

‘De Stadsdocke van Middelburgh’

De geschiedenis van het oudste getijdenvrije havendok van Nederland

RUUD PAESIE

Tijdschrift voor
Waterstaatsgeschiedenis
17 (2008) 1, 1-12

Inleiding

In oude kronieken wordt Middelburg vaak beschreven als een handelsstad met goede havenfaciliteiten. Zo schreef Marcus Zuërius van Boxhorn halverwege de zeventiende eeuw dat de stad niet alleen over twee havens beschikte, maar bovendien nog ‘eenen grooten houwer ofte stilstaende water’ bezat, die tussen twee grote sassien lag, waar ‘alle groote schepen t’allen tijden vlot konnen legghen’.¹ Middelburg behoorde in de eerste helft van de zeventiende eeuw tot de belangrijkste handelssteden van de noordelijke Nederlanden en was na Amsterdam de tweede haven van de Republiek. De door Boxhorn genoemde getijdenvrije dokhaven was zelfs de eerste van de Republiek.

De geschiedenis van dit ooit voor Middelburg zo belangrijke getijdenvrije dok, dat onlosmakelijk verbonden was met de aanleg van andere belangrijke waterbouwkundige werken in en nabij de stad, is nooit volledig beschreven. Weliswaar hebben maritieme historici zoals Peter Sigmond en Victor Enthoven het havendok bestudeerd als onderdeel van de totale noodzakelijke infrastructurele aanpassingen om de concurrentiepositie van Middelburg ten opzichte van andere Zeeuwse handelsteden te vergroten. Maar toch verdient het Middelburgse havendok een aparte beschrijving, want het vormde, met de daaraan gelegen scheepswerven van alle grote handelscompagnieën, het kloppend hart van de Middelburgse economie. Willem Udemans, de Middelburgse scheepstimmerman van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), formuleerde het in 1757 als volgt: ‘de scheepsbouw en zeevaart zynde de grootste en voornaamste zuilen, waar op de welvaart onzer Republiek is gevestigd, zoo is, buiten tegenspraak, het bouwen van scheepen eene der nuttigste en noodigste konsten’.²

Onderzoek naar dit stukje Zeeuwse maritieme verleden wordt door verlies van archiefmateriaal bemoeilijkt. Vooral het Duitse bombardement op Middelburg in 1940 heeft grote gaten geslagen in het onvervangbare Zeeuwse archiefmateriaal, waardoor we tegenwoordig aangewezen zijn op familiearchieven of op aantekeningen uit oude stadsrekeningen en andere registers, zoals die van Jan du Pon (1743-1811). Deze Middelburgse vendumeester was ‘een ijverig beoefenaar der ouden van Zeeland’ en maakte een groot aantal uittreksels van allerlei archivalia.³ Nog waardevoller zijn de aantekeningen die de Domburgse gemeentesecretaris Huibert Martin Kesteloo (1842-1918) ons heeft nagelaten.⁴ Daarnaast duiken af en toe unieke stukken op in particuliere collecties, zoals onlangs een achttiende-eeuwse manuscriptkaart van het Middelburgse havendok, die hierina zal worden besproken.

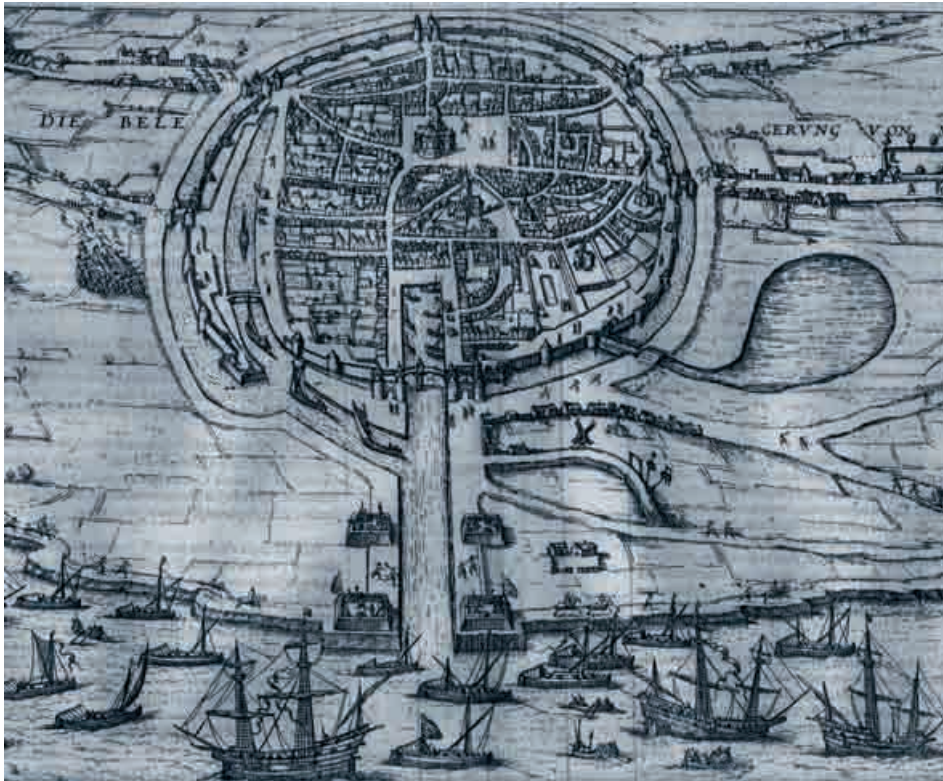
De geschiedenis van het Middelburgse dok is nauw verbonden met de economische ontwikkeling van de stad. Daarom is in het voorliggende artikel een fasering aangebracht in samenhang met die ontwikkeling. De eerste periode, die vanaf de middeleeuwen tot halverwege de zeventiende eeuw loopt, kenmerkt zich door economische groei en uitbreiding van de stad. De daaropvolgende periode, die aan het begin van de negentiende eeuw eindigt, wordt bepaald door stagnatie en economische achteruitgang.

1 M.Z. Boxhorn, *Chroniick van Zeelandt, eertijds beschreven door d’Heer Johan Reygersbergen, nu verbeterd, ende vermeerdert* (Middelburg 1644), eerste deel, 151.

2 W. Udemans, *Korte verhandeling van den Nederlandschen scheepsbouw, zo in theorie, als in practyk, meekunstig vertoond* (Middelburg/Amsterdam 1757), inleiding, niet gepagineerd.

3 F. Nagtglas, *Levensberichten van Zeeuwen. Zijnde een vervolg op P. de la Rue, Geletterd, Staatkundig en Heldhaftig Zeeland*, tweede deel, derde aflevering (Middelburg 1891), 415-416.

4 *Ibidem*, tweede deel, tweede aflevering (Middelburg 1889), 537.



Afb. 1. Middelburg in 1572 voor de stadsuitleggingen. De houer, waar later het dok in wordt gebouwd, ligt nog buiten de stadswallen. Gravure van Frans Hogenberg (particuliere collectie).

De Walcherse rede

Aan het eind van de middeleeuwen was Antwerpen veruit de belangrijkste havenstad van de Nederlanden. Al het goederenverkeer van en naar de Scheldestad passeerde het eiland Walcheren. De Walcherse rede, met de havensteden Arnemuiden, Middelburg, Vlissingen en Veere, had een belangrijke functie in het verkeer op Antwerpen. De Westerschelde was namelijk door de vele ondiepten en veranderende zandbanken een gevaarlijke en slechte bevaarbare zeeweg en daarom werden de ladingen van grote schepen op de rede voor Walcheren in kleinere vaartuigen overgeladen. De Zeeuwse havensteden hadden er belang bij om de toegankelijkheid van Antwerpen beperkt te houden en hun eigen havenfaciliteiten te vergroten. Toch diende de Walcherse rede niet uitsluitend als voorhaven van Antwerpen en had hij in de loop der tijd een eigen positie verworven. Vooral de wijn-, zout- en vishandel verliep via Walcheren en tot halverwege de zestiende eeuw lag ook het centrum van de Nederlandse graanhandel in de Schelddelta. Gedurende deze eeuw vervulde het Zeeuwse eiland dus een transitofunctie, waar goederen uit alle delen van Europa elkaar passeerden.⁵

De periode tot de Opstand stond voor de vier Walcherse havensteden in het teken van de machtsstrijd tussen enerzijds Middelburg, gesteund door de landsheer Karel V, en Vlissingen, Veere en Arnemuiden anderzijds. Middelburg lag, in tegenstelling tot de drie andere Walcherse havensteden, niet direct aan open water en was voor zijn verbinding met de Westerschelde aangewezen op de Arne. Dit was een smal, bochtig en ondiep riviertje dat dicht bij Arnemuiden uitmondde. Hoewel het al vanaf 1100 als haven werd gebruikt, was het voor grote zeewaardige schepen nauwelijks bevaarbaar. Schepen met lading bestemd voor Middelburg gingen op de rede voor anker, waarna de vracht werd overgeladen in lichters.

Door de gunstige ligging aan zee waren Arnemuiden, Vlissingen en Veere geduchte concurrenten van Middelburg. Vandaar dat Middelburg al in de dertiende eeuw uiteenlopende maatregelen tegen deze Zeeuwse havensteden trof. Vooral het stapelrecht, dat kooplieden verplichtte om bepaalde producten eerst in Middelburg te lossen en op te

5 C. de Waard, 'De rand van Walcheren in 1564', in: *Archief. Vroegere en latere mededelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland uitgegeven door het Zeeuwse Genootschap der Wetenschappen* (1912), 129-158; V. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek. Handel en strijd in de Schelde-delta, 1550-1621* (Middelburg 1996), 3-23.

slaan voordat ze verhandeld mochten worden, begunstigde de Middelburgse handelspositie ten opzichte van andere Zeeuwse havensteden.⁶

Om de Arne, de voor Middelburg zo belangrijke vaarweg, op diepte te houden werd er tussen 1304 en 1314 een molenwater met spuikanaal gegraven dat verdere verzanding van het riviertje moest tegengaan. Zo'n molenwater, ook wel spuikom of houwer genoemd, was een waterreservoir dat met vloed werd gevuld. Bij het bereiken van de hoogste stand werd de sluis gesloten, zodat het water niet terug kon stromen. Bij eb werd de spuisluis geopend, waarna het krachtig uitstromende water de haven schoonspoelde of schuurde. Dit spuien van de haven vond met name na springtij plaats, wanneer het water zijn hoogste stand bereikte.⁷

Ondanks het regelmatig spuien van de waterwegen ondervond het groeiende scheepvaartverkeer veel hinder van de verzanding van de Arne. Daarom riep de Middelburgse vroedschap in 1526 een commissie in het leven die de aanleg van een nieuw havenkanaal moest onderzoeken. Na het uitbrengen van het rapport werd besloten om de lange en bochtige haven recht te trekken en te verkorten, waarvoor toestemming nodig was van de landsheer. Vooruitlopend op de octrooiverlening werd alvast een begin gemaakt met landaanloop op de plek waar de nieuwe haven zou worden gegraven. Op 13 maart 1530 verleende keizer Karel V het verzochte privilege. Hierin was tevens vastgelegd dat Middelburg verantwoordelijk was voor de financiering van het project, inclusief de bouw van twee spuisluisen die voor de afwatering van het omliggende land en schuring van het nieuwe havenkanaal noodzakelijk waren. Ook het latere onderhoud van de nieuwe waterweg kwam ten laste van de stadskas.⁸ Volgens de kaarten van Jacob van Deventer, die in de zestiende eeuw in opdracht van koning Philips II meer dan tweehonderdvijftig steden in de Nederlanden karteerde, kwamen de genoemde sluisen nabij de uitmonding van het nieuwe havenkanaal in de Westerschelde en buiten de Middelburgse Noorddampoort.⁹ In april 1532 werden de graafwerkzaamheden gestart. Drie jaar later waren die voltooid en als herinnering daaraan werd een gedenksteen met een vierregelig vers boven in de Dampoort ingemetseld.¹⁰

Na voltooiing van het nieuwe havenkanaal nam het scheepvaartverkeer op Middelburg snel toe. De in Antwerpen gevestigde Italiaanse koopman Lodovico Guicciardini schreef dat het kanaal 'recht, breedt ende diep' was, zodat daar 'seer groote schepe ladende meer dan twee hondert tonne uyt de haven van Arnemuyden tot Middelborg met groot gerieff ende lust der inwoonderen gaen ende komen'.¹¹ Het succes had echter ook een keerzijde, want er was al snel sprake van plaatsgebrek. Opnieuw richtte het Middelburgse stadsbestuur zich tot de landsheer en het kreeg op 20 mei 1540 toestemming om het kanaal te verbreden en binnen de stad te brengen. De ingang van de haven kwam vervolgens bij de Zuiddampoort te liggen waar deze op de stadssingel werd aangesloten. Om verzanding van de haven doelmatig te bestrijden, werd tevens een aanvang gemaakt met het vergroten van het molenwater en de bouw van een nieuwe spui. Dat was een arbeidsintensieve aangelegenheid die rond 1550 werd volbracht.¹² Tevens besloot de Middelburgse stadsregering in 1562 om een dok bij de stad aan te leggen, een besluit dat door de kooplieden uit Arnemuiden niet in dank werd afgenomen. Zij vreesden dat hun stad daardoor economisch te gronde zou worden gericht.¹³

Na de val van Antwerpen in 1585 verlieten vele rijke koop- en ambachtslieden de stad en trokken naar de noordelijke Nederlanden. Middelburg, dat in 1576 ongeveer zeventuizend inwoners telde, kreeg er aan het eind van de zestiende eeuw ruim 3.500 zielen bij. Voor huisvesting en werkruimten waren stadsuitleggingen noodzakelijk, die tussen 1585 en 1598 plaatsvonden. De oppervlakte van de stad verdrievoudigde en ook de haven werd door herinrichting en verbetering van de bestaande wateren verder uitgebreid. Tijdens de laatste stadsuitbreiding werd het molenwater, dat ten noorden van de Dam lag, binnen de stad gebracht. Vanaf dat moment waren er twee watercircuits: de zoute binnengrachten met het molenwater en de zoete buitenvesten waar het polderwater op werd geloosd.¹⁴ Aan het begin van de zeventiende eeuw beschikte Middelburg dus over twee havens die binnen de omwalling van de stad lagen en door torens werden beschermd.

6 *Tegenwoordige Staat der Vereenigde Nederlanden; Negende deel, Behelzende eene beschrijving van Zeeland* (Amsterdam 1751), 139-140; W.S. Unger, *De geschiedenis van Middelburg* (Middelburg 1954), 18-22; J.P. Sigmond, *Nederlandse zeehavens tussen 1500-1800* (Amsterdam 1989), 26.

7 W.Th. van der Veer en E. van Wijk, 'De getijmolens van Middelburg', *Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis* 8 (1999), 57-60.

8 H.M. Kesteloo, 'De stadsrekeningen van Middelburg, 1365-1810', in: *Archief, Vroegere en latere mededelingen voornamelijk in betrekking tot Zeeland, uitgegeven door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen* (Middelburg 1883-1902), deel VI, derde stuk, 283-286; Sigmond, *Nederlandse zeehavens*, 26-28.

9 A.P. de Klerk, 'Waterstaat bij Van Deventer. Uitsluitingssluizen en -duikers op de Zeeuwse stadsplattegronden van Jacob van Deventer' *Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis* 11 (2002), 1-3.

10 J. du Pon, *Notulen van eenige Bysonderheden rake diverse Gestichten en Gebouwen der stad Middelburg in Zeeland* (manuscript, ca. 1770) (particuliere collectie).

11 L. Guicciardini, *Beschrijvinghe van alle de Nederlanden, anderssins ghenoemt Neder-Duytslandt*, door M. Lowijs Guiciardijn, Edelman van Florenten (Amsterdam 1612), 270-271.

12 Kesteloo, 'De stadsrekeningen', deel VI, derde stuk, 286-288; *Ibidem*, deel VII, eerste stuk, 36.

13 *Zeeuws Archief* (ZA) Middelburg, Handschriftenverzameling (Hs) 847a, Excerpten uit de registers ten rade van Middelburg, 1532-1566, 30 juni 1562; J.H. de Stoppelaar, *Inventaris van het oud archief der stad Middelburg, 1217-1581* (Middelburg 1883), 58.

14 Van der Veer en Van Wijk, 'De getijmolens van Middelburg', 61.

Het nieuwe dok met de scheepswerven

Hoewel het havendok buiten de Noorddampoort pas in 1563 was aangelegd, voldeed dat twee decennia later niet langer aan de economische wensen. Daarom besloot de stadsregering in 1592 om een nieuw dok aan te leggen in een deel van de houwer. Twee jaar later gingen de werkzaamheden van start. Als eerste werden verschillende houten kaaien aangelegd en daarna de 'Kleine Sas', ter hoogte van de Segeerstraatpoort, en de 'Grote Sas' bij de dokingang. De genoemde sassen waren zogenaamde tweehoofdige schutsluizen met een buiten- en binnenhoofd, elk voorzien van twee stel eb- en vloeddeuren.¹⁵ In 1599 werd met het plaatsen van de sluisdeuren de laatste hand aan het dok gelegd en in 1600 waren de werkzaamheden voltooid. Daarmee was Middelburg de eerste havenstad in de Republiek die over een getijdenvrij dok beschikte, waar men dus geen hinder ondervond van hoog- en laagwaterschommelingen. De totale kosten beliepen ruim 4.131 pond Vlaams of bijna 24.800 gulden. Het oude dok buiten de Noorddampoort was niet langer nodig en werd in datzelfde jaar gedempt, waarna men het nieuw verkregen land verkocht.¹⁶

Na de oprichting van de VOC in 1602 werd een deel van het terrein dat tussen het havendok en de zuidelijke stadsbuitenvest was gelegen, als sloopsterfing ingericht. In de daaropvolgende jaren kocht de Compagnie een smederij en aanliggende huizen, die als dienstwoningen voor het personeel werden ingericht. Zo verwierf de VOC in 1616 een huis en erf naast de smederij die als opslagruimte en woonhuis voor de equipagemeester werd bestemd.¹⁷ Enkele jaren later raakte het pakhuis van Adriaen ten Haeff, een van de initiatiefnemers van de voorcompagnieën van de VOC, door herstelwerkzaamheden aan de grote sas zwaar beschadigd. Het pakhuis werd korte tijd later door de stad aangekocht en vervolgens aan de VOC doorverkocht.¹⁸ Daarna werd het werfsterfing volgebouwd met woningen, pak- en slachthuizen, loods en een harpuijbrandierij. Ook in de nabije omgeving van het scheepswerfcomplex verwierf de Compagnie gebouwen waar onder andere zeilen en touwen werden vervaardigd.¹⁹

Spoedig liepen de eerste grote VOC-schepen van de scheepshelling, wat overigens niet altijd zonder problemen verliep. Zo moest een gedeelte van de sluis in 1626 worden afgebroken en later weer worden opgebouwd, toen de *Frederik Hendrik*, het grootste compagnieschip dat tot dan toe in de Republiek was gebouwd, te water werd gelaten.²⁰ Op 16 januari 1627 zeilde het schip met ruim 330 opvarenden, waaronder twintig passagiers, vanuit de Wielingen naar Batavia en het zou in de daaropvolgende twee decennia nog zes van dergelijke retourreizen op Azië maken.²¹

Ook de in 1621 opgerichte West-Indische Compagnie (WIC) had een scheepswerf aan het dok, die naast die van de VOC was gelegen. Later werd daar nog een kraan bijgebouwd voor het lossen en laden van geschut en zware gereedschappen en werd het terrein met een kleinere scheepswerf uitgebreid. Hoewel de WIC officieel een handelsorganisatie was, lieten de bepalingen in het door de Staten-Generaal verleende octrooi weinig twijfel bestaan over de wijze waarop zij haar handelsbelangen mocht uitbreiden. De kaapvaart groeide snel uit tot de meest winstgevendende handelstak van de Compagnie. Ook particuliere kaapvaarders waren binnen het octrooigebied van de WIC actief. Vooral Vlissingse en Middelburgse rederijen rustten vanaf het eind van de zestiende eeuw veel commissievaarders uit. In 1643 werd in Middelburg zelfs een speciale kaapvaartcompagnie opgericht, waarin de stad een aandeel had van veertigduizend gulden voor zes kaperschepen. De twee overige kaperschepen werden door particulieren ingebracht. Drie jaar later werd deze 'Directeurscompagnie' opgevolgd door de 'Brasilse Directie', die de kaapvaart op Brazilië moest coördineren.²² Voor deze uiteenlopende handelsactiviteiten waren veel schepen nodig en de scheepswerven aan het Middelburgse dok zaten dan ook niet om werk verlegen.

15 Ibidem, 63.

16 ZA, Hs 851b, Dempen oude dok, 10 maart 1600, 345; Hs 881.1, Aanleg nieuw dok en slechten dijken en dempen oude dok, 164-166; Kesteloo, 'De stadsrekeningen', deel VIII, eerste stuk, 54.

17 Nationaal Archief (NA) Den Haag, Archief van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), inv. nr. 13714, Transportakte van een huis en erf door Willem Dircksz. en Leunis Martensz. aan kamer Zeeland, 1616.

18 ZA, Hs 847d, 11 april, 6 en 14 oktober 1620; Hs 881.1, 168-169; NA, VOC, inv. nr. 13715, Verzoek van de kamer Zeeland aan Middelburg om een pakhuis aan het dok te mogen bouwen, 1620; Kesteloo, 'De stadsrekeningen' deel VIII, eerste stuk, 54 en 55; J.C. Overvoorde, 'De gebouwen van de Oost-Indische Compagnie in Nederland', in: *Oudheidkundig Jaarboek 3^e serie van het bulletin van de Nederlandschen Oudheidkundigen Bond* (Utrecht 1928), 74.

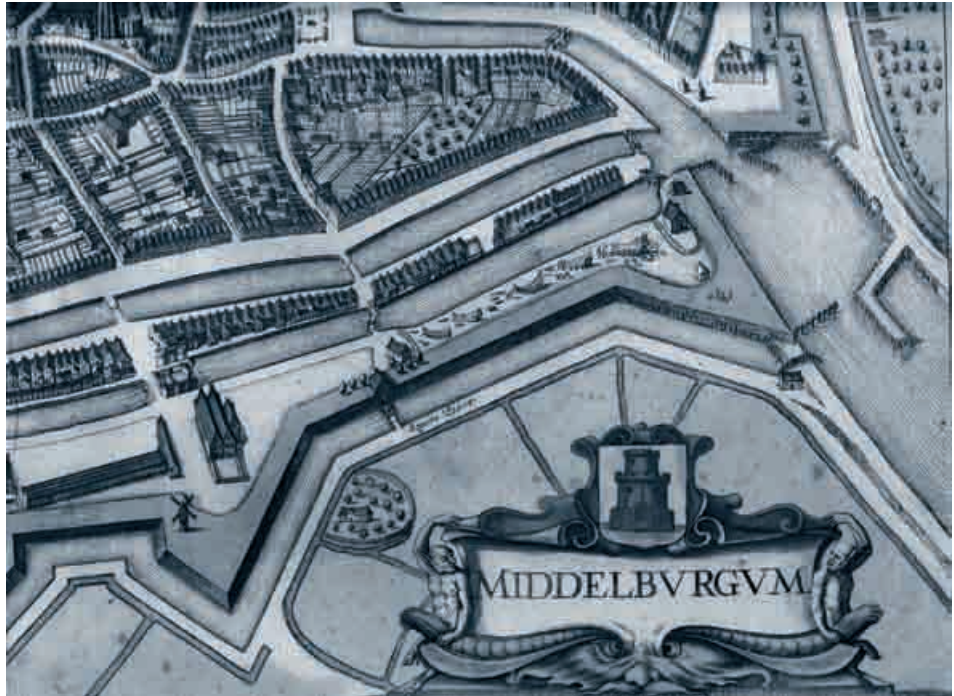
19 Overvoorde, 'De gebouwen', 73-78.

20 ZA, Hs 881, Register en aantekeningen van de stadsregering van Middelburg gemaakt door Jan du Pon, 171.

21 J.R. Bruijn, F.S. Gaastra en I. Schöffner, *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries* (Den Haag 1979), deel II, 340, 376, 412, 442, 492, 546 en 589.

22 J.H. Kluiver, *De Sovereine en independente staat Zeeland De Politiek van de provincie Zeeland inzake vredeonderhandelingen met Spanje tijdens de Tachtigjarige Oorlog tegen de achtergrond van de positie van Zeeland in de Republiek* (Middelburg 1998), 67-73 en 181-194; H.J. den Heijer, *De geschiedenis van de WIC* (Zutphen 1994), 55-68.

Afb. 2. Deel van een zeventiende-eeuwse plattegrond van Middelburg met het havendok en scheepswerven. Gegraveerde kaart uit het Stedenboek van Johannes Janssonius uit 1657 (particuliere collectie).



Onderhoud van het dok

Vanaf de openstelling van het dok trokken onderhouds- en herstelwerkzaamheden een zware wissel op de Middelburgse stadskas. De grootste uitgavenpost vormde de strijd tegen de voortdurende verzanding van de waterwegen. Hoewel het nieuwe havendok pas in 1604 was schoongemaakt, moest het in 1609 opnieuw worden uitgebaggerd. Dat betekende een kostenpost van 9.500 gulden, waarvan Dominicus van Melckenbeecke ruim tweehonderd gulden kreeg voor een 'tonne-watermeule', waarmee een deel van het dok werd drooggemalen.²³ Voor deze uitvinding, die uit een grote houten ton bestond waarmee water vele malen sneller kon worden weggepompt dan met de bestaande pompen, hadden de Staten-Generaal hem zes jaar daarvoor een octrooi verleend.²⁴ Uit een platbodem bestaande moddermolens, waarin een door een paard aangedreven tredmolen een scheprad in beweging bracht en die al vanaf het eind van de zestiende eeuw in Hollandse havensteden werden ingezet, zijn voor zover bekend niet in Middelburg gebruikt.²⁵

Om het schuur- of spui-effect van de waterwegen te vergroten, werd een zogenaamde mol of 'krabbelaar' ingezet. Dit was een platte schuit die aan de achterkant twee naar buiten draaiende deuren had. Als bij laagwater de sluisen werden opengezet stroomde het water met veel kracht tegen de naar buiten geklapt deuren van de mol, die daardoor vooruit werd gestuwd. De mol sleepte een raamwerk met zware ijzeren pinnen, waarmee het slik werd losgewoeld dat daarna wegspoelde.²⁶

Naast de mol werd er aan het begin van de zeventiende eeuw naar andere doeltreffende methoden gezocht 'ter weringe van ondiepten'.²⁷ Zo bracht Daniel Note in 1619 de stadsregering van Middelburg in kennis van een door hem ontwikkeld sluisstelsel dat de waterwegen op diepte moest houden. Zijn project, geïnspireerd op een publicatie van ingenieur Simon Stevin, behelsde een afsluiting met sluisdeuren in de nieuwe haven aan de monding van de Westerschelde. Door middel van een ingewikkeld systeem van drijvende bakken met meerdere sluisen kon gebruik gemaakt worden van het getijdenverschil, om zodoende het kanaal schoon te schuren. Om de uitvoerbaarheid van het project te onderzoeken, riep de vroedschap een speciale commissie in het leven. De gedeputeerden waren echter niet onder de indruk en brachten een negatief advies uit. Zij meenden dat de uitvoering van het ontwerp niet alleen veel zou gaan kosten, maar bovendien ongerief voor de schepen met zich

²³ ZA, Hs 847d, 29 augustus 1619; Hs 847e, 26 mei 1623; Kesteloo, 'De stadsrekeningen', deel VIII, eerste stuk, 56.

²⁴ N. Japikse, *Resolutiën der Staten-Generaal van 1576-1609* ('s Gravenhage 1930), deel 10, 373.

²⁵ J.P. Sigmond, 'Havens', in: L.M. Akveld, S. Hart en W.J. van Hoboken (red.) *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel 2 (Bussum 1977), 86-87.

²⁶ P.D.J. van Iterson, 'Havens', in: F.J.A. Broeze, J.R. Bruijn en F.S. Gaastra (red.) *Maritieme geschiedenis*, deel 3 (Bussum 1977), 60-61; Van der Veur en Van Wijk, 'De getijmolens van Middelburg', 61.

²⁷ Kesteloo, 'De stadsrekeningen', deel V, tweede stuk, 189.

mee zou brengen. Note liet zich niet ontmoedigen en toonde zijn inmiddels verbeterde uitvinding een jaar later opnieuw aan het stadsbestuur, ditmaal aan de hand van een kaart en een model. Wederom wezen de magistraten zijn plannen af nadat de eerder genoemde Van Melckenbeecke rapport had uitgebracht. Nu gaven de hoge kosten niet zozeer de doorslag, maar werd er getwijfeld aan de technische haalbaarheid van het project. Note gaf zich nog niet gewonnen. Hij verweet de ingeroepen deskundigen onwetendheid en achtte hen niet in staat om een oordeel over zijn uitvinding te vellen. Vervolgens ontvouwde hij zijn plan aan een groep van circa achttien deskundigen, onder wie Jacob Cats, die zich naast zijn politieke werk onder meer met droogleggingen en indijkingen bezighield. Ook hen wist hij uiteindelijk niet te overtuigen, waarna het project definitief werd afgeblazen.²⁸

Stagnatie en economische achteruitgang van het Zeeuwse gewest

Vanaf de zestiende eeuw hadden de Zeeuwen een zekere reputatie opgebouwd op het terrein van de risicovolle scheepvaart. Maar toen men na de Vrede van Münster in 1648 moest overschakelen van kaapvaart naar reguliere handelsvaart stagneerde de Zeeuwse economie. In de daaropvolgende decennia bleven Zeeuwse kooplieden afwisselend in kaap- en koopvaart investeren, maar de omschakeling naar de koopvaart verliep steeds moeizamer, omdat de Zeeuwse kooplieden het in toenemende mate moesten afleggen tegen Hollandse concurrenten. Zo zag Middelburg in 1660 zijn wijnstapel, de eens zo belangrijke economische pijler van de stad, overgaan in Hollandse handen.²⁹

Het economisch belang van de vestigingen van beide handelscompagnieën nam door deze ontwikkelingen sterk toe. Vooral de VOC is voor de stad van grote economische betekenis geweest.³⁰ Op de scheepswerf waren in drukke jaren ongeveer 750 personen werkzaam, met inbegrip van de arbeiders in de zagerijen, touwslagerijen en andere toeleveringsbedrijven.³¹ De VOC was niet alleen een grote werkgever, maar gaf ook aan derden veel opdrachten. Zo leverden koop- en ambachtslieden allerlei soorten goederen en producten, vervaardigden kuipers daarvoor de tonnen en ander noodzakelijk vaatwerk en bodden logementhouders onderdak aan van elders afkomstige zeelieden en soldaten.³² De Compagnie was belangrijk voor de stad. Volgens een van de stellingen die Victor Enthoven bij zijn proefschrift in 1996 verdedigde, was 'de VOC in de achttiende eeuw de kurk waar de Walcherse economie op dreef'.³³

Naast de Oost-Indische handel en kaapvaart hadden Middelburgse kooplieden ook belangen in de walvisjacht en de Atlantische handel. Hoewel de laatstgenoemde handelsvaart onder de WIC viel, was het particulieren toegestaan om tegen betaling van recognitie of lastgeld op Amerika te varen. De West-Afrikaanse kust stond alleen voor de WIC open en was dus een *mare clausum* voor kooplieden uit de Republiek. Ontduiking van dit handelsmonopolie was verboden en overtreders riskeerden naast confiscatie van schip en goederen strafrechtelijke vervolging. Door de economische achteruitgang van het Zeeuwse gewest zochten kooplieden naar nieuwe handelsmogelijkheden en zij lieten zich in toenemende mate in met de illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika. Vanaf het eind van de zeventiende eeuw werden er jaarlijks zo'n vijftien tot soms wel dertig schepen vanuit Walcherse havensteden met bestemming Afrika uitgereed en daarin bezaten Middelburgse kooplieden een niet gering aandeel.³⁴

Toonaangevende Middelburgse reders van deze 'lorrendraaiers' stonden in 1720 aan de wieg van de Middelburgse Commerciale Compagnie (MCC) die tot een herstel van de handel moest komen. In het oprichtingsplan van de MCC werd nadrukkelijk vastgelegd dat de nieuwe handelsorganisatie nauw verbonden moest zijn met Middelburg. Aanvankelijk handelde de MCC voornamelijk in Europa en Amerika. Na 1730, toen de vaart op Afrika voor alle ingezetenen van de Republiek werd opengesteld, richtte de MCC zich op West-Afrika. De werf van de MCC lag op het terrein van de WIC, die daar zelf al lange tijd geen schepen meer bouwde. Later werd er op het werfterrein nog een pakhuis van de

²⁸ ZA, Hs 857, Excerpten uit het secreet register ten Rade van Middelburg, 22 juli 1619; C. van den Hevel, "Tot meerder be-wijs". Een kaart en een model van Daniel Note van 1620 ter demonstratie van een nieuwe uitvinding om de haven van Middelburg zandvrij te schuren', in: Bronnen van kennis. Wetenschap, kunst en cultuur in de collecties van de Leidse Universiteitsbibliotheek (Leiden 2006), 102-108.

²⁹ Sigmond, Nederlandse zeehavens, 71; J. Francke, *Utiliteyt voor de Gemeene Saake. De Zeeuwse commissie-vaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog, 1688-1697*, deel I (Middelburg 2001), 6; I. van Loo, 'Kaapvaart, slavenhandel en smokkelhandel. De Zeeuwse risicovolle scheepvaart in de Gouden Eeuw (1585-1800), een inleiding', in: Zeeland, Tijdschrift van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen. nr. 3 (2006), 105-108.

³⁰ Sigmond, Nederlandse zeehavens, 109.

³¹ D. Roos, *Zeeuwen en de VOC* (Middelburg 1987), 79-89.

³² R. Paesie, *Het VOC-re-tourschip Ravesteyn. De laatste reis van een Zeeuwse Oost-indiëvaarder* (Amsterdam 1999), 48-65.

³³ Stellingen behorende bij het proefschrift van V. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek, Handel en strijd in de Scheldedelta, c. 1550-1621* (Leiden 1996).

³⁴ R. Paesie, *Lorrendrayen op Africa. De illegale goederen- en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie, 1700-1734* (Amsterdam 2008), 19-52.

MCC gebouwd. Het aantal mensen dat op de werf werkzaam was, fluctueerde. Bij nieuwbouw van schepen waren doorgaans enkele tientallen arbeiders en vaklieden betrokken.³⁵

In de tweede helft van de achttiende eeuw kalfde de Zeeuwse scheepvaart verder af. Door protectionistische maatregelen in het buitenland en toegenomen internationale concurrentie verloren kooplieden uit de Republiek steeds meer terrein. De uiteindelijke economische genadeklap werd door de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784) uitgedeeld, toen veel schepen door Engelse kapers werden opgebracht en de handelsvaart stagneerde.³⁶

De strijd tegen verzanding

De verzanding van het dok bleef een terugkerende zorg voor het Middelburgse stadsbestuur. Door de bouw van grotere schepen was regelmatig onderhoud erg belangrijk en dat kostte de stad handenvol geld. In 1659 had het uitdiepen en schoonmaken van het dok ruim veertigduizend gulden gekost en toen dat nog geen tien jaar later alweer was verzand, beraadde de magistraat zich hoe zij de benodigde middelen kon verwerven.³⁷ Op 17 mei 1666 werd in een besloten vergadering in de 'Roode Leeuw', het belendende pand van het stadhuis aan de Noordstraat waar veel onofficiële besluiten werden genomen, overeengekomen dat de salarissen van de weesmeesters, griffiers en klerken voor een periode van twintig jaar zouden worden gekort. Daarmee zou de stad circa 2.400 gulden besparen.³⁸ Dit bedrag was uiteraard niet toereikend om alle onderhoudskosten van het dok te bekostigen en daarom besloot de vroedschap op 6 november 1666 tot de invoering van een gebruikersbelasting, het zogenaamde dokgeld. In een ordonnantie werd vastgelegd dat alle schepen die in het havendok werden gebouwd, schoongemaakt, gekalefaterd en gelost of geladen, twee stuivers per last laadvermogen moesten betalen voor een periode van maximaal twee maanden. Om de naleving van betaling te controleren, werd in 1668 een dokmeester aangesteld.³⁹ Voor de VOC trof men een speciale regeling. De Compagnie sloot met de Middelburgse stadsregering een gebruikerscontract, waarin werd overeengekomen dat de handelsorganisatie jaarlijks voor al haar schepen vierhonderd gulden zou betalen.⁴⁰ Van de opbrengst moest het havendok periodiek worden schoongemaakt en daar is de stadsregering kennelijk goed in geslaagd, want in de daaropvolgende decennia worden in de stadsrekeningen geen extra uitgaven voor het dok vermeld.

Rond 1690 ontstond echter opnieuw een tekort aan middelen en het havendok verzandde onaanvaardbaar. Voor een tegemoetkoming in de onderhoudskosten werd de VOC benaderd. In 1694 sloot het Middelburgse stadsbestuur een nieuw contract met de Compagnie, waarin de eerder overeengekomen dokrechten onverminderd van kracht bleven, maar het dokgeld naar negenhonderd gulden per jaar werd verhoogd.⁴¹ Toch bleken deze extra inkomsten niet toereikend te zijn, want het havendok was aan het begin van de achttiende eeuw alweer 'merkelijk aangeslijmt' en moest grondig worden schoongemaakt. In 1706 werden daarvoor nieuwe plannen gemaakt en de VOC betaalde alvast twaalfduizend gulden 'in anticipatie tot supportement van de onkosten int diepen van de docke en het vernieuwen van de sassens en sasdeuren'. Middelburg loste deze aanbetaling af door de VOC vrijstelling te geven van het dokgeld en de onroerendgoedbelasting die de handelsorganisatie jaarlijks aan de stad moest afdragen. In 1707 werd in een nader contract tussen de stad en de Compagnie vastgelegd dat de kosten voor het uitdiepen van het dok voortaan samen werden gedragen. Daarmee zouden toekomstige 'disputen' over het onderhoud van het dok tot het verleden behoren.⁴² Er werd overeengekomen dat de VOC het gedeelte tussen de grote sas tot halverwege het dok voor haar rekening nam en dat Middelburg het resterend dokdeel tot aan de kleine sas bekostigde. Verder kwam men overeen dat Middelburg het hout en zaagwerk voor de nieuwe sluisdeuren betaalde en dat het hout gedurende de zomer zou worden gedroogd. De afgegraven grond zou gedeeltelijk tegen de havendijk bij de lijnbaan van de VOC worden gestort en gedeeltelijk, tegen

35 C. Reinders Folmer-van Prooijen, *Van Goederenhandel naar slavenhandel. De Middelburgse Commerciale Compagnie 1720-1755* (Leiden 2000), 14-19, 66-69 en 163-165.

36 Dillen, *Van Rijkdom en Regenten Handboek tot de economische en sociale geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek* ('s-Gravenhage 1970), 652-657.

37 Kesteloo, 'De stadsrekeningen', deel VIII, vierde stuk, 16.

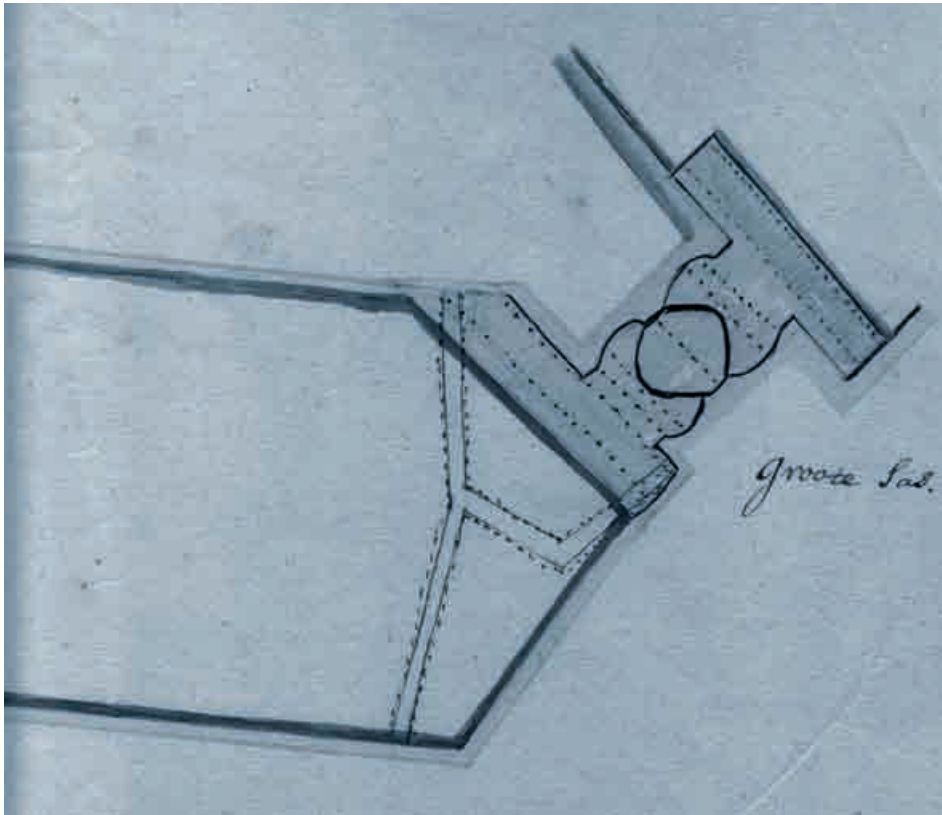
38 ZA, Hs 857, 169.

39 ZA, Hs 851b, 374; Archief. *Verslag gedaan door Burgemeester en wethouders aan de gemeenteraad van Middelburg*, 1893, 34-35.

40 NA, VOC, inv. nr. 11471-11472, Overeenkomsten tussen VOC, kamer Zeeland, en de stadsregering van Middelburg, 28 maart 1667.

41 NA, VOC, inv. nr. 11473, Overeenkomst tussen de VOC, kamer Zeeland en de stad Middelburg, 13 mei 1694.

42 NA, VOC, inv. nr. 7254, Resoluties kamer Zeeland, 24 maart en 4 april 1707.



Afb. 3. De Grote Sas met aanduiding van de geplaatste kistdammen. Deel van de manuscriptkaart van Johannes de Neeff, 28 januari 1710 (particuliere collectie).

een vergoeding van een paar honderd gulden, op een nabijgelegen particulier terrein. De Compagnie droeg nogmaals twaalfduizend gulden bij die later op de 'jaerlijcxre recognitie' zou worden verrekend.

In de lente van 1708 gingen de werkzaamheden van start. Als eerste werd een kistdam geslagen, waarna met het uitgraven en egaliseren van de dokbodem kon worden begonnen. Daarbij stond de Compagnie niet afzijdig, want enkele bewindhebbers van de VOC werden verzocht om over het uitdiepen van het dok 'haren gedagten te laeten gaan'.⁴³ Om de graafwerkzaamheden te bespoedigen, kreeg aannemer Jacobus van Daalen dispensatie om op zondag te mogen werken. Bovendien kreeg hij in het najaar alvast een uitkering van drieduizend gulden van de VOC 'tot bevorderingh van zijn werk'.⁴⁴ In 1709 was de klus geklaard.

Volgens een ordonnantie die de stad daarna uitvaardigde, was het dok 'tot groote en excessive kosten, nu op nieuws gediept en uytgehaald' en werden er voor het gebruik nieuwe regels opgesteld. Zo moesten de sluisdeuren in het vervolg bij springtij gesloten blijven en mochten die alleen bij hoogwater geopend worden, wanneer de waterstanden binnen en buiten het dok gelijk waren. Verder dienden de schepen voor de sluisen gereed te liggen om de openingstijd voor het invaren zo kort mogelijk te houden. Ten slotte werden de eerder uitgevaardigde verboden, zoals die tegen het vervuilen van het dok, bekrachtigd.⁴⁵

Voor de berekening van de gemaakte kosten gaf de stadsregering aan de gecontracteerde landmeter Johannes de Neeff opdracht om een kaart van het dok te vervaardigen met daarin een calculatie van de hoeveelheid afgegraven grond. Hoewel de manuscriptkaart, waarop de contouren van het dok met kompasroos en schaalstok getekend zijn op het eerste gezicht weinig spectaculair oogt, is het een uniek document. Op de plattegrond is namelijk met stippellijn aangegeven waar de dammen bij de grote sas gelegen hebben die het dok droog moesten houden. Daarnaast wordt aan de hand van een uitvoerige legenda tekst en uitleg gegeven over de verdeling van de kosten voor de stad Middelburg en die voor de VOC. Daaruit blijkt dat voor de eerstgenoemde partij 4.348 schaft aarde was

⁴³ NA, VOC, inv. nr. 7255, Resoluties kamer Zeeland, 29 maart 1708.

⁴⁴ NA, VOC, inv. nr. 11474, Overeenkomst tussen de VOC, kamer Zeeland en de stad Middelburg, 2 april 1707; VOC 7255, Resoluties kamer Zeeland, 13 september 1708; ZA, Hs 851b, 348-349; Kesteloo, 'De stadsrekeningen', deel VIII, vijfde stuk, 39-40.

⁴⁵ ZA, Archief van de Stad en Gemeente Middelburg, Ordonnanties, Publicaties en Gemeenteblad (OPG) 8/73, Ordonnantie op de Dokke der stad Middelburg, 29 juni 1709; W.S. Unger, *Bronnen tot de geschiedenis van Middelburg in den landsheerlijken tijd*, deel I ('s-Gravenhage 1923), 209-210.

afgegraven en voor de tweede 6.280 schaft. In totaal werd dus 10.628 schaft aarde uit het dok gegraven of 41.322 kubieke meter.⁴⁶ Wat opvalt, is dat de uitgaven voor de stadskas aanzienlijk lager uitvielen dan die voor de Compagnie. De stad betaalde voor iedere afgegraven schaft grond tien schellingen en twee penningen, dus iets meer dan drie gulden. De VOC betaalde voor dezelfde eenheid afgegraven grond vijftien schellingen of vier en een halve gulden. Dat was bijna vijftig procent meer, maar daarin waren de kistdammen ‘die in het dok gelegen hebben om het welk droog te houden’ meegerekend. Aan de Compagnie werd in totaal 28.260 gulden in rekening gebracht en aan de stad Middelburg slechts 13.478 gulden.⁴⁷ Uiteindelijk nam de stad een hoger bedrag voor zijn rekening, want volgens de stadsrekeningen beliepen de totale kosten, dus inclusief de aankoop van het hout voor de sluisdeuren met zaag- en werkloon, 18.895 gulden. De totale herstel- en onderhoudskosten van het Middelburgse havendok bedroegen 47.154 gulden en daarmee was dit de kostbaarste onderhoudsbeurt ooit.⁴⁸ In de daaropvolgende decennia hield de VOC haar dokgedeelte op diepte en onderhield de stad het westelijk deel van het havendok en de sluisdeuren.⁴⁹

De nieuwe sas

Rond 1750 kwamen er toenemende klachten van omwonenden van het dok over de tewaterlating en het uitvaren van Oost-Indiëvaarders. Volgens de bewoners veroorzaakten de diepstekende compagnieschepen veel wateroverlast, waardoor ‘regenbakken bedorven en de mensen in kelders woonende met hunne meubelen moeten vlugten’. Verder bevond de grote sas zich in dermate slechte staat, dat de stad bij ‘hoogwaterfloeden en zware stormwinden’ in groot gevaar zou verkeren. Daarom gaven de autoriteiten de sluis- en molenmaker Jacob Poleij de opdracht het sluiswerk zo spoedig mogelijk te repareren.⁵⁰ Bovendien bleek de kleine sas ook nog ‘tot aan de fondamenteen toe’ bouwvallig te zijn. De noodzakelijke herstelwerkzaamheden gingen opnieuw veel geld kosten en dat leidde tot plannen om de kleine sas af te breken en een nieuwe vergrote sluis tussen de Vlissingse brug en de stadsschuur te bouwen. Het dok zou daardoor niet alleen aanzienlijk worden vergroot, maar door de aanleg van de nieuwe bredere sas zouden de ‘Noords en Groenlandsvaarders’, die tot dan toe in het havendok lagen aangemeerd, in de achterliggende ‘Soute Veste’ worden geschut. Dit zou de ‘hoognodige opruiming van de Stads Docke’ geven. Daarnaast bleek het oude spui aan de Nieuwe Haven eveneens in verval te verkeren. Besloten werd om die af te breken, zodat er een doorvaart van de Nieuwe Haven naar de achterliggende grachten zou ontstaan. Vaartuigen die met hout, steen of andere producten waren geladen, hoefden in het vervolg niet langer door het dok. Dat leverde niet alleen tijdwinst voor de kooplieden op, maar vertraagde bovendien de verzanding van het dok, omdat de sluisen voor de doorvaart van deze schuiten niet langer geopend hoefden te worden.⁵¹

Voor het plaatsen van de noodzakelijke kistdammen vroeg de stadsregering offertes aan bij verschillende sluis- en molenmakers. Hoewel de eerder genoemde Poleij de dammen bij de kleine sas voor een lager bedrag wilde plaatsen dan zijn concurrent Zacharias Coolman, bleek de laatste minder te rekenen voor de kistdammen die nodig waren voor de bouw van de Nieuwe Sas bij de Stadsschuur. Daarom sleepte Coolman de opdracht in de wacht en werd Poleij tot opzichter van de bouwwerkzaamheden benoemd.⁵²

In het najaar van 1759 gingen de werkzaamheden van start. Als eerste werden enkele huizen bij de Vlissingse brug aangekocht, die vervolgens werden gesloopt. Daarna sloeg Coolman kistdammen aan weerszijden van de oude sas, die in daaropvolgende weken werd uitgegraven en afgebroken. Hetzelfde deed hij op de plaats waar de nieuwe sluis zou verrijzen. Nadat het water tussen de dammen was weggepompt, werd het oude spui aan de Nieuwe Haven eveneens uitgegraven en afgebroken voor de nieuwe doorvaart naar de achterliggende grachten.⁵³ Volgens de fraai bewerkte herinneringssteen, die la-

46 L.M. Hollestelle, ‘Maten en gewichten’, in: L.M. Hollestelle e.a. (red.) *Werken met Zeeuwse bronnen*. Tekst en uitleg bij het lezen van archiefstukken (Amsterdam 1998), 38. Een Zeeuwse schaft aarde was gelijk aan 3,888 kubieke meter.

47 Manuscriptkaart van het Middelburgse dok tussen de ‘Kleene en Grootte Sas’, door Johannes de Neeff, 28 januari 1710 (particuliere collectie).

48 Kesteloo, ‘De stadsrekeningen’, deel IX, 40.

49 ZA, Hs 851b, 351-352.

50 ZA, Hs 851b, Index notulen Middelburg, 3 april, 4 en 11 september 1756, 26 maart, 2 april 1657; Hs 881.1, 238.

51 ZA, Archief Verheye van Citters (VvC) 49a, Overwegingen om het kleine sas af te breken en een nieuw te bouwen, 1759-1761.

52 ZA, VvC 49a, Offerte voor kistdammen en beschoeiing van Jacob Poleij en Zacharias Coolman; *Middelburgsche Courant*, 25 december 1759.

53 ZA, VvC 49a, ‘Notitie van Uijtgaaf van de onkosten, gevallen op het leggen der Dammen, afbreken en uijtgraven van d’oude kleijne sas (...) en leggen en opbouwen van een Nieuwe Sas, in de Nieuwe Have, aan de Stadsschuur, 1759-1761; Hs 881.1, 39-46.

54 Kesteloo, ‘De stadsre-



Afb. 4. Het Middelburgse dok met de scheepstimmerwerf van de VOC. Gravure van W. Udemans uit 1757 (particuliere collectie).

ter bij de sluis werd geplaatst, werd de nieuwe sas op 9 maart 1763 officieel in gebruik genomen.

Naast loon ontving opzichter Poleij een premie van anderhalf procent 'van het generale montant' als de kosten aan het eind van 1761 niet boven de 168.000 gulden waren gestegen.⁵⁴ Daarin is hij geslaagd, want volgens de boeken beliepen de bouwkosten in december 1761 rond de 126.000 gulden. Toch stegen de uiteindelijke kosten daar ruim boven, want toen alle werkzaamheden aan het nieuwe dok- en sluisstelsel waren voltoerd, waren die tot 220.245 gulden opgelopen.⁵⁵ Het ruim drie jaar durende project was een van de grootste en kostbaarste waterbouwkundige werken uit de Middelburgse geschiedenis. Maar het resultaat mocht er wezen. Toen het bijzondere schut- en keersluiscomplex in de vorige eeuw werd gerestaureerd, bleek het metsel- en natuursteenwerk onder de waterlijn opmerkelijk gaaf te zijn. De natuursteenblokken waren zonder voegen gestapeld en de vloeren van maalgat, spui en sluis waren rollaagsgewijs gemetseld, zodat alleen de koppen van de bakstenen zichtbaar waren. De gemetselde vloer was daardoor ruim veertig centimeter dik en versterkt en verdeeld met eiken balken die met vele ijzeren nagels, als bescherming tegen de paalworm, waren bespijkerd.⁵⁶

Met de voltooiing van de nieuwe sas aan de Stadsschuur werd ook het dokgeld opnieuw vastgesteld. Eigenlijk was er geen sprake van dok- maar van passagegeld, want volgens het 'Reglement, waar naar het Last- en Dokgeld voortaan zal worden betaald' moes-

keningen', deel VIII, vijfde stuk, 41.

⁵⁵ ZA, Hs 881.1, 46.

⁵⁶ Van der Veur en Van Wijk, 'De getijmolens van Middelburg', 65.

⁵⁷ ZA, OPG 9/139, 'Re-



Afb. 5. Het Middelburgse dok met de VOC-werf. Gravure van G.B. Probst uit 1778 (particuliere collectie).

ten schuiten en schepen tot een maximaal laadvermogen van achttien last twee stuivers per last betalen voor het doorvaren van de nieuwe sas.⁵⁷

De problemen voor de omwonenden van het dok waren overigens niet opgelost. In 1773 klaagden zij opnieuw over de hoge waterstand in het dok die veel schade aan eigendommen veroorzaakte, waarop de stadsregering met de toezegging kwam dat er in het vervolg meer zorgvuldigheid zou worden betracht bij het inlaten van het dokwater.⁵⁸

Het einde van het dok

Nadat de grote handelscompagnieën aan het eind van de achttiende waren opgeheven, nam de betekenis van het Middelburgse dok snel af. Alleen de MCC wist zich staande te houden door zich geheel toe te leggen op de scheepsbouw voor derden. In 1803 kocht de Compagnie daarvoor de voormalige WIC-werf en verwierf vijftien jaar later tevens het gebruik van de leegstaande VOC-werven. Na 1840 kreeg de MCC steeds meer te maken met de malaise in de scheepsbouw en namen de werfactiviteiten af. Hoewel na 1850 nog enkele nieuwe scheepswerven aan het havendok verrezen, werden die alle aan het eind van de negentiende eeuw gesloten. Dat werd mede veroorzaakt door de aanleg van het Kanaal door Walcheren, gegraven in de jaren zestig en zeventig van de negentiende eeuw. Door de aanleg van dit kanaal, met sluizen in Vlissingen en Veere, verdween het getij uit de haven en grachten van Middelburg en werden schutsluizen overbodig. Voor de werven had de vaste lage waterstand verregaande gevolgen doordat delen van de hellingen en het dok droog kwamen te liggen en de werkzaamheden gestaakt moesten worden.⁵⁹ Maar voordat de Middelburgse scheepswerven hun poorten sloten, was een aanzienlijk deel van het dok al gedempt.⁶⁰ Tegenwoordig rest nog slechts een klein deel van het oorspronkelijke achttiende-eeuwse dok, dat als jachthaven dienst doet.

glement waar naar het Last- en Dokgeld voortaan zal worden betaald, wegens het doorvaren van alle Binnenlandsche Vaartuygen of Schepen en Schuyten door de nieuwe Sas aan de Stads Schuur binnen deze stad', Middelburg, 19 november 1763.
 58 ZA, OPG 8/74, 'Ampliatie van de Ordonnantie op de Dokke', Middelburg, 12 februari 1774.
 59 A.F. Franken, *Scheepswerven in Zeeland, een onderzoek naar de geschiedenis en relictien van Zeeuwse scheepswerven* (Goes 1996), 35-43.
 60 I.H. Vogel-Wessels Boer en P.J. Smallegange, '“Heil breng” ons kanaal en spoor'. Kanaal en spoor, beelden uit heden en verleden. (Middelburg 2004), 23-71.

Besluit

Aan het eind van de zestiende eeuw werd de machtsstrijd in de Scheldedelta door het actieve beleid van de Middelburgse magistraten in het voordeel van hun stad beslecht. Vooral de verbetering van de havenfaciliteiten, waaronder de bouw van een getijdenvrij havendok, maakte Middelburg tot het belangrijkste handelscentrum van Walcheren, waar de grote handelscompagnieën zich vestigden. Met name de VOC bleef tot aan het eind van de achttiende eeuw van grote economische betekenis voor de stad. Daarbij speelde het Middelburgse havendok een essentiële rol, want zonder scheepsbouw en onderhoud zou de economie ten onder gaan. Het stadsbestuur heeft dat onderkend en gaf aan herstel en verbetering van het dok veel geld uit. Vooral de strijd tegen de verzanding trok een zware wissel op de stadskas. Aan het eind van de achttiende verslechterde de economische situatie van de Republiek en nadat de VOC en WIC failliet waren gegaan, nam de betekenis van het Middelburgse dok snel af. Een deel werd gedempt en toen met de aanleg van het Kanaal van Walcheren het getij in Middelburg verdween, viel het doek.