



Stormgeweld rond het Keizersbolwerk in Vlissingen, omstreeks 1955.

Het havenlicht van Vlissingen

door Peter Kouwenhoven

Aan het begin van Boulevard de Ruyter in Vlissingen, op het Keizersbolwerk – het bastion ten westen van de Koopmanshaven – staat een vijfhoekig, opengewerkt vuurtorentje. Het is een locatie met een lange en boeiende historie en het opvallende rode havenlicht zelf heeft inmiddels ook een respectabele leeftijd.

In de jaren 1304-1308 zijn op de zuidpunt van Walcheren drie havens aangelegd, in opdracht van graaf Willem van Henegouwen. De aanleiding daarvoor was de behoefte aan ondermeer een haven voor de oorlogsvloot op deze strategische locatie. Van hieruit konden de vaarroute naar Antwerpen en de zuidelijk vaarroute via het Sloe naar Middeburg worden gecontroleerd. Het graafschap Holland-Zeeland had hiermee een belangrijke troef in handen in de concurrentieslag met het economisch zo belangrijke Vlaanderen. De aanleg van de havens – de Voorhaven, de Koopmanshaven en de Achterhaven – vormde het begin van de stad Vlissingen. Twee kilometer landinwaarts lag het al langer bestaande dorp Vlissingen, dat in het vervolg Oud-Vlissingen werd genoemd.

In 1485 werd in opdracht van Philips van Bourgondië begonnen met de aanleg van aarden wallen aan de landzijde van de stad en muurwerken aan de zeezijde.

Omdat halverwege de zestiende eeuw de spanning tussen het Habsburgs-Bourgondische rijk en Frankrijk opliep, gaf Maria van Hongarije, landvoogdes namens keizer Karel V, in 1547 opdracht tot de bouw van Fort Rammekens bij de ingang van het Sloe en het versterken van de haveningang van Vlissingen. In 1548 was het zogenoemde 'Keizersbolwerk' in Vlissingen gereed. Landvoogd Alva bouwde vanaf 1570 verder aan de vesting Vlissingen, maar hij heeft het niet lang volgehouden. In 1572 sloot Vlissingen zich aan bij de Prins van Oranje en verjoeg de Spanjaarden.

Aan het begin van de zeventiende eeuw werd rond de stad aan de landzijde een nieuwe gordel van verdedigingswerken gebouwd en een grote brede haven aangelegd ten behoeve van de Hollandse en Zeeuwse handelsvloot. Langs deze haven verschenen scheepstimmerwerven en lijnbanen, voor het draaien van touw. De handel en scheepsbouw brachten Vlissingen grote welvaart.

In de Franse Tijd (1795-1813) echter trad het verval in en pas aan het eind van de negentiende eeuw kwam Vlissingen er weer een beetje bovenop. Het doortrekken van de spoorlijn Bergen op Zoom-Goes naar Vlissingen in 1872-1873 en de vestiging van scheepswerf en machinefabriek 'Koninklijke Maatschappij de Schelde' in 1875, gaven een belangrijke economische impuls. De vesting Vlissingen was inmiddels opgeheven en de vrijkomende terreinen werden benut voor industrie en woningbouw. Een deel van de oude havens werd in 1907-1909 gedempt en er werd een nieuwe industriehaven gegraven. Vlissingen is tegenwoordig nauwelijks meer herkenbaar als voormalige vestingstad. Alleen het waterfront heeft nog iets van deze allure, doordat het Keizersbolwerk gespaard is gebleven. De stadswal en de aansluitende zeedijk zijn in de periode vlak voor en vlak na de Eerste Wereldoorlog omgebouwd tot boulevards, waarop woningen, hotels en pensions verschenen.

Een gietijzeren havenlicht

Op het bastion in Vlissingen stond vanaf 1830 een houten havenlicht. In 1835 nam het departement van Marine het eigendom en het beheer van dit havenlicht over van de stad. De formele overdrachtsdatum was 1 juli 1835 maar Vlissingen heeft nog tot het eind van dat jaar op de oude wijze het vuurgeld geïnd. De opbrengsten daarvan moesten echter worden afgedragen aan het Rijk. Voor het overdragen van het eigendom van het 'oeverlicht' kreeg Vlissingen wel een schadeloosstelling.

In een Bericht aan Zeevarenden van 15 september 1871 werd gemeld dat "tot het meer veilig omvaren bij nacht van de steeds om de West werkende Nolleplaat, het oeverlicht te Vlissingen zodanig is gewijzigd, dat het den horizon in roode kleur verlicht van N. t. W. tot N.W. t. W. ½ W., in welke laatste rigting het in wit overgaat en die kleur evenals vroeger behoudt, door het Westen en Zuiden tot O.Z.O.; alles volgens het miswijzend kompas".

Het havenlicht van Vlissingen werd dus een sectorlicht. Die functie wordt duidelijk toegelicht in een Bericht aan Zeevarenden van 18 oktober 1873, waarin het ontsteken

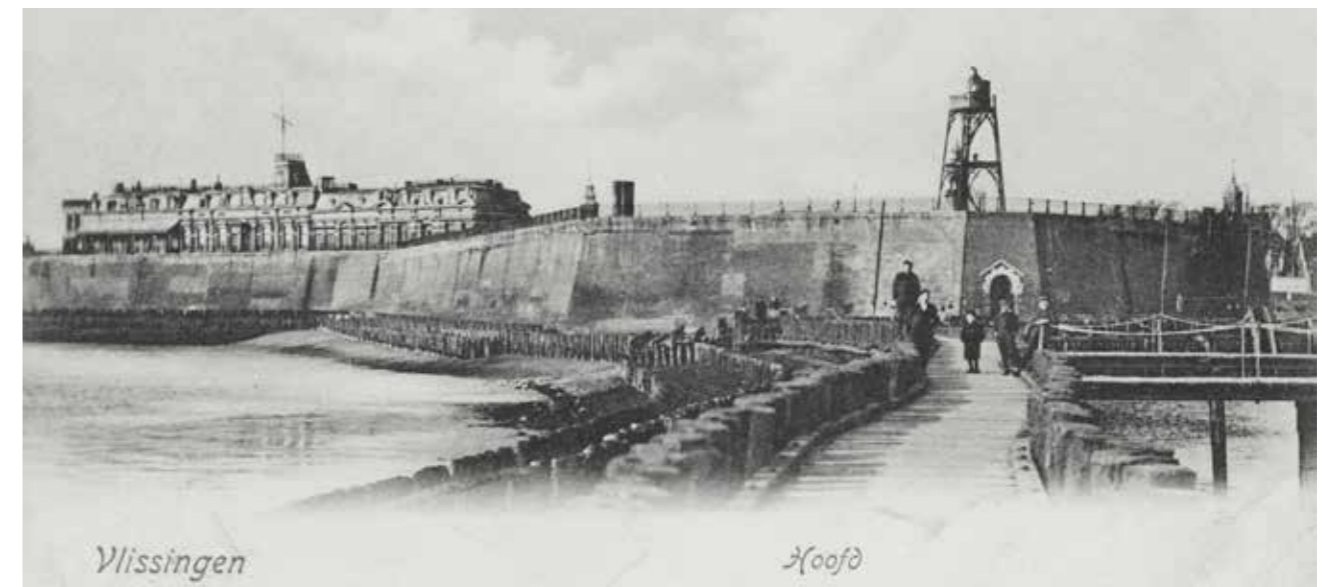


Vlissingen op een topografische kaart van omstreeks 1900.

van de nieuwe lichtenlijn Kaapduinen werd gemeld: "Van uit zee komende zal men even voorbij de Kaapduinen, gaandeweg de geleidelijk der lichten van Westkapelle en Zoutelande moeten verlaten, om de lijn der nieuwe lichten te volgen, tot dat het oeverlicht van Vlissingen, van rood in wit zijnde overgegaan, het tijdstip aangeeft, dat men de punt der Nolleplaat voorbij is en veilig op de Reede kan aansturen."

In 1875 stelde het departement van Marine vast dat het nodig was om een nieuwe lichtopstand op het bastion te plaatsen. De houten opstand met een Fresneloptiek van de vierde grootte was blijkbaar onvoldoende functioneel. Op 25 mei 1875 werd een contract gesloten met de firma L.I. Enthoven uit Den Haag, over de bouw van een gietijzeren lichtopstand.

Op 1 april 1876 werd in een Bericht aan Zeevarenden (nr. 13/208) gemeld: "Het binnenhavenlicht op het bastion bewesten de Westerhaven te Vlissingen zal verplaatst worden. Vanaf 27 maart wordt aan den ouden opstand een vast wit hulplicht getoond: zoodat het rood schijnen over de Nolleplaat tijdelijk vervalt, totdat het lichttoestel op de nieuwe plaats gereed zal zijn." De benaming Westerhaven is verwarrend, want in feite werd de Koopmanshaven



Het havenlicht op het Keizersbolwerk omstreeks 1900. Links op de boulevard de gebouwen van de Nederlandse en Belgische loodsdiensten.



Het Keizersbolwerk in de jaren negentiendertig. Links het havenlicht met het in 1907 aangebrachte lichthuis. Daarachter de in 1923 gebouwde loodsensteiger. De lange dam is het Roeiershoofd met daarop aan het eind het uitkijkkloak van de Nederlandse Loodsdienst. Op de voorgrond de schoorsteen van de voormalige garnizoensbakkerij.

bedoeld. Die was in die tijd overigens veel groter dan nu. In 1909 werd een groot deel van de Koopmanshaven gedempt en daarop werd het Bellamypark aangelegd. Een klein stukje van de Koopmanshaven, bij het bastion, is overgebleven. Op 29 april 1876 werd vervolgens bericht nr. 17/286 gepubliceerd: "Het binnenhavenlicht te Vlissingen is den 14den dezer op den nieuwen ijzeren opstand ontstoken, op het bastion der Westerhaven, schijnende weder als voorheen rood over de Nolleplaat, terwijl het hulplicht met den zelfden datum is gebluscht." De vraag is nu of de ijzeren opstand uit 1876 het huidige havenlicht betreft. De lichtenlijst van 1878 vermeldt een



Vlissingen in 1934.

wijziging van de lichtopstand op het bastion in 1876 en beschrijft de nieuwe opstand als een 'ijzeren geraamte, vierkant en zwart'. De lichtenlijst van 1888 wijkt daarvan af en beschrijft de in 1876 geplaatste opstand als een 'vijfhoekige roodbruin ijzeren opstand, met hut'. De twee lichtenlijsten zijn dus tegenstrijdig. Vooralsnog ga ik ervan uit dat de recentere lichtenlijst klopt en in feite de oudere lichtenlijst corrigeert. Het is niet waarschijnlijk dat er ooit een vierkante ijzeren opstand heeft gestaan. Het is niet bekend wie de vijfhoekige opstand op het bastion heeft ontworpen maar het is zeer waarschijnlijk dat het ontwerp van de hand van Quirinus Harder is. Hij was in die tijd bouwkundige bij het Loodswezen en zeer actief bezig met de vernieuwing van de kustverlichting. Harders assistent Adrianus Cornelis van Loo kwam op 1 januari 1875 in dienst bij het Loodswezen en zal nog weinig hebben bijgedragen aan het ontwerp van het havenlicht van Vlissingen. Een vijfhoekige constructie is overigens maar weinig toegepast, meestal werd een even aantal hoeken gekozen. De twee opengewerkte geledingen van het torentje zijn bij de hoeken voorzien van sierlijk vormgegeven dwarsverbindingen. Deze zijn niet louter decoratief, ze zorgen vooral voor extra stevigheid om weerstand te kunnen bieden aan de krachten van de wind. Rond het bastion in Vlissingen kan de wind aardig tekeer gaan. De lichtopstand had oorspronkelijk een kleine zeshoekige lantaarn. Een gietijzeren wenteltrap binnenin de constructie leidde naar een tochtlokaaltje dat op het bordes tegen de lantaarn aan was gebouwd. Het bordes werd begrensd door



Het Keizersbolwerk in 1958. In het havenlicht bevindt zich een uitkijkgast met balkon, die toen in gebruik was door de Belgische Loodsdienst. Helemaal links op de boulevard de Nederlandse loodsen sociëteit met uitkijktoren en semafoor. Daarnaast de Belgische Loodsdienst sociëteit. Het witte gebouw is het voormalige hotel Noordzee Boulevard.

een gietijzeren balustrade. De koepel van de lantaarn was voorzien van een draaibare walmbol met een windvaan. In 1891 werd in de lantaarn een groene sector toegevoegd voor herkenning van de Rede van Vlissingen. De sectoren werden in de loop van de jaren regelmatig bijgesteld, als reactie op veranderingen in de ligging van de Nolleplaat en de vaargeul. Dat leverde steeds wisselende patronen op van meerdere witte, rode en groene sectoren. In 1907 werd de zeshoekige lantaarn vervangen door een veel groter rond lichthuis met tochtportaal. Er werd ook een andere balustrade aangebracht en de wenteltrap werd vervangen door een stalen ladder. In dat jaar veranderde tevens het karakter van het licht van vast naar onderbroken (OcWRG5s): elke 5 seconden 4 seconden helder en 1 seconde duister. Later veranderde dit in een isofaselicht (IsoWRG3s): elke 3 seconden even lange perioden van licht en donker.

Loodsdiensten en het havenlicht

Het Loodswezen heeft een stempel gedrukt op de ontwikkelingen op de Boulevard de Ruyter en het havenlicht heeft decennia lang een rol gespeeld bij hun werkzaamheden. Daarom een terugblik op de geschiedenis van de in Vlissingen gevestigde loodsdiensten. Op 19 april 1839 tekenden Nederland en België het 'Scheidingsverdrag'. Hierin waren ondermeer regels opgenomen over de wijze waarop de loodsdiensten op de Schelde moesten worden uitgevoerd en hoe de bebakening op en langs de vaarweg diende te worden geregeld. De voorlopige afspraken in het Scheidingsver-

drag zijn nader uitgewerkt en uiteindelijk bekrachtigd in het 'Scheldetractaat' van 20 mei 1843. Aan de monding van de Westerschelde waren zowel de Nederlandse als de Belgische Loodsdienst actief. Lange tijd was er vrije concurrentie tussen de Nederlandse en Belgische loodsen maar in 1950 werden afspraken gemaakt over verdeling van de werkzaamheden. Beide loodsdiensten vestigden zich aan het begin van de Boulevard de Ruyter, vlakbij het havenlicht. In 1884 werd de Nederlandse Loodsdienst geopend. Het was het eerste gebouw dat op de boulevard verrees. De bovenverdieping diende als sociëteitslokaal voor het loodspersoneel en de begane grond werd ingericht met wachtkamers voor loodsen en roeiers. Precies ernaast bouwden de Belgen hun eigen sociëteit. De opening daarvan vond plaats in 1886. Het waren beide prachtige gebouwen die allure gaven aan dit stuk van de boulevard. Op het Belgische sociëteitsgebouw bevond zich een kleine opbouw met balustrade waarop een semafoor was geplaatst. In 1923 bouwde Rijkswaterstaat onderaan het bastion een aanlegsteiger voor het Loodswezen, parallel aan de westelijke havendam. Aan het eind van deze dam, ook wel het Roeiershoofd genoemd, werd omstreeks 1929 een uitkijkkloak geplaatst voor de Nederlandse Loodsdienst. In 1943 brak de Duitse bezetter de uitkijkgast op het Roeiershoofd af om plaats te maken voor een torpedobunker. Aan het eind van de Tweede Wereldoorlog lag Vlissingen zwaar onder vuur en werden de loodsgebouwen op de boulevard vrijwel met de grond gelijk gemaakt. Direct na de oorlog werd in de bovenste geleding van



Het Keizersbolwerk in 1989. Het havenlicht heeft nog het originele onderstel uit 1876. Er zijn hekken omheen gezet ter voorbereiding van de demontage. Helemaal links de nieuwe radartoren van de Schelderadarketen. Daarnaast de Nederlandse loodsensociëteit met de opbouw met twee uitkijkklokken. Het witte gebouw is de Belgische loodsensociëteit. Het hotel Noordzee Boulevard is er niet meer.

het havenlicht van Vlissingen een houten uitkijkgast met balkon aangebracht voor de Nederlandse Loodsdienst, ter vervanging van de uitkijkgast op het Roeiershoofd. Op de boulevard verrezen nieuwe sociëteitsgebouwen. Het Nederlandse sociëteitsgebouw werd op 15 augustus 1950 geopend. Op het dak was een uitkijkgast met semafoor gebouwd. De Nederlandse Loodsdienst verliet daarom de uitkijkgast in het havenlicht van Vlissingen en stelde deze ruimte ter beschikking aan de Belgische Loodsdienst. Op 27 maart 1954 namen de Belgen hun nieuwe sociëteitsgebouw op de boulevard in gebruik. In 1972 werd op het uitkijkklokaal van de Nederlandse Loodsensociëteit een tweede verdieping gebouwd. De Nederlandse rededienstcoördinatoren verhuisden naar boven en in het onderste lokaal mochten de Belgische coördinatoren hun intrek nemen. De steeds betere verhouding tussen beide loodsdiensten leidde nu tot het 'samenwonen' in hetzelfde gebouw. Het uitkijkklokaaltje in het havenlicht was niet meer nodig en werd afgebroken. Op 1 maart 1991 werd het Scheldecordinatiecentrum aan de Commandoweg 50 te Vlissingen in gebruik genomen. Dit centrum wordt bemenst door zowel de Nederlandse als de Belgische Loodsdienst. De coördinatoren doen hun werk nu achter beeldschermen, gebruik makend van de inmiddels gereed gekomen Schelderadarketen. Via radarbeelden hebben de coördinatoren zicht op de aanwezige schepen in ankergebied 'de Steenbank', zo'n 40 km uit de Zeeuwse kust. De schepen wachten daar tot ze belooft worden en toestemming krijgen om de Westerschelde op te varen. De uitkijkklokken op de Nederlandse Loodsensociëteit op de boulevard waren vanaf dat moment niet meer nodig.

In februari 1992 werden werkzaamheden uitgevoerd ter voorbereiding van de afbraak van de uitkijktoren. Het gebouw zelf was inmiddels eigendom van de Vereniging Nederlandse Loodsen Sociëteit en bij de overdracht was afgesproken dat de toren verwijderd zou worden als die niet meer in gebruik zou zijn. Helaas trad er tijdens de werkzaamheden brand uit in de uitkijktoren waarbij ook het dak van de sociëteit verloren ging en er veel waterschade was. Een jaar later werden op de gespaard gebleven sociëteitszaal vier nieuwe verdiepingen gebouwd. De Belgische Loodsensociëteit uit 1954 heeft geen schade opgelopen. Hij is inmiddels in gebruik als hotel-restaurant. Ook de loodsensteiger werd overbodig. Het Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM), eigenaar van de steiger, was van plan om deze te slopen maar daartegen kwam hevig verzet van de inwoners van Vlissingen en de loodsen. De Stichting Behoud Loodsensteiger werd opgericht met als doel de steiger over te nemen. Eind 1992 besloot het DGSM om hierin mee te gaan en stelde 100.000 gulden ter beschikking om de steiger in oude staat terug te brengen en geschikt te maken als wandelsteiger. De loodsensteiger wordt nu beschouwd als een belangrijk cultuurmonument.

Ontwikkelingen rond het havenlicht

Eind jaren negentientachtig verkeerde het gietijzeren havenlicht in slechte staat. Het onderstel was in de loop der jaren ernstig door roest aangetast. Het DGSM stelde vast dat volledige vervanging nodig was. Vanwege de historische waarde van de lichtopstand moest er een exacte kopie worden gemaakt, gesneden uit plaatstaal. Het aannemersbedrijf Van der Straaten uit Hansweert

kreeg in oktober 1989 opdracht om de lichtopstand met snijbranders uit elkaar te halen en zo compleet mogelijk te houden. Ondertussen deed een sectorlicht op een provisorische opstand dienst als tijdelijke vervanger. Het uitsnijden van de nieuwe onderdelen gebeurde met een computer om de vorm en afmetingen precies over te kunnen nemen. Het lighthouse uit 1907 was nog in redelijk goede staat en kon behouden worden. Van der Straaten heeft het gerestaureerd en weer fris in de verf gezet. In december 1989 werden alle nieuwe onderdelen van het onderstel op het Keizersbolwerk in elkaar gezet. Pas op 9 januari 1990 kon het gerestaureerde lighthouse daarop worden geplaatst. DGSM wilde het karwei al in december afronden maar er was vertraging opgetreden doordat het lighthouse op een te hoge vrachtwagen was geladen en niet onder de stoplichten op de Prins Hendrikweg in Vlissingen door kon. Er moest dus een ander transport worden geregeld.

In het gerestaureerde lighthouse werd de eerder al in gebruik zijnde trommeloptiek van de vierde grootte van de firma Barbier, Bénard et Turenne uit Parijs teruggeplaatst. Deze optiek dateert van rond 1900 en is van elders afkomstig. Hij was pas na de jaren negentienzestig in het Vlissingse havenlicht geplaatst. In de jaren vijftig en zestig was het uitgerust met een gasgloeilicht, met een andere trommeloptiek.

In 2013 werd de trommeloptiek verwijderd om plaats te maken voor een modern led-armatuur: een stalen koker met verschillende openingen waarachter gekleurd licht de diverse sectoren vormen. De sectoren in het lighthouse waren nu niet meer nodig en werden eveneens verwijderd. Het lichtkarakter bleef behouden: IsoWRG3s. Dat bleef zo tot 2022. Inmiddels schijnt er alleen nog maar rood licht. De lichtenlijst van 2022 vermeldt het karakter IsoR3s.

Al met al heeft het havenlicht in de loop der jaren wel wat van zijn charme verloren. Het onderstel is niet meer het origineel uit 1876 maar een replica uit 1989 en de trommeloptiek en de vele rode en groene sectoren in het lighthouse zijn verdwenen. Het oudste onderdeel is het lighthouse uit 1907 maar dat bevindt zich inmiddels in slechte staat. Op diverse plekken zijn door roestaantasting gaten ontstaan. Restauratie is dringend nodig. Ondanks alles blijft de cultuurhistorische waarde van het havenlicht groot, mede door de historische locatie op het Keizersbolwerk en de verbinding met de geschiedenis van de Loodsdiensten in Vlissingen. Bovendien is de binding met de lokale bevolking groot. Het opvallende rode torentje is een van de markantste gebouwen in Vlissingen. In talloze huiskamers hangt een foto van het Keizersbolwerk aan de muur. Daarop spat het zeewater tijdens stormgeweld huizenhoog op tegen het bolwerk waarbij het havenlicht en het standbeeld van Michiel de Ruyter gedeeltelijk schuil gaan achter een gordijn van schuimend water. Deze 'attractie' is overigens eind jaren vijftig verdwenen omdat toen een verzwaaring van de zeewering bij het bolwerk heeft plaatsgevonden. De golven overspoelen het bolwerk niet meer.



December 1989: de firma Van der Straaten is bezig met de opbouw van het nieuwe onderstel van het havenlicht.



Het interieur van het lighthouse in 2013, vlak voordat de trommeloptiek en de rode en groene sectoren werden verwijderd.



Het in 2013 geplaatste led-armatuur in het havenlicht.

Bronnen:

- Peter Kouwenhoven, 2010. Vuurtorens, lichtscheep en kapen. Nautische erfgoed van Nederland.
- Archief van wijlen Henk Huis, oud-bouwkundig ambtenaar bij het Loodswezen.
- www.krantenbankzeeland.nl.

Afbeeldingen:

- Zeeuws Archief, Fotocollectie Vlissingen: alle zwart-witfoto's.
- Kadaster, www.topotijdreis.nl: topkaart blz. 5
- Rijkswaterstaat: foto's blz. 8 en 9 bovenaan.
- Guus Mahler: foto blz. 9 midden.
- Gertjan de Boer: foto blz. 9 onder.