zeeuws-Vlaanderen en het nabijgelegen Hedwigehaventje zijn clusters op kleine schaal. En in steden als Tholen en Vlissingen biedt maritiem erfgoed diverse mogelijkheden in de toekomst.

In Vlissingen vormen de binnenhavens met de dokhaven het ideale gebied om een maritiem cluster met oude en nieuwe elementen te creëren. Er vinden daar allerlei maritieme activiteiten plaats, zowel in de beroepsvaart als in de recreatieve sfeer, die daar uitmuntend samen kunnen gaan. Het is aanbevelenswaardig als een aantal historische schepen daar een ligplaats vindt. Wanneer de nieuwe plannen van de gemeente gerealiseerd worden, kunnen er mogelijkheden ontstaan om een werf te creëren waar scheepseigenaren eenvoudig onderhoud kunnen plegen aan hun schip.

12. AANBEVELINGEN

Kennis
Wat maritiem erfgoed betreft, is nader onderzoek gewenst naar ambachten die met het onderhoud van historische schepen te maken hebben (Het project Maritime Skills heeft een aanvang gemaakt met deze beschrijvingen[1]) en verdient het aanbeveling, de verhalen over het Zeeuwse maritieme verleden vast te leggen.

Vooral onderwaterarcheologie zou meer inzicht kunnen geven in onze maritieme geschiedenis. Lange tijd is gedacht dat 'nietsdoen' onze scheepswrakken beschermt, maar recentelijk is uit onderzoek van onderwaterarcheoloog Arent Vos duidelijk geworden dat niet alleen vernieling door scheepvaart en duiksport een item is, maar dat de uitspoeling door werking van de natuur desastreuzer voor deze wrakken is dan voor mogelijk werd gehouden.

[1] Zie website www.boat-building.org.

BIJLAGE 1 – GERAADPLEEGDE PERSONEN

Gedurende de inventarisatiewerkzaamheden is een groot aantal gesprekken gevoerd met deskundigen en belanghebbenden.
Hieronder volgt een overzicht van de geraadpleegde personen.

- Dhr. Gijs Bastiaansen
  projectleider gemeente Vlissingen
- Dhr. Peter Blom
  archivaris gemeente Veere
- Dhr. Marinus van Dintel
  adviseur cultuurhistorie en monumenten CSEZ
  adviseur Platform Maritiem Erfgoed Zeeland
- Dhr. Tom Ekering
  lid Platform Maritiem Erfgoed Zeeland
  namens Stichting Behoud Hoogaars
- Dhr. Erik Frenks
  specialist bedieningssystemen bruggen en sluizen
- Mevr. Ria Geluk
  onafhankelijke deskundige
- Dhr. Edwin Hamelink
  coördinator documentataire informatieverzorging Zeeland Seaports
- Dhr. Peter Hamer
  voorzitter Stichting Historische Scheepswerf C.A. Meerman
- Dhr. Jan Heyse
  oud-marineofficier
- Dhr. Frank de Klerk
  archivaris gemeente Goes
- Dhr. Jaap Klok
  lid Platform Maritiem Erfgoed Zeeland
  namens Zeilschepen in de Zeeuwse en Zuid-Hollandse wateren
- Dhr. Peter Kouwenhoven
  onafhankelijke deskundige
- Dhr. Peter Launspach
  lid Platform Maritiem Erfgoed Zeeland
  namens Schippersvereniging Houthaven Goes
- Dhr. Jaap Littooij
  lid Platform Maritiem Erfgoed Zeeland
  namens Stichting Traditioneel Varend Zeeland

? Dhr. Ron van Maanen
medewerker gemeentearchief Vlissingen

? Dhr. Ed Macaré
archivaris loodsenarchief Vlissingen

? Mevr. Sien de Mol
voorzitter Platform Maritiem Erfgoed Zeeland

? Dhr. Cees Muller
oud-bootsman

? Dhr. Niek Peters
onafhankelijke deskundige

? Mevr. Els Ruppert
lid Platform Maritiem Erfgoed Zeeland
namens Stichting Museumhaven Zeeland

? Dhr. Ad Tramper
archivaris gemeente Vlissingen

? Dhr. Arent Vos
medewerker Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

? Dhr. Wilbert Weber
conservator Zeeuws maritiem muZEEum

BIJLAGE 2 – GERAADPLEEGDE DOCUMENTATIE

In deze bijlage worden de belangrijkste publicaties en internetsites genoemd waarvan ten behoeve van deze inventarisatie gebruik is gemaakt.

Publicaties

- Beylen, van, De hoogaars en de visserij van Arnemuiden, (Leeuwarden, 1993).
- Birnie W., Charles L., Decavele J., Keckhaert N. en Parmentier J., Een trekschuit voor koningen, De barge tussen Gent en Brugge, (Gent, 1993).
- Brinkhorst, W.H. en Groot, C. De, De keersluis van Vlissingen, (1929).
- Franken, A., Op Stoom, (Middelburg, 2004).
- Franken, A., Zeeuwse werven, (Goes, 1996).
- Frenks,V., 'Vlissingen 700 year-old port' in Portnews (Vlissingen, 2011).
- Frenks, V., 'Strategic Maritime Centre of Europe' in Portnews (Vlissingen, 2011).
- Gargon, M., Walcherse Arcadia, (Middelburg, 1969, oorspronkelijke uitgave 1715).
- Grol, H.G. van, Geschiedenis der oude havens van Vlissingen, (Vlissingen, 1931).
- Kampa, Theo, 'Melis van Duivendijk' in Spiegel der Zeilvaart nr8 26e jaargang, oktober (2002).
- Kesteloo, H.M., Domburg in woord en beeld, (Utrecht, 1913)
- Kok, G.A. de, De koninklijke weg, 100 jaar Schelde, (Middelburg, 1975).
- Koppejan, A.R., 'Het dok weer droog,' in De Wete jaargang 33 nummer 2 april (Middelburg, 2004).
- Kouwenhoven, P., Vuurtoren, lichtschepen en kapen, (Leiden, 2010)
- Kouwenhoven, P., 'Het Havenlicht van Hoedekenskerke' in De Vuurboet, (2011-2).
- Menting, A., 'Schoorsteen als vuurtoren', in De Vuurboet, zomer (2003).
- Moorkens P., De trekvaart tussen Gent en Brugge, UGent, onuitgegeven licentiaatsverhandeling, (Gent, 1996).
- Provinciale Waterstaat Zeeland, Oosterscheldebrug, intern rapport, (1964).
- Putman, R., Nederlandse Zeekaarten uit de Gouden Eeuw, (Hoorn, 2005)
- Tromp, A.E. Geschiedkundig overzigt van den aanleg en gemaakte veranderingen aan het dok der marine in Vlissingen en de daar liggende groote zeesluis, met vermelding van belangrijke bijzonderheden der constructie en anderen, 1600-1848, (Vlissingen, 1851).
- Vos, A., Onderwaterarcheologie op de rede van Texel, (Amersfoort, 2012).

? Wigardus à Winschoten: Seeman, Maritiem woordenboek van Wigardus à Winschoten, (Zwolle, 2011, hertaling van Leiden: 1681)
? Wolff, W. en Post, J., Oosterschelde, Het leven in en om het water, (Sijthoff 1979).

? Varend Erfgoed in Zeeland (SCEZ/Platform Maritiem Erfgoed Zeeland, 2009), Eindrapportage pilot.
? Havens en ligplaatsen in de Zeeuwse Delta (SCEZ/Platform Maritiem Erfgoed Zeeland, 2010).
? Cultuurhistorie aan de Oosterscheldedijken (DSL, 2008).
? Loskraan weer op zijn plaats (De Faam, 20 januari 2010).

Internetsites en –pagina's:
? www.heemkundigekringsasvangent.nl/verhalen/van-sluis-tot-stad
? www.beeldbank.rws.nl
? www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/afbeeldingen/landzaken/sluizen-onderdelen.html
? www.bruggenstichting.nl/wb-watiseenbrug.html
? www.bruggenstichting.nl/database-bruggen.html
? www.rijksmonumenten.nl
? www.cultureelerfgoed.nl
? www.zuidlandschool.terneuzen.com/historie/nieuws/?id=120&page=2&view=5

BIJLAGE 3 – COLOFON

De inventarisatie is uitgevoerd door Veronica Frenks, deskundige op het gebied van de Zeeuwse maritieme geschiedenis, in nauwe samenwerking met Marinus van Dintel, adviseur cultuurhistorie en monumenten van de SCEZ en vanuit deze functie adviseur van het Platform Maritiem Erfgoed Zeeland. Voor de uitvoering van de inventarisatie werd een werkgroep opgericht. De volgende personen hadden hierin zitting:

- Marinus van Dintel
  projectcoördinator Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland
- Veronica Frenks
  externe projectmedewerker (Ma Plume)
- Peter Launspach
  werkgroeplid Platform Maritiem Erfgoed Zeeland
- Jaap Littooij
  werkgroeplid Platform Maritiem Erfgoed Zeeland

Uitgave:
Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland/Platform Maritiem Erfgoed Zeeland

Tekst:
Veronica Frenks
Marinus van Dintel (onderdeel Kernobjecten, i.s.m. Veronica Frenks)

Fotografie:
Veronica Frenks, tenzij anders vermeld

Eindredactie:
Marinus van Dintel

Deze inventarisatie werd mede mogelijk gemaakt door een subsidie van de provincie Zeeland.