

## Het dok van Perry

### D E ONTWIKKELING VAN HET SCHELDEKWARTIER

Momenteel worden de voormalige scheepswerven van de Koninklijke Schelde Groep (KSG) door de gemeente Vlissingen herontwikkeld tot een volwaardig nieuw stadsdeel, het Scheldekwartier. Het deel ten noorden van de Dokhaven werd in het verleden grotendeels in beslag genomen door vestingwerken en een scheepswerf van de WIC. Het stadsdeel ten zuiden van de Dokhaven grenzend aan de oude binnenstad vormde de eerste uitbreiding van Vlissingen aan het begin van de Gouden Eeuw. Dit deel kende een turbulente ontwikkeling tot het vrijwel compleet ingelijfd werd bij de KSG-werven.



Het deel van het Scheldekwartier, rond de Dokhaven kaart van Smallegange (ca. 1690)

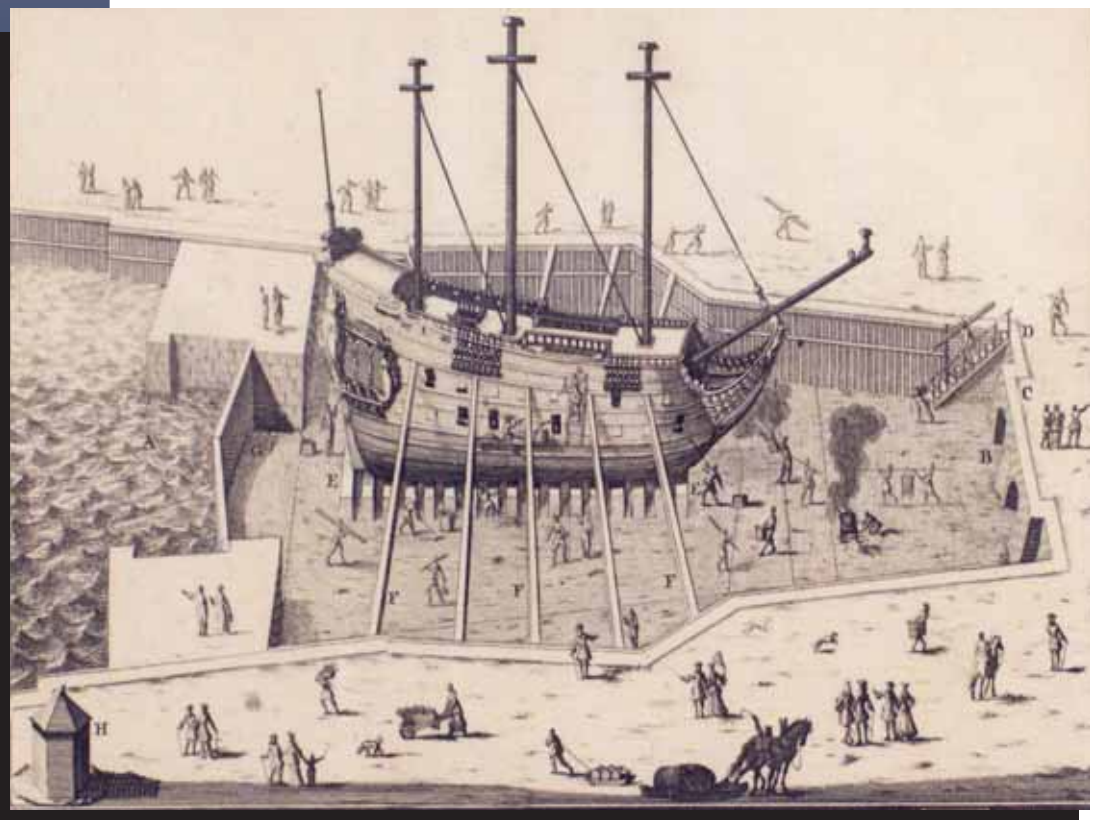
Met de komst van het Scheldekwartier gaat deze stadszone een nieuw tijdperk in, waarbij haar opmerkelijke verleden door het historisch, archeologisch en archiefonderzoek, het restaureren en inpassen van industriële gebouwen als de Plaatwerkerij, de Machine- en de Timmerfabriek niet uit het oog wordt verloren. Het door restauratie in ere herstellen van het dok van Perry speelt in de ontwikkeling een cruciale rol.

# Het dok van Perry

## D E GESCHIEDENIS VAN HET DOK VAN PERRY

Aan het eind van de 17e eeuw, tijdens de hoogtijdagen van de VOC en de WIC, was Vlissingen niet alleen een belangrijke havenplaats voor handel, maar werden ter plaatse ook veel schepen gebouwd en onderhouden.

Voor het onderhoud van zeeschepen besloot men daarom tot de bouw van een droogdok. Dit dok moest op een plaats komen, waar door eb en vloed een groot deel van het water op een natuurlijke wijze afgevoerd kon worden.



Het dok van Perry,  
kopergravure  
begin 18e eeuw.

Bron: Historisch Topografische Atlas, Gemeentearchief  
Vlissingen

In 1697 ontwierp de Engelsman John Perry het droogdok, waarvan de bouw in 1705 werd voltooid. Daarmee was het eerste en een tijd lang het enige droogdok op het Europese vasteland een feit. Als afsluitmiddel werd een stel puntdeuren toegepast. Er kon een schip van 60 meter lengte in worden gedokt. De functionering was eenvoudig: het schip voer met vloed naar binnen, bij eb werd een groot deel van het water afgevoerd, bij de volgende vloed werden de puntdeuren dicht gedrukt, het resterende water werd met een paardenmolen weggepompt.

## Het dok van Perry

In de loop van de 18e eeuw raakte het dok steeds meer in verval, met name het sluishoofd met de puntdeuren. Pas in 1836 werd het sluishoofd naar plannen van A.E.. Tromp vernieuwd. Het kreeg vier sponningen, waarin een schipdeur kon worden afgezonken. Het dok werd vergroot tot een lengte van 69 meter en een grootste breedte van ca. 19 meter. Bodem en wanden werden versterkt door palen, balken en schoren. Naast het dok kwam een pompkelder met daarboven een gebouw met een stoommachine.



Gezicht op het dok  
van Perry,  
foto ca. 1934.

Bron: Gemeentearchief

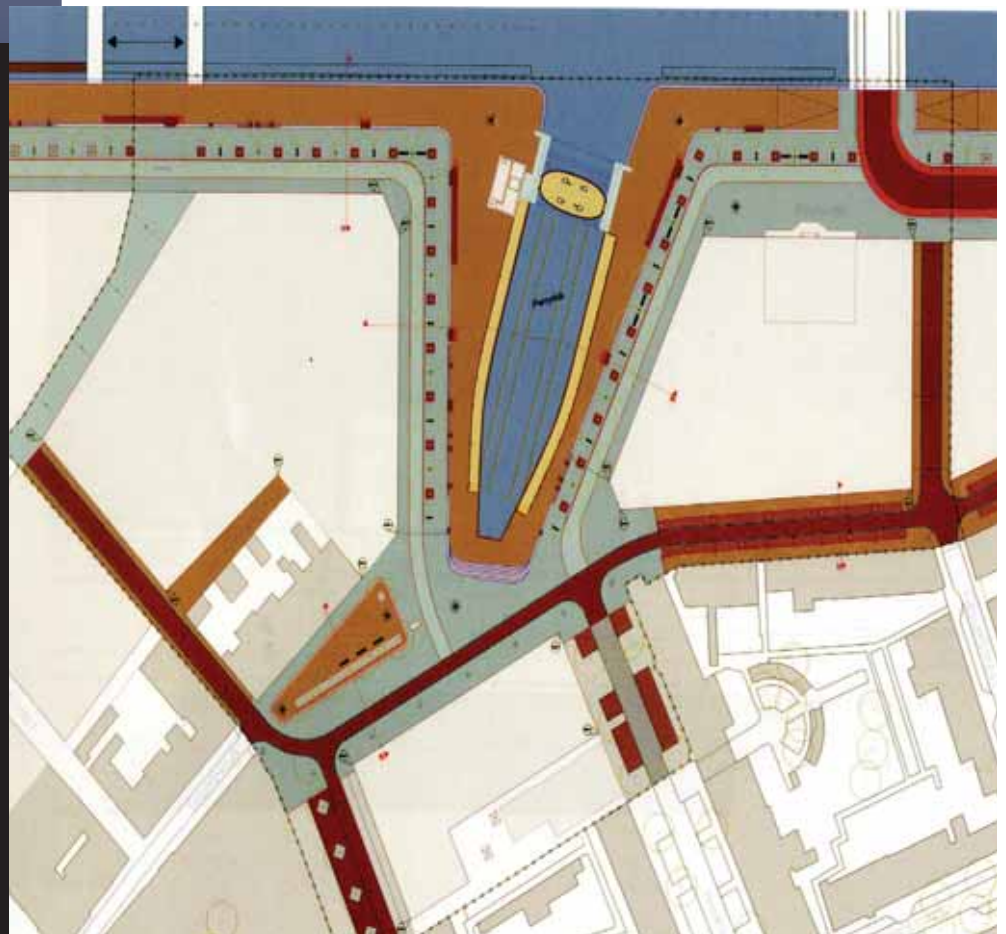
Vlissingen

Het pomphuisje werd in 1961 gesloopt. In verband met de noodzakelijk geworden uitbreiding van de KSG ontstond er een klein conflict over de plaatsing van het dok op de monumentenlijst of juist niet. Ondanks inzet tot behoud werd toch een vergunning verleend voor de afbraak van het dok. Gelukkig is het niet tot afbraak gekomen. In 1974 is het dokje gedempt en verdwenen onder de betonnen vloer van een staalloods. Hierdoor zijn de meeste elementen van het dok redelijk tot goed bewaard gebleven.

# Het dok van Perry

## D E TERUGKEER VAN HET DOK VAN PERRY

Het verdwenen dokje van Perry leeft bij veel Vlissingers nog in de herinnering door. Bij de eerste planontwikkeling van het Scheldekwardier kwam van uit verschillende hoeken dan ook de vraag *"..of er in de nieuwe plannen ook iets met het oude dokje wordt gedaan.."* De eerste plannen, met daarin de terugkeer van het dok, werden dan ook enthousiast onthaald.



Inpassing van het dok van Perry in deelplan 1 van het Scheldekwardier

Bron: Schetsontwerp openbare ruimte, april 2008

Inmiddels worden vanuit verschillende zijden veel inspanningen verricht om de terugkeer van het dokje te realiseren. Zo is onder andere een haalbaarheidsstudie uitgevoerd, waaruit blijkt dat de meeste bewaard gebleven onderdelen zich goed lenen voor een restauratie. Verschillende realisatieplannen zijn in een ver gevorderd stadium.