

Een grote belofte

VLISSINGEN 1875 - 1929

In oktober 1867 zette Bram Lansen, 20 jaar oud, voet aan wal in de stad waarnaar hij als kleine jongen vanaf de overkant zo vaak had zitten turen. Zijn ouders waren vijf jaar geleden kort na elkaar gestorven. Nu woonde hij in het gezin van zijn oom A.R. van Rosevelt, kantoorklerk in IJzendijke en naar Vlissingen gekomen om een nieuwe baan te beginnen. Het veerbootje, waarop de familie Van Rosevelt uit Breskens was gekomen, legde aan in de Voorhaven even voorbij het Rondeel. Toen stond daar in de buurt het standbeeld van Michiel de Ruyter. Michiel keek met de rug naar de zee de oude havens van Vlissingen in: de Koopmanshaven en de Achterhaven. Aan Michiels rechterhand lag de Engelsche Haven (met de Voorhaven nu het enige overblijfsel van het oude havencomplex) en daarachter de Pottenkade. Als angels staken de havens diep in de stad en deelden haar min of meer in drieën. *'Er waren ik weet niet hoeveel bruggen in Vlissingen'*, herinnerde M. G. de Hondt zich uit zijn jeugd. Met hun beboomde kaden gaven de havens de stad een schilderachtig aanzien, maar als ze bij eb droog vielen vergalde hun stank veel van het plezier van de bezoekers.

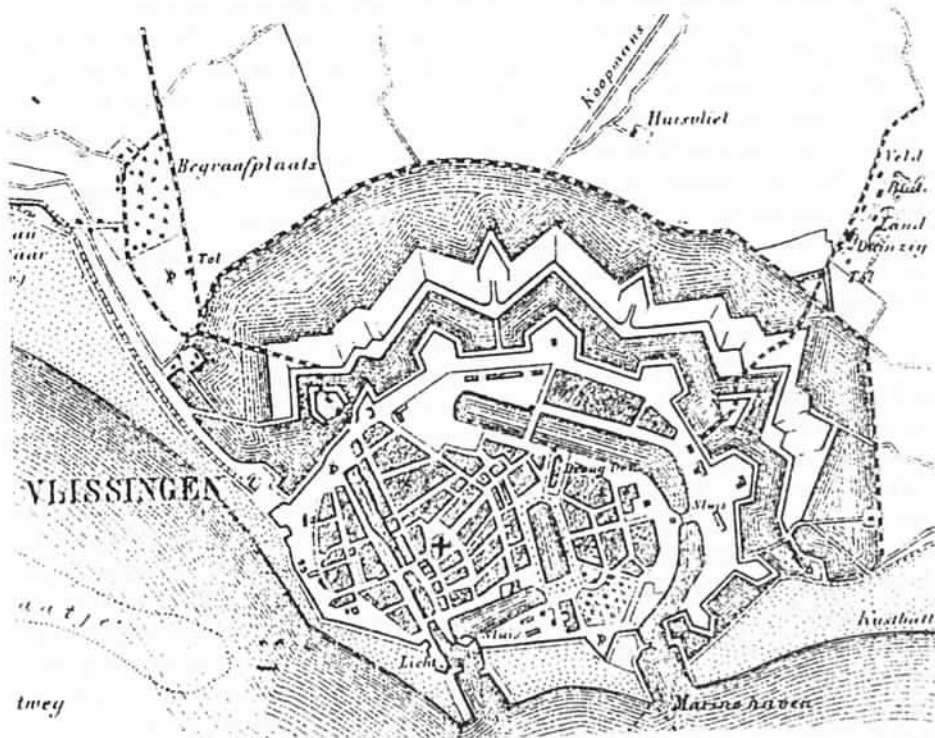
Vlissingen lag nog binnen de vestingwerken waarmee Napoleon de stad had omringd: de wallen met vest, buitengracht, glacis, forten en reduits. Behalve door de Westpoort, waarvan de Gevangentoren op de boulevard een restant is, kon je aan landzijde de stad slechts door twee andere poorten verlaten. De Duinpoort opende tegenover de Kousteensche Dijk (nu Noordstraat) de weg naar Koudekerke. Aan de oostzijde - nu is daar het verbindingskanaal - stond de Rammekenspoort, toegang tot de Middelburgsche straatweg. 's Avonds werden de poorten gesloten om smokkel te voorkomen, want Vlissingen mocht nog plaatselijke belastingen heffen, accijnzen die brood en alcoholica duurder maakten dan te Middelburg.³⁶

In 1870 woonde de familie Van Rosevelt op de Kousteensche Dijk. Het hart van de stad klopte ten zuidwesten daarvan, rond de Groote Markt. Hier woonde een groot deel van de 11.521 inwoners van Vlissingen. Je vond er allerlei winkels en kroegjes. Daar stond ook 'De Oude Vriendschap' een café met een schouwburgzaal waar niet alleen toneelgezelschappen optraden maar ook vergaderingen gehouden werden. Op de Groote Markt zelf werd op dinsdag en vrijdag markt gehouden, doch die stelde weinig voor. De meeste Walcherse boeren gingen met hun waren naar Middelburg. Naar deftigheid kende dit stadsdeel een gemengde bevolking, al konden rijkere en armere straten (of zelfs gedeelten van straten) onderscheiden worden. De Bierkaai en de Beursstraat, vlakbij de Koopmanshaven, werden gerekend tot de deftigste straten van de stad. Aan de overzijde, tussen Koopmanshaven, Achterhaven en Pottenkade, woonde ook een gemengde bevolking. Ook hier minder voorname straten (Scherminkelstraat, Korte en Lange Zelke) naast nettere (Nieuwstraat, Nieuwendijk). In dit gedeelte had zich meer middenstand gevestigd dan in het deel rond de Groote Markt. Aan de overzijde

van de Pottenkade, in het oosten, begon tenslotte het stadsdeel dat het laatst was gebouwd. Daar lag de Hooikade, die met zijn dubbele rij olmen een geliefde wandelplaats was. Erachter waren straten gelegen waar werklieden woonden. In de zuidoosthoek van dit stadsgedeelte lag onder de Oranjemolen de Prinsentuin, een restant van de Prinsenhof die Willem de Zwijger in 1582 had laten bouwen.

De Vlissingse nijverheid had geen hoge vlucht genomen. Een overzicht uit 1865 geeft nog een te mooi beeld. De gasfabriek, in 1860 door de gemeente aan de Wijnbergsche kade opgericht, had 12 arbeiders in dienst. Daarnaast werden genoemd een bierbrouwerij, 'De Meiboom', met vier knechts, een zeepziederij met 2 arbeiders, drie korenmolens (waarvan alleen de Oranjemolen voldoende werk had), een brandspuitfabriek die niet werkte, een zieltogende katoenweverij, waar bededen van de kerkgenootschappen werkten en twee kwijnende kaarsenmakerijen met twee werklieden. Van de twee chocoladefabrieken, bestond één slechts op papier, terwijl de andere twee arbeiders werk gaf. Twee paarden brachten daar een molen in gang, want stoommachines gebruikte de Vlissingse nijverheid niet. Alleen de marinewerf, rond het dokeinde gebouwd, bezat een. Deze bracht onder meer stoomhamers en draaibanken in beweging. De werf was met haar 927 werklieden (in 1861) de kurk waar de plaatselijke economie op dreef.³⁷

De handel beperkte zich tot hetgeen de stad nodig had. In totaal werden zeven schepjes van Vlissingen uitgereed. De hout- en kolenhandelaar F. Wibaut, vader van de latere Amsterdamse wethouder, bezat daarvan het merendeel (5 of 6).



1. Vlissingen in 1867. Duidelijk is te zien dat de stad nog binnen de vestingwallen lag.

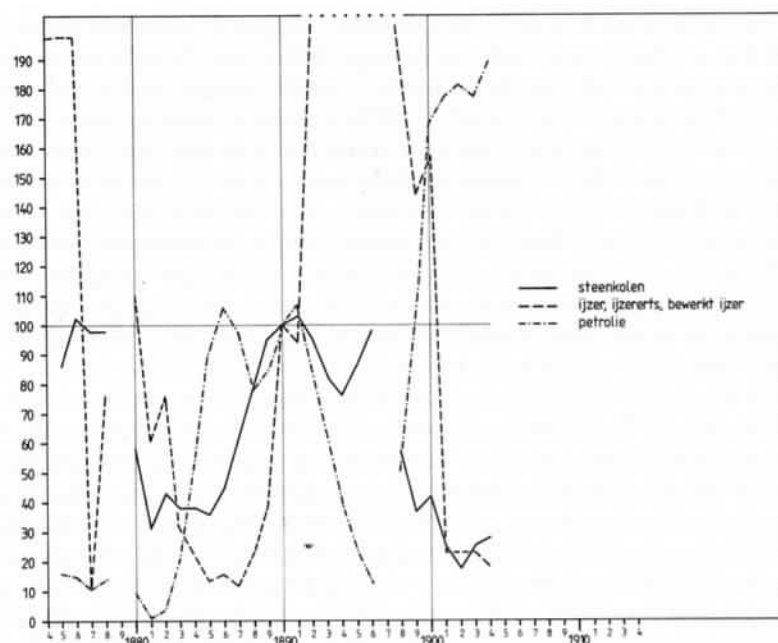
Even schamel was het met de visserij gesteld: een paar hoogaarsen visten op vis en garnalen. In 1867 kwam hierin juist enige verbetering doordat de plaatselijke vissers een contract met Engelse handelaren sloten om garnalen naar Londen te verzenden....via havens in Holland. In 1870 voeren zo'n twintig (Arnemuidse) garnalenvissers van Vlissingen uit. Het verkeerswezen was ook slecht ontwikkeld. De stoomboot 'Stadt Vlissingen 2' alsmede een eens in de twee weken zeilende beurtschipper voer driemaal per week door het Sloe, dat nog open was, naar Rotterdam. De Van Rosevelts en Lansens waren uit Breskens gekomen met 'Stadt Vlissingen 1', de andere stoomboot die Vlissingen geregeld aandeed. Voorts zeilde een drietal beurtschippers naar Bergen op Zoom, Terneuzen en Ellewoutsdijk en reden twee paardentrams naar Middelburg. Drie vrachtwagens vervoerden goederen tussen beide steden.³⁸

Al met al kon het Vlissingen van 1867 niet in de schaduw staan van de bedrijvige havenstad die het in de zeventiende en achttiende eeuw geweest was. Het was een stadje waar iedereen elkaar kende en stak mager af bij Middelburg, 6 kilometer verderop. Ook Middelburg had geenszins de wind mee, maar was tenminste nog het bestuurscentrum van Zeeland en het marktcentrum van Walcheren. De provinciale griffie had 28 ambtenaren in dienst. Vlissingen had een kantongerecht, Middelburg had óók een provinciaal gerechtshof en een arrondissementsrechtbank. De rechtsinstellingen hadden samen twaalf rechters. Vijftien advocaten verdedigden cliënten voor provinciaal gerechtshof en arrondissementsrechtbank. Vlissingen had één notaris, Middelburg vijf. Tien artsen waren gevestigd in Middelburg tegen zes in Vlissingen. Een viertal apothekers oefende daar zijn beroep uit tegen 24 in Middelburg. Middelburg had een gymnasium en een rijks-HBS (met twaalf leraren). Vlissingen had maar een paar lagere scholen, terwijl slechts op de particuliere schooltjes van meester Fret en meester Stuart ook Frans gegeven werd. In Middelburg werd aan wel zes scholen meer uitgebreid lager onderwijs gegeven. Vlissingen tenslotte had vier dominees, Middelburg zeven. In Middelburg woonden de rijke mensen, in Vlissingen niet.³⁹

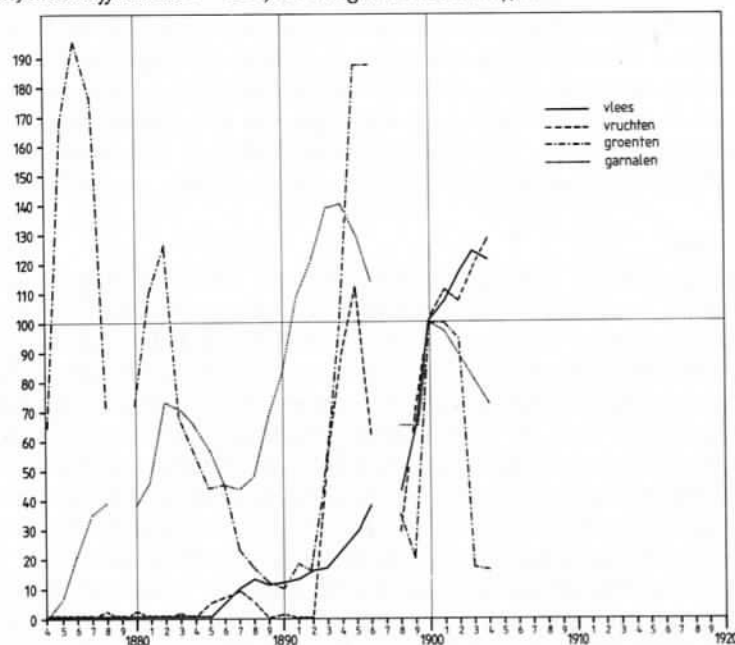
a. de haven

De verhouding tussen beide steden dreigde vanaf 1861 nog meer in het nadeel van Vlissingen te komen. Een nieuwe minister van marine, W.J.C. Huyssen van Kattendijke, wilde de marinewerf sluiten, omdat Vlissingen vanuit zee gemakkelijk gebombardeerd kon worden en concentratie van de bouw van oorlogsschepen op de marinewerf te Amsterdam een aanzienlijke bezuiniging betekende. Pas in september 1868 werd de werf gesloten. Werklieden werden overgeplaatst of bedankt. Het ontbrak niet aan inwoners die de ondergang van de stad vreesden.⁴⁰

Andere commentatoren profeteerden juist het tegendeel. Met hun verwachtingen hield de nieuwe baan van A.R. van Rosevelt nauw verband. Hij werd namelijk buitengewoon opzichter bij de aanleg van de spoorweg die de stad zou verbinden met Roosendaal en van daaruit met België en Duitsland. Tegelijkertijd werden nieuwe havens en een kanaal door Walcheren gegraven dat Middelburg met de zee verbinden zou en Vlissingen (door de Sloedam werd de oude route afgesloten) met Rotterdam en Dordrecht. Havens, kanaal en spoorweg beloofden Vlissingen uit het slop te halen. Terwijl Amsterdam en Rotterdam vanuit zee steeds slechter te bereiken waren, leek Vlissingen met zijn alom geroemde rede



Grafiek 1.1. Invoer van enkele produkten, 1874-1904. (Driejaarlijks voortschrijdende gemiddelden; indexcijfers. 1890 = 100). Bron: gemeenteverlagen.



Grafiek 1.2. Uitvoer van enkele produkten, 1874-1904. (Driejaarlijks voortschrijdende gemiddelden; indexcijfers. 1900 = 100). Bron: gemeenteverlagen.

voorbested de haven van Nederland te worden. Iemand die in 1875 de bouw van een zoetwaterinrichting voorbereidde nam als uitgangspunt dat per maand 30 grote Oostindiëvaarders, 10 grote stoomschepen, 60 loods- en andere kleine vaartuigen en 60 mailboten de haven zouden aandoen. Er werden plannen gemaakt de Vlissingse haven op grote schaal te ontwikkelen en op het terrein van de marinewerf een groot en modern scheepsbouwbedrijf te zetten. Direct of indirect was met deze plannen meestal de naam van B.J. Tideman verbonden, ingenieur op de marinewerf en vervolgens hoofdingenieur op de Amsterdamse marinewerf.⁴¹

De aanleg van spoorweg, havens en kanaal bracht veel nieuwe werklieden naar Vlissingen zodat de gevolgen van de sluiting van de marinewerf niet direct gevoeld werden. Doch terwijl de polderjongens als mieren bezig waren met het graven van kanaal en havens en het opwerpen van de spoordijk, bleven alle goede voornemens met de nieuwe kunstwerken: voornemens. Toen koning Willem III in september 1873 de nieuwe havenwerken met de spoorwegverbinding (het lokaalstation Vlissingen, even ten zuiden van waar nu de PZEM staat, was reeds een jaar in gebruik) feestelijk opende, werden er nog steeds plannen gemaakt. Het Tweede-Kamerlid voor Dordrecht, Blussé, had zeer juist gezien met zijn opmerking: *'De handel hangt niet af van de zeeplaats, maar van de plaats waar de ondernemer woont, die het beleid over de zaak voert.'* Eerst in 1875 werd een tweetal bedrijven gesticht dat de optimistische verwachtingen moest inlossen: de Stoomvaartmaatschappij 'Zeeland' (SMZ), die de vaart op Engeland opende en met name post zou vervoeren, en de werf 'de Schelde' (KMS). Beide malen speelde de steun van het koninklijk huis een grote rol: die van prins Hendrik bij de SMZ en die van koning Willem III (al dan niet in concurrentie met zijn broer) bij 'de Schelde'. De enige Vlissingse ondernemer die bij de oprichting van beide een rol speelde was F. Wibaut. Hij nam een paar aandelen in 'de Schelde'. Voor het overige was ondernemend Vlissingen niet kapitaalkrchtig genoeg om in bedrijven van dergelijke omvang deel te nemen.⁴² De SMZ zou na 1875 voor de meeste levendigheid zorgen in de havens. Dankzij haar meerden dagelijks één en na 1887 twee schepen in Vlissingen af. Vlissingen werd nooit de internationale zeehaven waarop zo was gehoopt. De cijfers in staat 1.1 wijzen op een weinig gezonde ontwikkeling van de haven. Dit vermoeden wordt nog versterkt door de grafieken 1.1 en 1.2, die het verloop van de in- en uitvoer van enkele artikelen beschrijven. Hoewel deze grafieken 3-jaarlijks voortschrijdende gemiddelden weergeven, welke de neiging hebben de pieken en dalen af te zwakken, komen grote wisselingen voor. Bij de invoer meer nog dan bij de uitvoer, waar garnalen en vlees een enigszins gelijkmatig verloop vertonen. De grote wisselvalligheid werd veroorzaakt doordat het in de Vlissingse haven meestal bij proefnemingen bleef.

Neem bijvoorbeeld de ijzerhandel. De enorme piek in de jaren 1875 en 1876 werd veroorzaakt door een proefneming van de Duitse firma Krupp om via Vlissingen spoorstaven uit te voeren en ijzererts in te voeren. Vlissingen werd waarschijnlijk gekozen omdat de Krupp-schepen door hun diepgang de Rotterdamse noch de Antwerpse haven (de Antwerpse scheepsmakelaar John P. Best bemiddelde voor Krupp!) goed zouden kunnen bereiken. Al snel bleek echter dat het vervoer per spoor van en naar Vlissingen niet alleen duurder dan van en naar

Staat 1.1. In- en uitklaringen te Vlissingen op Vlissingen, 1876-1901.*
(uitgezonderd schepen SMZ, absolute getallen)

Jaar	Inklaring	Uitklaring.
1876	93	118
1877		
1878	34	125
1879	44	41
1880		
1881	22	25
1882	98	108
1883		
1884		
1885	27	28
1886	12	15
1887	95	93
1888	79	73

* Bron: verslagen kamer van koophandel te Vlissingen.

Rotterdam was, maar ook omslachtiger. Naar Vlissingen liep slechts een enkel-spoor, Rotterdam was bovendien te water via de Rijn goed bereikbaar. Toen vervolgens bekend werd dat de ertsschepen te Bilbao minder zwaar beladen konden worden dan berekend, verplaatste Krupp in 1877 zijn handel naar Rotterdam. In de negentiger jaren werd door onder andere de firma Wm H. Müller een vergelijkbare proef genomen, die om dezelfde redenen beëindigd is.⁴³

De handel in petroleum was iets gelijkmatiger, maar ook hier kon Vlissingen de Rotterdamse haven niet bijhouden. Trouwens, 'De Monchy & Van Rossem, Pakhuismeesteren', de firma die de petroleum vanaf 1883 in Vlissingen importeerde was een Rotterdamse onderneming. Petroleum was naast ijzer een van de weinige doorvoerartikelen die in Vlissingen aan wal werden gebracht. Vanuit een opslagplaats aan de tweede binnenhaven (op het stuk grond achter de huidige jachthaven) werd de (Amerikaanse) petroleum per spoor of binnenvaart naar Duitsland vervoerd. Na 1914 was de aanvoer ook voor verwerking in Vlissingen bestemd. Wat behalve ijzer en petroleum de haven binnenkwam, was bestemd voor verbruik in Vlissingen zelf of in het onmiddellijke achterland (delen van Zeeland en West-Brabant). De steenkolenaanvoer dekte bijvoorbeeld uitsluitend de behoefte van plaatselijke fabrieken en bunkerende schepen. In 1927 werd voor de laatste door de 'Steenkolen Handelsvereniging' een apart bunkerstation gebouwd.⁴⁴

Voor de import- en transitohandel ondervond Vlissingen vooral concurrentie van Rotterdam en in mindere mate van Antwerpen. Bij de export hinderden dezelfde steden de ontwikkeling van de haven. Wat van de Zeeuwse groenteproductie voldoende kwaliteit had voor de Londense markt werd door Rotterdamse kooplieden opgekocht en vanuit Rotterdam vervoerd naar Engeland. Dat was goedkoper dan via Vlissingen. Voor de groente-export, in mindere mate ook de

fruitexport, was Vlissingen dus nog niet eens uitvoerhaven voor het directe achterland. In 1912 werd een veiling in Vlissingen opgericht, die onder meer tot doel had de export van groenten en fruit te vergroten. De veiling stimuleerde de tuinbouw op Walcheren, maar haar bijdrage aan de uitvoer van groenten en fruit was klein.⁴⁵

De export van visserijprodukten ontwikkelde zich evenmin goed. Een tweetal visserij-ondernemingen kende in de zeventiger jaren een kort bestaan. Vooral gebrek aan goed vissersvolk speelde de ondernemers parten. Het aangeworven personeel kon aanmerkelijk beter drinken en vechten dan vissen. Bijgevolg verdwenen beide visserssloepen binnen een paar jaar weer. Slechts produkten die snel bedierven, zoals garnalen, oesters en mosselen, werden vanuit Vlissingen naar Engeland vervoerd. Dat scheelde drie dagen in vergelijking met Rotterdam. De export van garnalen kwam het beste tot ontwikkeling. Zij werden vrijwel uitsluitend naar Londen uitgevoerd, hoewel later ook zendingen naar België en Parijs werden verzorgd. Na de afsluiting van het Sloe koos een toenemend aantal Arнемuidse vissers (30 in 1881, 40 in 1885 en 60 in 1893; daarna steeg het aantal vrijwel niet meer) Vlissingen als nieuwe thuishaven. Langzamerhand ontstond in Vlissingen een kleine Arнемuidse gemeenschap die vooral in de Oranje-, Prins- en Marinestraat woonde, terwijl de echt armen onder hen ook woonden in het hofje de Pauw in de Beursstraat. Veel van deze garnalenvissers kwamen slechts met moeite rond. Zij waren afhankelijk van enkele expediteurs die de garnalen doorverkochten aan handelaren in Londen. Tot groter bloei kwam de export van vlees, vooral nadat in 1887 en 1898 exportslagerijen bij de havens waren opgericht. Deze slachterijen verwerkten Nederlands vee (varkens en kalveren). In 1877 en 1887 werden ook grote hoeveelheden schapen vanuit Duitsland via Vlissingen naar Deptford vervoerd, maar beide malen werden deze experimenten gestaakt wegens een importverbod van de Engelse regering.⁴⁶

Zo bleek de haven van Vlissingen niet in staat te zijn de grootse verwachtingen te verwezenlijken. De gegeven schets is zelfs te gunstig, want in feite hing de haven af van één maatschappij: de Stoomvaartmaatschappij 'Zeeland'. De garnalen en de vruchten: ze werden vervoerd door de SMZ. Het vlees werd vervoerd door de SMZ. De in 1898 opgerichte exportslagerij was van de SMZ. Een belangrijk deel van de kolenimport was bestemd voor de boten van de SMZ. Het bedrijf zorgde voor heel wat werkgelegenheid in Vlissingen. Eind 1884 had het 230 mensen in vaste dienst, een jaar later 250, in 1887 400 en in 1893 ruim 500. De jaarverslagen van de maatschappij, die meer van centen dan van mensen spreken, staken na die datum de mededelingen over het personeelsbestand, maar we mogen veilig aannemen dat het niet kleiner is geworden. Naast de werknemers in vaste dienst leverden de mailboten werk voor losse havenarbeiders en werknemers van toeleveringsbedrijven, maar over de omvang hiervan zijn geen precieze gegevens bekend.

Ook de SMZ was geen sterk bedrijf. Daarvoor was het te veel aangewezen op een postcontract met de rijksoverheid. Dit vormde vooral in het begin een soort staatssubsidie aan het bedrijf. Tussen 1879 en 1914 droeg de post gemiddeld jaarlijks een vijfde bij in de bedrijfsontvangsten en in twaalf jaren van deze periode zou het bedrijf zonder de inkomsten van de post waarschijnlijk een negatief resultaat hebben geboekt. Tussen 1918 en 1926 zou het bedrijf waarschijnlijk maar

twee jaren een positief resultaat hebben geboekt zonder de inkomsten van de post. De verschillende boottendiensten tussen Engeland en het continent voerden een scherpe concurrentiestrijd. Later economisch onderzoek heeft uitgewezen dat zolang de SMZ voer tussen Vlissingen en Queensborough (tot 1911), de maatschappij een relatief duur traject had. De maatschappij probeerde haar positie te versterken door nevenactiviteiten: de exportslagerij en na de Eerste Wereldoorlog ook de toeristen-industrie. Daarvoor werd in 1923 het 'Grand Hotel des Bains', op de boulevard, aangekocht en gemoderniseerd als 'Britannia' voortgezet. Veel nevenactiviteiten konden in Vlissingen echter niet ontplooid worden. Een in 1891 opgerichte 'Zeeuwsche Stoomvaartmaatschappij' moest na enkele jaren vanwege de concurrentie van Antwerpse en Rotterdamse lijnen naar Rotterdam verplaatst worden. Zij ging nu verder als 'Hollandsche Stoomvaartmaatschappij'. Het aantal schepen dat naast die van de SMZ van Vlissingen uitgereed werd liep na 1875 terug. In 1893 werden de laatste twee van Vlissingen uitgereede schepen verkocht. Zodoende was de SMZ een belangrijke pijler onder de plaatselijke economie. Hoe belangrijk bleek toen na de Eerste Wereldoorlog serieuze plannen bekend werden om de maatschappij naar Hoek van Holland te verplaatsen. Slechts door algemene mobilisatie van de Vlissingse bevolking, intensief lobbyen en de goede relaties van burgemeester Van Woelderens met de hoogste kringen in het land, kon de SMZ voor Vlissingen behouden blijven.⁴⁷

In 1877 vestigde het Berlijnse expeditie-kantoor Brasch & Rothenstein een filiaal in Vlissingen, dat zorgde voor doorvoer van Duitse artikelen naar Engeland (veelal via de SMZ). De in Vlissingen gevestigde scheepsmakelaars waren over het algemeen echter weinig actief. Vanuit Vlissingen zelf kreeg de haven dus geen levenskracht. Pogingen de haven aanleghaven voor grote lijnen te maken hadden bovendien weinig succes. In 1885 liep de stad op een haar na een contract mis dat Vlissingen aanleghaven van de 'Norddeutsche Lloyd' had gemaakt. Antwerpen wist Vlissingen nog net te onderbieden. Eind 1888 sloten SMZ en Staatsspoorwegen wel een contract met de Engelse 'Castle Line'. De schepen van die maatschappij bleken echter te groot voor de haven, zodat ze op de rede voor anker moesten gaan. Begin 1892 bleven ze weg. Een soortgelijk experiment met schepen van de Duitse 'Ost-Afrika Linie' duurde slechts van 1902 tot 1905. Latere onderhandelingen met een Japanse stoomvaartlijn werden verbroken door de Eerste Wereldoorlog. De situatie bleef na die oorlog hetzelfde. Wat tussen 1875 en 1928 de Schelde bevoer hield over het algemeen slechts halt voor Vlissingen om van loods te wisselen. Overigens droeg het goed betaalde Belgische loodswezen belangrijk bij aan de stedelijke welvaart.⁴⁸

Wat waren de oorzaken van dit falen? De Kuyperiaanse dominee N.A. de Gaay Fortman meende: *'Dat zijn de naweeën v.d. grootsche werken, zonder en buiten God begonnen en voltooid.'* Experts hadden een andere opvatting. P.J. Bouman schreef de mislukkende export van groenten en vruchten toe aan onkunde omtrent de grote Engelse markten en de te geringe kwaliteit van de waren. De tijdgenoten zochten de oorzaken echter in drie andere richtingen: op het financiële vlak, in de uitrusting van de haven en bij de exploitanten van de haven.⁴⁹

Wat de financiële oorzaken betreft: aanvankelijk dacht men dat een verlaging van de loodsgelden zou helpen. Die werden berekend naar de beloodsing van het schip en niet naar de lading die aan wal gebracht werd. Vlissingen was zodoende

te duur voor schepen die gedeeltelijk wilden lossen, temeer toen in 1883 de Antwerpse haven vrij werd gesteld van loodsgelden. Ondanks intensief lobbyen heeft Vlissingen op dat moment geen verlaging van loodsgelden verkregen. Een tweede mogelijkheid om de Vlissingse haven goedkoper te maken was de afschaffing van havengelden. In 1879 ging de gemeente hiertoe over voor de oude havens, die onder haar beheer stonden, maar het Rijk weigerde ze af te schaffen voor de nieuwe havens. Ze drukten door hun opklimmend tarief extra zwaar op de kolenaanvoer. De felste kritiek richtte zich echter op de spoorwegtarieven. Het Eerste-Kamerlid voor Rotterdam, L. Pincoffs, berekende eind 1875 dat een vracht per spoor van Rotterdam naar Vlissingen even duur was als van Rotterdam naar de Verenigde Staten. In 1879 werden de doorvoertarieven gelijk getrokken met die van Antwerpen, maar Vlissingen bleef ver achter bij Rotterdam. In 1883 berekende burgemeester Arie Smit dat het tarief Rotterdam-Venlo de helft was van Vlissingen-Venlo. Er was echter weinig aan te doen: de afstand Rotterdam-Venlo was korter en de hoeveelheden die vanuit Rotterdam werden verzonden waren veel groter.⁵⁰

In het argument dat de uitrusting van de haven niet deugde, schulde ook veel waars. Aanvankelijk stoorde vooral de afwezigheid van een voldoende groot droogdok, doch de Eerste Kamer had in 1873 een wetsontwerp verworpen om zo'n dok te bouwen. In 1875/6 werd wel in Middelburg een groot droogdok gebouwd. De kritiek verstomde, hoewel 'de Schelde' plannen bleef koesteren om van de marinesluis een dok te maken. Er kleeften nog andere gebreken aan de nieuwe havens. Een 50-tons loskraan kon pas in 1878 kon in gebruik gesteld worden. Antwerpen had korte tijd later een kraan met 120 ton hefvermogen. Ook de zoetwatervoorziening in de haven was aanvankelijk zeer gebrekkig geregeld: het water kwam uit regenbakken. In 1876 werd een filtreertoestel in werking gebracht dat tijdens de droogte van 1880 onvoldoende capaciteit bleek te hebben. Daarom stichtte burgemeester Arie Smit een duinwaterleiding, die water haalde uit een waterwingebied bij de duinen van Dishoek. In 1883 werd deze waterleiding in gebruik gesteld, niet zozeer bedoeld voor de watervoorziening in Vlissingen zelf als wel voor het toenemend aantal stoomketels in scheepvaart en fabrieken. Nog vele jaren zouden de meeste Vlissingers zoet water moeten betrekken uit regenbakken of uit pompen die soms een zeer dubieuze kwaliteit leverden. Tenslotte lieten de spoorwegverbindingen aanvankelijk te wensen over: een enkelspoor naar het achterland en rails die niet doorliepen tot aan de kaden, zodat de overslag van goederen veel extra werk kostte.⁵¹

De voordelen van de Vlissingse haven kwamen aan het licht in de winter van 1879/80, maar meer nog de gebreken. De weg naar Antwerpen vroor dicht en veel schepen besloten in Vlissingen te lossen. Half december begon het al aardig druk te worden. Extra treinen brachten losse arbeiders van Middelburg naar Vlissingen. Uit Antwerpen kwamen honderd sjouwers over, desondanks schoot de haven op tal van punten tekort. Er waren geen beëdigde personen voor het meten en wegen van de goederen, noch experts om toe te zien op de stuwage. De pakhuizen konden de geloste goederen niet bergen. Het politietoezicht was onvoldoende, zodat veel gestolen werd. De spoorwegen konden niet meer dan zes goederenwagons inzetten en zorgden bovendien voor veel bureaucratie, vertraging en kosten bij de afgifte van vrachtbrieven. De kosten van het lossen (in tijd

en in geld) liepen zo op, dat schepen naar andere havens (Oostende, Engeland) gedirigeerd werden. Met name uit Antwerpen kwam later scherpe kritiek. Arie Smit, die zijn uiterste best had gedaan de tegenslagen te verhelpen, kon die kritiek niet afdoende weerleggen.⁵²

'De exploitatie van de havens deugt niet', klonk het nog harder na die winter. Niet de staat, doch een particuliere exploitant zou de havens tot bloei kunnen brengen. In december 1882 nam 'de Schelde' de exploitatie van de havens over, want ook voor dat bedrijf waren levendige havens van groot belang. In Vlissingen ging de vlag uit en een deputatie van de notabelsten onder de notabelen huldigde Arie Smit, die als president-commissaris van 'de Schelde' en burgemeester van de stad zoveel had gedaan om het contract tot stand te brengen. Nu zou Vlissingen tot bloei komen, profeteerde de kamer van koophandel. De werfdirectie ging voortvarend te werk. Kaai- en liggelden werden tijdelijk afgeschaft. Een contract werd gesloten met een Rotterdamse ondernemer die goederen goedkoper naar Rotterdam zou vervoeren dan vanuit Brouwershaven of Zierikzee mogelijk was. Met de duinwaterleidingmaatschappij werd een contract gesloten zodat de watervoorziening in de haven verbeterde en tenslotte haalde de werf in 1883 ook de petroleaanvoer voor de Rotterdamse Pakhuismeesteren binnen. Vol hoop stelde de kamer van koophandel na een jaar toenemende levendigheid vast, maar het volgend jaar stakte de opleving reeds. Op 10 juni 1885 schreef de *Vlissingse Courant*: 'Alhier kwam gisteren voor het eerst na langen tijd weder een schip met lading binnen.'⁵³

Het lukte 'de Schelde' niet de naam van de Vlissingse haven te verbeteren. Eind 1890 begon een van de strengste winters van de eeuw. Opnieuw vroomde de toegang tot Antwerpen dicht, maar nu aarzelden de schepen om de havens binnen te vallen. Liever gingen ze op de rede voor anker. Toen ze uiteindelijk wél binnenkwamen en ook begonnen te lossen, raakte de haven weer in de problemen. De havendirectie had te weinig spoorwegwagons besteld. Een bijkomende moeilijkheid was dat de havenarbeiders niet alles konden verwerken. Een zekere tegenwerking van Antwerpen was overigens niet te ontkennen. De sleepboten waren alle in Antwerps beheer en hun tarieven zeer hoog, terwijl ook het merendeel van de Vlissingse cargadoors in Antwerpse dienst stond. Toen in maart 1892 kanonnen van Krupp voor Chili overgeladen moesten worden, werden krachten uit Rotterdam gehaald omdat in Vlissingen de kunde ontbrak. Wat de haven bovendien onaantrekkelijk maakte was het gebrek aan retourlading. In ballast vertrekken is nooit de beste exploitatie voor een schip.⁵⁴

Maar dat inzicht kwam pas naar voren in de discussie die in 1902 over de havens losbarstte (hoofdstuk 6 g). Duidelijk werd toen dat de uitrusting van de Vlissingse haven ver achtergebleven bij die van Rotterdam. 'De kost gaat voor de baat uit', zegt het spreekwoord, maar Jos. van Raalte, directeur van 'de Schelde', was huiverig voor grote investeringen zolang de hoge spoorwegtarieven overslag in Vlissingen onaantrekkelijk maakten. De directeur van de gasfabriek, J.G. van Niftrik, vond echter dat Vlissingen zich niet alleen op overslag van goederen moest richten. De stad moest trachten een echte fabrieksstad te worden. Dan zou behalve de aanvoer ook de uitvoer van goederen toenemen. Zo zou de stad op eigen kracht een handelspositie kunnen opbouwen, van waaruit ze beter met de spoorwegen kon onderhandelen. Van Niftrik zelf zou als wethouder zijn

krachten aan dit ambitieuze plan wijden (zie hoofdstuk 8 b), onmiddellijk resultaat van de discussies was evenwel dat 'de Schelde' een kolentip aan de haven plaatste die in één keer een hele wagon kon legen.⁵⁵

Er kwamen niet méér schepen in de haven. Iemand schreef in 1905 dat zelfs de meeuwen de havens verlaten hadden, omdat er nooit iets over boord gegooid werd. Slechts grote investeringen konden de havens concurrerend maken met Rotterdam en Antwerpen. In 1908 meende het gemeentebestuur dat een 50-tons, een 6-tons- en een 2-tons kraan, alle electrisch, moesten worden opgesteld, doch 'de Schelde' weigerde goed geld naar kwaad geld te gooien. De kritiek op de exploitatie nam toe. 'De Schelde' deed het net zo slecht als het Rijk dertig jaar geleden. De havens moesten in andere handen overgaan, vond zowel het Rijk als wethouder Van Niftrik. Eind 1913 nam de gemeente de exploitatie van de havens op zich. De gemeente bezat zeker ook niet veel vertrouwen in de havens. Diverse raadsleden hadden grote twijfels, maar het alternatief (exploitatie door de spoorwegen) was nog minder aantrekkelijk. Niettemin dreigden grote kosten, want meer nog dan de gebrekkige uitrusting belemmerden de geringe omvang en diepgang de ontwikkeling van de havens. De schepen werden groter en groter. Reeds in 1890 werd de diepte van de havens onvoldoende geacht. Begin 1913 had de 'Asiatic Petroleum Company' 'de Schelde' bericht, dat haar schepen de opslagplaats niet konden bereiken. Trouwens 'de Schelde' zelf raakte ook in de knel, want de sluizen werden te klein voor schepen van het grootste tonnage.⁵⁶

De Eerste Wereldoorlog leidde ondanks deze sombere vooruitzichten aanvankelijk tot flinke winsten, doordat de Limburgse kolenmijnen vanaf december 1914 grote kolentransporten naar Zeeuws- en Belgisch Vlaanderen over Vlissingen leidden. In januari 1915 werd deze export door de regering verboden, waarna gedurende de oorlog het handelsverkeer in de haven zeer bescheiden was. Eerst na de oorlog kon men orde op zaken stellen. Er werd een aparte directeur van de haven aangesteld. In juni 1919 besloot de Tweede Kamer mee te werken aan de uitbreiding van de Vlissingse havens, doch door vertraging van de rijksoverheid konden deze werkzaamheden eerst in 1931 afgesloten worden. Het heeft burgemeester Van Woelderens grote inspanningen gekost om Haagse onwil te overwinnen. Aangetreden in 1919 was hij de zoveelste in een lange rij, die droomde van een drukbezette haven in Vlissingen. Meer dan zijn voorgangers



2. Arie Smit na zijn afscheid als burgemeester in 1887.

spande hij zich evenwel in die droom ook werkelijkheid te doen worden. Was zijn droom een utopie? Wie de door Van Woelderen gestimuleerde studie van de Duitse econoom Erich Kautz leest, moet tot de conclusie komen dat een sterk geloof, grote dadendrang en vooral veel geduld wel het minste waren dat een Vlissingse burgemeester moest opbrengen. In zijn conclusies zei de onderzoeker toch (twee jaar na opening van de vernieuwde buitenhaven) dat het havenverkeer geen gezonde basis was voor de ontwikkeling van de Vlissingse haven tot een van wereldformaat.⁵⁷

b. de nijverheid

Kautz beoordeelde ook de ontwikkelingskansen van de industrie niet gunstig, waar Van Niftrik zijn zinnen op had gezet. Vlissingen had minder goede verbanden landinwaarts dan Rotterdam en Antwerpen, terwijl deze steden ook op andere punten (aanwezigheid van andere industrie, aanbod van arbeiders) in het voordeel waren. De voorafgaande vijftig jaren lijken Kautz gelijk te geven. De SMZ was belangrijk, maar de stedelijke economie rustte op 'de Schelde'. Daarom een kort overzicht van de ontwikkeling van deze werf.⁵⁸

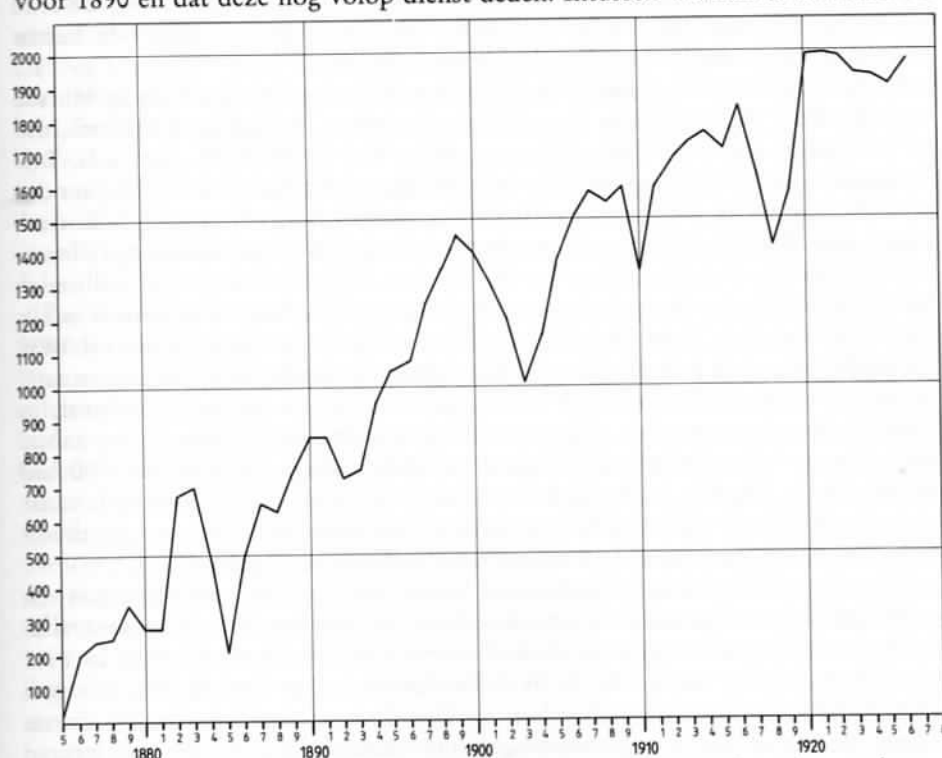
De werf die Arie Smit als jonge scheepsbouwmeester uit Kinderdijk in 1875 stichtte op de terreinen van de oude marinewerf, week af van de ideeën van ingenieur Tideman. Deze dacht aan een grote fabriek waaraan een grofsmederij, een afdeling voor de produktie van Bessemer staal, een ketelmakerij, gieterij, een fabriek van staf- en plaatijzer en een machinefabriek verbonden waren. De staal- en ijzerproduktie alsmede de grofsmederij vielen in de opzet van Smit af, maar wat overbleef had voldoende mogelijkheid om uit te groeien tot een werf van grote omvang. Smit had zo'n werf van begin af aan in gedachten. Niet voor niets droeg hij het erfpachtcontract over aan een naamloze vennootschap (waarvan hij president-commissaris werd). 'Als Vlissingen een wereldhaven wordt hoort daar een werf van passende omvang', hebben Tideman en Smit gedacht. Daarom zei de laatste bij de overname van de havenexploitatie dat de bloei van 'de Schelde' ten nauwste samenhang met die van de gemeente. Grafiek 1.3 laat zien dat 'de Schelde' inderdaad uitgroeide tot een werf van zeer groot formaat.⁵⁹

Deze groei kwam echter niet gemakkelijk tot stand. Al hadden de oprichters van de werf aanvankelijk de krachtige steun van koning Willem III, deze alleen was niet voldoende. Aanvullende marine-orders waren nodig om 'het volk' goed aan het werk te houden. Van 1877 tot 1879 verwierf 'de Schelde' zulke orders, met name voor torpedoboten, maar daarna bleven ze uit. Dat was goed voelbaar in de jaren 1884 en 1885, toen de scheepsbouw nationaal en internationaal een crisis doormaakte. De werf kwam op de rand van de afgrond en erfpachthouder Arie Smit dreigde haar zelfs geheel op te heffen. Na grote druk op de overheid verkreeg 'de Schelde' in 1885 zeer gunstige erfpachtvoorwaarden en uitzicht op gelijke bedeling in de marineorders. Vanaf dat jaar dateert de groei van 'de Schelde' tot een van de grootste werven in Nederland, een bedrijf dat volledig kon concurreren met de Engelse werven. 'De Schelde' werd huisleverancier van de 'Rotterdamsche Lloyd'. Vanaf de 'Batavia' en 'Soerabaja' (1882-3) tot en met de 'Willem Ruys' (1939-47) was de 'Lloyd' naast de marine één van de twee grote klanten van 'de Schelde'. Voor schepen van de 'Lloyd' die elders gebouwd werden (vrachtschepen bijvoorbeeld bij 'Bonn en Mees') leverde de werf vaak de

machines en ketels. In 1895 bouwde 'de Schelde' het eerste schip dat de Stoomvaartmaatschappij 'Nederland' in eigen land bestelde.⁶⁰

'De Schelde' legde zich toe op de bouw van grote schepen. Het stoomschip 'Insulinde', dat in 1914 werd afgeleverd, was bijvoorbeeld het grootste dat tot dan toe in Nederland gebouwd was. In de jaren 1923-31 leverde de werf slechts 11 schepen af groter dan 400 R.T. bruto (tegen bijvoorbeeld de NSM in Amsterdam 36 en de RDM in Rotterdam 26), maar gemiddeld waren ze wel de grootste die in die periode in ons land gebouwd werden. Ook in de constructie van schepen was de werf modern. Dat bewees in 1904 de bouw van de eerste onderzeeboot. Vanwege de omvang van de schepen liep de werf voorop bij pogingen om de constructie lichter te maken. In 1909 werd het systeem-Isherwood geïntroduceerd, waarmee het aantal spanten en dus het gewicht aanzienlijk teruggebracht werd. Even modern was 'de Schelde' in de machinebouw, waar hoofdingenieur W.H. Martin het bedrijf een zeer goede naam bezorgde.⁶¹

De bedrijfsleiding zorgde voor een zeer goede uitrusting. In 1887 werd bijvoorbeeld in de ketelmakerij de grootste hydraulische klinkmachine van Europa geïnstalleerd. Daarmee werden ook ketels van andere ketelmakerijen geklonken. De aanschaf van dergelijke machines betekende echter niet, dat de werf voortdurend het nieuwste van het nieuwste aanschafte. In 1911 constateerde een onderzoekscommissie dat de helft van de machines in de ketelmakerij dateerde van voor 1890 en dat deze nog volop dienst deden. Intussen werden de machines in



Grafiek 1.3. Aantallen arbeiders op 'de Schelde', gemiddeld per jaar. Bron: jaarverslagen; De Kok, Koninklijke Weg.

hoog tempo afgeschreven, want degelijkheid en zuinigheid stonden in het financieel beheer voorop. In het uitkeren van dividend was de werf matig en vooral ook gelijkmatig. Als het even kon kregen de aandeelhouders dividend, maar in de eerste plaats zorgde de werf voor een sterke financiële positie. Met name tijdens het directoraat van mr Jan Smit (1899/1908-1931) werd in allerlei fondsen een flink reservekapitaal opgebouwd.⁶²

Naast 'de Schelde' kwamen in Vlissingen slechts enkele bedrijven van enig formaat van de grond. Het oudste van deze bedrijven, de gasfabriek, werd in 1880 in concessie gegeven aan de 'Imperial Continental Gas Association', een Engels bedrijf. Vooral onder J.G. van Niftrik (directeur van 1889 tot 1924) kwam het tot forse uitbreidingen, al bleef het personeel beperkt (in 1893: 16 werklieden). Met name na 1907 vergrootte Van Niftrik het debiet van de maatschappij. In 1913 leverde ze gas aan: Koudekerke (daardoor ook 't Zand bij Middelburg), Souburg, Ritthem, Arnemuiden, Nieuw- en St Joosland, St Laurens, Serooskerke, Veere, Oostkapelle, Domburg, Gapinge. Winstgevend was de fabriek onder Van Niftrik door de hoge tarieven waaraan niemand in de gemeente (door de lange duur van de concessie) iets kon doen. Van een elektrische centrale had Van Niftrik pas na 1910 iets te duchten, toen zo'n centrale voor de tram naar Middelburg in bedrijf kwam. Zij leverde aanvankelijk vooral stroom voor elektromotoren, maar na 1919 in toenemende mate ook voor verlichting. In haar kielzog kwam de n.v. 'Electra', voortgekomen uit de petroleumhandel van H.J. van der Meer, tot ontwikkeling. Dit bedrijfje bracht elektrische installaties aan en tijdens de Eerste Wereldoorlog in allerlei dorpen ook hele stroomnetten.⁶³

In de loop der jaren kwamen nog een paar andere middelgrote bedrijven tot ontwikkeling. Het bekendste en merkwaardigste was de Electro-Tinfabriek, die in 1895 werd opgericht door drie ambtenaren van de SMZ: M. Laernoës, R.J. Brakema en H.L. Hermans. In deze 'blikfabriek' werd blik onttind. Het ijzer dat zo verkregen werd, werd aan diverse landen verkocht. Het tin ging (via Rotterdam!) naar Engeland. Marten Laernoës, de belangrijkste van de drie oprichters, zal wel van een groot bedrijf gedroomd hebben. Ook de blikfabriek leed onder het tariefbeleid van de spoorwegen. Nederlands blikafval werd voornamelijk tegen een zeer laag tarief naar Duitsland vervoerd, het enige land dat tot 1895 dergelijke fabrieken had. De Electro-Tinfabriek was daarom aangewezen op aan- en afvoer te water. Er werd volcontinu gewerkt bij een tweeploegendienst, in 1899 door zestig over het algemeen weinig geschoolde arbeiders. Dat aantal schijnt in de volgende jaren niet noemenswaardig gestegen te zijn. Na 1900 had de fabriek een filiaal in Amsterdam. De oorlog kwam het bedrijf goed door, maar daarna raakte het in de versukkeling onder andere doordat de uitvoer naar diverse landen belemmerd werd. In 1928 werd de blikfabriek stil gelegd.⁶⁴

De vrijgezel Marten Laernoës poogde tussen 1895 en 1930 van Vlissingen een echte industriestad te maken. Zo probeerde hij in 1903 een Amerikaanse staalfabriek over te halen er een groot bedrijf te vestigen. Meer succes had hij in 1913 met de oprichting van de Nederlandsche Petroleum en Asphalt Maatschappij (NedPAM), die de eerste raffinaderij in West-Europa zou worden. De Eerste Wereldoorlog en daarna tegenwerking van de maatschappij die olie zou leveren verhinderden echter een voorspoedige ontwikkeling. Desondanks gaf de NedPAM honderd man werk. In 1921 en 1922 werd flink verlies geleden. Een grote

brand in juli 1924 betekende het einde van het bedrijf. In 1926 werd de NedPAM geliquideerd, maar de zaken werden eind 1927 door de N.V. 'Vlissingsche Minaalolie en Asphaltraffinaderij' (Vlismar) overgenomen, een nieuwe creatie van Laernoës. De Duitse econoom Kautz voorzag ook voor dit bedrijf geen grootse toekomst, wat is uitgekomen.⁶⁵

Tot slot stond Laernoës, nu als directeur van de blikfabriek, in 1919 ook aan de basis van 'Fijnwerk', waar fijne werktuigen en gereedschappen werden gemaakt. Het gaf aanvankelijk aan 35, rond 1925 aan 70 tot 80 en later tot over de 100 man werk. De koers van de gulden bemoeilijkte de concurrentiepositie van het bedrijf, zodat het reeds in 1924 moest reorganiseren. Na de reorganisatie (er werden filialen opgezet in België en Frankrijk) ging het beter. Een gedeelte van de omzet schijnt te zijn gehaald uit machines die in Duitsland waren gebouwd en in Vlissingen slechts van het fabrieksplaatje 'Fijnwerk' werden voorzien.⁶⁶

Natuurlijk bestonden in Vlissingen meer bedrijven; in 1905 telde de stad 173 fabrieken en werkplaatsen. Daaronder waren grotere bedrijfjes als de schoenenfabriek van de gebroeders Klijberg, waar op dat moment zo'n 45 mensen werkten. Twee jaar later, na opening van een nieuw gebouw, werkten er 75 mensen. Na de Eerste Wereldoorlog is het bedrijf opgeheven. Van vergelijkbare grootte was de werkplaats van de spoorwegen, waar voor de oorlog rond 75 arbeiders werkten en na de oorlog iets meer dan 90. De wasserij 'De Volharding', opgericht in 1886, gaf voortdurend een 40 tot 60 vrouwen werk. Van iets geringer omvang waren de drukkerijen van F. v.d. Velde, uitgever van de *Vlissingsche Courant*, en De Vey Mestdag, beide in de twintiger jaren werkend met circa 30 man personeel. Nog weer kleiner was het fabriekje van metallieke pakkingen van P. van der Stad, in 1891 begonnen als toeleveringsbedrijf van 'de Schelde' en failliet gegaan in 1912. Daar werkten 18 tot 20 man. De overige productiebedrijven, zoals de brouwerij 'De Meiboom' of de smederijen van Vlissingen werkten alle met minder dan vijftien werknemers. In de bouwvakken kwamen geen grote bedrijven voor. Grote projecten werden meestal aangenomen door aannemers van buiten de stad.⁶⁷

De Vlissingse economie krijgt al met al trekjes van een 'monocultuur': 'de Schelde' overvleugelde alle andere bedrijven. Van het bedrijf hing zeer veel af in Vlissingen: een belangrijk deel van de middenstand (niet in de laatste plaats de caféhouders) dreef op de inkopen van de arbeiders; bouwvakkers vonden werk in de bouw van arbeiderswoningen; enkele bedrijfjes fungeerden als toeleveringsbedrijf. De kwantiteit van de invloed van 'de Schelde' was dus niet gering, over de kwaliteit van die invloed zal in hoofdstuk 12 gesproken worden. Het ontbrak niet aan pogingen om deze afhankelijkheid van één bedrijf te verkleinen. De ondernemingen van Marten Laernoës laten echter zien hoe moeilijk dat was. Hij was bovendien een uitzondering voor Vlissingen. Hij had merkwaardig veel van de wereld gezien en beschikte over ondernemersgeest. Daaraan en aan het nodige kapitaal ontbrak het bij andere ondernemers in Vlissingen. Dat maakte het belang van de gemeente groter, wanneer althans in het gemeentebestuur mannen met visie zaten. In onze periode zijn dat er drie: burgemeester Arie Smit, wethouder Van Niftrik en burgemeester Van Woelderen. In de navolgende hoofdstukken zal aan hen nader aandacht besteed worden.

Arie Smit, burgemeester geworden in 1878, begon met de ontwikkeling van

Vlissingen als badplaats. Dat idee kwam op toen na de oprichting van de 'Zeeland' de eerste Engelse reizigers voet aan wal hadden gezet. Plotseling bleken de gebreken van Walcheren en Vlissingen in het bijzonder. Het liep echter zo'n vaart niet met het Engelse toerisme. Twee pogingen van Thomas Cook om plezierreizen naar Walcheren te organiseren, in 1875 en 1887, mislukten. Vlissingen bezat voor badgasten slechts (op de boulevard bij de huidige Leeuwetrap) een badhuis, waar veel aan mankeerde. Smit begon in 1882 grond rond Vlissingen te kopen opdat de stad kon uitbreiden zich als badplaats ontwikkelen. In april 1883 kocht de gemeente op zijn aandringen het badhuis en als het aan hem had gelegen was dwars door de Gevangentoren een doorgang gemaakt naar badhuis en badplaats. De 'Maatschappij tot Exploitatie van Gronden', die nogal wat grond bezat rond Vlissingen (Arie Smit was er aandeelhouder van) wist hij over te halen tot de bouw van een groot badhotel. In juni 1886 werd het 'Grand Hotel des Bains' geopend om dure gasten uit binnen- en buitenland naar behoren te ontvangen. Smit had de nodige tegenslagen te verwerken. De Duitse arts Mezger, die tal van hoge personen onder behandeling had en 's zomers in Domburg resideerde, wilde niet naar Vlissingen overkomen. Voor een pier, waar stoomboten zouden kunnen aanleggen, kwam in de eerste veertig jaar onvoldoende geld bij elkaar. Wel realiseerde Arie Smit een deel van de boulevards, zodat hij toen hij in 1888 aftrad kon zeggen dat hij althans de basis had gelegd om Vlissingen óók als badplaats te doen uitgroeien.⁶⁸

In de jaren waarin Van Niftrik wethouder van publieke werken was (1905-1913), werd opnieuw hard gewerkt aan de opkomst van Vlissingen als badplaats. Een inmiddels opgerichte 'Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer' en een activiteitenvereniging van de middenstand 'Vlissingen Vooruit' maakten reclame voor de stad. Drie muziekverenigingen gaven 's zomers twee maal per week concerten. Ook poogde men voor het eerst de pensionruimte in de stad te vergroten, maar het werd steeds duidelijker dat het met Vlissingen als badplaats nooit veel zou worden. Het uitzicht op de voorbij varende schepen was en is nog steeds een van de aantrekkelijkste punten van de boulevards, maar de kwallen in zee stootten badgasten weer af. De wind woei meestal uit het westen, maar bij oostenwind kwam de stank uit de fabrieksschoorstenen over de badplaats. Met name na de oprichting van de NedPAM kon dat onaangenaam zijn. Van de badplaats werd het meest gebruik gemaakt door dagjesmensen uit België die op plezierboten uit Antwerpen of Oostende kwamen, maar Vlissingen lag te ver van de centra om van dit soort toerisme veel profijt te kunnen trekken. Voor badgasten die langer wilden blijven was de hotel- en pensionaccommodatie te gering. Tussen 1899 en 1914 werd diverse malen gepoogd buitenlands kapitaal te interesseren voor de badplaats. Wilde plannen werden gemaakt, zoals een stoombootdienst die Vlissingen met Oostende en Scheveningen zou verbinden of een groot casino, maar telkens haakten de beleggers af omdat ze wantrouwden aan het rendement van hun investeringen. Tijdens de Eerste Wereldoorlog nam de gemeente de badexploitatie in eigen hand, maar ook zij kon het grote publiek niet trekken. In 1921 klaagde een oud-Vlissinger dat de controleur van het stoelenterrein en de stoelenjongens zo onbeschaafd waren *'dat een vreemdeling die hier komt, zich afvraagt of hij werkelijk in Vlissingen is, of bij de bolsjewiki in Rusland'*.⁶⁹

De ontwikkeling van de economie in Vlissingen werd beïnvloed door de be-

volkingssamenstelling van de stad (waarover in de volgende paragraaf meer) en over de geringe economische functie die de stad op Walcheren vervulde. In beide opzichten was Middelburg in het voordeel. Die stad had, naar in de volgende paragraaf zal blijken, een rijkere bevolking en trok als marktcentrum allerlei kooplustigen uit Walcheren aan. De Middelburgse bedrijvigheid richtte zich daarnaar. In het verslag van de Middelburgse kamer van koophandel over 1899 worden afgezien van de bedrijven in de ambachten (timmermansbedrijven, smederijen e.d.) 28 bedrijven en bedrijfjes besproken. Een aantal van die bedrijfjes bestond dankzij de in en om Middelburg aanwezige koopkracht: de brandkastenfabriek van L. Vogel, de pianofabriek van Antoine Mes, de paar meubelmakerijen waarvan die van L. Belderok en De Roo (waar de sociaal-democratische broers Onderdijk een tijd werkten) de grootste was, de bedden- en matrassenfabriek van Pennock. Het waren geen grote bedrijven. Ook wanneer we er rekening mee houden dat een niet geringe groep Middelburgse metaalbewerkers en havenarbeiders dagelijks te voet of per tram (later ook per fiets) naar Vlissingen trok om daar op 'de Schelde' of in de haven te werken, moet onze conclusie toch zijn dat de Middelburgse arbeiders in het algemeen meer in kleinschalige bedrijven werkten dan de Vlissingse.⁷⁰

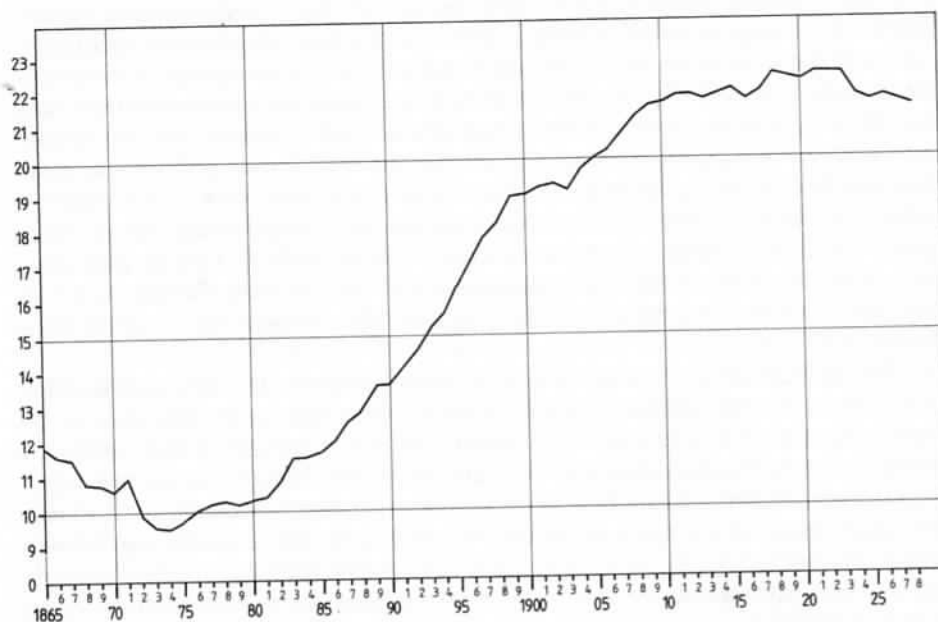
c. de bevolking

De geringe functie van Vlissingen voor het directe achterland en de aard van de economische bedrijvigheid in de stad bepaalden de ontwikkeling van de stadsbevolking. Deze nam toe van 9740 in 1875 tot 21468 in 1928. Grafiek 1.4 brengt die groei in beeld. Wanneer we deze grafiek met grafiek 1.3 vergelijken, dan blijkt een zeker verband met de ontwikkeling van 'de Schelde'. De sterke groei van het bedrijf in de negentiger jaren klinkt door in de bevolkingsgroei van Vlissingen. Na 1900 leidt een crisis op 'de Schelde' meestal tot een terugloop in de bevolking: 1903-4, 1912-3. Tussen 1916 en 1918 echter, toen het met werkgelegenheid op 'de Schelde' beduidend slechter ging, nam de stadsbevolking toe. De verklaring hiervoor moet gezocht worden in onder meer de sociale politiek die overheid en 'de Schelde' gedurende die jaren volgden (zie hoofdstuk 10 en 11). Ook vóór 1900 (zelfs in 1884-5) leidden ontslagen op 'de Schelde' echter niet tot terugloop van de bevolking, hoogstens tot afname van de groei. Dat kwam toen door de geboorte-overschotten. Deze compenseerden de vertrekoverschotten, tot ze na 1901 door het teruglopen van de geboortecijfers daartoe niet meer in staat waren.

Het aandeel van 'de Schelde' in de bevolkingstoename van Vlissingen was dus groot. Er zijn twee aspecten te onderscheiden. Enerzijds vergrootte de werf de bevolking door het aantrekken van nieuwe inwoners (hetgeen op zich leidde tot toename van het aantal geboortes, met name in de tweede helft van de negentiger jaren), anderzijds door aan de inwoners werk te bieden. Historisch gezien heeft het aantrekken van nieuwe inwoners vooral belang gehad in de negentiende eeuw: 1875-6, 1880, 1882-3, 1886-7, 1889, 1891-8. Na 1900 is er meestal van vertrekoverschotten sprake en komt de bevolkingstoename vrijwel voor rekening van de geboorte-overschotten (met uitzondering van 1903, 1906-08, 1918).⁷¹

In verband met de volgende hoofdstukken is het interessant Vlissingen met Middelburg te vergelijken. De bevolking van Middelburg groeide minder snel en

sterk dan die van Vlissingen. Van 16086 inwoners in 1879, bereikte ze in 1909 een hoogtepunt van 19564 om vervolgens geleidelijk terug te zakken naar 18395 in 1930. Vlissingen is en was een heel andere stad dan Middelburg. L.W. de Bree zag het verschil in 1928 tussen beide steden zo: *'Middelburg, zetel van het provinciaal bestuur, van rechtspraak en administratie, een stad vol tanende deftigheid en zorg voor fraaie bolwerken. Vlissingen, vol lawaai van klinkhamers en vreugde om een te water gelaten schip. Middelburg – een vleugje Den Haag, Vlissingen – een tikje Rotterdam.'* Dit beeld is niet zozeer onjuist als wel onvolledig. Middelburg was inderdaad een stille, deftige stad met een *'beruchte'* (P.J. Meertens) standengeest. De rechterlijke macht en alles wat daarmee verbonden was, het provinciaal bestuur, de instellingen van middelbaar onderwijs, drukten een stempel op het leven in de stad. De waarneming van De Bree slaat meer op het sociale leven, dan op de sociale samenstelling van de stad. Het is overigens niet eenvoudig deze en die van Vlissingen exact uit te drukken. De uitkomsten van de beroepstellingen van 1889, 1899 en 1909 maken een bevredigende voorstelling van de sociale opbouw van beide niet mogelijk. Met name die van 1909 zijn nogal grof medegedeeld, terwijl de beroepstellingen van 1889 en 1899 zijn opgesteld met het oog van de ambtenaars niet met dat van de socioloog. Het beeld van de dienstensector wordt daardoor nogal vertroebeld. Zo vertekent het loodswezen de verhouding tussen Middelburg en Vlissingen voor wat betreft het aantal personen in staatsdienst. Ook wordt geen onderscheid gemaakt naar de grootte van



Grafiek 1.4. Bevolking van Vlissingen, 1865 - 1928. Bron: gemeenteverslagen.

het bedrijf waarvan iemand directeur was. Jos. van Raalte, directeur van 'de Schelde', kwam in dezelfde categorie als zijn zoon Dirk, die directeur van de waterleiding was. Verder hebben de uitkomsten te lijden gehad van de wijze waarop de inwoners van beide steden hun beroep opgaven of zij werden ondergebracht die zich 'werkman' noemden. De beroepstellingen geven misschien een beter beeld van de manier waarop de ondervraagden zich in de maatschappij zagen dan van het beroep dat zij werkelijk uitoefenden.

In staat 1.2 zijn de uitkomsten van de telling van 1899 verwerkt. In dat jaar steevende Vlissingen in inwonertal Middelburg juist voorbij. Ik heb de beroepen onderverdeeld in twee grote categorieën (burgerij en loonafhankelijken). Fijnere onderverdelingen zoals Jacques Giele en Geert-Jan van Oenen voor de periode rond 1850 hebben gemeend te kunnen maken, zijn op grond van de beroepstellingen niet mogelijk. Daarvoor moet men meer weten over inkomen en vermogen en die gegevens ontbreken in de tellingen. Desondanks toont staat 1.2 dat Middelburg in vergelijking met Vlissingen eerder een stad van de kleine burgerij was. De middenstand en de ambachten waren er veel beter vertegenwoordigd dan in Vlissingen. Dat verschil werd veroorzaakt doordat Middelburg een centrum van bestuur en rechtspraak was en het koopcentrum van Walcheren. In Middelburg gingen de Walcherse boeren inkopen doen, niet in Vlissingen. Annetjes en Lysjesdag, de dag waarop boerenknechts en -meiden feestelijk uitgingen, werd in Middelburg gevierd, niet in Vlissingen.⁷²

Het groter aandeel van middenstand en ambacht in de Middelburgse beroepsbevolking had tot gevolg dat de 'arbeidersklasse' er anders was samengesteld. Overheersten in Vlissingen de twee grote bedrijven ('de Schelde' en de 'Zeeland'), in Middelburg vonden werklieden vooral werk in een veelheid van kleine en middelgrote bedrijven. Kleinschalig waren de verhoudingen waarin zij werkten voor een veelheid van particuliere opdrachtgevers. De werkgelegenheid die deze konden bieden komt enigszins tot uitdrukking in het aantal dienstbodes in Middelburg: het dubbele van dat in Vlissingen. Bij hen moet ook de oorzaak gezocht worden van het kleiner aantal mensen dat in Middelburg zonder beroep was. Meertens heeft de Middelburgse '*standengeest*' trachten te verklaren uit de regentenmentaliteit van een gering aantal families, dat in de stad de touwtjes in handen had. Ik meen dat zijn analyse aangevuld moet worden met de rol die deze en andere aanzienlijke families speelden als opdrachtgevers voor de ambachten, als klanten bij de middenstand en als werkgevers voor dienstpersoneel. Achtting en controle konden in Middelburg door de hogere standen gemakkelijk verkregen worden. De behoefte om iemand als klant te behouden was (en is?) een effectieve drijfveer om vrijwel het hele sociale leven van Middelburg van de standengeest te doortrekken.⁷³

In Vlissingen werkte het merendeel van de arbeiders in een bedrijf waar opdrachtgevers en klanten gedeeltelijk zelfs op de wereldmarkt gezocht moesten worden. De middenstand en de ambachten waren voor een belangrijk deel niet zozeer afhankelijk van aanzienlijke families, maar dreven op het geld dat de grote bedrijven in de vorm van loon of opdrachten in de stad in omloop brachten. Arbeiderscenten waren voor de middenstand in Vlissingen heel wat belangrijker dan in Middelburg. Middenstand en ambachten waren bijgevolg minder ontwikkeld in de Scheldestad. De hogere standen waren te klein en/of niet kapitaal-

Staat 1.2. Sociale structuur. Vlissingen - Middelburg, 1899*.

laag	onderdeel	beroep	Vlissingen		Middelburg	
			aantal	%	aantal	%
burgerij		directeur	8	0.04	5	0.02
		kassier	6	0.03	12	0.06
		overig	5	0.02	1	0.00
		-----	-----	-----	-----	-----
	totaal		19	0.09	19	0.09
vrije beroepen		apotheker	6	0.03	9	0.04
		geneeskundige	6	0.03	14	0.07
		boekhouder/schrij- ver	44	0.23	64	0.34
		advocaat/procureur	0		10	0.05
		kunst/letterkunde	3	0.01	7	0.03
		overige	6	0.03	17	0.09
		-----	-----	-----	-----	-----
	totaal		65	0.35	121	0.64
diensten		onderwijs	34	0.18	55	0.29
		verpleging	30	0.16	52	0.27
		in staatsdienst *	710	3.84	256	1.36
		in provinciedienst			34	0.18
		in gemeentedienst	111	0.60	150	0.79
		overig	5	0.02	10	0.05
		-----	-----	-----	-----	-----
	totaal		890	4.82	557	2.97
kerken		geestelijke	12	0.06	20	0.10
		overig	29	0.15	14	0.07
middenstand		kleermaker	127	0.68	177	0.94
		bakker	35	0.18	58	0.30
		slager	32	0.17	52	0.27
		koopman/winkelier	293	1.59	634	3.37
		schipper	31	0.16		
		hotel/café e.d.	61	0.33	73	0.38
		overig	16	0.08	77	0.41
		-----	-----	-----	-----	-----
	totaal		595	3.22	1071	5.71
toezicht/ beambte			339	1.83	175	0.93
		-----	-----	-----	-----	-----
ambacht		typograaf	5	0.02	15	0.07
		bouwvakken	74	0.40	105	0.55
		meubelmaker	10	0.05	28	0.14
		schoenmaker	48	0.26	82	0.43
		overig	63	0.34	177	0.94
		-----	-----	-----	-----	-----
	totaal		200	1.08	407	2.17
landbouw en visserij		landbouwer	31	0.16	109	0.58
		veehouder			2	0.01
		visser	20	0.10	5	0.02
		-----	-----	-----	-----	-----
	totaal		51	0.27	116	0.61
TOTAAL			2200	11.52	2500	12.82

laag	onderdeel	beroep	Vlissingen		Middelburg	
			aantal	%	aantal	%
loon- afhanke- lijken		typograaf	24	0.13	84	0.44
		bouwvakken	367	1.98	570	3.03
		apothekersbediende	9	0.04	23	0.12
		meubelmaker	18	0.09	105	0.55
		kleermaker	48	0.26	139	0.74
		schoenmaker	83	0.44	48	0.25
		metaalbewerking	1229	6.65	344	1.83
		bakkersknecht	79	0.42	132	0.70
		slagersknecht	83	0.44	66	0.35
		boerenknecht	47	0.25	233	1.24
		visser	56	0.30		
		arb.in handel	59	0.31	286	1.52
		winkelbediende	91	0.49	221	1.17
		buffet/café/kroeg			39	0.20
		dienstboden	629	3.40	1257	6.70
		losse arbeiders	301	1.63	32	0.17
		overig	248	1.34	819	4.36
totaal			3371	18.26	4398	23.45
overige beroepen			436	2.31	68	0.36
gepensioneerd			96	0.52	24	0.12
zonder beroep			12794	69.29	11833	63.09
TOTAAL GENERAAL			18897		18822	

* Bron: Beroepstelling 1899.

krachtig genoeg om een grote arbeidsmarkt voor dienstpersoneel in stand te houden. Standengeest, zo de hogere standen daartoe al in staat waren, heeft in Vlissingen altijd veel minder kans gehad dan in Middelburg. De hedendaagse bezoeker van Middelburg en Vlissingen merkt dat onmiddellijk, wanneer hij tenminste te voet gaat. In Middelburg struikel je over de stoepen, maar in Vlissingen verving het gemeentebestuur deze op het eind van de vorige eeuw door trottoirs. Dat heeft de Middelburgse deftigheid zich nooit laten opdringen!

De socioloog M.C. Verburg heeft in vergelijking met het veel-gelaagde Middelburg Vlissingen terecht genoemd 'een sociaal eenzijdige stad, een kleine boven- en een brede onderlaag'. Deftige (en deftig doende) Middelburgers waren er heel wat. Ook Goes had deftige burgers, Vlissingen niet, zegt hij. Deftige Vlissingers waren er inderdaad weinig. De stad had na de opheffing van het kantonrecht in 1877 geen vertegenwoordigers van de rechterlijke macht meer en kreeg eerst in 1909 een HBS. De bovenlaag was niet alleen klein (een deel ervan kwam een tijdlang samen in een elitaire kring, 'de twaalf apostelen' geheten), maar ook cultureel zwak ontwikkeld. Ze was bovendien niet half zo rijk als de Middelburgse. Uit een vergelijking van de kohieren van de hoofdelijke omslag (staat 1.3) blijkt dat niet alleen de sociale structuur van de hoofdstad maar ook de rijkdom van haar inwoners beter en anders ontwikkeld was dan in Vlissingen. Vlissingen had zijn financiële ruggegraat in de hogere middenklassen, waar de loodsen deel van uitmaakten. Echt rijke inwoners kende de stad niet. In Middelburg bracht de

hoofdelijke omslag niet alleen meer op, een veel groter gedeelte werd daarvan ook betaald door de rijksten van de stad.⁷⁴

Staat 1.3. Hoofdelijke omslag. Middelburg - Vlissingen. 1880.*
Percentages

klasse	Middelburg		Vlissingen	
	aantal	opbrengst	aantal	opbrengst
fl. 300-800	72.3	12.7	64.9	15.0
fl. 801-2000	17.9	21.3	28.2	48.9
fl. 2001-50000	9.8	66.0	6.9	36.1
N =	3354	72783.85	1792	21630.00

* Bronnen: Middelburg: Gemeenteverslag Middelburg 1881; Vlissingen: Recapitulatiestaat van den Hoofdelijken Omslag der Gemeente Vlissingen voor 1880 in: GAV 1100.

De lasten vielen in Vlissingen vrij zwaar op de lagere inkomensgroepen. In 1910 was nog weinig veranderd. Het aantal aanslagen was in Vlissingen nu groter geworden dan in Middelburg (4332 tegen 2829), groter dan het verschil in inwoneraantal wettigde. Desondanks was de opbrengst in Vlissingen lager (fl. 103161.48 tegen fl. 137833.22). In Middelburg bestond een progressieve belastingheffing, in Vlissingen niet. In de laagste vier klassen (tot fl. 800) werden in beide steden ongeveer even grote delen van de belastingplichtigen aangeslagen (Vlissingen: 75.5%, Middelburg: 74.6%) doch het gedeelte in Vlissingen moest 10% meer (29.1%) bijdragen in het totaal van de belastingopbrengst dan dat in Middelburg (18.0%). In Middelburg werden 11 mensen in de hoogste vier klassen (vanaf fl. 17900) aangeslagen die 10% van de belastingopbrengst voor hun rekening namen, terwijl de drie aangeslagenen in dezelfde klassen in Vlissingen slechts 1.74% bijdroegen.⁷⁵

Een verdere aanwijzing voor de ontwikkeling van de rijkdomsverschillen tussen beide steden ook in vergelijking met de rest van de provincie geven de jaarlijkse lijsten van hoogst aangeslagenen in Zeeland, opgemaakt om te bepalen wie verkiesbaar was voor de Eerste Kamer. Onder de 59 hoogst aangeslagenen in 1876 kwamen geen Vlissingers, maar wel 19 Middelburgers voor. Zij hadden die positie voornamelijk verworven op grond van het bedrag dat zij aan grondbelasting betaalden. In 1881 was de verhouding bij 63 aangeslagenen 16 - 0. In 1888 vinden we op de lijst van 125 hoogst aangeslagenen voor Vlissingen alleen de naam van Arie Smit. Daarna kwamen langzaam maar zeker meerdere Vlissingse namen op de lijst, maar het aandeel van de Vlissingers bleef altijd gering zoals staat 1,4 laat zien.⁷⁶

Vlissingen was even arm aan rijken als rijk aan armoede. Het stadsbestuur kon soms met moeite de eindjes aan elkaar knopen. In de negentiende eeuw drukten de schulden die onder andere veroorzaakt waren door het Engelse bombardement van 1809 zwaar op de gemeentelijke financiën. De stad had een uitgebreid

Staat 1.4. Aantallen Middelburgers en Vlissingers onder de hoogst aangeslagenen.

jaar	Middelburg	Vlissingen	totaal
1889 ^a	32	2	125
1891 ^b	33	2	132
1894 ^c	42	2	132
1898 ^d	40	5	132
1900 ^e	42	5	132
1911 ^f	52	7	155
1912 ^g	52	9	155

a. MC, 29/4/89.

b. MC, 1/6/91.

c. MC, 1/5/94 (10 in Goes, 10 in Zierikzee).

d. MC, 7/5/98.

e. VC, 9/5/00.

f. VC, 9/5/11.

g. VC, 8/5/12 (18 in Goes).

grondgebied. Door de ligging van havens en station(s) een eindje buiten de stad stegen de kosten voor politie, wegenonderhoud en verlichting. De gelden daarvoor moesten voornamelijk bijeengebracht worden door loonafhankelijken of mensen die van hen afhankelijk waren. Tot 1917 mocht Vlissingen daarom, als een van de weinige plaatsen in Nederland, met eigen accijnzen de inkomsten uit de directe belastingen aanvullen. De bevolkingsgroei bestond vooral in toename van werklieden. De *Vlissingse Courant* verzuchtte in 1895 al: '*Of die snelle aanwas nu wel juist altijd in 't belang der gemeente was, zullen wij hier niet beslissen.*' Om een idee te geven: in hetzelfde 1895 betaalde 30% van de leerlingen schoolgeld, in 1900 14%, terwijl het aantal leerlingen in het openbaar onderwijs was gestegen van 771 tot 1096. Groot was dan ook de consternatie wanneer rijke bevolkingsgroepen de stad dreigden te verlaten: de weinige echt rijken die in Middelburg lagere belastingen vonden, het verbod van de Engelse boekmakers in 1911 en een mogelijk vertrek van de Belgische loodsen in 1913.⁷⁷

De rijkdom en sociale opbouw waren niet de enige punten van verschil tussen beide steden. De bevolking van Vlissingen lijkt een minder intensief kerkelijk leven te hebben gehad dan Middelburg. Niet alleen nam het aantal lieden dat opgaf tot geen kerk te behoren in Vlissingen meer toe dan in Middelburg, ook de aanhang van de meer orthodoxe richtingen in de protestantse wereld (gereformeerde kerken en christelijk gereformeerden) was kleiner. Staat 1.5 geeft een overzicht van de ontwikkeling in de kerkelijke gezindte tussen 1899 en 1922.

In Vlissingen woonden (ook relatief) beduidend meer katholieken dan in Middelburg. Zegt de ontwikkeling van de cijfers in staat 1.5 (met name de mate waarin de richtingen in het protestantisme tot ontwikkeling zijn gekomen en de groei van de onkerkelijkheid) iets over de intensiteit van het kerkelijk leven in beide steden, andere gegevens bevestigen het vermoeden dat het kerkelijk leven in Vlissingen niet zo intensief was als in Middelburg. J.P. Kruijt schrijft dat het percentage dopelingen bij de Hervormden in de twintiger jaren in Middelburg '*vrij vol-*

Staat 1.5. Bevolking naar kerkelijke gezindte.*

jaar	Hervormd		Gereformeerd		Chr. geref.		Rooms-Katholiek		geen	
	Vl.	Mg.	Vl.	Mg.	Vl.	Mg.	Vl.	Mg.	Vl.	Mg.
1899	11441	12828	1112	2275	34	268	4831	2172	651	619
%	60.56	68.10	5.89	12.08	0.18	1.42	25.57	11.53	3.45	3.29
1909	11484	12110	2024	2756	202	304	5322	1812	1294	1251
%	55.46	61.89	9.78	14.09	0.98	1.55	25.71	9.26	6.25	6.39
1920	11979	10950	1538	2746	315	131	5014	1804	2636	1786
%	53.21	58.98	6.83	14.79	1.40	0.71	22.27	9.72	11.71	9.62

* Bron: volkstellingen 1899, 1909, 1920. "Vl."=Vlissingen; "Mg."=Middelburg.

doende' maar in Vlissingen *'te klein'* was. *'De stadsuitbreiding der laatste 30 jaren heeft aan het kerkelijk leven van Vlissingen geen goed gedaan'*, citeert hij uit de visitatieverslagen van 1924.⁷⁸

d. de stedenbouw

De groeiende bevolking moest gehuisvest worden. Aanvankelijk werden de open plekken in de stad opgevuld die door het bombardement van 1809 waren ontstaan. 'De Schelde' bouwde in 1876 dertien arbeiderswoningen in de Walstraat (achter de smederij). Een jaar later liet de maatschappij woningen bouwen in de voormalige Prinsentuin (in de Prinsenstraat tegen de muur van de kazerne Willem III). Vanaf 1880 begon de stad zich uit te breiden buiten de stadsgrenzen. Het eerste echte project waren 'de tachtig plagen', 91 arbeiderswoningen die 'de Schelde' in 1882 liet bouwen achter het Oud Arsenaal aan het Marinedok (Bankertstraat en Evertsenstraat). Voor deze en verdere stadsuitbreidingen werden de oude vestingwerken geslecht. De afgraving van de wallen en drooglegging van het glacis is tussen 1882 en 1906 grotendeels in werkverschaffing uitgevoerd. In 1885 werd besloten over deze nieuwe gronden de Badhuisweg aan te leggen die het Betje Wolffplein met het badhuis op de boulevard verbond. Bazen van 'de Schelde' bouwden intussen woningen aan de Aagje Dekenstraat tegenover de hellingen van de werf, arbeiderswoningen werden verderop gebouwd: in de Aagje Dekenstraat, de Lampsensstraat, de De Ruyterstraat en de Glacisstraat. Eerst in 1892 was deze straat tussen de Scheldestraat en de Badhuisstraat volgebouwd.⁷⁹

Door de opbloei van 'de Schelde' en de uitbreiding van de diensten van de SMZ kreeg de bouw van arbeiderswoningen een nieuwe impuls. Vanaf 1885 werd daarvoor door het gemeentebestuur, en later ook door SMZ en 'de Schelde', met een begerig oog gekeken naar het Eiland, het stuk land tussen Verbindingskanaal en de Schelde dat in bezit was van het Rijk. Het Rijk wilde dit stuk grond echter niet graag verkopen, omdat het iets achter de hand wilde houden voor eventuele erfpachtbesprekingen met 'de Schelde'. Daarom werden eerst Prinsentuin en Oostelijk Kogelpark (Marinestraat) volgebouwd. In 1892 werd echter het oostelijk deel van het Eiland aangekocht en begon de bebouwing van dit stadsdeel. Er vestigden zich werknemers van spoorwegen en SMZ met hun gezin. In 1903 woonden er zo'n 2000 mensen. Zo had de stad rond de eeuwwisseling al een heel

ander aanzien dan toen Van Rosevelt en Lansen er in 1867 kwamen wonen. Van de Oprit, het verlengde van de Coosje Buskenstraat, was juist de oostzijde volgebouwd, huizen werden gezet aan de Badhuisstraat, de Clijverstraat, de Bouwen Ewoutstraat en de Hobeinstraat. Van de vestingwerken was weinig over: enkel ten oosten van de Nieuwe Kolveniersstraat (Van Dishoeckstraat) lag nog een stukje van de oude vestinggracht.⁸⁰

Maar dit was nog niets vergeleken bij de gedaanteverwisseling die de stad in de volgende dertig jaar onderging. In 1905 trad wethouder J.G. van Niftrik aan. Hij ontwierp niet alleen een nieuw uitbreidingsplan voor Vlissingen, maar bedacht ook het villa-park dat vanaf 1906 onder architectuur van zijn broer (die in Amsterdam het Willemspark had ontworpen) aan de Badhuisstraat voorbij de Kerkhoflaan (nu Koudekerkseweg) verrees. De belangrijkste bijdrage van Van Niftrik aan de stedenbouwkundige ontwikkeling van de stad was ongetwijfeld de demping van de oude havens: de Kaaskaai, Bierkaai en Pottekaai. Een oud voorname, dat hij na de watersnoodramp van maart 1906 met vaste hand uitvoerde. Tijdens zijn ambtsperiode bouwde 'de Schelde' sinds de 'tachtig plagen' weer op grote schaal woningen. Tussen Scheldestraat en Van Dishoeckstraat, Verkuyt Quakkelaarstraat en Kasteelstraat ontstond tussen 1907 en 1912 zo 'het roode dorp'. Het grootste deel van deze woningen werd overigens voor rekening van de 'Vereeniging tot Verbetering van Volkshuisvesting' gebouwd, een werkgeversvereniging waar 'de Schelde' lid van werd.⁸¹

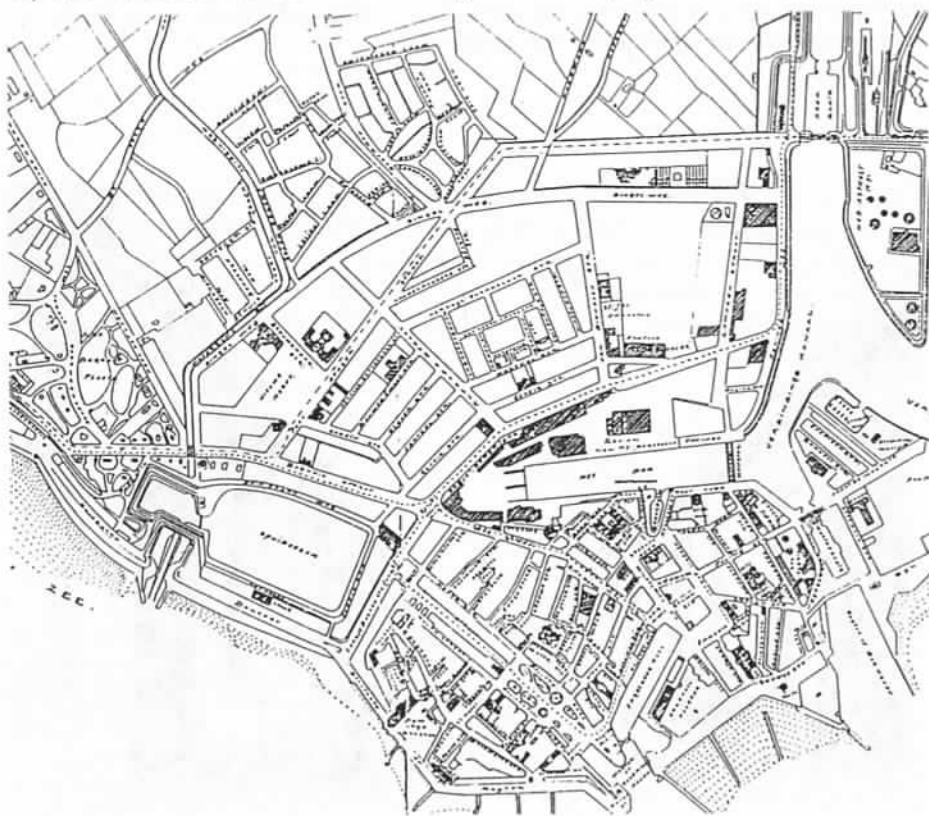


3. Een van de straten van de 'tachtig plagen'.

Door een christelijke woningbouwvereniging, 'Gemeenschappelijk Belang', en bovengenoemde werkgeversvereniging werden vanaf 1916 woningen in tuinstadbouw gezet tussen de Paul Krugerstraat en de Anjelierenlaan, de Schuitvaartgracht en de Irislaan. Deze wijken heetten respectievelijk 'Tuindorp' en 'Tuinstad'. Vanaf 1923 werden door de sociaal-democratische woningbouwvereniging 'Goed Wonen' woningen gebouwd aan de andere zijde van de Schuitvaartgracht, tot aan de Sottegemstraat en de Nijverheidsstraat. In 1924 waren door de woningbouwverenigingen sinds hun optreden reeds 709 woningen gebouwd. De oppervlakte van de bebouwde kom was sinds de oprichting van 'de Schelde' en de 'Zeeland' meer dan verdubbeld.⁸²

e. slot

Zo ontwikkelde Vlissingen zich tot een stad die naar Zeeuwse begrippen heel groot was, maar landelijk gezien tot de kleinere onder de middelgrote steden behoorde. De stad had een zwakke economische basis door de grote afhankelijkheid van 'de Schelde'. De havens bleven door hun nadelige ligging en de geringe industriële ontwikkeling van de stad een eeuwige belofte. Toch zou ik Vlissingen niet een 'one-company town' willen noemen, een stad als een grote arbeiderswijk bij één fabriek. Daarvoor was Vlissingen te veelzijdig en de invloed van 'de



4. Vlissingen in 1928.

Schelde' te klein, maar dat de stad economisch een 'monocultuur' naderde is zeker. De sociale opbouw van Vlissingen sloot daarbij aan: een zeer kleine bovenlaag (bij maatschappelijke initiatieven kom je steeds dezelfde kleine groep namen tegen), een zwakke middenstand, een zwak-ontwikkeld ambacht en een grote, voor een niet onbelangrijk deel zeer goed geschoolde arbeidersbevolking. Vlissingen was als arbeidersstad in veel opzichten arm. Misschien kende de Vlissingse arbeidersbeweging juist daardoor zo'n merkwaardig rijke ontwikkeling.

