

AANLEGPLAATS IN DE OUDE VEERHAVEN TE TERNEUZEN

E. Hamelink



De Callender-Hamiltonbrug ligt er op 10 maart 2010 werkeloos bij. Foto's Sandra Hamelink-Muys.

Inleiding

Al enkele jaren heeft de gemeente Terneuzen het plan opgevat om het gebied rond de Oude Veerhaven te ontwikkelen en te herinrichten. Het plan hiertoe werd in 2005 bekend gemaakt. Enigszins onverwacht werd op 15 december 2008 de ponton van de voormalige veerdienst Terneuzen-Hoedekenskerke in de Oude Veerhaven te Terneuzen door Rijkswaterstaat verwijderd, omdat zij in zeer slechte staat verkeerde. Zowel Heemkundige Vereniging Terneuzen als het Platform Maritiem Erfgoed Zeeland willen voor Terneuzen een ponton met toegangsbrug behouden. Om dit te onderbouwen heb ik een archief- en bronnenonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden samengevat in dit artikel. Minstens net zo onverwacht als het verwijderen van de ponton, werd begin juli van dit



Veerboot Westerschelde aan de "nieuwe" aanlegsteiger.

jaar bekend dat het college van B&W van de gemeente Terneuzen het besluit heeft genomen een nieuw ponton aan te schaffen. Het betreft hetzelfde ponton dat de gemeente vorig jaar en dit jaar heeft gehuurd voor de festiviteiten tijdens de havendagen. De ponton kost 600.000 euro, maar door de voorziening voor twintig jaar te verhuren aan sleep- en bergingsbedrijf Multraship kost de transactie de gemeente uiteindelijk niets.

De veerdiensten vanuit Terneuzen voor de komst van de PSD

Op 6 augustus 1781 besloten burgemeester en schepenen van de steden en ambachten van Axel en Neusen tot de oprichting van een 'klein schippersgilde' van de stad Terneuzen op Biervliet, Ellewoutsdijk, Baarland,

Hoedekenskerke en het Land van Hulst. De aanleiding hiertoe was dat het vaarwater voor de stad steeds ondieper werd. Daardoor was het moeilijk, of onmogelijk voor de reizigers om gebruik te maken van een grote poon van een zogenaamde buitenschipper of van een andere schipper van het grote schippersgilde. De overtocht diende veelal te geschieden met een kleiner vaartuig zoals een hengst of hoogaars. De veerdienst werd door de magistraat telkens voor een periode van zeven jaar verpacht. In verband met de komst van de Franse legers en de inlijving van dit gebied



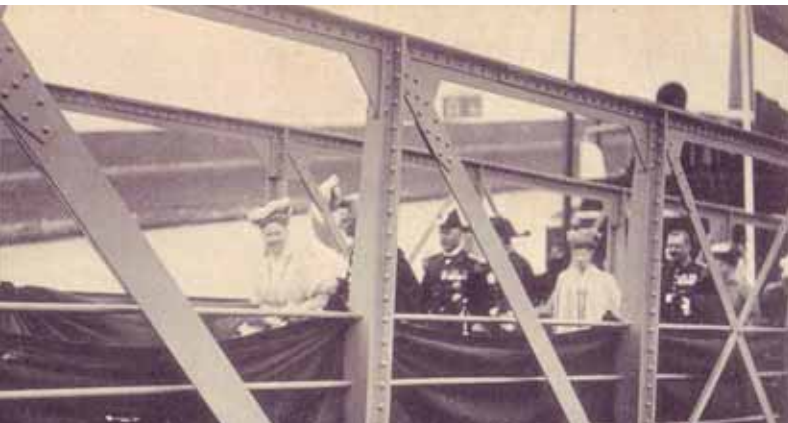
De ponton met de rij meerpalen in 1918. Hier kunnen we ook goed de drijfkist zien die in 1916 werd aangebracht tussen de dukdalven.

bij de Franse Republiek in 1794 betaalde de veerschipper geen pacht meer. De veerschippers voerden veelal ook een beurtvaartdienst uit.

Na het vertrek van de Fransen in 1814 voeren enige veerschippers zonder vaste tijden personen over van Terneuzen naar Ellewoutsdijk, Baarland, Hoedekenskerke, Vlissingen en ook Breskens tegen door het gemeentebestuur bepaalde tarieven. Omstreeks 1825 werden daarvoor drie zeilschepen gebruikt. Van 1838 tot 1868 bestond er een vast veer op Ellewoutsdijk en een op Hoedekenskerke. De gemeente was eigenaar van het veer en stelde de veerschippers aan. In dat laatstgenoemde jaar werden deze veren opgeheven, waarschijnlijk in verband met de concurrentie van de provinciale stoombootdienst op de Westerschelde.

Provinciale Stoombootdiensten

In 1828 begon de provincie de exploitanten van de veerdienst tussen Vlissingen en Breskens te subsidiëren. Dit was



Boven: De brug en ponton in de veerhaven omstreeks 1965.

Links: Koningin Wilhelmina en Prins Hendrik komen op 14 september 1907 met veerboot Westerschelde in Terneuzen aan tijdens hun driedaagse bezoek aan Zeeland.

het begin van de relatie tussen provincie en de veerdiensten over de Westerschelde. Van 1828 tot en met 1842 was de provincie uitsluitend als subsidieverlener betrokken bij de exploitatie van de veerdienst Vlissingen-Breskens. In 1842 kwam hierin verandering. De provincie kocht de stoomboot en gaf de exploitatie in concessie. Twaalf jaar lang werd zo de dienst als semi-overheidsbedrijf uitgevoerd. Een commissie van toezicht hield toezicht en legde verantwoording af aan Gedeputeerde Staten. In 1854 verkocht de provincie het schip aan D. Dronkers en J.J. de Kanter, die de dienst met ingang van 1 november 1854 weer particulier uitvoerden met een provinciale subsidie. De uitvoering van deze dienst door Dronkers en De Kanter liet veel te wensen over, terwijl zij wel regelmatig om verhoging van de subsidie verzochten. Gedeputeerde Staten besloten daarom op 23 maart 1866 de concessie in te trekken en het beheer met ingang van 1 april 1866 in eigen hand te nemen. Eigendom en exploitatie van de veerdienst Vlissingen-Breskens-Terneuzen kwamen vanaf dat moment geheel in handen van de provincie. Dit was het begin van de Provinciale Stoombootdienst op de Westerschelde.

De twee oude aanlegplaatsen

In Terneuzen was aanvankelijk een eenvoudige aanlegplaats die in particulier eigendom was. Deze aanlegplaats lag in de havenmonding aan het eind van de Westpier. Nabij die aanlegplaats bouwde D. van Rompu eind 1869 een gebouwtje waarin de reizigers konden wachten op de boot onder het nuttigen van consumpties. Toen de provincie met ingang van 1 april 1866 de exploitatie van de veerdienst in eigen handen nam werd het steigertje door eigenaar D. Dronkers voor Hfl. 250,- aan de provincie overgedragen. Nog

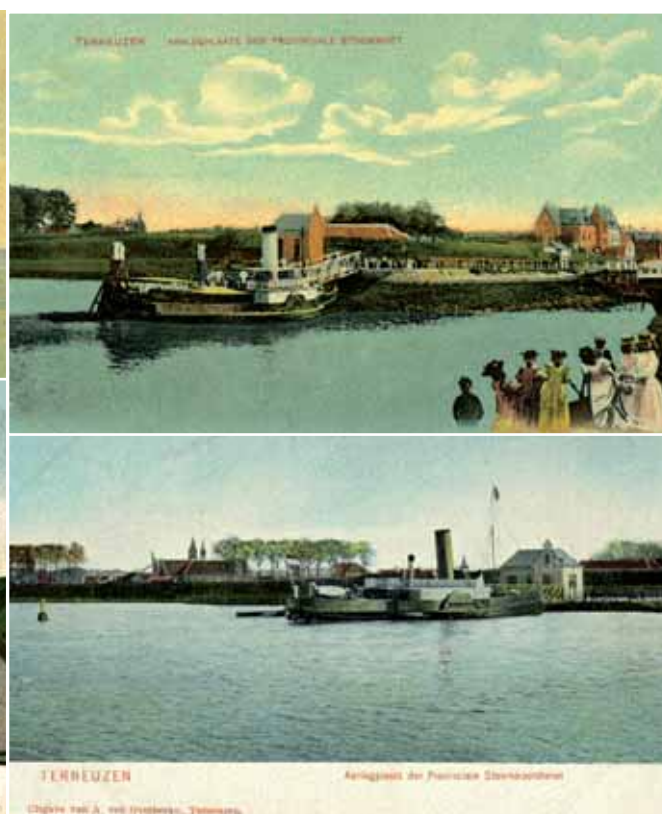
lang heeft dit steigertje hier gelegen. In 1916 werd het opgeruimd. Er zijn tussen 1916 en 1933 nog de nodige aanpassingen verricht, uitbreiding met meerpalen en er heeft nog een ponton op spudpalen gelegen. Enkele jaren nadat de provincie de veerdienst in exploitatie nam werd in 1874 een nieuwe aanlegplaats in gebruik genomen. Deze aanlegplaats lag aan de westzijde van Bastion I, nabij de kop van de Nieuwstraat in de toeleidende haven naar de Westkolk. Door de toenemende scheepvaart kon deze aanlegplaats niet lang blijven bestaan, daarom werd door Rijkswaterstaat in 1896 een nieuwe aanlegplaats ontworpen.

De nieuwe aanlegplaats

Op 18 december 1896 werd door Rijkswaterstaat het bestek aanbesteed voor het maken van een ijzeren drijvende aanlegplaats met toeleidende brug in de buitenhaven van Terneuzen. De bouwkosten werden geraamd op Hfl. 16.900,-. De aanlegplaats bestond uit plaat- en getrokken ijzer met een djatihouten onderdek en een grenenhouten bovendeck. De aanlegplaats had een lengte van 24 meter en was 7 meter breed en werd drijvende gehouden door een aantal drijfkisten. Naar de aanlegplaats lag een toeleidende brug met een lengte van 24,25 meter en de breedte van het buitenwerk bedroeg 3,28 meter. De aanlegplaats werd op haar plaats gehouden door twee dukdalven. Op 23 juli 1897 werd door Rijkswaterstaat het bestek aanbesteed voor het maken van twee dukdalven en een landhoofd. De bouwkosten werden geraamd op Hfl. 7.150,-. Iedere dukdalf bestond uit drie palen. In 1916 werd de ponton vergroot door het aanbrengen van een drijfkist aan de oostzijde, lang 7 meter, breed 4,35 meter. Deze drijfkist werd aange-



Boven: De oude aanlegplaats aan de Westpier.
Onder: De oude aanlegplaats aan de westzijde van Bastion I.



boven en onder: De nieuwe aanlegplaats in de Buitenhaven.

bracht tussen de twee dukdalven, waardoor ook aan de oostkant van de ponton afgemeerd kon worden. Kort na de voltooiing van de nieuwe aanlegplaats worden in de jaren die volgen diverse opstallen gebouwd. In 1901 werd er een nieuwe bergplaats en kantoor gebouwd. Dit gebouw diende ter vervanging van een gebouwtje dat in 1893 nabij de oude aanlegplaats was gebouwd. In 1903 werd hier een wachtkamer aan gebouwd en werd de bergplaats voor wagens vergroot. In 1905 werd de bestaande bergplaats voor vrachtgoederen vergroot en werd er een veeplaats gemaakt. In 1911 werd er een wagenbergplaats gebouwd en in 1938 werd het gehele dienstgebouw vernieuwd. In 1932 bestelde de provincie drie identieke zijladingmotorboten die in 1933 op de kleine Westerscheldediensten en Oosterschelde gaan varen. Deze motorboten konden circa 10 auto's meenemen op het achterdek. Tengevolge hiervan dienden aanpassingen plaats te vinden aan pontons en beweegbare bruggen. In Hoedekenskerke werd in de periode 1930/1932 een nieuwe veerhaven aangelegd die in de plaats kwam van de steiger die in 1914 was aangelegd. In de Terneuzensche Courant van 25 augustus 1933 kunnen we lezen dat de nieuwe brug en ponton voor de veerhaven in Hoedekenskerke vanaf de werf te Dordrecht naar Zeeland is vertrokken. De Terneuzensche Courant van 15 november 1933 meldt dat door Rijkswaterstaat opdracht was gegeven aan de N.V. Terneuzensche Scheepsbouwmaatschappij tot het maken van een verlengstuk aan de bestaande ponton in Terneuzen vanwege het in de vaart komen van een nieuwe motorboot. In de archieven van Rijkswaterstaat en de PSD heb ik helaas niets terug kunnen vinden over de aanpassingen aan de ponton. In januari 1934

werd aan het Terneuzense ponton het verlengstuk aangebracht. De aanleginrichtingen in de havens van Hoedekenskerke en Terneuzen waren er klaar voor. De nieuwe provinciale boot "Koningin Emma" werd op 1 februari 1934 tijdens een Noordoosterstorm in de vaart genomen. Vanuit Zeeuws-Vlaanderen werden er die eerste dag 4 auto's overgezet.

Tweede Wereldoorlog en wederopbouw

Tengevolge van de oorlogshandelingen in de Tweede Wereldoorlog werden ponton en brug beschadigd. Op 16 mei 1940 werden door de terugtrekkende Franse troepen de aanlegpontons in zowel de Westbuitenhaven als de Oostbuitenhaven (provinciale boot) opgeblazen waardoor verschillende woningen in de nabijheid schade opliepen aan ruiten en rolluiken. In juli 1940 zou het gezonken ponton worden gelicht en zou er worden getracht een noodvoorziening voor de provinciale boot te realiseren. Na de bevrijding van Terneuzen werd er op 30 september 1944 door de technisch ambtenaar van Rijkswaterstaat een overzicht opgesteld van door oorlogsgeweld in 1944 veroorzaakte schade in de dienstkring Terneuzen. Hij schrijft dat de ponton in de Oostbuitenhaven, die in gebruik is als aanlegplaats voor de provinciale boot, is gezonken en de toeleidende brug is gebroken. Op 11 december 1944 werd een overzicht opgesteld van de toestand van de Rijkswaterwegen en Rijksobjecten in het arrondissement Terneuzen. Hierin staat vermeld dat de herstelkosten voor de ponton in de Oostbuitenhaven met toeleidende brug werden geraamd op Hfl. 23.000,-. De herstelkosten voor de ponton in de Westbuitenhaven werden geraamd op Hfl. 13.000,-. Op luchtfoto's van de Terneuzense binnenstad die op 3 oktober 1944 door de Royal Air Force (RAF) zijn



De oude aanlegplaats aan de westzijde van Bastion I.

inzet: Luchtfoto van de RAF 3 oktober 1944.

gemaakt is te zien dat brug en ponton niet meer aanwezig zijn. Het lijkt er wel op dat er een rij palen op de foto te zien is. In Hoedekenskerke werd in oktober 1946 een aanvang gemaakt om de gezonken schepen en ponton uit de veerhaven te

verwijderen. Op 14 oktober 1947 werd in Terneuzen de nieuwe brug aangebracht door de bok "Meeuw". De brug, een zogenaamde Callender-Hamiltonbrug, werd door machinefabriek Snelleman te Sas van Gent gemonteerd. Bij het herstellen van bruggen na de bevrijding werd veel gebruik gemaakt van Brits materiaal, zoals pontonbruggen, Baileybruggen en Callender-Hamiltonbruggen. In 1945 werden voor het herstel van spoorbruggen door de NS acht Callender-Hamilton noodbruggen besteld bij de Callender-Hamilton fabriek in het Britse Thornton Heath. Dit type brug bestaat uit geprefabriceerde onderdelen en is een uitvinding van de Nieuw Zeelandse ingenieur A.M. Hamilton.. Hamilton was hoofdingenieur bij de aanleg van de Hamilton Road in Kurdistan tussen 1928 en 1932. Tijdens de constructie van die weg werd hij zich bewust van de noodzaak sterke, gemakkelijk te construeren bruggen te hebben, waarvan de onderdelen eenvoudig aangevoerd konden worden. In 1935 kreeg hij een patent op zijn ontwerp. Het succes werd vanaf de jaren '40 al snel ingehaald door de Baileybrug die veel sneller in elkaar te zetten was. Callender-Hamiltonbruggen waren stijver dan Baileybruggen waardoor zij zeer goed als spoorbrug konden worden ingezet. Alhoewel het meestal ging om semi-permanente bruggen heeft de brug met aanleginrichting in Terneuzen voor de veerdienst dienst

gedaan tot 3 januari 1972. Die dag was de laatste afvaart van de veerboot 'Prins Willem I'.

Na de veerdienst

Na het beëindigen van de veerdienst Terneuzen-Hoedekenskerke werd de aanleginrichting gebruikt voor verschillende doeleinden. Zo vervulde die een taak als aanlegplaats voor sleepboten, had een belangrijke functie tijdens de festiviteiten bij de Havenfeesten (rondvaarten op de Westerschelde) en elk jaar in november stonden de kinderen hier rijendik Sinterklaas op te wachten. Ook een belangrijke functie van de aanlegsteiger was het gebruik als calamiteitensteiger. Tussen 1998 en 2005 exploiteerde rederij Denick in de zomer een toeristisch fiets- en voetveer naar Hoedekenskerke. In 2005 werden de eerste plannen bekend van de gemeente Terneuzen voor de herinrichting van de Terneuzense veerhaven. In een brief van 29 maart 2005 heeft de Heemkundige Vereniging Terneuzen haar standpunt bekend gemaakt. Het bestuur van de vereniging denkt dat de ontwikkeling van de Oude Veerhaven een goede impuls kan geven aan de toeristische ontwikkeling van Terneuzen, maar heeft de gemeente gevraagd bij de planontwikkeling rekening te houden met de oorspronkelijke functies van de veerhaven. Hierbij denken wij aan de ligplaats voor sleepboten, vissersschepen en de functie van voorhaven naar de voormalige Oost- en Westkolk. De oude steigers aan de oostzijde van de veerhaven zijn nog aanwezig.

Conclusie

Het mag duidelijk zijn dat de brug en ponton een belangrijke (centrale) functie vervulden in de Oude Veerhaven. De Heemkundige Vereniging Terneuzen en het Platform Maritiem Erfgoed zijn dan ook blij met het besluit van de gemeente Terneuzen om een nieuw ponton aan te schaffen. Ponton en brug vertellen het verhaal over de veerdiensten op de Westerschelde, hebben een belangrijke maatschappelijke en bedrijfsmatige functie en kunnen een rol vervullen bij calamiteiten op de Westerschelde. Bovendien vertelt de relatief zeldzame Callender-Hamiltonbrug iets over de oorlogsjaren en de wederopbouw.

Bronnen / literatuur:

- Blankenstein, E. van, Bruggen in Nederland, 1940-1950, Vernieling en herstel, Nederlandse Bruggen Stichting, 2009.
- Boot, Willem J.J, Honderdvijfenzestig jaar Provinciale Stoomboot Diensten in Zeeland, 2003.
- Sandberg, Jh. Mr. G.J., Overzetveren in Zeeland, 2e herziene druk, 1978.
- Veld, W.H.A. De, Uit de geschiedenis van de Provinciale Stoomboot Diensten te Terneuzen. Gepubliceerd in De Stem van Oud Terneuzen van de Vereniging Oud Terneuzen, 1964-1968.
- Wilderom, ing. M.H., Tussen afsluitdammen en deltidijken, deel 4 (Zeeuwsch Vlaanderen)
- Gemeentearchief Terneuzen, krantenarchieven Terneuzensche Courant en De Vrije Zeeuw.
- Zeeuws Archief, archieven Rijkswaterstaat en Provinciale Stoombootdiensten in Zeeland, toegangen 123.1, 361.2, 361.10.