

Open voor eb en vloed

Tijhavens in Zeeland

A.P. DE KLERK



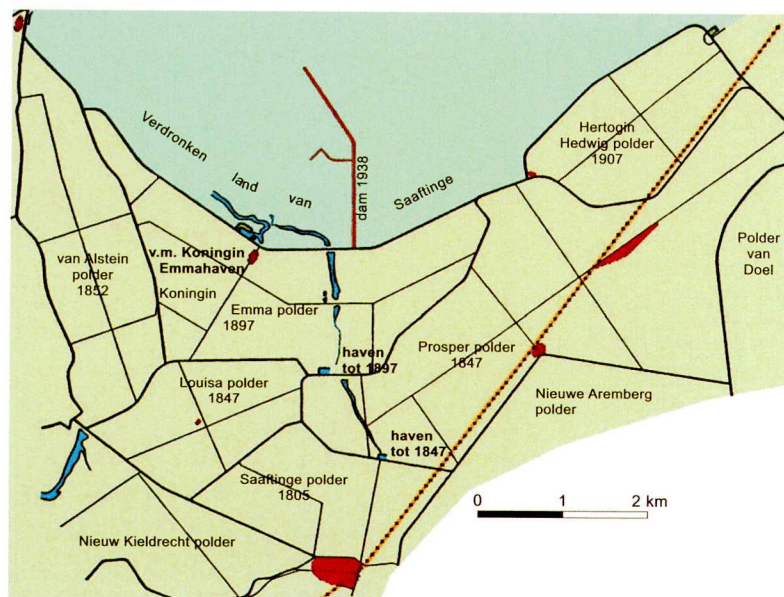
Vrijwel alle Nederlandse zeehavens waren tot ver in de 17e eeuw getij(de)- of tijhavens. Ze stonden in open verbinding met de zee, zodat eb en vloed er voor duidelijk merkbare verschillen in de waterstand zorgden. Alleen bij vloed konden schepen zo'n haven in- en uitvaren, vandaar dat dergelijke havens ook wel bekend staan als 'vloedhavens'. Het effect van het getij kon worden gereduceerd door de bouw van sluisdeuren. In zo'n geval, waarin de waterstand in de haven kunstmatig op peil wordt gehouden, spreken we van een dok- of gesloten haven.

Nergens aan de Nederlandse kust is het getijverschil, het (gemiddelde) verschil tussen eb en vloed, zo groot als in Zeeland. Bij Vlissingen bedraagt het tegenwoordig 3,86 meter. Naar het noorden toe neemt het getijverschil af tot bij Den Helder, om daarna in oostelijke richting weer op te lopen tot ongeveer 3 meter bij Delfzijl. Nog gro-

ter dan bij Vlissingen is het getijverschil Westerscheldeopwaarts: bij Bath bedraagt het wel 4,75 meter. Het ligt dus voor de hand dat ook de meeste Zeeuwse havens in oorsprong tijhavens zijn. In enkele ervan heeft men sinds langere of kortere tijd eb en vloed buiten de sluisdeuren gesloten. Zo beschikte Middelburg al sinds het begin van de 17e eeuw over een dok-

S Getijklok aan de gevel van het Nederlands Loodswezen in Vlissingen. De klok geeft het gemiddelde getijverloop op de Rede van Vlissingen aan. Zo te zien is het bijna zes uur na hoogwater (HW), dus vrijwel laagwater (LW) (foto: A.P. de Klerk, Middelburg).





Op dit schetskaartje is te zien hoe de haven van Nieuw-Namen (in oostelijk Zeeuws-Vlaanderen) onder invloed van voortgaande bedijking stapsgewijs noordwaarts moest worden verlegd. De laatste haven op rij – inmiddels ook verdwenen – was die in Emmadorp, in wat tegenwoordig het Verdrongen Land van Saaftinge is (naar Wilderom, 1973).

haven. Daarmee bezat de stad zelfs de eerste getijdenvrije haven van de Republiek. Enkele jaren later volgde Vlissingen met een dokhaven. Dat is overigens iets anders dan een droogdok, waarvan het eerste exemplaar in ons land in 1705 in Vlissingen in gebruik werd genomen: het recent gerestaureerde Dokje van Perry. In een droogdok, ook wel 'Engels dok' geheten, konden schepen worden droog gezet en zo gerepareerd; in een dokhaven lagen ze in het water met een vast peil.

Er is één geval bekend waarbij eb en vloed bewust – maar vergeefs – werden benut om een haven te doen ontstaan. Dat betreft een onbezonnen actie van Adriaan van Reimerswaal, heer van het Zuid-Bevelandse Lodijke. Hij weigerde een in 1530 gebroken dijk aldaar te laten dichtten: *Laet het havenken schuren*, zo sprak hij, in de verwachting dat de werking van eb en vloed hem gratis een bekwame haven voor Lodijke zou opleveren. De schurende werking van het getij veroorzaakte echter een steeds breder en dieper, en daardoor moeilijker te dichten dijkgat (Vierlingh, 1920, pp. 331-332 en 340).

De meeste kleine havens in het Deltagebied waren en bleven, anders dan enkele grotere ha-

vens, tijhavens. Bij hoogwater voeren de schepen zo'n haven binnen, om daarna bij laagwater droog te vallen. Daarvoor waren enkele ligplaatsen, zogenaamde 'zaeten' of 'zaoten', bestemd die door de havenmeester vlak en bovendien vrij van stenen werden gehouden. Na te hebben geladen of gelost konden de schepen bij opkomend tij vervolgens uitvaren. Vaak kwam in combinatie met een tijhaven een spuiком voor. Die liet men bij hoogwater volen bij eb leegstromen. Met het uitstromende water konden de haven en de havengeul (de toegang tot de haven) op diepte worden gehouden. Ook de poldergemalen die water uitsloegen op de haven, droegen daartoe bij. Een of twee havendammen konden de bereikbaarheid van de haven vergroten.

De haventjes, meestal landbouwhaventjes, kenden een betrekkelijk korte bloeiperiode die alles te maken had met de opkomst van de suikerbietenteelt. Werd aanvankelijk simpelweg aangemeerd en ingeladen aan de dijk, na circa 1850 en na verbetering van de polderwegen concentreerde het bietentransport zich op wat grotere bestaande, en op enkele nieuw aangelegde havens. Vandaar gingen de bieten naar West-Brabant en ook wel Zeeuws-Vlaanderen,

in het bijzonder Sas van Gent. In de volksmond zijn de havens nog lang ‘bietenhavens’ blijven heten. Andere gebruikers van de haventjes waren de beurt- en de turfschipper. Ook voor hen verzezen soms weegbruggen en kranen op de havenkade. Overigens is in de streektaal vaak sprake van de kaai of kade (‘kaoi’ of ‘kaoie’) ter aanduiding van de haven. Rond het midden van de 20e eeuw kwam een einde aan de periode van bloei. Transport over de weg was inmiddels rendabeler geworden dan vervoer over water.

Met zijn grote kustlengte telde Zeeland uiteraard zeer veel haventjes, maar door verandering, aanslibbing en voortgaande bedijking raakten veel ervan na korte of langere tijd in onbruik. De uitvoering van de Deltawerken en de daarmee gepaard gaande dijkverzwaring heeft het aantal resterende tijhaventjes verder gereduceerd; ze werden namelijk beschouwd als zwakke schakels in de hoofdwaterkering. Sinds 2006 is rondom de Oosterschelde een nieuwe ronde van dijkverbetering gaande waarbij de nog overgebleven haventjes, vandaag meestal in gebruik bij de sportvisserij en de pleziervaart, (verder) aan authenticiteit inboeten. Toch zijn sommige, ondanks alle verandering, in meer of mindere mate nog herkenbaar als vroegere haven. Behalve voor de landbouw en beurtvaart konden tijhavens ook andere functies vervullen. Zo kennen we onder meer visserijhavens, veerhavens, vluchthavens en werkhavens. Ook in andere delen van het Deltagebied kwamen en komen tijhavens voor, zoals op de Zuid-Hollandse eilanden en in noordwestelijk Noord-Brabant. Ze zijn verder ook bekend van kusten elders waar het getijverschil substantieel is.

Havens konden dus in onbruik raken door voortgaande inpoldering en bedijking. Zo verloor het Noord-Bevelandse Wissenkerke (uit 1652) de haven al snel na bedijking van de aangrenzende Toren- of Thoornpolder in 1697. Nieuw-Namen in oostelijk Zeeuws-Vlaanderen beschikte tot 1847 over een haven in wat toen de Prosperpolder werd. De haven werd in noordelijke richting verlegd, maar kwam in

1897 binnen de toen bedijkte Koningin Emmapolder te liggen. Bij de derde verplaatsing werd de haven in Emmadorp gesitueerd, in wat tegenwoordig het Verdronken Land van Saaf-tinge is. Die haven, waar twee scheepswrakken jarenlang de enige inventaris vormden, slibde uiteindelijk dicht en is tegenwoordig vrijwel niet meer herkenbaar. Op Schouwen-Duiveland verloor Belder of Beldert als haventje voor Dreischor zijn functie na de afdamming van het Dijkwater in 1954.

Soms moest een havenkanaal de bereikbaarheid van de haven verbeteren. Dat middel werd al in de 16e eeuw toegepast in Middelburg met de aanleg van het havenkanaal naar Nieuwland. Zierikzee kreeg zo’n kanaal in zuidwestelijke richting, Goes naar het noorden. Toen de haven van Philippine door voortgaande bedijking van de Braakman het contact met open water dreigde te verliezen, bracht het Philippinekanaal in 1900 uitkomst, tot 1952, toen haven en spuiomk werden gedempt. Het nabije (Belgische) Boekhout kent een nog gecompliceerder geschiedenis van havenverplaatsingen en een havenkanaal. Diverse havens zijn gedempt om hun functie over te dragen aan een nieuw gegraven haven, maar desalniettemin nog goed herkenbaar. Dat is bijvoorbeeld het geval in Colijnsplaat op Noord-Beveland en Sint-Annaland op Tholen. Drie voorbeelden van een nog bestaand tijhaventje zijn: Flaaauwers, de Oesterput en de Rattekaai. De haven van Flaaauwers aan de zuidkust van Schouwen ontstond in 1860 als steiger aan de dijk en kreeg in 1910 een later verlengde havendam. Een weegbrughuisje herinnert aan de vroegere functie als landbouwhaven, terwijl het nabijegelegen restaurant De Heerenkeet in naam herinnert aan de vergaderplaats van de heren polderbestuurders.

De Oesterput, aan de noordkust van Noord-Beveland, werd als zodanig aangelegd vanaf 1881, maar kreeg al snel nadien de functie van bietenhaven, als overloophaven voor die van Colijnsplaat. Na 1960 is de haven niet meer gebruikt.

De Rattekaai ligt ten noorden van het Zuid-



S De Oesterput, voormalige getijhaven aan de noordkust van Noord-Beveland, bij hoogwater (boven) en bij laagwater (onder). Links de havenkade (foto's: A.P. de Klerk, Middelburg).



Bevelandse Rilland, aan het uiteinde van de Separatiedijk tussen de Eerste Bathpolder uit 1856 en de Tweede Bathpolder uit 1862. Het oorspronkelijke landbouwhaventje ligt aan de oostkant van dat uiteinde. Daar is ook het havenplateau nog goed herkenbaar. Aan de westzijde van de Separatiedijk is een aantal steiger-tjes aangelegd voor de sportvisserij en de pleziervaart. Een gedenksteen in het havenhoofd verwijst naar de betonglooiing volgens het 'systeem De Muralt'.

Enige beschermde status hebben de Zeeuwse tijhaventjes nauwelijks. De Rattekaai vormt een zeldzame uitzondering: de eigenlijke haven is rijksmonument, terwijl de omgeving onder de bescherming van de natuurbeschermingswet valt en in beheer is bij Natuurmonumenten. Iets dergelijks geldt voor de Oesterput: die is als natuurgebied in beheer bij Het Zeeuwse Landschap.

De Provincie Zeeland heeft 2012 uitgeroepen tot provinciaal Jaar van het Water. Dat lijkt een goede aanleiding om de (voormalige) tijhaventjes te inventariseren en te waarderen. Ze vormen als weinig andere elementen een tastbare herinnering aan welhaast de belangrijkste karakteristiek van Zeeland: een land van (vroegere) overkanten.

Tidal harbours in (the Dutch province of) Zeeland

The biggest difference between high and low tide along the Dutch coast is found in the province of Zeeland (in Flushing 3.86 metres). Consequently,

most Zeeland harbours were tidal harbours, which vessels could only enter or leave at high tide. The numerous small harbours flourished between 1850 and 1950, mainly thanks to the transport of sugar beets. However, due to ongoing reclamation and strengthening of the dikes, many of these harbours have disappeared. At the moment, the few remaining ones are hardly protected by law. The provincial Year of the Water 2012 offers an ideal opportunity to list and estimate the value of all the (former) tidal harbours in the region.

LITERATUUR

- (BRUIN, M.P. DE, EN) M.H. WILDEROM (1961-1973). Tussen afsluitdammen en deltadijken (vier delen). Middelburg.
- HUIJBRECHT, P.J. (2006). Verdwenen havens van Zeeland. Een historisch-geografische verkenning, Zierikzee.
- LANGERAAD, P.J. VAN (1980). Landbouwhavens op Schouwen en Duiveland, in het bijzonder die van Beldert bij Dreischor. Kroniek van het Land van de Zeemeermin (Schouwen-Duiveland) 5, pp. 72-79.
- PAESIE, R. (2008). 'De Stadsdocke van Middelburgh'. De geschiedenis van het oudste getijden-vrije havendok van Nederland. Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis 17, pp. 1-12.
- SIGMOND, J.P. (1989). Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800. De Bataafsche Leeuw, Amsterdam.
- VIERLINGH, A. (1920). Tractaet van dijckagie, ed. J. DE HULLU EN H.G. VERHOEVEN (RGP, kleine serie 20), 's-Gravenhage.