

Middelburg

Onstaan, bloei en achteruitgang

Taeke Stol

De geschiedschrijving van Zeeland heeft lange tijd als het ware plaatsgevonden vanaf de 85 m hoge Lange Jan, de abdijtoren van Middelburg, waardoor alleen Walcheren duidelijk belicht werd en het zicht op de rest van de provincie vervaagde (Dekker, 1971, p. 4). Desondanks zijn we voor de oudste stadsontwikkeling van Middelburg nog steeds aangewezen op het, wat zijn konklusies betreft, lang niet altijd even betrouwbare artikel van Dommissie uit 1904. Kennelijk was de Lange Jan zo hoog dat men alleen oog had voor de grote handelsbewegingen waarin Middelburg opgenomen was en verontachtzaamd werd wat zich aan de voet van de toren afspeelde. Een nieuwe studie over de eigen stadsontwikkeling wordt node gemist. Hieronder volgen enige hoofdlijnen uit deze ontwikkeling, ingebed in de grotere kaders waarvan Middelburg deel uit maakte.

Behandeld wordt de ontwikkeling tot 1940. Op 17 mei van dat jaar werd een belangrijk deel van de binnenstad door de Duitsers gebombardeerd. Zo'n 600 panden gingen verloren, waaronder vele monumentale. Bij de wederopbouw onderging het stratenpatroon op sommige plaatsen een kleine wijziging.

De genese van het landschap.

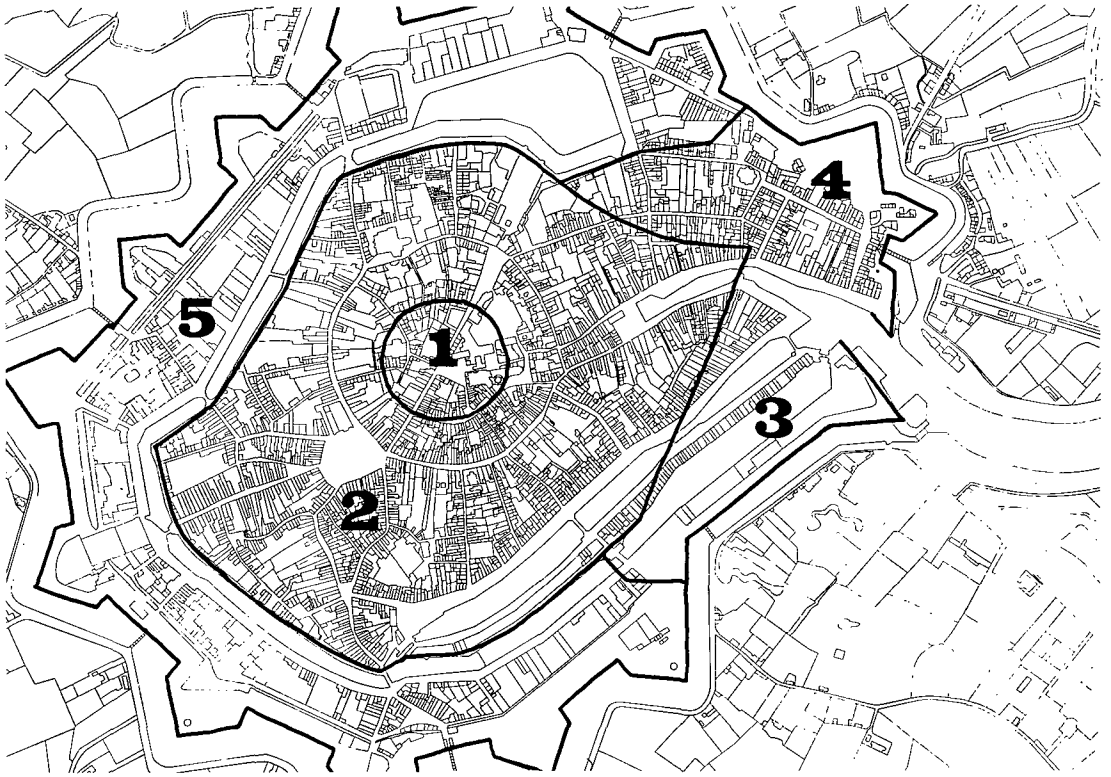
Zuidwest-Nederland moeten we ons in het verleden voorstellen als een groot veengebied, beschermd door een rij strandwallen die op enige afstand van de huidige kustlijn in zee lagen. De afwatering van het veengebied gebeurde via veenstroompjes (bv. de Honte) en enige grote rivieren: de Maas in het noorden en de Schelde iets zuidelijker (ongeveer het tracé volgend van de huidige Oosterschelde). Op een gegeven ogenblik doorbrak de zee de strandwallen en werden in het veengebied krekenslaggen. Bij de stormvloed van 1134 werd bijvoorbeeld de Honte sterk verbreed tot wat de Westerschelde zou worden (Gottschalk, 1971, p. 66). De kleinere krekenslaggen verlandden later. Deze ontwikkeling vond plaats in verschillende fasen, traditioneel transgressie- en regressiefasen genoemd. Momenteel wordt, wat betreft de transgressies, meer gedacht aan de invloed van enkele stormvloeden, dus

incidentele gebeurtenissen (Dekker, 1980). Door klink, moertering en oxidatie daalde het maaiveld van het veen ten opzichte van dat van de zandige kreekresten. Daardoor trad inversie van het reliëf op: de verlande krekenslaggen kwamen als ruggen in het landschap te liggen. Het voorlopige eindresultaat was een landschap met hogere, zandige ruggen en lagere, venige en kleiige poelgronden. De bewoning concentreerde zich op de ruggen: daar zat zoet water en de grond was geschikt voor akkerland. In de poelen bevond zich brak water; deze werden benut als weiland, hooiland of voor moertering. Middelburg ligt op het kruispunt van drie ruggen, die nog te volgen zijn in de loop van de de Noordweg en de Seisweg, zich in het zuiden verenigend tot de Segeersweg. De relatieve maaiveldverlaging van de poelen was dusdanig dat men het land door dijken tegen de zee moest gaan beschermen. De grote stormvloed van 1134 gaf bij de bevolking waarschijnlijk de doorslag. Vóór 1200 was heel Walcheren systematisch door dijken en duinen omgeven (Dekker, 1980, p. 96-97).

Ontstaan van middelburg en oudste nederzetting

Vanaf het begin van de 9e eeuw ondernamen de Noormannen rooftochten langs de kusten van het Frankische Rijk en al snel ook meer landinwaarts. Aanvankelijk waren het bliksemacties en kon de bevolking het vege lijf redden door zich bij nadering van de plunderslaars uit de voeten te maken. Na 878 verenigden de Noormannen zich echter in een leger dat jarenlang plunderend rond trok. Men kon ze toen niet meer ontlopen en men besloot versterkingen aan te leggen waarbinnen men zich bij een aanval tijdelijk terug trok. Deze versterkingen, burgen genaamd, zijn kort voor 891 aangelegd op veel plaatsen langs de Hollandse en Vlaamse kust. Walcheren bezat drie van dergelijke burgen. Eerst werd er een bij Domburg (= duinburg) aangelegd. Vandaar uit werd een zuidburg (Souburg) en vervolgens tussen beide in een middelburg gesticht. Mogelijk zijn de laatste twee al in 836 aangelegd (Blok, 1979, p. 131).

De burgen waren rond van vorm met



Figuur 1. Stadsuitbreidingen van Middelburg, geprojecteerd op de kadastrale kaart van ca. 1825. 1. de burg. 2. omwalling van ca. 1266. 3. uitleg in 1549-1550. 4. uitleg in 1578-1591. 5. uitleg in 1595-1598.

De ruimtelijke structuur van de stad wordt bepaald door de drie 'ringvormige' uitbreidingen met als zwaartepunten de burg, de Markt en de oude en nieuwe haven. De burg kent in feite twee ringen: de bebouwing aan de aarden wal binnen de burg en de bebouwing aan de burggracht er buiten. De straat de Burg verdeelde de eerste ring in twee gelijke parten. Bij de rekonstruktie na 1940 werd het gedeelte vanaf de Markt echter enigszins verlegd waardoor het rechte karakter verloren ging.

Op de kaart is tevens het kanaal van 1817, uitkomend bij Veere, te zien.

een diameter van ca. 200 m. In de middelburg zorgde de rivier de Arne voor water in de gracht en maakte daar ook zelf, vergraven, deel van uit. De zuidelijke helft (de Delft) is volledig gegraven. In het huidige stratenpatroon van Middelburg is de burg nog goed herkenbaar (zie figuur 1).

De aanleg van een burg indiceert in de nabijheid een vrij omvangrijke bewoningsconcentratie. Bij Middelburg moeten we denken aan een agrarische nederzetting, gelegen westelijk van de burg. Alle, op kreekgruggen lopende, belangrijke landwegen komen hierop uit. De oude naam van deze nederzetting is onbekend. In de 12e of

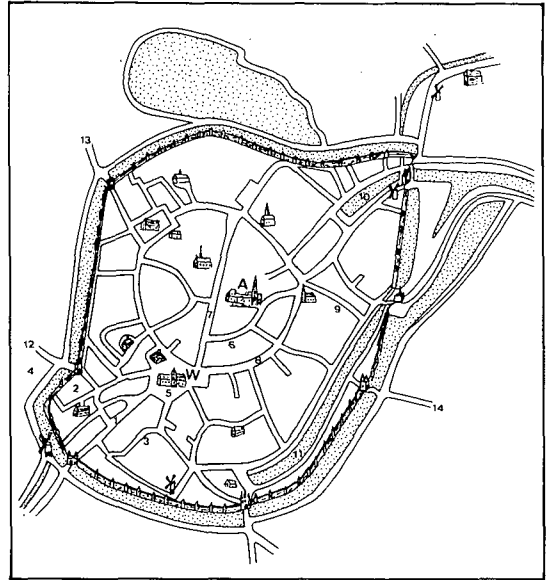
13e eeuw bevond zich hier een hof, d.w.z. een administratief centrum van grondexploitatie, vermoedelijk van de graaf van Holland. Hierop duiden de namen Langeviele, Hoghe Hof, Tiendhof en Seid (Stol, 1979, p. 215-217 en 225-226; zie figuur 2). De voorganger van de, tot de afbraak in 1576, op de Markt staande Westmunsterkerk vormde de parochiekerk van deze nederzetting (Huizinga, 1935, p. 24 en 35). De begin 12e eeuw gestichte abdij was voor haar verhuizing in 1150 binnen de burg (om veiligheidsredenen) waarschijnlijk ook hier gevestigd. Rondom de Markt ontstond een handelsnederzetting, een zogenaamde portus.

De handelsactiviteiten namen snel in omvang toe en het agrarisch karakter van de oorspronkelijke nederzetting lijkt enigszins op het tweede plan te komen. De portus was in het laatst van de 10e eeuw al aanwezig (Dekker, 1971, p. 62), in 1103 wordt expliciet gesproken van de 'Mitthelburgensis portus' (Henderikx, 1977, p. 60). De Markt vervulde hierbij een centrale rol. Via de Arne konden de schepen de stad bereiken. De hoofdstroom van deze rivier verliet via het zuiden (even westelijk van de Nieuwstraat) de stad. Waarschijnlijk is een zijtak later - mogelijk omstreeks 1100 - vergraven tot haven, waarna de hoofdstroom verviel.

De abdij was sinds de verhuizing binnen veilige wallen gelegen, de verdere bebouwing, inclusief de portus, lag evenwel onbeschermd. In 1266 horen we voor het eerst van een wijdere omwalling, zoals die nog op de kaart van Van Deventer staat afgebeeld (zie figuren 1 en 2). Het hele stadsgebied was sindsdien omweld, een uitbreiding van 11 naar 48 ha. De oude burggracht verloor haar functie en de haven, c.q. Arnetak, werd tussen 1266 en 1301 vlak bij de burg afgedamd.

De middeleeuwse stad.

Het oudst-bewaarde stadsrecht dateert uit 1217, maar het verwijst naar een oudere keur die ongetwijfeld uit de tweede helft van de 12e eeuw zal dateren. De stad maakte in de middeleeuwen deel uit van het zogenaamde 'economische landschap' de Scheldedelta (Brugge-Antwerpen-Bergen op Zoom-Walcheren). Middelburg fungeerde hierin als voorhaven, vooral van Brugge. De band met de Zuidelijke Nederlanden blijkt ook uit het aantal nieuwe poorters; van 1360 tot 1570 was 27,2% daaruit afkomstig (Unger, 1966, p. 3). Het totaal aantal inwoners wordt voor het jaar 1398 geschat op 5400 (Van Uytven, 1979, p.23). Steeds doet men evenwel pogingen om ook zelfstandig activiteiten aan te trekken. Uiteindelijk werd in 1405 het begeerde stapelrecht verkregen: alle koopwaar die de Westerschelde binnenkwam moest in Middelburg gelost worden (Unger, 1935, p. 40). Het fortuin was de stad evenwel niet goed gezind. Bij de grote stormvloed in 1404 werd de Westerschelde dusdanig



Figuur 2. Plattegrond van Middelburg omstreeks 1550 (naar Van Deventer).

- A. Abdij. W. Westmonsterkerk. 1. Langeviele. 2. Hoghe Hof. 3. Tiendehof. 4. Seis. 5. Markt. 6. Wal. 7. Burg. 8. Lange Delft. 9. Nieuwstraat. 10. oude haven. 11. nieuwe haven. 12. Seisweg. 13. Noordweg. 14. Segeersweg.

verruimd en verdiept dat Antwerpen ook voor grotere schepen bereikbaar werd (Gottschalk, 1975, p. 18). Getracht werd nog wel met het stapelrecht in de hand de schepen te dwingen nodeloos vóór Walcheren te verladen, maar uiteindelijk mislukten deze pogingen. In 1545 deed de stad afstand van deze rechten (Unger, 1966, p. 16).

In de loop van de 15e eeuw begon Antwerpen Brugge te verdringen als belangrijkste havenstad. Middelburg stelde als 'konkurrent' nauwelijks iets voor. Even had het er op geleken dat ze net als Brugge een centrum van geldwisselarij en bankzaken zou worden, maar Antwerpen nam deze taak al snel over (Jappe Alberts en Jansen, 1964, p. 207). De stad koos eieren voor haar geld. De moeizaam verkregen economische zelfstandigheid werd grotendeels weer losgelaten en ze nam opnieuw de taak op zich van voorhaven, nu van Antwerpen. Het transitobedrijf - overslag van zee- in binnenschepen - nam weer

de eerste plaats in en het geografisch zwaartepunt werd daardoor verplaatst van de stad naar de Walcherse rede. Deze lag zeer gunstig; halverwege de Oostzee (de Hanze) en Frankrijk (wijn en zout), Spanje en Portugal (zuidvruchten), en op de route naar Engeland (Unger, 1935, p. 52; Van Houte, 1979, p. 95).

De functie als voorhaven mocht dan zeer profijtelijk zijn, de wens om een eigen stapel te mogen hebben bleef bestaan. In 1508 lukte dit tenslotte voor de westerse wijnen. De stad verkreeg weliswaar niet wettelijk, maar wel feitelijk de stapel van dit produkt, tot groot verdriet van Antwerpen (Unger, 1935, p. 62 e.v.). Later in de 16e eeuw werd dit recht wat afgezwakt, maar desondanks ging het overgrote deel van de in de Nederlanden ingevoerde wijnen via Middelburg naar de konsument. Sinds het eind van de 15e eeuw werd ook de haring belangrijk als zelfstandig handelsprodukt.

De Arne begon problemen met zich mee te brengen; de enige scheepvaartverbinding met zee. Niet alleen was deze erg kronkelig, maar begon ook te verzanden. Daarom groef men in de jaren 1532-1535 een recht kanaal naar de Walcherse rede. In 1540 werd dit doorgetrokken tot een nauwelijks bewoond gedeelte binnen de stad en ontstond de Nieuwe Haven (zie afbeelding op de omslag).

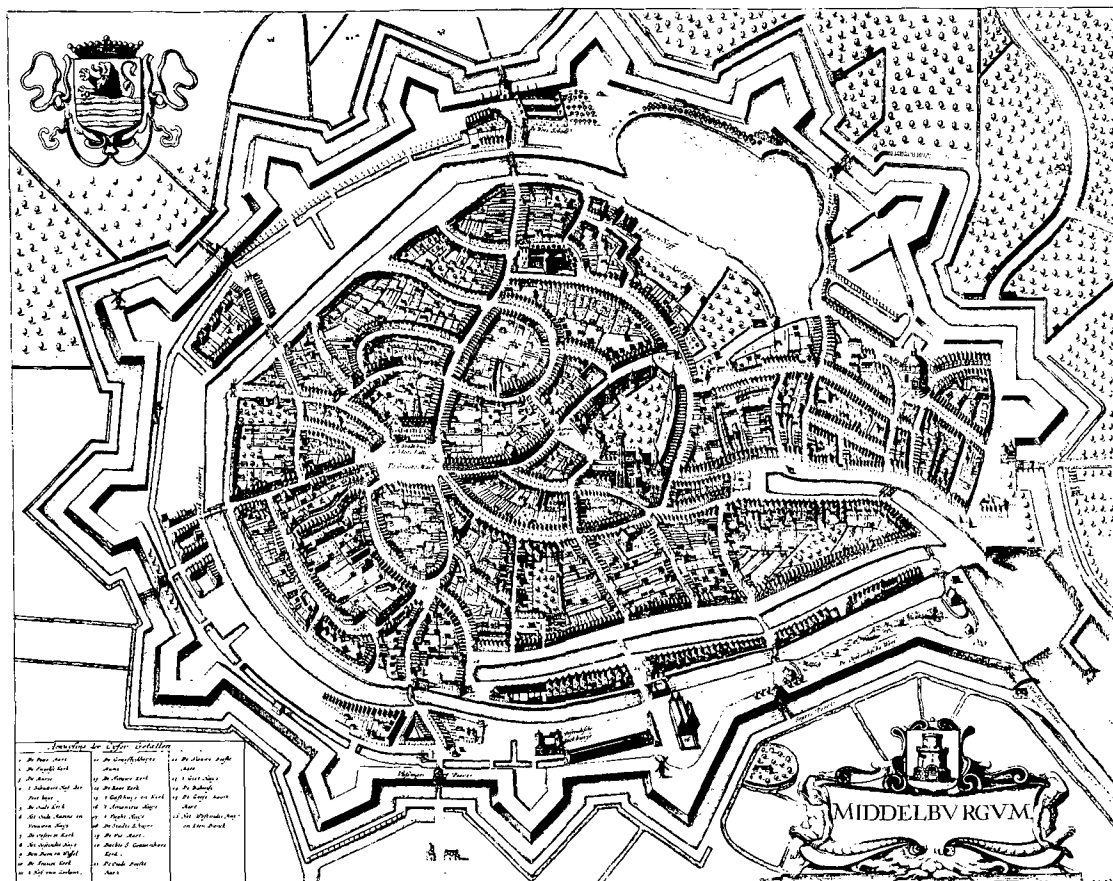
Het grote belang van de handelsactiviteiten betekende echter niet dat de verzorgingsfunctie van Middelburg weinig om het lijf had. De stad bezat zogenaamd regionaal stapelrecht voor heel Walcheren, hetgeen betekende dat de Walchenaren al hun geproduceerde agrarische goederen in Middelburg naar de markt dienden te brengen en zich daar ook moesten bevoorraden (Jappe Alberts en Jansen, 1964, p. 113). Dit is ook te zien aan de markten die zich vrijwel alle bevonden in het westelijke, het agrarische deel van de stad en waar vrijwel uitsluitend produkten uit de agrarische sektor werden verhandeld (Stol, 1979, p. 231).

Het einde van de middeleeuwse periode valt in 1574, toen de stad na een tweejarig beleg door de Geuzen werd ingenomen. Veel van haar verworven privileges gingen verloren, vooral aan Vlissingen, Veere en Arnemuiden. Die plaatsen hadden al

eerder de zijde der opstandelingen gekozen en kregen nu als dank wat ze al eeuwen wilden: bevrijding van het juk van Middelburg.

De stad in de Gouden Eeuw.

De stad herstelde zich evenwel opmerkelijk snel van de geleden tegenslagen en een nieuwe bloeiperiode ving aan. De bevolking groeide van ca. 7.000 in 1576 tot ca. 27.000 in 1675 (Unger 1966, p. 45; Van Voorden, p. 30). Woningen werden eerst gebouwd op nog beschikbare open terreinen of op gebieden van voormalige kloosters. Stadsuitleg was evenwel onvermijdelijk, ook om plaats te bieden aan de expanderende nijverheid. In een tweetal fasen werd de reeds in 1549 begonnen aanleg van de derde 'ring' voltooid, de stad groeide van 48 tot 156 ha (Unger 1943, p. 3-4; zie figuur 1). De door de uitleg van 1578-1591 ontstane havenbuurt werd enige tijd 'de nieuwe stad' genoemd (Kesteloo, 1891, p. 24). Hier kwam het centrum van de wijnhandel. Het stratenpatroon werd overeenkomstig de toen heersende idee zo geometrisch mogelijk aangelegd. Al snel was deze uitleg echter volgebouwd en in 1595-1598 werd de ring voltooid, destijds 'het nieuwe werk' genoemd. In deze laatste uitbreiding kwamen vooral bedrijven terecht (werven, opslag, volderijen, ramen), naast veel tuinen. Intensief grondgebruik, waaronder de woonfunctie, bleef hier een uitzondering (zie figuur 3). De stad zat ruim in haar jasje, ruim genoeg voor de daarop volgende drie eeuwen. De economische bloei die deze ontwikkeling veroorzaakte was evenwel van geheel andere aard dan die in de middeleeuwen. Toen was de handel passief en afhankelijk van Brugge en Antwerpen. Dit was nu niet meer mogelijk. Oorlogshandelingen maakten Antwerpen steeds minder aantrekkelijk voor buitenlandse kooplui. Velen verlegden hun basis naar Middelburg en Amsterdam. Zo verhuisden de Merchant Adventures - een Engelse broederschap van kooplieden - in 1582 de stapel van Engels laken onder meer naar Middelburg (Unger 1966, p. 42). Het omgekeerde had plaatsgevonden in de 15e eeuw omdat Antwerpen toen veel aantrekkelijker was (Unger 1966, p. 15). Maar ook veel Ant-



Figuur 3. Plattegrond van Middelburg van Frederick de Wit, ca. 1698. Alhoewel de aan- en afwezigheid van bebouwing op deze kaart niet geheel betrouwbaar is weergegeven, is de 'leegte' in de laatste uitbreiding indicatief voor het extensieve grondgebruik aldaar.

werpse kooplui en industriëlen weken naar het Noorden uit, een stroom die zijn top bereikte in 1585 toen Antwerpen in Spaanse handen viel en de Geuzen vervolgens de Schelde blokkeerden. Tussen 1580 en 1591 werd aan 1171 vluchtelingen, vooral afkomstig uit de Zuidelijke Nederlanden, het burgerschap verleend (Van Houtte, 1979, p. 116). Van de nieuwe poorters die Middelburg tussen 1580 en 1594 inschreef kwam driekwart uit het Zuiden (Unger 1966, p. 43). Het economisch landschap de Scheldedelta was met de blokkade van de Schelde gebroken. Als voorhaven kon Middelburg niet meer functioneren en ze ontwikkelde nu een eigen actieve handel. De uitgeweken Zuiderlingen waren daarbij van groot belang. Hetzelfde gold voor de ontwikkeling op

industriële gebied: de eerste glasblazerij in de Noordelijke Nederlanden werd hier gevestigd (Van Dillen, 1970, p. 203; Kesteloo 1891, p. 93-94). Bij de oprichting van de VOC en de WIC speelde de stad een actieve rol. Na Amsterdam was ze de grootste partij in de VOC (Gaastra, 1982, p. 19 en 144), de WIC ontving van Middelburgse Wisselbank en Leenbank grote kredieten. Zo trachtte men een deel van de handelsactiviteit te behouden. Ook de kaapvaart - eerst tegen de Duinkerkers, na 1646 tegen de Portugezen langs de Braziliaanse kust - was van belang (Van Dillen, 1970, p. 157 en 170). De vaarweg naar de Walcherse rede, het in de jaren '30 van de 16e eeuw gegraven kanaal, bracht de nodige zorg met zich mee. Ook dit kanaal was aan sterke opslib-

bing onderhevig. Vlak bij de monding bereikte men in 1631 de polder Oud-St. Joosland en in 1644 de Middelburgse polder (zie afbeelding op de omslag). Een oktrooi voor een nieuw havenkanaal, uitkomend ten westen van Rammekens (gelegen oostelijk van Vlissingen aan de Walcherse rede), werd in 1610 verleend. Door tegenwerking van Vlissingen en Veere kon dit echter niet gerealiseerd worden (Van Oordt, 1919, p. 65).

De kiemen van economische terugval werden evenwel snel duidelijk. In de Scheldedelta lag de stad centraal, maar na de blokkade was het belangrijkste achterland afgesloten. Met de ontwikkeling van Rotterdam en vooral Amsterdam verschoof het economisch zwaartepunt naar de Hollandse steden. De reeds genoemde Merchant Adventures vertrokken in 1621 naar Delft en vervolgens in 1636 naar Rotterdam. Daar vonden ze veel meer aftrek voor hun laken (Van Dillen, 1970, p. 170).

Zeeland en Middelburg kwamen in de periferie te liggen. Van een overneming van de erfenis van Antwerpen kon geen sprake zijn. De voor de stad zo belangrijke wijnhandel verplaatste zich vooral naar Rotterdam. Omstreeks 1660 had die plaats Middelburg overvleugeld als tweede handelsstad in de Republiek.

De stad in stagnatie en verval

De terugval is aanvankelijk zeer geleidelijk gegaan. Een stad met zo'n rijk verleden had voldoende spankracht aan kapitaal en ondernemerslust om niet zomaar in elkaar te klappen. VOC en WIC bleven werkgelegenheid verschaffen, zij het steeds minder. Landelijk gezien raakte de stad evenwel steeds verder achterop. De oprichting in 1720 van de Middelburgse Commerce Compagnie betekende een opleving. In 1730 verliep het monopolie van de WIC op de slavenhandel en de Compagnie wist al snel een vooraanstaande plaats in deze bedrijfstak te verwerven. In het begin was het nog een expanderend bedrijf, maar op het eind van de 18e eeuw raakt dit in het slop. Uiteindelijk voeren nauwelijks schepen meer uit, de laatste in 1802 (Emmer, 1971, p. 73).

Het gewest Zeeland ging zich in de 18e eeuw vooral toeleggen op de productie

van agrarische goederen. Daarin kreeg het weliswaar een nationaal verzorgende functie, maar het stapelmarkt van de belangrijkste Zeeuwse producten (tarwe, meekrap) kwam in Rotterdam (Keuning, 1979, p. 81). Desondanks behield Middelburg een stevig aandeel in de graanhandel, vooral die met de Zuidelijke Nederlanden. Zeeland bevond zich in een langzaam proces van economische teruggang. De inkomens van de Middelburgse politieke elite daalden na 1740 scherp. Hun economische positie werd relatief evenwel versterkt, doordat de eerste slachtoffers van de achteruitgang de lagere categorieën van de burgerij betroffen (Van der Bijl, 1981, p. 232 en 316).

Te verwachten is dat de functie van Middelburg er steeds meer een werd van verzorgingscentrum van het omringende platteland, naast de handelsrestanten en de blijvende functie als bestuurscentrum voor de provincie. Gegevens hierover zijn evenwel nauwelijks voorhanden. De stagnatie weerspiegelt zich in een aanvankelijk gelijkblijven en daarna dalen van het aantal inwoners. Lange tijd bleef dit op ongeveer 25.000 steken; de groei was er duidelijk uit. De zware terugval kwam pas in de Franse Tijd. Daarvoor zijn een aantal oorzaken aan te wijzen. De koloniën vielen in handen van de Engelsen en de handelsopbrengsten daarvan werden tot vrijwel nul gereduceerd. De VOC gaf in Middelburg in 1790 nog werk aan zo'n 600 personen op de werf en lijnbaan. In 1803 was nog slechts een verkoopkantoor open (Gaastra, 1982, p. 145-146). De belangrijke graanhandel via Staats Vlaanderen met de Zuidelijke Nederlanden kwam tot stilstand na het Haags verdrag in 1795 waarbij Staats Vlaanderen aan Frankrijk werd afgestaan. Dit berokkende de Middelburgse graanmarkt veel nadeel. Tevens bracht de nieuwe politieke situatie een concentratie met zich mee in Den Haag, die het aantal ambtenaren in Zeeland en met name in de hoofdstad reduceerde. De haven van Middelburg was dringend aan herstel toe, maar de kosten konden in deze tijd niet opgebracht worden. De stad verloor tussen 1795 en 1807 meer dan een kwart van haar bevolking; het aantal bedroeg in 1807 nog geen 16.000. Het aantal huizen bleef in de 18e eeuw vrij konstant (in



Figuur 4. 'Nieuwe plattegrond der stad Middelburg', 1873. Het Kanaal door Walcheren en de spoorlijn, die de derde ring in het zuiden doorsnijden, vormen nieuwe elementen in de ruimtelijke structuur. De scherphoekige bastions zijn omgevormd tot ronde, vriendelijke wandelgebieden.

1739: 3885 en in 1796: 3836). Daarna daalde het snel tot 2865 in 1826 en 2656 in 1833 (De Bruin, 1983, p. 31). Veel leegstaande huizen verkrotten of werden afgebroken met het oog op levensgevaar, een groot aantal bruggen werd afgesloten voor rijtuigen en soms zelfs voor voetgangers vanwege de slechte staat van onderhoud, vele bedrijven sloten hun poorten. Heel de Republiek werd na 1795 economisch zwaar getroffen, maar Zeeland kreeg relatief de zwaarste klappen (Van Holte tot Echten, 1980, p. 115-119).

Pogingen tot herstel.

Koning Lodewijk Napoleon was Zeeland in deze kammervolle tijd goed gezind. Middelburg zou onder meer een nieuw havenkanaal krijgen uitmondend bij Veere, en de abdij zou verbouwd worden tot paleis. Van dit alles kwam evenwel niets terecht. Walcheren werd eerst door de Engelsen in 1809 bezet en een jaar later volgde de inlijving bij Frankrijk. In dat jaar was de situatie van de haven dusdanig dat beurtschepen en andere binnenvaartuigen alleen bij hoog water konden in- en uitvaren, en dan nog met moeite.

Koning Willem I poogde de handel in het

hele land weer aan te zwengelen, zo ook die in Middelburg. Een kanaal naar Veere werd in twee jaar gegraven en op 9 augustus 1817 door de koning zelf geopend (zie figuur 1). De Oostindië-vaarder die deze plechtigheid zou opluisteren liep echter vast op een ondiepte in het kanaal (Van Oordt, 1919, p. 67; Encyclopedie, 1982, p. 317), hetgeen symbolisch zou blijken voor de toekomst. Handel, zeevaart en welvaart trokken niet aan. Het bevolkingsaantal was in de periode 1817-1824 zelfs tot onder de 13.000 gezakt, daarna steeg het weer langzaam tot tegen de 16.000 in de jaren '50 van de 19e eeuw (Coronel, 1859, p. 358).

Nieuwe hoop ontstond toen een spoorlijn werd aangelegd van Bergen op Zoom naar Vlissingen (1867-1872). Daarvoor moest onder meer het Sloe worden afgedamd (1871). Vervangende vaargelegenheid werd geschapen door het graven van het Kanaal door Walcheren (1870-1872, geopend door koning Willem III in 1873). De verlenging van het kanaal van 1817 ging gepaard met een doorsnijding van de zuidelijke omwalling van Middelburg, waarbij de fraaie Vlissingsepoort verloren ging (zie figuur 4). De wallen hadden overigens al enige tijd hun militaire functie verloren

en waren tussen 1841 en 1848 door K.G. Zocher omgevormd tot een lommerrijk wandelgebied.

Op het einde van de 19e eeuw trok de lokale ekonomie weer wat aan. Nieuwe nijverheid ontstond - bv. houthandel Alberts (1870), de Vitrite Works (1889) - en er werden weer woningen gebouwd. In 1900 telde de stad bijna 19.000 inwoners en zo'n 3500 woningen. Grote veranderingen

deden zich evenwel niet voor. In 1935 kon Unger (p. 2) dan ook schrijven: '*Als erfgenaam van een niet onbelangrijk verleden, als bestuurs- en marktcentrum en als architectonisch openluchtmuseum leeft thans de grijze Arnestad haar moeizaam leven voort*'. Het bombardement in 1940 en de periode daarna zouden deze situatie ingrijpend veranderen.

Noot

Een afdruk van de kadastrale kaart uit ca. 1825 werd mij welwillend toegezonden door ir. J.G. Wegner (TH Delft). Figuur 2 werd gemaakt door de heer J. ter Haar (Geografisch en Planologisch Instituut VU) die tevens de technische aspecten van alle afbeeldingen verzorgde.

Literatuur

- BLOK, D.P. (1979), De Franken. Bussum.
BRUIN, M.P. de (1983), Ontwikkeling van de volkshuisvesting in Middelburg. Middelburg.
BIJL, M van der (1981), Idee en Interest. Voorgeschiedenis, verloop en achtergronden van de politieke twisten in Zeeland en vooral in Middelburg tussen 1702 en 1715. Groningen.
CORONEL, S. Sr. (1859), Middelburg voorheen en thans. Middelburg.
DEKKER, C. (1971), Zuid-Beveland. Assen.
DEKKER, C. (1980), Resultaten van historisch-geografisch onderzoek in Zeeland. In: Verhulst, A. en M.K.E. Gottschalk (eds.), Transgressies en occupatiegeschiedenis in de kustgebieden van Nederland en België, p. 93-106. Gent.
DILLEN, J.G. van (1970), Van rijkdom en regenten. 's-Gravenhage.
DOMMISSE, P.K. (1904), Onderzoek naar de eerste omwalling en omgeving der stad Middelburg. Archief Zeeuws Genootschap, p. 1-207.
EMMER, P.C. (1971), De laatste slavenreis van de Middelburgsche Commerce Compagnie. Economisch en sociaal-historisch jaarboek, 34, p. 72-123.
ENCYCLOPEDIË VAN ZEELAND (1982), deel II. Middelburg.
GAASTRA, F.S. (1982), De geschiedenis van de VOC. Bussum.
GOTTSCHALK, M.K.E. (1971, 1975), Stormvloed en rivieroverstromingen in Nederland. Deel I en II. Assen.
HENDERIKX, P.A. (1977), De oudste bedelordekloosters in het graafschap Holland en Zeeland. Dordrecht.
HOLTHE TOT ECHTEN, G.S. van (1980), Zeeland en Lodewijk Napoleon. Archief Zeeuws Genootschap, p. 114-132.
HOUTTE, J.A. van (1979), Economische geschiedenis van de Lage Landen 800-1800. Haarlem.
HUIZINGA, J. (1935), Burg en kerspel in Walcheren. Meded. KNAvW, Afd. letterkunde, deel 80, serie B, no. 2.
JAPPE ALBERTS, W. en H.P.H. Jansen (1964), Welvaart in Wording. 's-Gravenhage.
KESTELOO, H.M. (1891), De stadsrekeningen van Middelburg, 1550-1600. Archief Zeeuws Genootschap, p. 1-143.
KEUNING, H.J. (1979), Kaleidoscoop der Nederlandse Landschappen. 's-Gravenhage.
OORDT, H. van (1919), De havens van Walcheren. Archief Zeeuws Genootschap, p. 53-80.
STOL, T. (1979), De straatnamen van middeleeuws Middelburg. Archief Zeeuws Genootschap, p. 186-245.
UNGER, W.S. (1935), Middelburg als handelsstad (XIIIe tot XVIe eeuw). Archief Zeeuws Genootschap, p. 1-177.
UNGER, W.S. (1943), De monumenten van Middelburg. Middelburg.
UNGER, W.S. (1966), Geschiedenis van Middelburg in omtrek. Z. pl.
UYTVEN, R. van (1979), Oudheid en Middeleeuwen. In: J.H. van Stuijvenberg (red.). De economische denis van Nederland. Groningen, p. 1-48.
VOORDEN, F.W. van (1983), Schakels in stedenbouw. Zutphen.