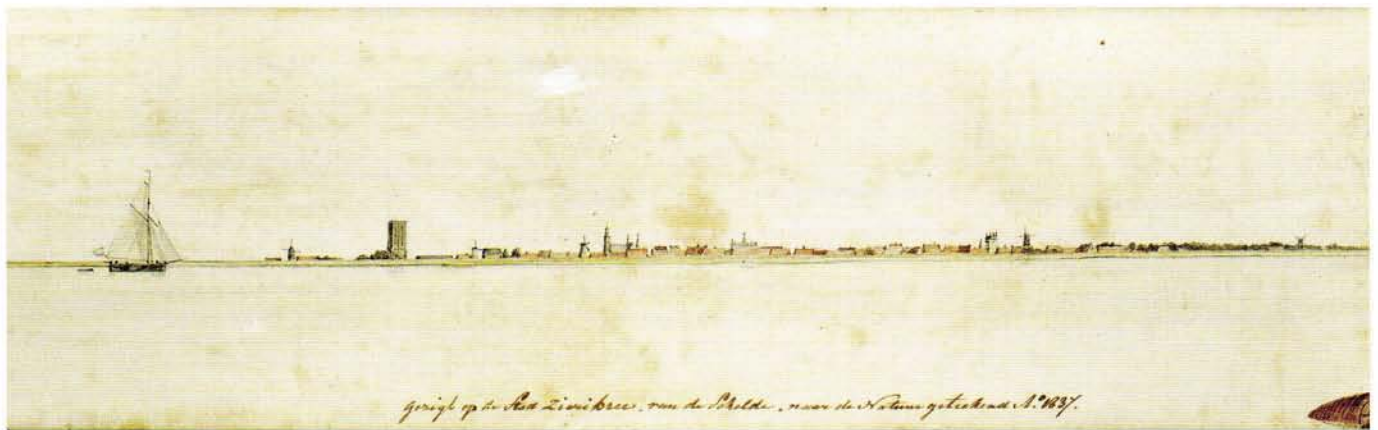


De haven van Zierikzee als levensader

Huib Uil

Het water en Zierikzee horen bij elkaar. Door de eeuwen heen heeft het water een belangrijke rol in de geschiedenis van deze stad gespeeld. Menigmaal was het een niets ontziende vijand, maar nog meer was het een vriend, die zorgde voor welvaart en voorspoed.



In zijn *Zeeuwse mijmeringen*, later opnieuw uitgegeven in de bundel *Zeeland. Sentimentele aardrijkskunde*, verschenen in 1951, neemt de schrijver, dr. P.H. Ritter jr., bijgenaamd de eeuwige junior van onze Nederlandse letterkunde, ons mee naar de jaren kort voor de Tweede Wereldoorlog. Hij geeft op kleurrijke wijze weer hoe Zierikzee, de stad aan de Oosterschelde, vreemdelingen kon bekoren. *Wat ge het eerst ontdekt als ge langzaam haar haven binnenvaart, dat is een vriendelijk gezicht van kleine witte huisjes met rode daken, waarboven een zacht bewegen is van hoge gebladerten. Maar bijna tegelijk wordt ge verwelkomd door de vrolijk deinende wimpels der ettelijke schepen, waar de meeuwen omheen zwieren, zodat de haven vol is van leven en beweging en lustig vertier. En als ge nader en nader komt en vaste voet aan wal zet en de glunderende[nde] kade langs stapt, dan zal het u al meer treffen, hoe dat vrolijk feest van schepen met dansende wimpels tot het wezen behoort van Zierikzee. Zoals de masten harer schepen, zo streven haar huizen en torens omhoog. Zierikzee is jolig en bezig, en het begeleidt het schepenleven binnen zijn wanden met een vrolijke architectuur.*

Inderdaad, Zierikzee is mooi. Haar geschiedenis is een aaneenrijging van hoogte- en dieptepunten. Maar steeds weer heeft de stad de kracht en de moed gevonden zelfs de grootste tegenslagen te overwinnen. Voor Zierikzee vormde haar haven de levensader.

Zierikzee vanaf de Oosterschelde. Een tekening ter herkenning als hulp bij het navigeren.



Zierikzee aan het eind van de zeventiende eeuw.
Collectie Zeeuws Archief, beeldcollectie Schouwen-Duiveland.

De kraan aan het Kraanplein. Detail uit de plattegrond van Zierikzee door J. Hemelrijk, achttiende eeuw.

Collectie Zeeuws Archief, beeldcollectie Schouwen-Duiveland.



Zierikzee vanaf de Westhavendijk met de beide bolwerken in het midden van de achttiende eeuw; gravure door G.M. Probst. Collectie Zeeuws Archief.



Bereikbaarheid

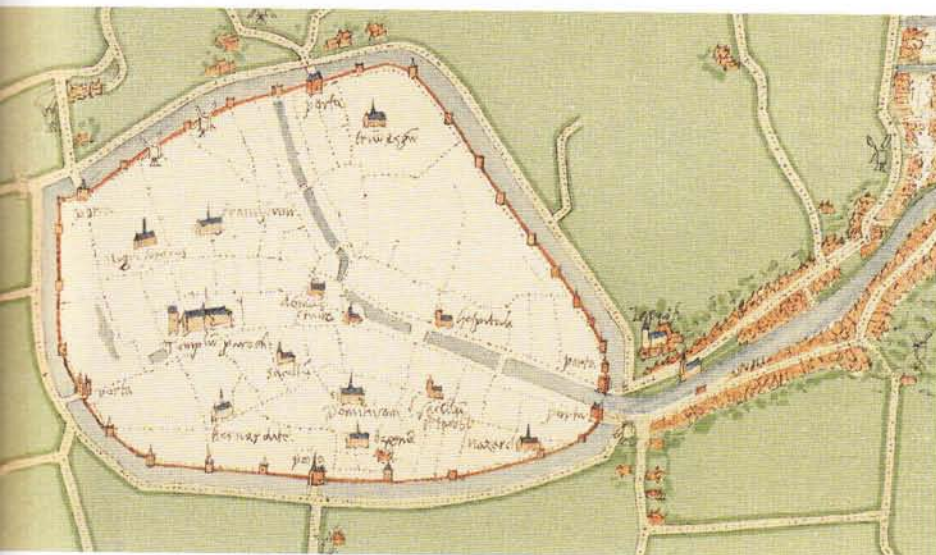
Zierikzee begon klein, aan de Ee, de kreek die zich door het eiland Schouwen slingerde en uitmondde in de Gouwe, het water dat Schouwen van Duiveland scheidde. In de middeleeuwen werd in deze kreek een dam gelegd en de kreek zelf werd herschapen in een haven. Zierikzee lag gunstig tussen het rijke Vlaanderen en het op macht beluste Holland. Maar ook gunstig om handel te drijven op Engeland, Frankrijk en de Oostzeelanden; evenals in oostelijke richting, naar Brabant en de Duitse landen. Toen de Gouwe in het midden van de 16de eeuw verzandde, werden pogingen gedaan om Zierikzee bereikbaar te houden. De pogingen hadden weinig succes en na het beleg door de Spaanse troepen in 1575/1576 werd duidelijk dat drastische maatregelen geboden waren.

Even werd de gedachte geopperd de haven te verplaatsen, zoals Brugge koos voor Zeebrugge en Delft voor Delfshaven.

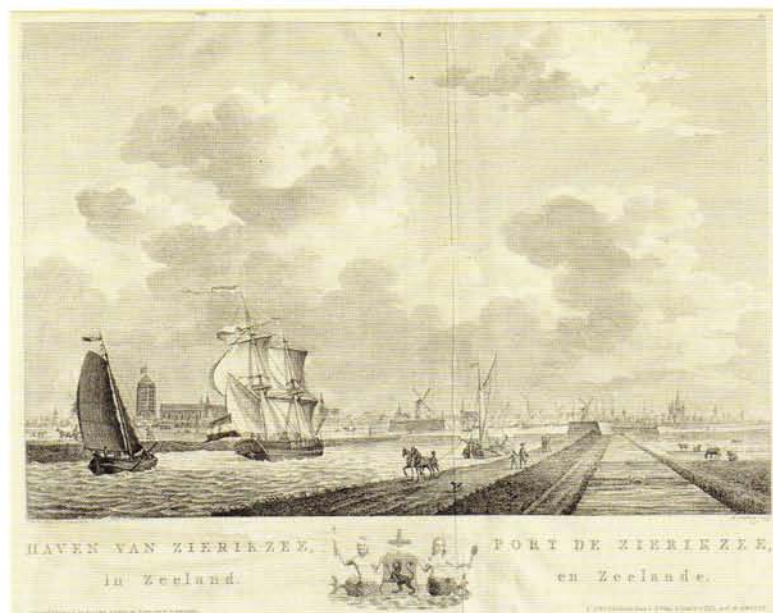
De meest voor de hand liggende locatie was bij het dorp Borrendamme, ten zuidwesten van de stad. Al halverwege de zestiende eeuw was ten oosten van dat dorp en ten zuiden van de stad het Nieuwe Hoofd gebouwd, een aanlegplaats voor schepen. Vandaar konden goederen en vis naar de stad worden vervoerd. Maar het betekende ook tijdverlies. Uiteindelijk werd gekozen voor een ander plan, dat uit 1564 dateerde, om de stad weer goed bereikbaar te maken. Op 20 januari 1593 viel de beslissing. Het stadsbestuur koos op aandrang van vooral de vissers en de scheepsbouwers voor het graven van een havenkanaal naar de Oosterschelde. De richting ervan was met zorg gekozen: het zuidwesten, zodat bij de meest voorkomende wind de schepen als vanzelf het kanaal ingleden.

Het havenkanaal

Twee jaar werd er gedaan over het gigantische karwei waarvoor schoppen en kruitwagens de belangrijkste hulpmiddelen waren. Tegelijk met het graven van het havenkanaal vanaf 1597 werden de havendijken aangelegd met het Westhavenhoofd. Over de dijken werden jaagpaden aangelegd. Met behulp van paarden konden de schepen tot aan de havenmonding worden getrokken of in omgekeerde richting naar de haven. De zuidelijke stadsgracht werd onderdeel van het havenkanaal en daarvoor verbreed en uitgediept. Na een laatste inspectie volgde op 13 maart 1599 het lang gehoopte moment: de haven werd geopend. Zierikzee was trots op deze prachtige voorziening. De volgende dag, 14 maart, vertrokken voor het eerst via het havenkanaal de afgevaardigden van de stad Zierikzee naar de vergadering van de Staten van Zeeland. Voor de economie betekende deze nieuwe verbinding met open water



De vroegere haven met de uitgang naar het noordoosten in de richting van de Gouwe, de geul tussen Schouwen en Duiveland.



Zierikzee vanaf de Oosthavendijk, circa 1800; gravure door M. Sallieeth naar een tekening van D. de Jong. Collectie Zeeuws Archief, beeldcollectie Schouwen-Duiveland.

een grote impuls. Daarvan profiteerden op de eerste plaats de vissers. Zierikzee had een grote vissersvloot en hoewel teruggelopen in aantal omvatte die nog altijd zestig schepen. Het zou even na 1700 groeien tot ongeveer tachtig. Op de tweede plaats de koopvaardij, die actief was tot in de Oostzee en de Middellandse zee. Tenslotte was het nieuwe havenkanaal ook van groot belang voor de scheepsbouw. Via de voormalige zuidelijke stadsgracht konden de schepen opnieuw de stad tussen de Zuid- en Noordhavenpoort binnenvaren en in het centrum van de stad hun lading lossen. Voor zware goederen was daar een kraan beschikbaar. De naam Kraanplein herinnert eraan. Het betekende ook dat Zierikzee voortaan een Oude Haven en een Nieuwe Haven kende, de laatste op de plaats van de zuidelijke stadsmuur, nu getransformeerd in een kade.

Hoe werd het forse kapitaal bij elkaar gebracht om dit te financieren? Een extra belasting op huizen bracht 60.000 gulden op. Een jaarlijkse inkomstenbron van 1200 gulden werd gevonden door de uitgifte van erfrenten. De bezitters ervan hadden een som geld gegeven met als tegenprestatie een jaarlijkse rente, die vererfde. De rente van reeds uitgegeven erfrenten werd met een procent verlaagd gedurende drie jaar. De bijdrage van de vissers werd verhoogd. De eigenaren van gronden in Schouwen moesten vier stuivers per gemet gedurende drie jaar bijdragen en tenslotte werd 10.000 tot 12.000 gulden per jaar geleend om het nog resterende gat te dekken. De vissers kwamen met het voorstel om voor elke ton bier, die zij aan boord meenamen, drie stuivers af te dragen. Bovendien werd de accijns op bier verhoogd. Voor de bijkomende werken werden later opnieuw de accijnzen verhoogd. Nog lang zou de stad gebukt gaan onder een immense schuldenlast. In 1627 bedroeg die het buitensporig hoge bedrag van 450.000 gulden.

In de jaren na de opening werden de havenwerken voltooid. Nog in 1599 werd begonnen met de aanleg van het Oosthavenhoofd. Op het Westhavenhoofd werd in 1602 een huis gebouwd, met daarop een licht ten behoeve van de scheepvaart. Ook kreeg de stadsverdediging veel aandacht nu de zuidelijke stadsmuur was weggebroken. Het nog bestaande

Blauwe Bolwerk werd aangelegd en kwam in 1621 gereed. Aan de overzijde lag het Oranje Bolwerk uit 1652, met een aansluitende verdedigingslinie naar de Zuidhavenpoort. Voor de financiering van deze kostbare werken werd een deel van door de stad ingepolderde gronden verkocht. Om de haven te beschermen, werden op de beide havendijken, even ten zuiden van de beide bolwerken, staketsels geplaatst, die tot in het havenkanaal reikten. 's Nachts werd de opening tussen de beide staketsels afgesloten door middel van een zware balk, de sluitboom.

Spuien

Het havenkanaal zorgde ervoor dat het water opnieuw een machtige bondgenoot werd, die voorspoed betekende. Maar er waren ook zorgen toen bleek dat het havenkanaal verzandde. Daarom werd een spuisysteem ontwikkeld. In 1610 kwam een dam gereed tussen Schouwen en Duiveland waardoor de twee eilanden verbonden werden, maar ook het zuidelijk deel van de Gouwe werd afgesloten. Via het Dijkwater werd het water via de voormalige Gouwe en de oorspronkelijke havenmonding naar het havenkanaal geleid. Later werden twee sassen gebouwd om daartussen het water vast te houden om bij eb te spuien; het Verste Sas in 1649 en het Dichtste (dichtst bij de stad gelegen) Sas in 1671, op de plaats van een ouder sas. Het huidige gemaal Sas staat ongeveer op de plaats van het Dichtste Sas. Tot optimale resultaten hebben deze spui mogelijkheden niet geleid. Maar bij gebrek aan beter werd er grote waarde aan gehecht. Toen het Verste Sas moest worden vernieuwd, ging de stad er in 1725 toe over om de heerlijkheid de Vierbannen van Duiveland, waarin onder meer de dorpen Nieuwerkerk en Ouwkerk lagen, te verkopen. Niet minder hoofdbrekens kostten de havenhoofden, die zeer kwetsbaar waren als gevolg van de grote kracht van de stroom, vlak voor het havenkanaal. Bij stormen was er regelmatig schade. Dan waren er ook nog de zorgen voor het op diepte houden van de Oude Haven. Ook daar was spuien gewenst. Voor dat doel werd aan de noordzijde van de stad een houer, een groot waterbassin, aangelegd. Via



(van boven naar onder)

De jachthaven, met links het Blauwe Bolwerk, 2021

foto: Huib Uil

Het havenkanaal, met op de achtergrond de sluis uit 1959, 2021

foto: Huib Uil

De Commerciwerf, met links de oude havenmonding, 2021

foto: Huib Uil

De Oude Haven, nu Museumhaven, 2021

foto: Huib Uil



de stadsgracht, aan de ene kant afgesloten door een zogenaamde stenen beer, een gemetselde muur ten oosten van de Zuidwelleburg, en aan de andere kant door de dam voor de Nobelpoort, werd het water onder een waterpoort door geleid naar de Schuithaven. Op de kruising van de Dam, Mol en Schuithaven stond een sluis, die op gezette tijden werd geopend. Met kracht stroomde het water weg. Om het effect te verhogen lag, werd een zogenaamde mol gebruikt, een vaartuig met aan de onderzijde ijzeren punten waarmee de grond werd losgewoeld.

Opnieuw welvaart en voorspoed

Het havenkanaal bracht de stad opnieuw welvaart en voorspoed. Aan de Nieuwe Haven bouwden reders en handelaren hun pakhuizen. Het betekende ook een stimulans voor de woningbouw in het zuidelijk deel van de stad. Zeevarenden, zeilmakers en anderen, waarvan het ambacht verbonden was aan de zeevaart, lieten hier hun huizen bouwen. Dat gold ook voor terreinen in de buurt. Grotendeels onbebouwde grond in het zuidwesten van de stad werd vanaf 1617 uitgegeven om straten – de Ravestraat en Schuttershofstraat – aan te leggen en om te dienen als bouwgrond. Tussen de Oude en de Nieuwe Haven lag het grote terrein van het voormalige Predikherenklooster. Ook dat werd bestemd voor woningbouw. Hier liggen de Lange St. Janstraat en de Nieuwe Bogerdstraat. De visserslui en matrozen vonden onderdak in kleine woningen die in grote aantallen werden gebouwd. Concreet betekende het dat het aantal huizen in het midden van de zeventiende eeuw was gegroeid tot bijna tweeduizend, het dubbele ten opzichte van een eeuw eerder. Ook herbergen en kroegen in allerlei soorten werden aan de Nieuwe Haven gevonden. Ze droegen klinkende namen zoals het Logement van Brussel, het Hof van Zeeland, het Schippershuis, maar ook de Zweedse Vlagge en de Deense Vlag. Die twee laatste namen herinneren eraan dat in de achttiende eeuw een deel van de Zierikzeese zeelui werd gevormd door Scandinaviërs. De Zierikzeese jongens waren er steeds minder voor te vinden om mee te varen op de koopvaardij schepen waardoor ze lang van huis



De monding van het havenkanaal vanaf het Oosthavenhoofd. Op het Westhavenhoofd staat het in 1602 gebouwde huis met licht.

Collectie Zeeuws Archief.

waren. Hun plaatsen werden ingenomen door vooral Noorse zeelui. Dat Zierikzee een Lutherse kerk kreeg – in de Scandinavische landen was de Lutherse religie de heersende – is aan hen te danken. Dat die kerk stond in het deel van de stad waar veel zeelui woonden, is geen toeval.

Neergang

In de loop van de achttiende eeuw, vooral in de tweede helft ervan, ging de eeuwenoude stad aan de Oosterschelde een flinke recessie in. Zo zakte het aantal vishoekers naar slechts twintig. De Zierikzeese visserij kon de concurrentie niet langer aan. Op allerlei gebieden was er teruggang wat zich vertaalde in een terugloop van het aantal inwoners van ongeveer tien-duizend rond 1750 tot ruim zesduizend aan het eind van de achttiende eeuw. Maatregelen om het tij te keren, hadden geen of nauwelijks succes.

De koopvaardij leek zich te kunnen handhaven. Halverwege de achttiende eeuw telde de stad zo'n honderd schepen. Maar in de tweede helft daalde dat aantal tot 21 in 1785, 11 in 1795 en na de Franse tijd nog vier. Deze bedrijfstak kreeg nog wel een novum. In 1735 werd de nog altijd bestaande Slavenkas opgericht, bedoeld om Zierikzeese zeelui, die door Barbarijse zeerovers gevangen werden gehouden, los te kopen. Al snel kreeg het fonds ook een sociale doelstelling door de zorg op zich te nemen voor oude zeelui.

Visserij- en koopvaardij schepen lagen in de haven zij aan zij met binnenvaartschepen die zorgden voor de afvoer van allerlei producten. Daaronder waren kreeften en oesters waarmee de Zierikzeese handelaren succesvol waren. De stad was ook de thuishaven voor beurtschepen die zorgden voor de verbinding met alle belangrijke plaatsen. De recessie werd zichtbaar in het verminderde aantal schepen. Compensatiemogelijkheden op maritiem gebied waren er niet. Aan de kaapvaart, vooral in tijden van oorlog belangrijk, deed Zierikzee slechts in bescheiden mate mee. Voor de handel op West- en Oost-Indië en naar Afrika was weinig belangstelling, iets

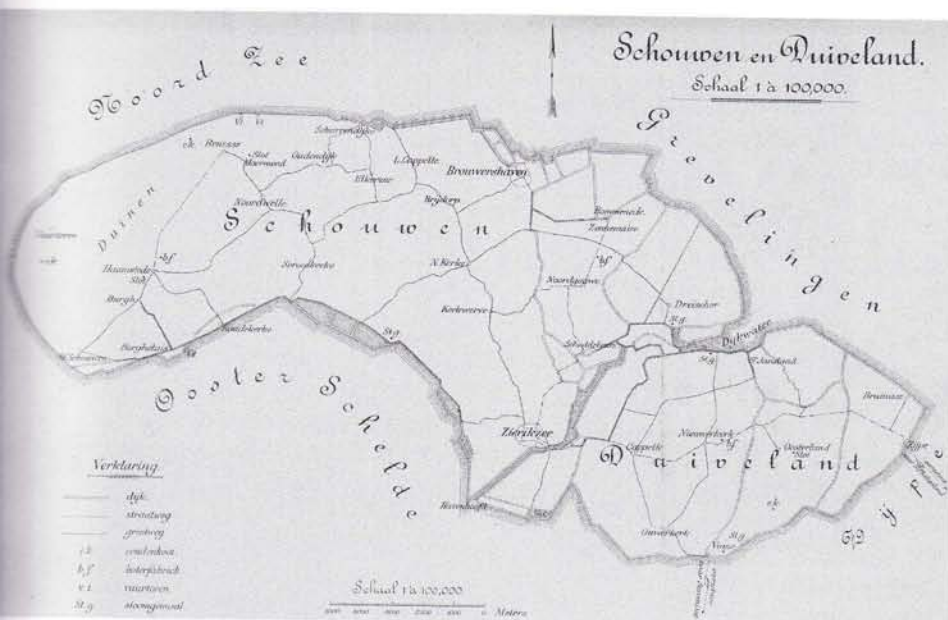
waarmee andere maritieme steden groot werden. Een gevolg was dat Zierikzee nauwelijks meedeed aan de slavenhandel en daarmee die zwarte bladzijde uit de geschiedenis overliet aan anderen. Tot slot had de recessie vanzelfsprekend ook gevolgen voor de scheepsbouw.

Al deze negatieve ervaringen stonden niet in de weg dat in de eerste helft van de negentiende eeuw diverse initiatieven werden genomen om Zierikzee opnieuw een volwaardige positie te geven op maritiem gebied. Maar in de tweede helft bleef daarvan weinig over. Het water als motor voor de economische vooruitgang had plaats gemaakt voor een ernstig nadeel. Meer dan ooit was het isolement een hinderenis. De Oude Haven was doorgaans leeg. Noodzaak om die te behouden was er niet en het onderhoud van de kademuren bleek duur te zijn. Daarom werd het grootste deel gedempt in de tweede helft van de negentiende eeuw. Alleen het deel tussen het Kraanplein en de havenpoorten bleef behouden. Maar hoe de ontwikkelingen ook waren, er was geen discussie over het behoud van de haven en het havenkanaal.

Nieuw élan

In de tweede helft van de twintigste eeuw deelde Zierikzee in de economische vooruitgang, vooral vanaf 1965 toen Schouwen-Duiveland zijn vaste verbindingen kreeg met de rest van Nederland. Eind 1992 had de stad opnieuw tienduizend inwoners. De lange tijd van stilstand had ervoor gezorgd dat Zierikzee vele oude gebouwen en huizen telde. Vele duizenden komen sindsdien de monumentenstad bewonderen. De haven speelt daarin een belangrijke rol. De vissersschepen hebben plaats gemaakt voor mosselkotters – vanaf 1912 is Zierikzee de thuishaven voor mosselvisserij – en de koopvaardij schepen zijn vervangen door een keur van jachten en zeilschepen. Het is het domein van de in 1961 opgerichte Watersportvereniging Zierikzee.

Veranderingen zijn er ook. De staketsels en de sluitboom verdwenen in 1805, het Oranjebolwerk was in 1801 gesloopt.



Schouwen Duiveland samengevoegd met de nieuwe en oude haven van Zierikzee.

De bijbehorende wallen werden geslecht om de gracht te dempen. Later, halverwege de twintigste eeuw, bleek het een goede locatie te zijn voor een bedrijfsterrein. In het Blauwe Bolwerk werd in 1817 een doorbraak gemaakt voor een betere bereikbaarheid van de Westhavendijk. Na de watersnoodramp van 1953 moest Zierikzee beveiligd worden. Daarom werd in 1957-1959 in het havenkanaal een sluis gebouwd. Vanaf 1992 is de Oude Haven de thuishaven van oude schepen en daarom nu bekend als de museumhaven. Aan de overzijde van de havenpoorten, aan de Vissersdijk, is bedrijvigheid te vinden in de Commerciwerf, een onderdeel van de museumhaven, ondergebracht in voormalige houtloodsen. Zo heeft ook de reparatie van schepen zijn plaats herregen.

Zierikzee koestert zijn band met het water. De stad laat het zien in haar hoogtepunten. Boven op de toren van het stadhuis prijkt het beeld van Neptunes, de zeegod. De windvaan op de Sint Lievensmonstertoren is een scheepje en op de top van de Zuidhavenpoort staat een zeemeermin. Zierikzee en het water zijn een eenheid met de haven als haar levensader.

Stichting Museumhaven Zeeland

De Stichting is in de afgelopen jaren in Zierikzee gegroeid tot een toeristische trekpleister van belang. De locaties in de Oude Haven en onze Stads & Commerciwerf zijn sterk verbonden met de lokale geschiedenis. Dit jaar besteden we speciale aandacht aan de strijd tussen Vlaanderen en Holland over het bezit van Zeeland. In een grootse zeeslag in 1304 bij Zierikzee verslaat een Frans Hollandse vloot de Vlamingen. In 1323 wordt de vrede gesloten en worden de Zeeuwse eilanden één geheel onder de leiding van de Graaf van Holland. Dat de Provincie Zeeland 700 jaar geleden is geboren wordt feestelijk herdacht. De komst van de Kamper Kogge op 10 augustus is de start van het evenement. De stad is dan omgetoverd naar 1304 met middeleeuws re-enactment. Een diorama in onze werf herinnert aan de zeeslag.

Het behoud van varend erfgoed houdt nooit op. In onze werf wordt door onze vrijwilligers met passie en vakmanschap aan herstel en onderhoud gewerkt. Via een loopbrug kan men de vorderingen van de restauratie volgen. Op de zolder wordt uitleg gegeven over de geschiedenis van de Zierikzeese scheepvaart en de verschillende scheepsbouw-technieken. In een aparte galerij staat een collectie scheepsmotoren. Voor de geïnteresseerde bezoeker is er veel te zien, te doen en te leren. De jeugd kan aan het werk gezet worden voor het behalen van een diploma Leerling Scheepstimmerman. Ook is het leuk om het oude Zierikzee te zien vanaf het water met een korte rondvaart.

Openingstijden

van april t/ oktober, dinsdag t/m zaterdag van 13.00 – 16.30 u.

Toegang is gratis, maar een vrijwillige bijdrage wordt op prijs gesteld.

Voor de **rondvaarten** vragen we een kleine bijdrage ter dekking van de kosten.

Literatuur:

Jeanine Dekker en Huib Uil (red.), *Zierikzee, acht eeuwen stad*, (Goes) 2021.

P.H. Ritter jr., *Zeeland. Sentimentele aardrijkskunde*, Den Haag 1951.

Huib Uil, 'Wel en wee van de levensader van Zierikzee', in: *Boegbeeld, uitgave van de Stichting Museumhaven Zierikzee en de Vereniging Vrienden van de Museumhaven*, juni 1999, nr. 22, 7-8.