

Fragmenten uit de historie van de oude Noorderhaven (1)

In een paar afleveringen proberen we het een en ander over de ontwikkeling van de Noorderhaven te beschrijven. We doen dat in chronologische volgorde aan de hand van een serie kaarten, of liever stukjes van kaarten, en aantekeningen die we gevonden hebben in de resolutie- en notulenboeken van het Staverse stadsbestuur en een aantal archeologische rapporten en naslagwerken die ook op onze website te vinden zijn.

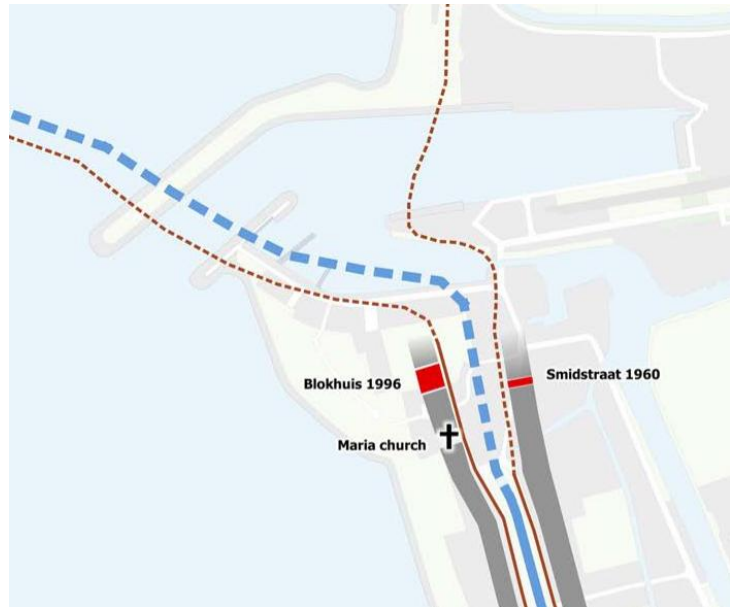
De gebruikte kaarten en afbeeldingen komen (voor zover niet anders is aangegeven) uit het gedigitaliseerde archief van Tresoar in Leeuwarden.

Deze aflevering is, vanwege het gemis aan geschreven bronnen, vooral gebaseerd op kaartmateriaal.

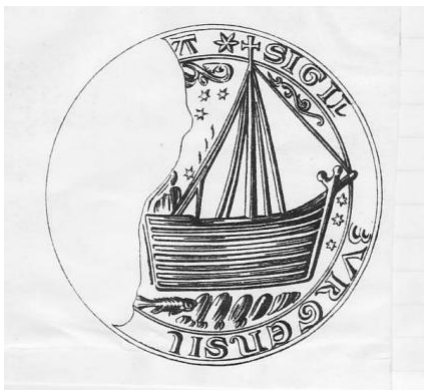
De eerste kaart en tevens de jongste komt uit het proefschrift uit 2015 van Geert Overmars. Hierop is de loop van het 'Diept' te zien, een oude benaming voor de 'Delft'. Het kaartje moet de situatie in de 12^e eeuw uitbeelden, toen het westelijk gelegen Staveren na de zeespiegelrijzing en de stormvloed in de eeuw daarvoor al in zee verdwenen was. We zien in het noorden de veronderstelde uitmonding van de Delft met een onderbroken lijn aangegeven.

De passerende schepen meerden toen nog af langs de oevers van de Delft om vracht te laden en lossen.

Na uitgevoerd archeologisch onderzoek, onder andere ter plaatse van het blokhuis in 1996, is de conclusie getrokken dat de Delft ooit rechtdoor liep. Sporen van de houten oeverbescherming zijn bij diverse graafwerkzaamheden op het blokhuissterrein en langs de huidige Delft gevonden. Het vaarwater werd in de loop der tijd dus steeds smaller, zoals enkele jaren geleden nog toen de beschoeiing werd vernieuwd. De noodzaak om de oude beschoeiing eerst te verwijderen om de vaart 'op breedte' te houden was ondergeschikt aan de inzet van arbeid en kosten en omdat de doorvaart- en overslagfunctie geleidelijk terugliep.



Kaart uit het proefschrift van Geert Overmars



Stadszegel medio 13e eeuw

Over de vroegste geschiedenis van de haven is geen geschreven materiaal voor handen. We moeten het daarom hebben van oude kaarten. We slaan daarom ook de vroege en hoge Middeleeuwen over met verwijzing naar specifieke werkstukken daarover (zie ook onze website). We konden het echter niet nalaten om het oudste stadszegel van Staveren uit het midden van de 13^e eeuw met daarin een koggeschip uit het stadsarchief van Lübeck. Tussen Staveren en deze Hanzestad liepen rond 1330, vanwege een schermutseling op zee, de spanningen zo hoog op dat Staveren zelfs het machtige Lübeck de oorlog verklaarde.

De oudste stadskaat van Staveren dateert van 1545 en is in opdracht van de Koning van Spanje door de cartograaf Jacob van Deventer gemaakt. Daarop is het blokhuis uit 1522

te zien. De Delft is dan om het blokhuis geleid en mondt nu uit in wat we als de oudste afbeelding van de haven kunnen beschouwen. De sluiskom die het achterland tegen binnendringende vloedgolven moest beschermen is ook te zien. In deze tijd had Staveren vermoedelijk maar één haven, want de stadsgracht aan de zuidzijde lijkt met paalwerk te zijn afgesloten van de Zuiderzee. Dus de naam Noorderhaven zal in die jaren nog niet in gebruik zijn geweest. Hierop komen we verder terug.

De havenmond was toen nog naar het noordwesten gericht. Dit was vermoedelijk een natuurlijk gevormde situatie, zoals ook uit het kaartje van Geert Overmars is af te leiden. Deze situatie heeft nog eeuwenlang stand gehouden. Ook hier komen we later nog op terug.

Met de overwegende zuidwesten wind was het nog te doen om de haven met de meestal dwars getuigde vrachtschepen te bezeilen. Daarentegen was dat met noordwesten wind praktisch onmogelijk. Langs de noord- en zuidoever van de haven zien we paden lopen, waarvan het noordelijke, zo te zien, uitkwam op een pier. Vermoedelijk kon men hierlangs de schepen, bij ongunstige wind, naar buiten trekken. Misschien roeide men, om ongelukken te voorkomen, ook wel de grotere schepen stuk voor stuk naar binnen en buiten. Er liep ook een pad rondom de blokhuisgracht dat gedeeltelijk aan de havenkom grensde. Misschien dat hier al het begin van een kade was aangelegd.

In 1522



Van Deventer 1545 (het noorden is links)



Braun en Hogenberg 1588 (het noorden is linksonder)

De kaart uit 1545 oogt erg onzorgvuldig, maar dat komt omdat het doel van deze kaart louter strategisch was. Vandaar dat eigenlijk alleen het wegenpatroon duidelijk is ingetekend, zodat een oprukkend (Spaans) leger beter de weg kon vinden.

Dit werd in 1572 werkelijkheid toen Staveren onder de voet gelopen werd door de Spaanse troepen. De Geuzen waren namelijk vanuit Enkhuizen de Zuiderzee overgestoken om Staveren van de Spanjaarden te bevrijden. De

opstandelingen kwamen ten zuiden van de stad aan en vielen de stad van die kant aan. De Waalse huurlingen die in Staveren gelegerd waren trokken zich terug in het blokhuis. De opstandelingen lieten daarom kanonnen aanvoeren om het blokhuis te veroveren, maar de Walen deden een uitval en werden daarbij ondersteund door vanuit het noorden aanstormende troepen onder leiding van Caspar di Robles. De Geuzen werden daardoor onder de voet gelopen en vluchtten met hun schepen de zee op. Uit woede voor het binnenlaten van de Geuzen via de zuiderpoort trokken de Walen vervolgens plunderend en moordend door de stad en staken tot slot een groot deel van de huizen in brand. Een paar jaar later werd Caspar de Robles tot luitenant-stadhouder over de Noordelijke gewesten benoemd. De van oorsprong Portugese veldheer nam in 1753 ook deel aan de belegering van Haarlem, nadat de Geuzenvloot tijdens de slag op het Spaarne en het Haarlemmermeer door de Graaf van Bossu genadeloos in de grond was geboord. Een commandant van de Spaanse vloot zou ene Focke Sybrandts uit Staveren zijn geweest. Dit geeft aan dat de bevolking als elastiek naar alle kanten uitgetrokken werd.

Het linker kaartfragment komt uit de atlas van Braun en Hogenberg en dateert van 1588, Deze kaart is al beter gedetailleerd. De brand uit 1572 lijkt alweer ver achter ons te liggen,

maar is misleidend omdat deze kaart grotendeels gebaseerd is op de gegevens van Jacob van Deventer. De haven ziet er nog hetzelfde uit, maar de noordpier is hier wat duidelijker te zien. Er is geen havenvuur of vuurboet ingetekend, maar die was misschien wel aanwezig en voor de cartograaf niet van belang om vast te leggen.

De zeesluis, die het achterland tegen de zee moest beschermen, is hier wat beter te zien en het lijkt alsof er nog geen beweegbare bruggen over de sluis kom liggen. Dergelijke 'overkluisde' sluisen kwamen destijds vaker voor. We weten uit andere bronnen dat de stad tussen 1580 en 1582 van aarden wallen zijn voorzien en in een vestingstand is omgevormd. In deze periode zou de haven zijn vergroot en verdiept en van paalwerk zijn voorzien. Op deze kaart van 1588 is dat nog niet te zien.



Gedeelte vogelvluchtkaart van Nicolaes Geelkercken uit 1616 (het noorden is links)

mast het binnenwater konden bereiken, wat we ook kunnen zien aan het schip dat de pijp nadert. Als er al een beweegbare brug zou zijn geweest dan had de tekenaar dit wel aangegeven, want bij de Noorderpoort is wel een klapbrug getekend. Een vuurbaak ontbreekt en buiten de pieren zijn nu duidelijk houten golfbrekers getekend, wat ook al in 1545 het geval was. Het aardige is dat we met deze kaart ook een aardige indruk krijgen van de verschillende scheepstypen uit die tijd.

In de volgende aflevering zullen we zien dat de ontwikkelingen steeds sneller gaan.

Studiegroep Oud Staveren

Fragmenten uit de historie van de oude Noorderhaven (2)

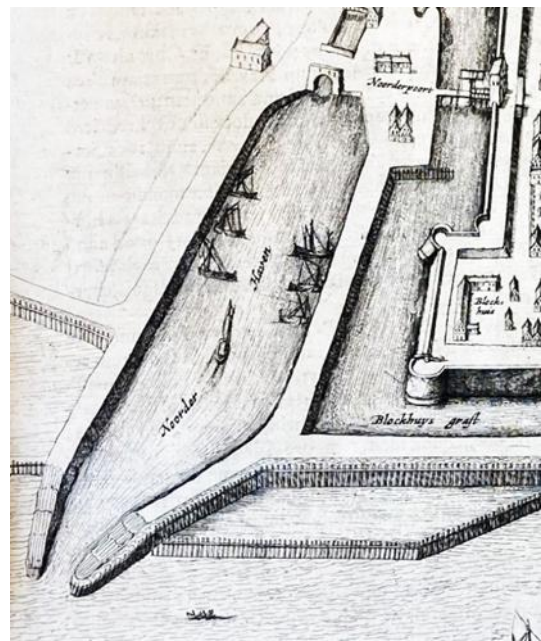
Deze aflevering beginnen we met een vogelvluchtkaart van Staveren uit 1649 van Frederik de Wit uit de atlas van Blaeu. In verschillende bronnen over oude landkaarten lezen we dat de kaartenmakers regelmatig bestaand materiaal als basis gebruiken voor een nieuwere uitgave. Ook kopieerden kaartenmakers hun collega's en eigenlijk gebeurt dat nog steeds, want om alle metingen telkens weer opnieuw te doen is onbegonnen werk. Zo werden ook verkeerde metingen of aannames overgenomen.

Vergelijken we de huidige geavanceerde zeer nauwkeurige kadastertekeningen nu met de historische kaarten, dan komen er onvermijdelijk verschillen aan het licht. Echter, we kunnen versteld staan hoe nauwkeurigheid de landmeters in de 17^e eeuw al werkten en hoe de cartografen hun gegevens secuur uit- en verwerkten.

Na dit intermezzo nemen we het betreffende stukje van de kaart van 1649 erbij.

Het lijkt rustig in de haven. Ten opzichte van de kaart uit 1617 zijn de afgemeerde schepen wat kleiner. De eerste zeeoorlog met Engeland moest nog beginnen, dus we kunnen niet anders bedenken dan dat dit de artistieke vrijheid van de tekenaar is.

De ingang van de sluis is iets veranderd, maar nog zonder beweegbare brug over de sluiskolk. Het noorder- en zuiderhoofd zijn goed te zien. Het lijkt nu alsof de uiteinden van de hoofden of pieren met balken zijn afgedekt. De golfbrekers zijn nog niet veranderd en de kust is versterkt met paalwerken (regelmatig als beugelpalen vermeldt).



Een steeds terugkerend probleem was het verzanden van de haven. Bij eb kon men spuien en om het slib los te woelen en zo naar zee af te drijven, voer men met een praam kriskras door de haven, al roerende met stokken met aan de uiteinden 'ijzeren hauwen'. We kunnen ons voorstellen dat dit misschien slechts voor korte duur wat effect had.

Maar, men deed dit al eeuwen zo en er was nog geen betere methode voor handen. Om dergelijke onderhoudskosten te dekken moesten de binnenkomende schepen 'moddergeld' betalen, wat soms tot protesten leidde.

Tot een meer ingrijpende maatregel besloot men op 6 maart 1634 in het raadhuis. Om het slijk uit de haven te slatten moest een soort vaargeul van 45 voet breedte en 1,5 voet diep in het midden van de haven worden gegraven. Hiervoor moest de stad een lening uitschrijven van 2.000 gulden. Douwe Hendricks, de rentmeester van Stavoren, bracht na afloop verslag uit. De totale kosten voor het verdiepen van de Noorderhaven beliepen in totaal een bedrag van 4.121 gulden en 9 stuivers. Aan het eind van dat jaar bleek dat er een tekort van 820 gulden in de stadsrekening zat. De magistraat had er geen oplossing voor en liet de rentmeester met het verschil zitten.

Ook zware stormen leverden schade en dus onverwachte kosten op.

Eind maart 1651 besprak de magistraat 'dat door den laesten tempeest en onweder de stad groote schade heeft geleden aan de stadtdijcken, soo aerd als wijerdijcken, oock aen paelwercken van het suijderhoofd'. De totale schade werd op wel 40.000 gulden begroot, een te groot bedrag voor de stad. Men deed daarom een beroep op de Staten van Friesland om een bijdrage te leveren. Want, een dusdanige zeestad (als Stavoren), 'negotiërende ende trafiquerende in verscheijden landen ende conickrijcken van deselve handelinghe ende neeringe, mach niet worden gefrusteert!' Het uiteindelijk verzoek bestond hieruit dat

de stad extra accijns op het tappen van wijn en bier binnen hun jurisdictie wilde verhogen en daar toestemming voor vroeg. Dit werd toegestaan: een halve stuiver extra op 'ijder canne wijn en bier en dat tûaleff jaren lanck'. Als de stad in die twaalf jaar de 40.000 gulden wilde binnenhalen moesten er per jaar ruim 80 kannen bier of wijn getapt worden, Dat lijkt haalbaar, maar het wel een bijzondere maatregel want in de tussentijd zal het gerust wel eens vaker gespoekt hebben op de Zuiderzee!.

In die tijd was Rinner Everts Roovries stadsbouwmeester verantwoordelijk voor de uitvoering van de herstelwerkzaamheden.

Een jaar later werd de zeesluis vernieuwd. Dat een dergelijk waterbouwkundig project destijds een lange voorbereidingstijd vergde herkennen we nu weer uit onze eigen ervaringen. Ook destijds ging er heel wat geregeld en discussies aan vooraf. En, er is niets nieuws onder de zon, ging het over het geld en wie de kosten moesten dragen.

De brug werd een gezamenlijk project van de stad en de grietenijen Wymbritseradeel, H.O.N. en Utingeradeel. We laten de vervanging van de sluis even rusten, maar vermelden wel dat in 1576 de eerste gesprekken hierover al plaatvonden, dat het werk in 1652 begon en al in 1653 opgeleverd werd. Uit de afrekening van dit project blijkt dat de opzichters 102 dagen toezicht op het werk hadden gehouden. Slechts iets meer dan drie maanden!

Van omgevingsvergunningen had men in die nog geen weet.

De nieuwe sluis was nu voorzien van een mooie beweegbare brug, zodat de schepen met staande mast konden schutten.

De bediening van de sluis en de 'til' (klapbrug) werd verpacht. De pacht liep van 1 mei het ene jaar tot 1 mei het volgende jaar en de pachtsom kon in twee termijnen betaald worden. Halverwege de termijn op Allerheiligen (1 november) en aan het einde van het jaar.



Fragment vogelvluchtkaart van Cristiaan Schotanus à Sterringa uit 1664 (Atlas van de Heerlijkheid Friesland)

Gelijktijdig met het sluisproject besloot men ook de Noorderhaven in het geheel te verdiepen.

Het bestek werd in mei 1652 gemaakt. Er zouden twee dammen, binnen en buiten de sluis worden gemaakt, zodat daarna de haven door 'uithoosen' drooggemaakt kon worden. De beide dammen werden apart openbaar aanbesteed. Hoewel Reiner Claas niet de laagste inschrijver was voor de buitendam, werd hij toch de aannemer voor beide dammen voor een totaalbedrag van 3.620 gulden, waarvan hij 20 gulden aan de onfortuinlijke laagste inschrijver moest betalen. Reiner moest ook de haven droogmaken en kreeg daar 1.000 gulden voor. Reiner Claes was ook dorpsrechter van Scharl en bemoeide zich als bestuurder ook met de werkzaamheden aan de sluis.

Hij vond dat het werk al op Sint Jacobi (25 juli) klaar had moeten zijn en dat deze datum al verstreken was. Daarom voelde hij zich niet langer verplicht voor het in stand houden van de dammen en het uithozen van de haven. De opdrachtgevers lieten weten dat er geen einddatum was afgesproken en dat Reiner zijn werk gewoon moest doen, totdat de sluis klaar was. Eén van de opzichters (dit waren destijds Heijn Claes en Agge Sijtties) had ook al klachten over het werk van Reiner, onder meer omdat de sluis niet droog genoeg was, wat schade aan de fundering kon veroorzaken. Er ontstond een briefwisseling over dit conflict en uiteindelijk werd een nieuw bestek over de dammen en het

drooghouden aanbesteed. Sybolt Sybolts de Boer uit Staveren werd aannemer en daarna kon het werk afgemaakt worden.

In 1664 tekende Bernardus Schotanus voor zijn atlas een vogelvluchtk kaart van Staveren met daarop de vernieuwde sluis met ophaalbrug. Daarvoor gebruikte hij de tekening van Frederik de Wit uit 1649. Dat is onder meer te zien aan de frontmuur van de sluis, want die liet hij gewoon, inclusief de pijp, staan!

Verder zien we nu ook wat meer meubilair in de vorm van verhaal- of rolpalen op de beide hoofden, twee kaapstanders, één rechts naast de sluis, één halverwege de haven en daarachter een serie raamwerken, vermoedelijk om visnetten te kunnen drogen. Bernardus tekende zelfs een bewapend koopvaardijschip aan de kade. Op de voorgrond, tussen de golfbreker en de dijk, groeit inmiddels gras. Hier staan nu de zogenoemde Pagodewoningen aan de kust.

In 1670 en 1697 had Staveren weer te maken met springvloed en zware stormen, waarbij veel schade werd aangericht.

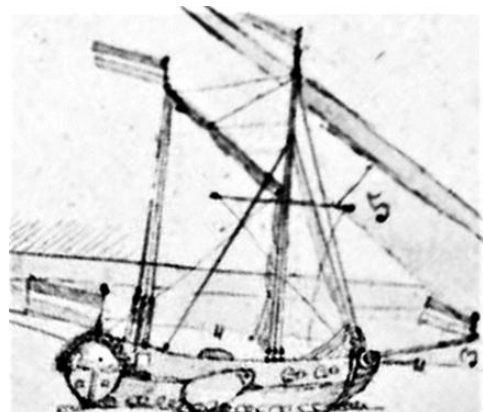
De stad verzocht in 1698 de Staten om een 'vuurlanteern' op één van de grote hoofden te mogen plaatsen. Voor zover bekend, en wat uit de al gepasseerde tekeningen is af te leiden, is dit het eerste havenvuur. Het is haast niet voor te stellen dat er geen voorganger is geweest.

Er moest nu natuurlijk ook een lantaarnwachter of -oppasser komen. Dergelijke functies werden jaarlijks aan de hoogste bidder verpacht. Doordat de pacht elk jaar werd aanbesteed, zijn er veel oude Staverversen in de resolutieboeken aan ons doorgegeven.

De haven-, brug- en sluispachters brachten natuurlijk ook inkomsten voor de stad op. De jaarlijkse pachtsom en een bepaald deel van de inkomsten kwam ten goede aan de stad, het restant was het inkomen van de pachter. Dat was niet geheel risicoloos, want kwamen er minder schepen, dan liep het inkomen van de pachter terug, terwijl de pachtsom gewoon in het geheel afgedragen moest worden. In het geval van de lantaarnwachter moest deze ook zelf voor de olie en toebehoren zorgen!

Het is uit de resolutieboeken op te maken dat de stadsregering sommige pachten aan goede bekende gunde. Deze lieten de werkzaamheden daarna door een ander en voor een lager bedrag uitvoeren, zodat zij geen vuile handen kregen en toch wat extra inkomsten beurden.

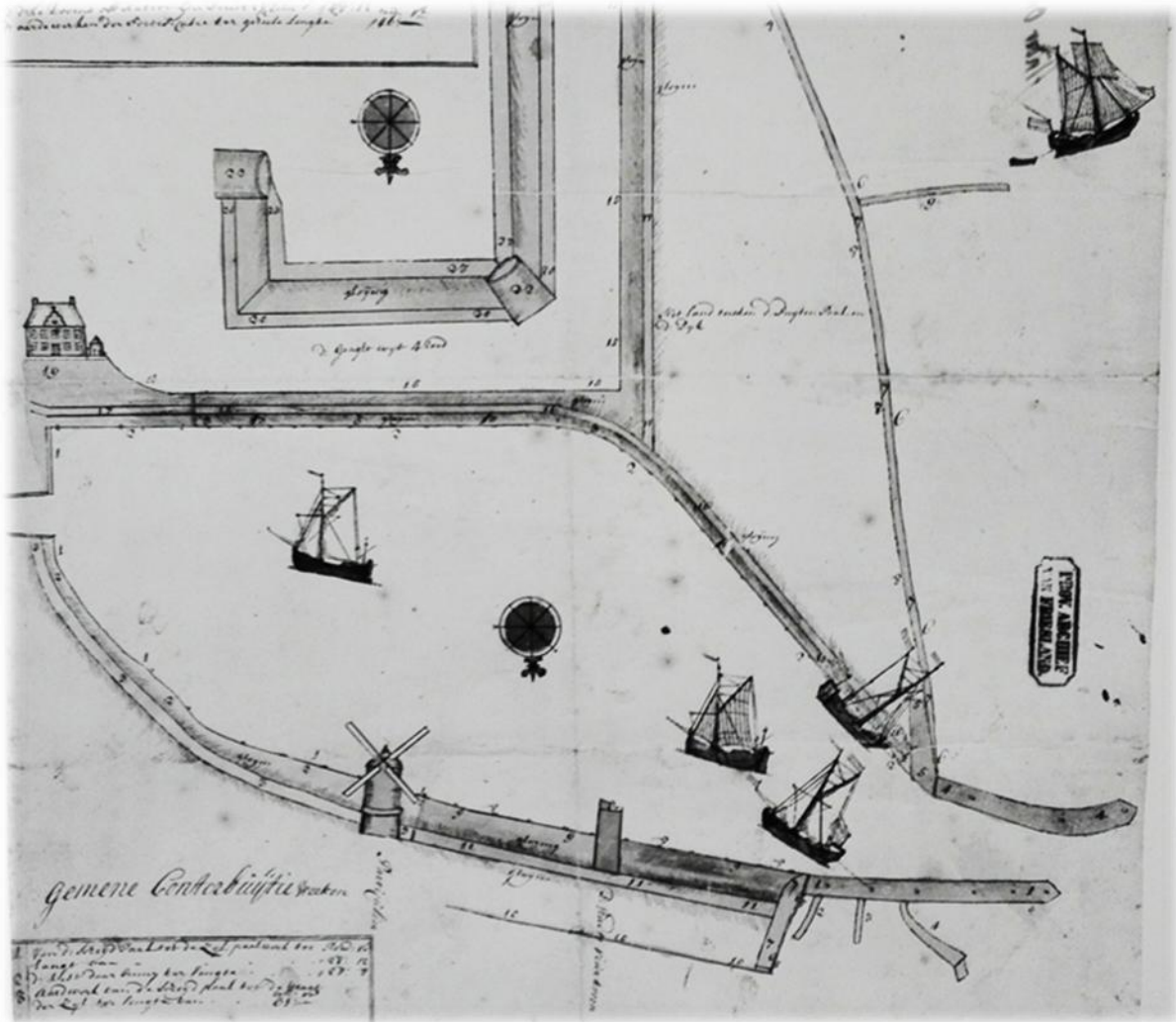
We passeren nu de eeuwwisseling en komen in de 18^e eeuw terecht. In 1721 levert 'Uw edel mogende dienaar Haarsma' een kaart van het havengebied af met daarop de uit te voeren onderhoudswerken. Hij splitste de werkzaamheden naar de verschillende opdrachtgevers: de stad, de 'gemene' contributie (de grietenijen; in deze hoedanigheid de voorgangers van de waterschappen) en het landschap (de voorganger van de provincie). Daarom werden dergelijke werken landswerken en ook wel koningswerken genoemd. De door het Hof van Friesland beëdigde landmeter, Jan Jacobs Haarsma, maakte van zijn kaart een kunstwerkje waardoor wij nu ook een mooie indruk krijgen van de objecten die rondom de haven stonden: de korenmolen, de vuurtoren, de stadsherberg, het blokhuis en een serie scheepjes, zoals de hierbij afgebeelde bewapende tweemaster.



Langs de oevers van de haven zijn op regelmatige afstanden meerpalen ingetekend. Tot nu toe was niet duidelijk of langs de haven een kademuur was aangelegd. We zien echter diverse keren het woord 'glooiing' tussen de oever en een pad bovenaan de dijk geschreven, zodat daarmee verondersteld mag worden dat vanaf de waterlijn een schuin

talud omhoog liep. Dit zou betekenen dat er toen nog geen kade rondom de haven liep, zoals nu, maar eerder een houten constructie met hier en daar loopschotten. Nadat de frontmuur van de oude sluis was afgebroken kwam ook de veermanskaai tevoorschijn (op de tekening: veermanscaij).

In 1724 moest de haven opnieuw op diepte worden gemaakt. Later hoorde men in Staveren dat bij Enkhuizen en Makkum proeven gedaan waren met een nieuw soort baggerwerktuig. Of hiervan gebruik werd gemaakt is helaas niet opgetekend. Twee jaar later is de havenmond alweer verstopt. Het was toevallig ook een 'droog' jaar.



We laten nog enkele aantekeningen van de kaart uit 1721 volgen, zodat een globaal beeld van de onderhoudswerken geschetst wordt.

Verschillende 'kisten' moesten afwisselende met (gebruikte)huissteen of bal(k)steen gevuld worden. Vermoedelijk waren de kisten aparte compartimenten in de hoofden. Zo waren er grote en kleine kisten.

De 'kist' aan het strand, tussen de golfbreker 'de palen' en de dijk, moest met zand en stenen worden aangevuld.

Op de schildijk (de huidige havenweg, destijds met schelpen verhard) stond halverwege een hek. Tussen dat hek en de wierdijk moest grond- of aardwerk worden uitgevoerd.

Het zuiderhoofd werd toen het 'suijder groothoofd' genoemd. Zowel het zuider- als het 'groot noorderhoofd' moesten met sparren en grote stenen aangevuld worden.

De 'duykelhoofden' (strekdammen in zee) met bal(k)stenen aanvullen.

Ook op het blokhuis moesten grond- en metselwerk worden uitgevoerd en beugelpalen worden vervangen.

In 1733 besloot men een dam door de blokhuisgracht aan te leggen om bij een eventuele doorbraak van het (zo genoemde) Pyters Schilddijkje (de huidige Havenweg) het zeewater te keren. Op die manier wilde men voorkomen dat deze hoek van de provincie bij een dergelijke calamiteit zou overstromen. Het landschap oftewel de provincie betaalde de kosten, maar Staveren moest de onderhoudskosten van de hoge muur bij de lijnbaan dragen. Deze lijnbaan lag destijds langs de zeedijk.

Een paar jaar later zou men een onheilspellende ontdekking doen. De paalwerken die de afgelopen jaren over vele kilometers lengte langs de kusten waren aangebracht bleken overall allerlei verzakkingen en beschadigingen te vertonen. Inspecties wezen in 1734 uit dat 'sedert één of twee jaar het noyt gehoorde zeegewormte gegrasseert heeft aan onze zeewerken!' In 1735 waren de 'stadswerken' geruïneerd door stormen en het 'schadelijk en verderfelijk zeegewormte dat het paalwerk doorknaagt'. Geld om dit herstellen was er niet, want de geldkist was zo goed als leeg. Het landschap moest hulp bieden, wat ook gebeurde.

In het resolutieboek van 1767 lezen we dat de paalwerken van de Veermanskaai en van de buitenkant van het zuiderhoofd aan vervanging toe waren. Aannemer van beide klussen werd de Staverse heibaas Ulbe Foppes voor respectievelijk 559 en 1.849 gulden. Bij de aanneming was ook het leveren van de palen begrepen en de burgers Fekke Fekkes en Douwe Pieters Cramer stonden borg voor de aannemer. In 1676 was het noorderhoofd aan de beurt. Deze keer was Sjoerd Tjeerds de winnaar van de aanbesteding.

De houten vuurtoren die we ook op de kaart kunnen zien was in 1768 weer aan onderhoud toe, want in dat jaar moesten er een aantal planken en ribben vervangen worden en de naden daartussen worden dichtgesmeerd. Bij deze aanbesteding komen we andere namen tegen: Teunis Jans, Aldert Jans, Uilke Pieters en Jan Scheltes. Aldert mocht het uitvoeren. Van Teunis Jans weten we dat hij timmerman was, zijn vader was scheepstimmermansbaas en de vader van Aldert Jans was stoelmaker, zodat hij vermoedelijk ook wel met het timmerwerk bekend was. In 1744 moest de vuurtoren weer gerepareerd worden.

Zo bleef het onderhoud aan het paalwerk, maar ook het verdiepen van de haven, eeuwen lang aan een blok aan been. Ook de havenhoofden hadden het zwaar te verduren bij zware golfslag en de schurende werking van de almaar repeterende eb- en vloedstromen. De burgemeesters moesten daarom regelmatig op inspectie om daarna weer met slecht nieuws te komen.

Van lieverlee ontstaan er toch plannen om iets aan de havenmonding te doen. Er wordt in 1791 een ontwerp gemaakt waarbij de noordwestelijke monding zou vervallen en de nieuwe monding meer naar het westen zou worden gericht. Zoals uit de resoluties van het stadbestuur afgeleid kan worden ging men niet meteen akkoord met het plan, want in 1794 zouden de oude wierhoofden nog zijn vervangen.

Uiteindelijk besloten de Staten van Friesland in 1795 om de haven van Staveren een geheel nieuwe gedaante te geven. De wierhoofden die in 1794 waren aangelegd bleken niet te voldoen en waren nu al vernield. Er zouden twee nieuwe hoofden worden gebouwd. De strandmeesters S. Miedema en Willem Rommerts uit Staveren werden als opzichters aangesteld.

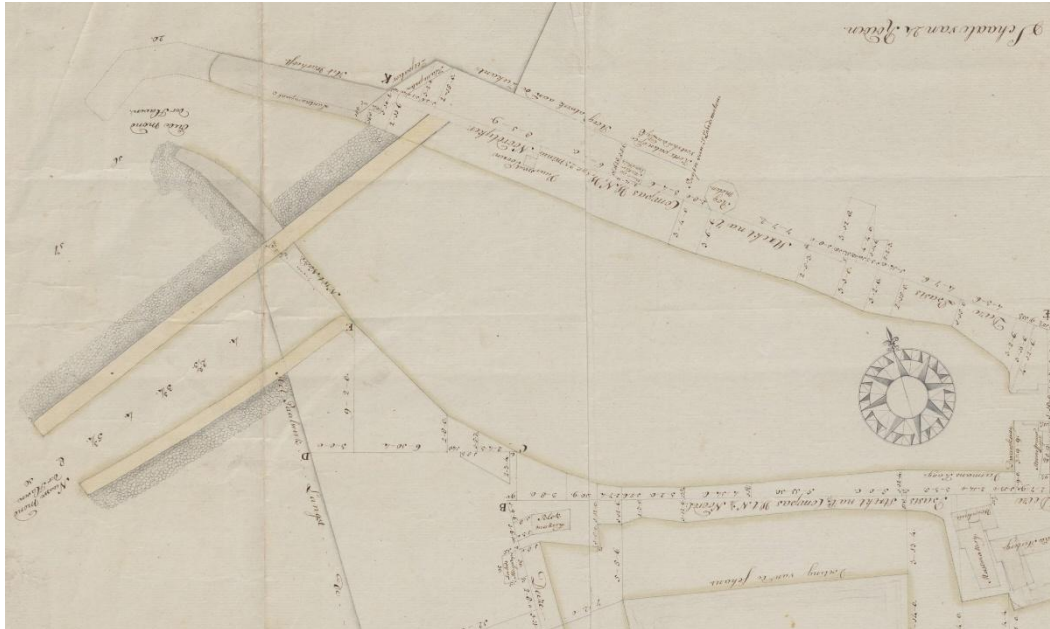
Met deze ingrijpende beslissing sluiten we deze aflevering af om in het volgende te zien hoe dit werd aangepakt.

Wordt vervolgd.

Studiegroep Oud Staveren

Fragmenten uit de historie van de oude Noorderhaven (3)

De vorige aflevering eindigden we met de vermelding dat de Staten van Friesland bereid waren om de haven een nieuwe gedaante te geven. In 1791 werd daarvoor vermoedelijk een ontwerptekening met maatvoering en al. Wij hebben voor dit stukje de tekening omgedraaid, zodat de noordpijl naar boven wijst. De tekst staat nu echter op z'n kop. We zien hierop dat de oude havenmond naar het noordwesten was afgesloten en dat de nieuwe havenmond naar het westen was gericht, zoals nog heden ten dage het geval is.



Aanpassing havenmond 1791

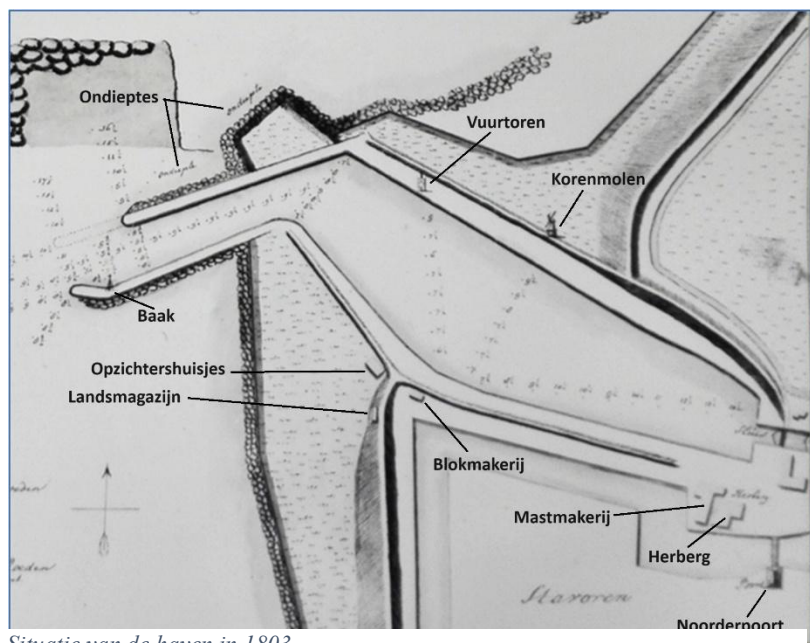
Omdat de paalwormschade aan de kustverdediging blijkbaar niet te bestrijden was werd hiervoor zelfs ook nog een bedrag van fl 20.000 uit de Nationale schatkist beschikbaar gesteld. Dit bedrag moest overigens wel met Harlingen en De Lemmer gedeeld worden.

Afgeknaagde en ongespijkerde grenen palen

De bestekken uit 1803 en 1806 -die voor de uitvoering nodig waren- zijn bewaard gebleven.

Een paar frasen hebben we eruit gelicht, ook vanwege de manier waarop het contract destijds geschreven werd. Aan de noordzijde van de haven moesten zware 'Noordse' (met een 'd') grenen palen naast elkaar geheid worden.

Als de onderlinge ruimte tussen de palen groter was dan 2 duim moesten de aanemer ze weer trekken en vervangen door nog zwaardere palen. Bij de oude havenmond werden de oude wierhoofden en paalwerken



Situatie van de haven in 1803

Rampspoed

Begin februari van 1825 is het weer bijzonder slecht. Op 3 februari richt de noordwester storm grote schade aan de restanten van de paalwerken langs de Friese kusten en het opkomende springtij doet de rest. Eén van de grootste overstromingen van Friesland was een feit. Volgend jaar is het 100 jaar geleden dat deze watersnood herdacht zal worden. Eventuele schade aan de haven is vermoedelijk door andere meldingen hierover in de nieuwsberichten ondergesneeuwd.

Ook de jaren daarna blijft de berichtgeving over de haven wat achter, op wat kleine reparaties aan de zogenoemde kistpaalwerken en bestortingen met 'Noordsche of Drentsche steen' na. Maar in de morgen van de 21 juni 1846 wordt alarm geslagen. Het havenvuur staat in de brand! De brandweer rukt uit, maar er valt niets meer te redden. Er moet met spoed een nieuwe toren komen.

Eeuwig last van ondieptes

In 1859 sluit Staveren zich aan bij een verzoek van Enkhuizen aan het Rijk om een stoombaggermolen aan te schaffen waarmee deze steden de waterwegen en de ondieptes van de haven willen verbeteren. Het uitdiepen van de haven bleef dus een blok aan het been, ondanks het verplaatsen van de havenmond begin van de eeuw.

Op 12 februari 1862 en op 10 januari 1873 stuurt Staveren speciale verzoeken voor het uitdiepen van de haven naar Gedeputeerde Staten. G.S. wijzen die als met als reden dat dit een zaak voor het Rijk is. De burgemeester van Staveren laat het er niet bij zitten. Er komt een ander voorstel, waarbij het Rijk maar 75% van de kosten hoeft te betalen. Een adviescommissie gaat aan de slag en er komt groen licht met het ultieme argument dat Staveren de enige vluchthaven is tussen Harlingen en Amsterdam!

De klus wordt uitgevoerd en er komt maar liefst 15.000 m³ slib naar boven, wat gebruikt wordt om de Blokhuisgracht te dempen. Uiteindelijk belopen de totale kosten een bedrag van 10.000 gulden.

Volgens de notulen gaat er in 1875 alweer een verzoekschrift naar het Ministerie van Binnenlandse Zaken om geld voor het uitdiepen van de haven.

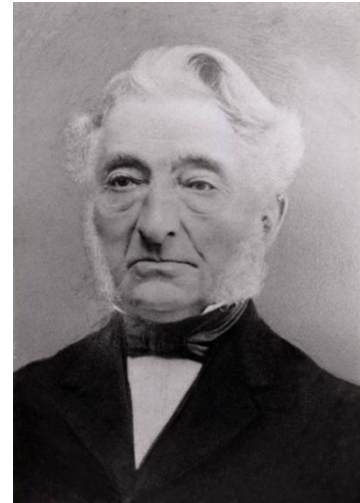
Stoom op komst



Ontwerp aanpassen oude haven en aanleg spoorhaven ca 1880

Ondertussen blijken er in 1862 achter de schermen plannen te worden ontwikkeld om een veer- en spoorverbinding tussen Noord-Holland en Friesland te realiseren. Volgens de notulen moest men dit nieuws uit de krant vernemen.

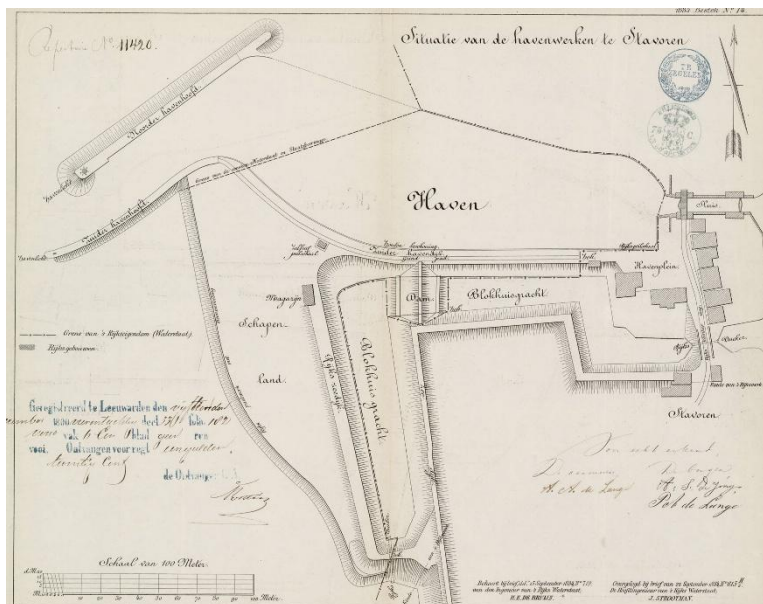
Hans Clazes Wouda, burgemeester van Sneek en Lid van de Provinciale Staten van Friesland, was de belangrijkste initiator hiervan (zie foto). In dat jaar wordt een adviescommissie opgericht, het 'Comité voor den Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg', later bekend als het Comité Wouda. Wouda is degene die Staveren als overstapplaats van de spoor- op de veerdienst voorstelt. Hierover en over het traject ontstaat daarna veel gesteggel, maar door effectief lobbywerk van onder meer de Staverse burgemeester Albert Albertsma wordt definitief besloten dat Staveren de locatie wordt voor de veeren spoorhaven. Er komt een ontwerp tot stand met de gewenste aanpassingen (zie kaartje). Hierdoor zou de haven de grootste verandering in het bestaan ondergaan. In de volgende en laatste aflevering van deze serie gaan we in op deze en de recente veranderingen.



Studiegroep Oud Staveren

Fragmenten uit de historie van de oude Noorderhaven (4)

Het is inmiddels bekend dat het comité Wouda serieus genomen werd. De betrokkenen kregen een belangrijke rol bij de verdere uitwerking en tenslotte ook bij de realisatie van het spoortraject en de havenwerken. Het initiatief van Wouda zal grote gevolgen hebben voor de ontwikkeling van Staveren.



In 1873 kreeg de zeesluis een opknapbeurt, waarbij in plaats van de bekende klapbrug een basculebrug de voorkeur had. Ook kwam er in dat jaar naast de sluis een nieuwe sluiswachterswoning annex winkel en tapkamer waarmee het sluiswachtersgezin wat kon bijverdienen. Dit betekent dat dit markante gebouw dus al honderdzesentwintig jaar oud is en inmiddels al jarenlang het havenkantoor.

Situatie zeehaven 1884

Consternatie in de gemeenteraad

De voorbereidingen voor de gigantische klus worden voortvarend aangepakt. Er ontstaat echter wel enige opschudding, zoals uit de notulen van het gemeentebestuur blijkt, want men moest in de krant lezen dat het spoortraject tussen Sneek en Staveren in Sneek zou worden gestart. Onmiddellijk gaat er een verzoek naar de minister uit om in Staveren te beginnen of in ieder geval in 1880 de haven op diepte te brengen vóórdat de spoorlijn wordt aangelegd.

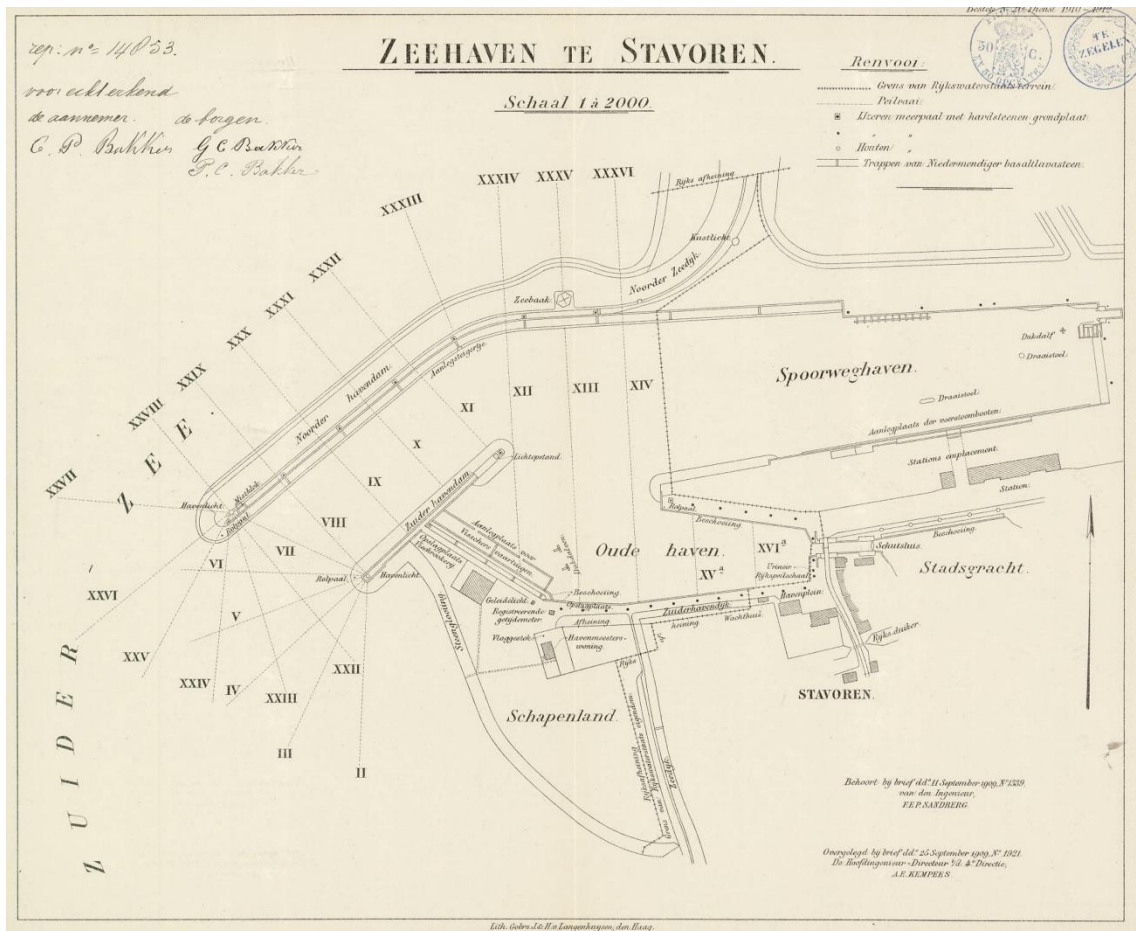
In datzelfde jaar werd overigens ook het peilschaalhuisje aan de haven opgeleverd, dat officieel de registrerende getijdemeter wordt genoemd.



Aankomst veerboot, Stavoren

Het noorderhoofd met de rolpaal, het havenlicht en de mistbel tijdens het binnenlopen van het S.S. 'R. van Hasselt' ca 1915

Ondertussen is het Rijk ook bezig met dijkverzwaringen. In 1882 wil men de stadsdijk ten westen van de lijnbaan en ten oosten van de oude blokhuisgracht doortrekken en laten aansluiten op de zuidelijke havenkade. Daarvoor was het nodig een dam in de (deels gedempte) blokhuisgracht aan te leggen en de zuidelijke havenkade met ca 50 cm te verhogen. Hierdoor zou een groot deel van de Zuidwesthoek in de toekomst beter tegen overstromingen beschermd worden. Het gebied dat het Schapenland werd genoemd (en waar nu de vier 'pagodewoningen' of 'Wachters' staan) werd wat opgehoogd en zou daardoor meer waarde krijgen. Om de dam aan te leggen moest het Rijk in 1883 nog wel een stukje grond aankopen (zie ook bijgevoegde tekening uit 1884).



Bestekstrekening van de aanpassingen aan de zeehaven rond 1910

De voorbereidingen zijn klaar en op 9 mei 1883 wordt bestek met nummer 884 aanbesteed.

Dit bestek bestond hoofdzakelijk uit het vergroten van de haven, de aanleg van het stations terrein en een deel van de aardenbaan (dit is de ophoging of dijk waar later de rails op kwam te liggen).

Aannemer werd J. de Klerk uit Werkendam voor de prijs van f 850.000.

Enkele weken later ging de spreekwoordelijke schop in de grond.

Het is 12 december 1883 als een zware storm op- steekt. Men was zelfs bevreesd dat de inmiddels al uitgevoerde nieuwe werken hierdoor teniet gedaan worden. De bestaande noorder- en zuiderhoofden werden wel beschadigd, maar de nieuwe werken bleven gelukkig wel gespaard.

Protesten uit de omgeving

Vanwege de geprojecteerde Spoorhaven moesten onder andere landbouwgronden vergraven worden, de oude zeedijk, een stuk achterland en het Noorderhoofd verlegd worden. Begrijpelijk dat niet iedereen de gevolgen zonder slag of stoot accepteerde.

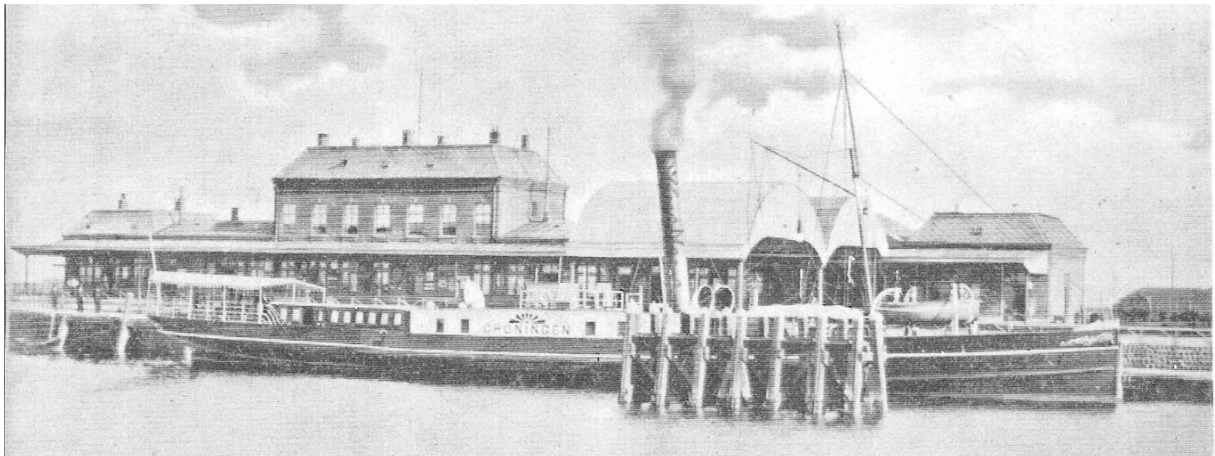
Een twintigtal grondeigenaren maakten bezwaar tegen de zware onteigeningsprocedures, waarbij zelfs tot dagvaarding overgegaan werd.

Ook het viswater in een deel van de Molkwerumervaart en de 'Zuidooster' verviel vanwege de aanleg van de spoorlijn. Uiteraard verviel daarmee ook het betalen van de jaarlijkse pachtrechten. Visserman Berend Gerrits Mulder, zoon van de waard in de stadsherberg aan de haven, was destijds de pachter.

De hiervoor geplaatste tekening uit 1910 laat de gerealiseerde nieuwe situatie uit 1884 zien.



Havenwerken in de zeehaven tijdens hoogwater



Het nieuwe spoorwegstation van de HYSM met de raderboot S.S. 'Groningen' achter de draaistoel rond 1900

Reeds een paar maanden nadat de werken waren begonnen blijkt dat de Staverse bevolking van 700 zielen inmiddels was toegenomen met 300 arbeiders, waarvan een groot deel een gezin met vrouw en kinderen heeft. Vaak woonden de gezinnen in de nog wel bekende keetwagens (pipowagens), maar daarnaast moest ook de nodige huisvesting in de stad worden gevonden. Voor het toegenomen aantal jeugdige inwoners werd onderwijs geregeld. Waar nu het multifunctioneel centrum 'De Kaap' is, stond vroeger de openbare

lagere school. Hoewel deze school uit 1877 zo goed als nieuw was moest deze nu alweer uitgebreid worden. Met een interne verbouwing was men echter in staat in 1878 aan de behoefte te voorzien door het aantal leerlingen van 156 naar 178 uit te breiden. Ook zal één en ander voor de Staverse middenstand en andere bedrijvigheid een mooie uitbreiding van de klantenkring hebben opgeleverd.

Om de werken van de verschillende instanties, Rijkswaterstaat en de Staatspoorwegen, duidelijk te scheiden waren aanvankelijk werkgrenzen over de haven getrokken. Na het gereedkomen van de haven zouden deze vervallen, daarna werd, met uitzondering van de Spoorhaven, de haven als Rijkshaven bestempeld (zie hiervoor ook de tekening uit 1910).

Albrecht van Beieren

Het vergraven van de oude dijken, havenhoofden, steenbestortingen en het oude land was een hele klus, maar leverde toevallig ook een bijzondere vondst op.

Tijdens het uitbaggeren en vergroten van de haven van de Spoorhaven stuitte men in 1884 op 'grootte bezwaren en moeielijkheden'. Het op diepte brengen van de haven werd namelijk 'door de aanwezigheid eener aanzienlijke en niet te verwachten hoeveelheid palen en Noorsche steen vertraagt'.

'Het opruimen der steenen en palen uit de haven geschiedt door middel van baggermachines en steentangen. Eene poging om door het aanwenden van dynamiet de opruiming te bespoedigen en gemakkelijk te maken, had niet het gewenschte gevolg, zoodat dan ook al spoedig van verdere proefnemingen werd afgezien'. Men was, zonder het te weten, op de restanten van de dwangburcht van Albrecht van Beieren uit ca 1400 gestuit. Deze lag in de buurt waar nu het restaurant 't Havenhoofd staat, aan de Middeleeuwse monding van de Delft. Helaas was de archeologische betekenis van een dergelijke vondst en de expertise nog niet zo goed ontwikkeld, zodat we het alleen met deze summiere vermelding moeten doen.

De laatste aanpassingen

Ook de bebakening en de havenlichten moesten aan de nieuwe situatie aangepast worden. Op het nieuwe noorderhoofd kwam ook een zogenoemde mistklok, in de volksmond 'mistbel' genoemd. Het gebouwtje is op de afbeelding hiervoor te zien. In het aprilnummer van 't Stavers Krantsie stond toevallig een stukje over deze mistbel.

De oude houten ophaalbrug over de sluis werd vervangen door een stalen basculebrug die tot eind jaren '50 dienst heeft gedaan

Op 2 mei 1886 werden de werkzaamheden aan de Spoorhaven opgeleverd en op 15 juli ging de veerdienst officieel van start. Kaartjes voor de overtocht kon men in het havenkantoor naast de sluis kopen. De spoorlijn was overigens in al 1884 in gebruik genomen en samen het nieuwe stationsgebouw werd de dienstregeling op 8 november 1885 voor het publiek geopend.

Bij de nieuwe haven moest ook een nieuw Rijksmagazijn worden gebouwd, dit werd in 1894 opgeleverd en stond ongeveer tegenover het peilschaalhuisje. Aan het begin van de huidige Havenweg kwam een wachthuisje te staan. Op de tweede tekening uit ca 1910 had het magazijn boven op de dijk blijkbaar de bestemming woonhuis voor de havenmeester



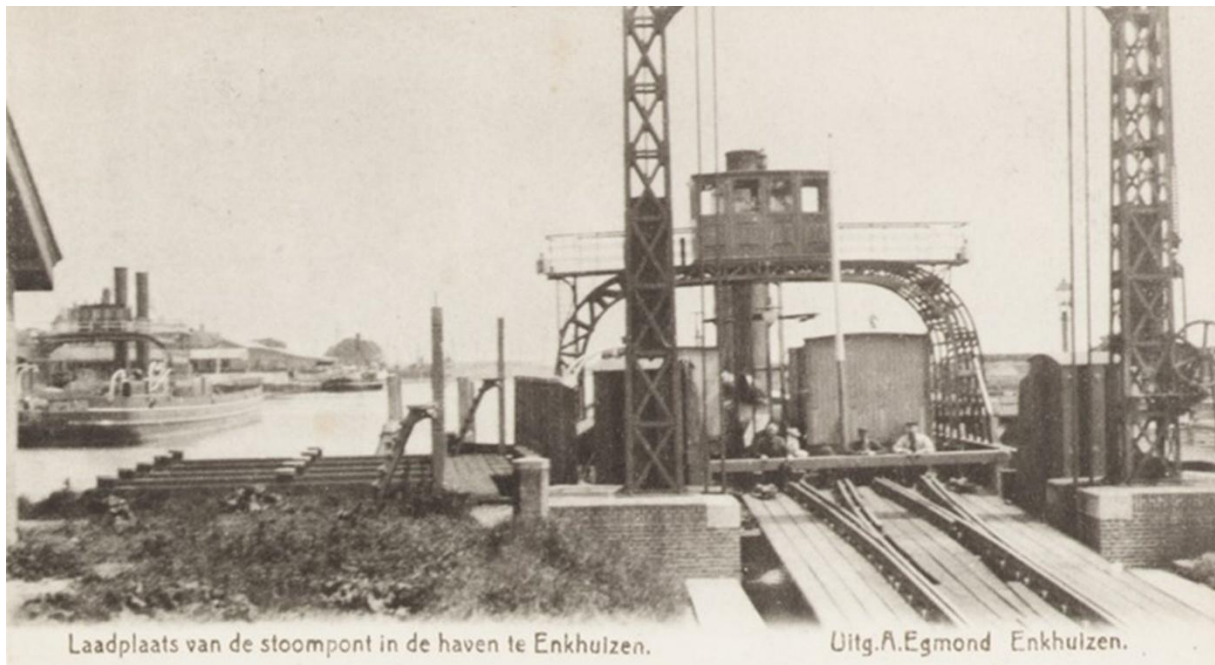
De Vissershaven rond 1950

en zijn gezin gekregen. Het woonhuis en het wachthuisje zijn op de afbeelding met de havenwerken te zien.

Op het tweede tekening zien we de haven zoals die geworden is. Er waren aanlegplaatsen voor 'vissersvaartuigen' zoals jollen, bidders en kotters langs de noordzijde en de kopse kant van de Vissershaven, vlakbij de gloednieuwe visrokerij 'de Hang' (1904).

Voor de grotere schepen waren drie houten dukdalven in de haven geheid die als wachtplaats (remming) voor de sluis konden dienen.

Om de grote veerboten voor het vertrek met de neus naar de havenmond te manoeuvreren was een grote zogenoemde draaistoel geplaatst en ook bij de pontbrug kwam een kleinere.



Zeehaven met laadbrug voor de goederentrein met de stoomponten "Enkhuizen" en "Leeuwarden".

Een greep uit de beeldbank

Niet alleen aan de hand van deze tekeningen, maar ook van de in omloop komende ansichtkaarten vanaf begin 1900 kunnen we nog een indruk krijgen van hoe de situatie er tot ongeveer halverwege de vorige eeuw uitzag.

Na de watersnood van 1916 besloot de regering de Zuiderzee af te dammen. De visserij kwam onder druk te staan en ter tegemoetkoming werd in 1925 de Zuiderzeesteunwet aangenomen, die overigens volgend jaar herdacht zal worden. Toen de Afsluitdijk in 1932 een feit was kwamen de voorspellingen uit en veranderde er veel in de haven. De visserij liep terug en de veerdienst werd meerdere malen met opheffing bedreigd. De pontbrug voor de goederentreinen op de kop van de Spoorhaven raakte omstreeks 1936 al buiten dienst vanwege het toegenomen rechtstreekse spoorwegverkeer 'onderlangs' het IJsselmeer.

In de bezettingsjaren kon het personenvervoer met horten en stoten in stand worden gehouden, nadat de stoomschepen weer vaarklaar waren gemaakt. Bij het uitbreken van de oorlog werden de veerboten namelijk onklaar gemaakt om de vijand te beletten hiervan gebruik te maken. De 'Bosman' lag aangeschoten door de Hr. Ms. Friso en onklaar gemaakt in de haven en in Enkhuizen werd de 'Van Hasselt' in de havenmond tot zinken gebracht.



De sluis aan de Vissershaven met de klapbrug rond 1955. Op de foto is ook te zien dat een van de veerboten op de draaistoel bij het Station aan het 'zwaaien' is. Dit om de neus van het schip weer naar de havenmond te draaiende zodat het daarna snel kan afvaren. De dienstdoende kapitein staat op de uitkijk, ter controle (info: F. Boom).

Nieuwe tijden

In de jaren 60 kwam de watersport -en zo'n tien jaar later de chartervaart- in opkomst en werd de vissershaven, op een gedeelte na, omgevormd tot toeristenhaven. De palenrij (de remming) en de houten meerpalen werden verwijderd, de bestaande houten steiger tegenover de opslagruimte van de vissers werd vernieuwd enzovoort.

Een bijzondere maatregel, die vooral vanuit een financieel oogpunt ingegeven zal zijn, was het buiten gebruik stellen van de oude zeesluis in 1967. De Johan Frisosluis was immers voor de vaart opengesteld en de oude sluis werd daardoor als overbodig beschouwd en vervolgens met grond volgestort. Deze beslissing werd in 1997 gelukkig weer ongedaan gemaakt en sindsdien wordt de sluis weer incidenteel gebruikt. Tussentijds werd in 1978-'79 de oude sluis grondig gerestaureerd. De stalen eigentijdse sobere ophaalbrug van rond 1960 werd vervangen door de huidige karakteristieke houten brug.



Nadat het oude stationsgebouw in 1973 samen met een deel van het emplacement was gesloopt kwam er op het vrijgekomen rangeerterrein ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Eind jaren '80, begin jaren '90, werd op de kop van het oude emplacement een multifunctioneel havengebouw gerealiseerd met onder meer een nieuwe VVV-locatie, een restaurant en sanitaire ruimtes voor de chartervaart en bootjesmensen.

De aanlegplaats voor de veerdienst werd gemoderniseerd en voor de charters en cruiseschepen werden aanlandingssteigers en een cruiseterminal in de oude Spoorhaven aangelegd.

De situatie van rond 1800 (kleur) en 2000 (rode lijnen) over elkaar (bron: kadaster HisGis)

Tot slot

Met een knipoog naar het stoomtijdperk van de veerdienst kwam rond Pasen van 2015 op de kop van de Spoorhaven een kunstwerk tot stand. Het is de replica van de laadbrug in

het zogenoemde pontgat, destijds nodig vanwege eb- en vloed voor het laden en lossen van de treinponten (naar een stilistisch ontwerp van Joop van der Woude).
Het laatste kaartje laat de situatie zien van rond 2010 over die van rond 1830.

Met de wetenschap dat er wel een boek over de Staverse Noorderhaven geschreven kan worden sluiten we deze bloemlezing hiermee af.

Studiegroep Oud Staveren

Hierna volgen nog enkele fragmenten uit diverse geraadpleegde bronnen met wat afbeeldingen voor degene die verder in de materie wil duiken. De teksten zijn niet geredigeerd of taalkundig verbeterd.

Uit Op- en Nedergank van Stavoren:

Ca 1580: De Noorderhaven is geheel verdiept en vergroot en met heerlijk paalwerk bezet, de stad is met nieuwe diepten, bruggen, steenpijpen en straten voorzien, Aan de Noorderhaven is een voortreffelijk kasteel gelegen als men nog heden ten dagen aan de gewulfte torens en ringmuren bespeuren kan, gebouwd door Schenk in het jaar 1522 uit naam van Keizer Karel V. Hij was stadhouder van Friesland. Daarna door de raad van 'zijn vorstelijke genadede' de prins van Oranje, gelijk is verhaalt afgeworpen.

1613.

De sluis is in slechte staat. Dit is een gevaar voor het land

Uit de resolutieboeken:

29 - 4 - 1614.

Artikelen waarin wordt vastgesteld welk gedeelte van de zeedijk ten noorden van de haven ten laste komt van het land en wat Stavoren moet betalen. Opgesteld door Jelmer van Feijtsma, ontvanger generaal in overleg met de Magistraat van Stavoren.

Hieronder: "d'stadt Stavoren compt jaerlijcx van 't lantschap vijftien Liewarder schuijttten swart ende vijftien schuijttten witte turff, tzamen dertich swart ende witte halff ende halff, omme in die corpsegarde gebrant te worden. Daervoor de stadt jaerlijcx placht te ontfanghen f 75 - -".

Op huijden den 29^e aprilis 1626 hebben tot de verpachtinghe van het schudden en de till van de Noordersluijs vor een geheel jaer, ingaende den 1e maij en eijndigende den 1e maij a 1627, beijde daeghen metter sonnenopganh ende dat ter presentie van mij secr. tot Stavoren.

Een strijkgeld van 2 rijksd. Gestreken door Frans Eikema secr. Hij heeft (in 't geheim) f 212 geschreven.

De sluis wordt gemijnt door Harmen Claes, burger van Stavoren voor f 230.

Hij zal Allerheiligerdag en mei dag telkens de heft betalen.

Jan Jansen Heijman stelt zich borg.

6-3-1634.

Op huijden den 6^e marty anno 1634 comp. Burg. & Schepenen op't Raethuys.

Slijk uit de haven laijcken. In't midden van de haven een geul slingh (slenk?) van 45 voet breed en 1 ½ voet diep in't zand. Hiervoor op lijfrenten lenen f 2000, of zoveel meer of minder als nodig is.

20 - 10 - 1634.

Fol. 155. Rekening van de ontvangsten en uitgaven van rentmr. Douwe Hendricx voor het verdiepen van de Noorderhaven, tot last van de stad. De totale kosten bedroegen 4121 gld en 9 str. Pieter bierdrager wordt 2 keer genoemd voor samen 37 gld en 20 str.

De uitgaven zijn f 820 hoger dan de inkomsten. De stad betaalt de rentmeester deze f 820 niet uit.

30 - 9 -1650.

De burgemeesters en de vroedschapsleden approberen de uitspraak van Willem Frederik en laten Thonis Elias en Hendrick Douwes toe als leden van de vroedschap.

Fol. 121: Een verzoek aan de volmachten van de Staten uit 1643 en op 25 november 1650 gecopieert door Jan Jacobs Haersma. In 1643 staat dit verzoek niet in het Resolutieboek.

"Vertoont reverentelijck ende dienstlijck de Magistraett der stadt Stavoren, dat door den laesten tempeest en onweder de voorschr. stadt Stavoren groote schade heeft geleden aen hun stadtdijcken, soo aerd als wijerdijcken, oock aen paelwercken van hun suijderhoofd. En vermits hun stadt beswaert is met ongeveerlijck vijertich duysent glds aen lasten ende met weijnich incomen, soo dat d'stadt voorschr. t'eenemael onvermoghden is om hun geleden schade aen hun wercken en havenen te prepareren ende hermaecken. Alwaeromme den E. Magistraett ende gemeente van voorschr. stadt hun adresserende aen U. Ed. Mo. met vertrouwen dat U.Ed.Mo. sullen consideren 't gene verhaelt is ende erwegen des stadts lasten ende onvermogentheit ende daerbeneffens dat het gemeene beste daeraen gelegen is, dat dusdanen zeestadt negotierende ende trafiquerende in verscheijden landen ende coninckrijcken van de selve handelinghe ende neeringe niet mach worden gefrustreertt.

28 - 3 - 1651.

Door de laatste storm veel schade aan het Grote hoofd van de zuiderhaven.

Het hoofd moet een regel (beugel) palen worden hersteld. Stadsbouwmeester Renner Everts Roo Vries moet het werk laten uitvoeren.

De sluis op het noord van Staveren is in het midden van de 17^e eeuw zo slecht dat ze niet meer valt te repareren. Er moet een nieuwe sluis komen want alle reparaties zijn nutteloos. De Magistraat besluit op 7 juli 1651 dit werk ter hand te nemen maar voordat er daadwerkelijk tot uitvoering wordt overgegaan moeten er blijkbaar nog harde noten worden gekraakt.

Op 29 maart 1652 herhaalt de raad het besluit om een nieuwe sluis te maken. Ze willen dit voorjaar nog beginnen. Er wordt een commissie van gecommiteerden benoemd: Jan Sijmens (praeses) en dr. Onias Geldorp en uit de vroedschap Hendrick Douwes (praeses) en Gerbrant Jacobs. Zij moeten overleg plegen met de gecommiteerden van de Contributies over de aanbesteding van het werk.

Het bestek is op 22 april 1652 klaar. De "heeren dijckgraven, dijxgedeputeerden, met de volmachten enz." regelen de aanbesteding van "seeckere nieuwe eeckenhouten sluijs te noorden Stavoren in plaetse van d'olde aldaer". De afmetingen bedragen: lengte 120 voet en binnen de deuren of kolk 94 voet, wijd 25 voet, binnen 't slagbint 24 voet en de vloer 2 voet dieper als de oude sluis. Het bestek bestaat uit niet minder dan 88 artikelen. De laatste regels uit het bestek luiden "dat de aennemer gehouden sal weesen voor yder gulden sijnder bedongen loon in continentie te betaelen een oortien tot hoedingh der oncosten".

De aannemer moet met St. Jacob eerstkomende klaar zijn. Aannemer wordt: Jan Jansen Vijselaer d'Jonghe uit Edam voor 18.700 Car. gld.

17 - 5 - 1652.

Articulen ende besteck voor het maken van 2 dammen binnen en buiten de noordersluis en het droogmaken (uit te hoosen) van de haven. Bij de openbare aanbesteding is Douwe Jelmers de eerste aannemer voor 2800 gulden. Het werk aan de buitendam wordt gegund aan Reiner Claes uit Scharl voor 2720 gulden. Hij moet Douwe Jelmers 20 gulden geven. Reiner Claes wordt ook aannemer van de binnendam voor 630 gulden en het droogmaken van de haven voor 1000 gulden.

7 - 8 - 1652.

Reijner Claes, dorpsrechter van Scharl zegt dat de nieuwe sluis met St. Jacobi klaar moest zijn. De aannemer is zeer negligent geweest. St Jacobi is lang voorbij en de sluis is eerst daags noch niet klaar. Hij acht zich daarom van het waterhozen en het onderhoud der dammen ontslagen. Getekend: Reijner Claes en P. Hollenij (notaris).

De opdrachtgevers: Over St. Jacobi is nooit gesproken. Reijner Claes zou het werk doen tot de sluis klaar was. Volgens de opzichters is de sluis ook niet droog genoeg> Dit levert schade op aan het fundament. Men wil het werk op kosten van Reijner Claes opnieuw aanbesteden op 8 augustus 1652. Fedde Hendrix, de bode bezorgt Reijner Claes een copie. Burgemr. O. Geldorp krijgt ook een copie. Reijner Claes protesteert.

8 - 8 - 1652.

Een nieuw contract voor het onderhouden van de dammen en het drooghouden van de haven. Ondertekening: Jan Haersma.

Sijbolt Sijbolts, boer te Stavoren, neemt dit werk aan voor 65 gulden.

Borgen: Tzijtse Jacobs en Reinder Ulckes, burgers te Stavoren.

De Raad van Stavoren schrijft Reijnier Claes ook nog een protestbrief en stelt hem verantwoordelijk voor alle mogelijke schade door storm, onweeren hoge vloed in de komende herfst. Reijnier brengt het land in gevaar als de dammen, die nooit hoog en sterk genoeg zijn geweest, doorbreken. Deze protestbrief wordt Reijnier Claes voorgelezen.

Getekend door burgemr Jan Sijmens, Wijppcke Jochems en Focke Hijlckes.

Afrekening van het verdiepen van de haven en het vernieuwen van de sluis in 1652

De weeckelijcx betalinghe volgens de registers bedragen de somma van f 8126 - 0 - 8

De weecken naederhants bij perceelen bestaat volgens d'besoines daeraf

zijnde bedragen d'somma van f 1347 - 10 - 0

Enkele posten:

Lickle Jacobs voor steigerhout f 317 - 12 - 8

Pieter Worps, smid f 24 - 11 - 0

Harmen Siuerds f 7 - 0 - 0

Hans Freerx voor vracht van 33 plancken van Medenblick alhier gebracht

"Marten Gerrijts voor zijn diensten van de turfmand aen de toren op en neer te laten gaen voor de arbeijders in de haven f 8 - 0 - 0

Van expensen ende oncosten om aenplackinghe ende omroepen tot Slooten,

Op de Jouwer ende andere plaetsen te doen dat de verdiepinge van de haven

solde geschieden f 8 - 7 - 0

Voor verteringe tot Pompcke Pieckes gevallen over de betalinge weeckelijcx

gedaen f 59 - 8 - 0

Aen Heijn Claes getelt tot copinge van croijwagens 150 ld, noch door Pieter Sioerds aen Pieter Gerrits tot Bergerhern betaelt voor 110 croijwagens, 't stuck 26 str, 130 ld ende van vracht 11ld en 6 str. Somma te samen f 291 - 6 - 0

Heijn Claes en Agge Sijtties opsichters voor 102 dagen, d'eene bij noorden en de ander bij suijden de haven ende voorts t'samen in de haven. IJder 30 str, alsoo te samen de somma van f 306 - 0 - 0.

De verteringe over de bestedinge gedaen bedraeghende de somma van f 62 - 4 - 0".

De totale som voor het verdiepen van de haven bedroeg f 10891 - 4 - 12,

waarvan het land (Friesland) 1/3 betaalde.

17-5-1652.

Articulen ende besteck voor het maken van 2 dammen binnen en buiten de noordersluis en het droogmaken (uit te hoosen) van de haven (over de breedte van de dammen, palenrijen).

Bij de openbare aanbesteding is Douwe Jelmers de eerste aannemer voor 2800 gulden.

Het werk aan de buitendam wordt gegund aan Reiner Claes uit Scharl voor 2720 gulden.

Hij moet Douwe Jelmers 20 gulden geven. Reiner Claes wordt ook aannemer van de binnendam voor 630 gulden en het droogmaken van de haven voor 1000 gulden.

Verdiepen Noorderhaven 1652.

Commissarissen namens de Ged. Staten van Friesland en de Magistraat van Stavoren:

Douwe van Aijlva en Annius Jacobij Haersma.

De haven moet aan de kanten 5½ diep worden en in de midden 6 voet. De haven wordt in 6 percelen verdeeld met aanwijzing van de plaats waar de modder heen moet worden gebracht.

Aen Heijn Claes getelt tot copinge van croijwagens 150 ld, noch door Pieter Sioerds aen

Pieter Gerrits tot Bergerhern betaelt voor 110 croijwagens, 't stuck 26 strs, 130 ld ende van vracht 11ld en 6 strs. Somma te samen f 291 - 6 - 0
 Heijn Claes en Agge Sijtties opsichters voor 102 dagen, d'eeene bij noorden en de ander bij suijden de haven ende voorts t'samen in de haven. IJder 30 strs, alsoo te samen de somma van f 306 - 0 - 0.
 De verteringe over de bestedinge gedaen bedraeghende de somma van f 62 - 4 - 0.
 De totale som voor het verdiepen van de haven bedroeg f 10.891 - 4 - 12, waarvan het land (Friesland) 1/3 betaalde.

15 april 1653.

Afrekening van het vernieuwen van de sluis. Totaal f 21600 - 0 - 0.

Hiervan moest Stavoren 1/3 betalen.

Tzijdse Jacobs cum socijs voor watermaelen van ses weeck, weecx 120 ld = f 720

Er wordt voor waterhosen verder nog meer dan f 800 betaald.

Floris Jacobs kreeg voor vergraving van zijn land f 200

De gecommitteerden inspecteren de nieuwe sluis op 13 juli 1653 en verklaren dat het werk klaar is en dat de aannemer zijn werk goed heeft gedaan.

Na het bestek en de afrekening van de sluis in 1652 volgt het besluit van 1576 om een sluis te bouwen. Dit verslag is waarschijnlijk gekopieerd door Jan Jacobs Haersma, maar dat staat er niet bij.

Garrit Olphertsz van Stavoren werd tot ontvanger benoemd en moest ook de rekeningen van dit werk bijhouden.

Ondertekenaars waren: Caspar de Robbles Bijlij, Julius van Deeckema en H. Ayttha.

Hoijte Hoijtema tekende op 29 juni 1576 voor de copie.

Daar onder stond: "Die principale van desen is bij mijn heer Julius van Deeckema.

Fol. 160: Na het bestek en de afrekening van de sluis in 1652 volgt het besluit van 1576 om een sluis te bouwen. Dit verslag is waarschijnlijk gekopieerd door Jan Jacobs Haersma, maar dat staat er niet bij.

Het besluit werd genomen op het blokhuis in Stavoren in aanwezigheid van Caspar de Robbles en 2 leden van het Hof van Friesland, Julius van Deekema en Hector van Aijta.

Zij sloten een overeenkomst met de verschillende partijen. Aan de ene kant de stad Stavoren, de requiranten en aan de andere kant de grietenijen Wijmbritseradeel, H.O.N. en Utingeradeel. Volmachten van Wijmbritseradeel waren Douwe van Roorda en Sicke Albada en Hoijte Hoijtema de tegenwoordige dijkgraaf van Wijmbritseradeel. Douwe Thijettgesz en Haije Ottesz als gedeputeerden, Abbe Claesz volmacht van Koudum, Jan Sijtties volmacht van Hemelum en Thomas Douwes volmacht van Molkwerum. De laatste 5 waren tevens volmachten van H.O.N. en de volmachten van Utingeradeel. Samen de requireerden.

De uitkomst was om gezamenlijk een sluis te leggen in de zijlroede van Stavoren, uitkomende op de haven. De sluis moest van boven open zijn, zodat men er met schepen door kon varen.

De maten waren: van binnen 24 houtvoeten breed en samen met het verlaat 114 voet lang.

Het verlaat diende voor de uitwatering van de grietenijen.

Stavoren zou 1/3 van de inkomsten krijgen en de 3 grietenijen 2/3. De zelfde verdeelsleutel gold voor de onkosten. Wijmbritseradeel was "ontledicht van 't leggen van de sluijs die ze in verleden jaere te Dijkxeijnde gelecht hebben gelijk oock die van Hemelumer Oldephaert Noortwolden ende Uttingeradeel insgelijx gevrijt sullen wesen van de duijckelzijl die sij in verleden jaeren op de haven van Stavoren geleght hebben".

De requireerden mogen hun binnenwateren lossen op de nieuwe sluis. Mocht het nodig blijken nog een sluis aan te leggen voor de noodzakelijke waterlossing, dan zal Stavoren hiervan ¼ deel betalen. .

Garrit Olphertsz van Stavoren werd tot ontvanger benoemd en moest ook de rekeningen van dit werk bijhouden.

Ondertekenaars waren: Caspar de Robbles Bijlij, Julius van Deeckema en H. Ayttha.

Hojte Hoijtema tekende op 29 juni 1576 voor de copie.

Daar onder stond: "Die principale van desen is bij mijn heer Julius van Deeckema.
14-3-1670.

Den 14^e Marty 1670.

Hebben burgemeesteren ende vroedschappen des stede Stavoren bij malcander op den Radhuijse vergadert wesende geresolveert om de Copia van de Resolutie van d' versochte impositie van de Staten becomen te boecken te registreren ende luyt in maniere hier naer volgend ter ordhthie der selve J. Fockens.

Copia Copia

Gesien, gelesen ende geexamineerd de nadere requeste van de gecommiteerde wegens de magistraet ende vroedschap der stede Stavoren, houdende repraesentatie van schaden ende ongelijken door 't jongste tempeest ende springvloed aan hun dijcken, havenen ende sluijsen geleden, ende daerbij versoeck van dien haere middelen te mogen benificeren met soodanige inpositie als in gelijkje ongelijckige voorvallen aan andere steden bij den Lands vergunt.

25-4-1761 (?).

22-09-1697.

De zeedijk is beschadigd door zwaar onweer en een haastige reparatie is nodig. Hiervoor wordt de zeedijk in 4 stukken verdeeld.

1. Van de baan tot aan burgem. Binkes zijn keet.
2. tot aan het Vergulde Hoofd.
3. tot aan de Zuiderhaven.
4. tot aan de nieuwe muur.
29. 03-01-1698. Een vuurlanteern op één van de grote hoofden.
33. 25-01-1698. Verzoek aan G.S. om een vuurlanteern op het Noorderhoofd.
34. 104.18-10-1701. Zeedijken repareren. Van de Raadhuisgang tot het Noord en tot de nieuwe muur.
35. 04-07-1718. Repareren van de Zuiderhaven en het hoofd en de straten daaromtrent en verhogen van de zeedijk achter de stad. Van het Landschapswerk om de stad tot de raadhuisgang.
1719. reparaties aan de Zuider stenen pijp.
02-07-1722. Opdracht om enige roeden palen te slaan aan de zuidkant in de vissershaven.
02-07-1723. Nieuwe palagie vanaf het nieuwe werk bij de Zuiderhaven tot aan de zoutkeet van Eelke IJbeles
05-05-1724De 21 roed zeedijk ten noorden der stad voorbij de molen verzwaren en verhogen en laten aansluiten op en egaal maken met de nieuwe dijk van H.O.N.

Verdiepen van de haven.

Op 12 maart 1724 verstrekt de provincie subsidie voor het uitdiepen der Noorderhaven. Op verzoek van burgemeester Portz worden hiervan drie nieuwe pramen gemaakt om voor dit uitdiepen te gebruiken.

Later hoort men dat in Enkhuizen een instrument wordt gebruikt om de zandplaten te verdiepen. In Makkum wordt een dergelijk instrument besteld om de zandplaat noordwest van de haven weg te laten nemen. Op de zandplaat worden eerst nog twee bakens geplaatst.

Op 2 november 1726 is de havenmond weer verstopt. De Raad vraagt Gedeputeerde Staten opnieuw om hulp. Er komen twee Commissarissen namens de Staten van Friesland en de Magistraat van Stavoren, Douwe van Aijlva en Annius Jacobij Haersma die aangeven dat de haven aan de kanten 5½ diep moet worden en in de midden 6 voet. De haven wordt in 6 percelen verdeeld met aanwijzing van de plaats waar de modder heen moet worden gebracht.

De banen die met het beheer te maken hadden, zoals het onderhoud van de vuurtoren, werden tot in de vorige eeuw verpacht. De gegadigden moesten een bod doen en de

hoogste kan de baan krijgen. Van de opbrengt werd een deel afgestaan aan het stadsbestuur die dit vervolgens gebruikten om de onderhoudskosten te dekken. Regelmatig werden de lijsten van de tol- en bakengelden vastgesteld. Per jaar en voor ieder schip, gespecificeerd per havenplaats of land werd een tarief vastgesteld. Dit opbrengst werd gebruikt voor het onderhoud van de boeien en bakens.

02-08-1726.

Door de grote droogte zit er veel slijk in de Delft. Men besluit 50 pramen slijk te laten lijken.

20-05-1727.

De stads 9 roeden zeedijk bezuiden de nieuwe muur verhogen net als eerder bij de molen ten noorden van de stad. Maar, als de dijk verhoogd is kan iedereen zo over de muur klimmen.

Moddergeld.

De Noorderhaven is te ondiep geworden. Er moet een bestek worden gemaakt waarin staat dat de noordkant aan het begin van de Noorderhaven over een lengte van 10 roeden op 9 voet "beneden dagelijkse water diende verdiept te worden". Het bestek wordt aanbesteed. (is dit 1724?)

Resolutieboek 20 begint in 1765

3-1-1765.

Bij het eerste sterke uitstromen van het water uit de haven (NB: tijdens de ebstroom) moet met enige pramen de bodem geroerd worden.

10-5-1765.

De stadspiep (voor het Raadhuis) wordt opnieuw afgebroken en gerepareerd.

Bestek maken en publiek aanbesteden om de haven te verdiepen,

Het grote hoofd aan de zuidzijde van de haven is er zwak. De burgemeesters gaan op inspectie.

22-3-1774

Het veer op Medemblik moet vanaf 1 april 's avonds na de aankomst van de postwagcn uit Bolsward vertrekken. De havenhoofden van Medemblik zijn door de stormen van de afgelopen winter zo verwoest dat de haven moeilijk is aan te doen.

Inv. nr 3029, 06-10-1767.

Bestek voor het slaan en leveren van paalwerk aan het zuiderhoofd te Stavoren.

Aannemer: Ulbe Foppes te Stavoren voor f 1849

Borgen Fekke Fekkes en Douwe P. Cramer.

Ulbe Foppes is duidelijker, wordt heibaas genoemd

06-10-1767.

Bestek voor het vernieuwen van en slaan van paalwerk aan de veermanskaaij.

Aannemer voor f 559 Ilbe Foppes. Borgen als voren.

06-10-1767.

Bestek voor paalwerk aan het noorderhoofd.

Aannemer Sioerd Tieerds voor f 2975

In de Franse tijd vinden we weinig activiteiten. Maar dat kan komen doordat dit niet is opgevallen.

1768: Aanbesteding, bestek: Aan de vuurtoren aan de westkant drie nieuwe planken aanbrengen en de zuidkant onder een nieuwe stuk rib aanleggen en de planten wat opkorten eb op het nieuwe rib weervast te maken, voorts alle voegen volstrijken en de hoek uit de muur opnieuw weer maken. Inschrijvers: Teunis Jans, Aldert Jans, Uilke Pieters en Jan Scheltes. De tweede werd aannemer.

1789: Tetman Tetmans ¼ jaar oppasser van de vuurtoren f 13 – 15

1790: 3 april Hielke Rieuwerths voor baggeren in de haven	-	6-14
---	---	------

In 1795 besluiten de Staten van Friesland besluiten om de haven van Stavoren een geheel nieuwe gedaante te geven. De oude wierhoofden die in 1794 waren aangelegd bleken niet

te voldoen en waren nu al vernield. Er zouden twee nieuwe hoofden worden gebouwd. De strandmeester S. Miedema en Willem Rommerts uit Stavoren werden als opzichters aangesteld.

Notulenboeken stadsbestuur

23-06-1846.

Het havenvuur, licht, is in de morgen van 21 juni afgebrand. Er komt zo spoedig mogelijk een nieuw licht

05-05-1855.

Door de meerdere diepte van vaarten naar andere havens neemt de scheepvaart de laatste jaren af.

13-10-1859.

Klaas Reinders Kooiman wordt raadslid i.p.v. Siedzes die heeft bedankt.

Stavoren sluit zich aan bij een verzoek van Enkhuizen aan het Rijk om een stoombaggermolen aan te schaffen om de vaarwaters te verbeteren. Voor de Stavorse haven ligt een droogte van ong. 25 el

12-02-1862.

G.S. wijzen het verzoek van G. Fekkes en 4 andere gezagvoerders af om de ondiepten in de haven van Stavoren weg te ruimen

20-09-1872.

Verzoek aan G.S. om de haven te mogen uitdiepen. In de vaargeul staat op sommige plaatsen maar 2,10 m water. Bij hoog water is dit genoeg, maar bij laag water niet.

Verschil tussen eb en vloed is 50 tot 60 cm en soms een meter. Bij volzee, vloed, is een diepte van 3m nodig.

10-01-1873.

G.S. verleent geen subsidie voor het uitdiepen der haven. Dit is een Rijkstaak. De Burgem.: Plannen maken en zelf doen als het Rijk $\frac{3}{4}$ betaalt.

1873 Com. uitdiepen der haven: Diepte 3 m beneden volzee. Er moet 15000 m³ uitgebaggerd worden á 60 cnt is f 9000. Hiermee de Blokhuisgracht dempen. Kosten f 1000. Totale kosten f 10.000. Het Rijk vragen om $\frac{3}{4}$ subsidie is f 7.500. Stavoren is de enige vluchthaven tussen Harlingen en Amsterdam en de tjalken worden steeds groter. Kooiman wil de Achteromselft dempen met bagger uit de haven. Deze sloot stinkt nu erg. Dit kan niet want het water is particulier eigendom van de omwonenden.

30-09-1874.

De koebrug is een draaibrug. Beurtmanskade voor de herberg "De Stad Stavoren". Schepen aanleggen: Nevens de zathe van de erven Siedzesz 3, aan de Kraanpolle

5. De brugwachter van de Koebrug is verplicht te wonen in het huisje bij de brug.

Weer een brief naar de minister om de haven uit te diepen

Opnieuw verzoek aan de minister voor het uitdiepen van de haven.

09-04-1875/09-07-1875. De Raad wendt zich weer tot de Minister van Binnenlandse zaken om subsidie voor het uitdiepen van de haven.

27-12-1875.

Sierd S. de Roos vraagt en krijgt eervol ontslag als gemeenteontvanger. Doede Kuperus volgt hem op.

Van de C. der K.: De Minister van Binnenlandse Zaken heeft besloten tot verbetering van de Stavorse haven i.v.m de aanleg van de spoorlijn.

Willem F. Smits huurt het Baanspad tot 31-12-1876. Zijn zoon Johannes huurt daarna dit pad voor f 5 per jaar. Er liggen stenen in de havenmond waarop een schip is lek gestoten.

05-01-1877.

Joh. Smits huurt het Baanspad voor f 5 per jaar.

Jan M. de Jong huurt opnieuw een strook grond ten westen van zijn huis.

De stenen in de haven (zie 08-12-1876) zullen door het Rijk worden opgeruimd.

22-11-1879.

B. en W. willen een gedeelte der Blokhuisgracht uitdiepen en beheien. De Raad verwerpt dit, maar stelt wel een crediet van f 200 beschikbaar om de Voordelft uit te diepen.

B. en W. hebben in de krant gelezen dat het werk aan de spoorlijn Leeuwarden – Stavoren met de sectie Leeuwarden – Sneek zal worden begonnen. Zij verzoeken daarom de minister om in Stavoren te beginnen en in ieder geval in 1880 de haven van Stavoren uit te diepen. 13-07-1882.

Het Rijk wil de stadsdijk ten westen van de lijnbaan en ten oosten van de blokhuisgracht doortrekken in noordelijke richting en laten aansluiten op de zuidelijke havenkade, die ± 50 cm zal worden verhoogd. Er is 2450 m³ grond nodig. Deze wordt verkregen door versmalling van de kruin van het noordelijke stuk van de stadsdijk ten oosten en zuiden der Blokhuisgracht. Deze krijgt zo een flauwe docering en meer waarde als schapenweide. Prijs f 0,50 m³.

06-04-1883.

Verpachting massale zeesluis. Pachter Jelle R. Boom voor f 973 p/j.

J.R. Boom wordt ook gaarder der haven, vuur, baken en Koebrugtollen tegen 5 % beloning van de bruto opbrengst.

Op 9 mei zal de uitbreiding van de haven en andere werken voor de spoorlijn worden aanbesteed.

07-09-1883.

Sinds een paar maanden is men bezig met de uitbreiding der haven en het stationsterrein. De bevolking van 700 zielen is daardoor toegenomen met 300 arbeiders, verscheidene met vrouw en kinderen. De school is te klein voor al deze kinderen en het werk duurt nog wel 1¼ jaar. De Raad vraagt daarom extra subsidie voor een hulpschool en hulponderwijzer.

Berend Mulder hoeft de pacht van het viswater "de Molkwerumervaart en de Zuidooster" over 1883 niet te betalen. Het viswater is vervallen door de havenuitbreiding en de spoorwegaanleg.

02-06-1888.

Rijkswaterstaat plaatst een rolpaal op de kop van de Noorderhavendam.



Bijzondere data:

Bouw peilschaalhuisje 1880

Bouw Rijksmagazijn 1894

Kaarten:

Jacob van Deventer 1545

Braun en Hogenberg 1588

Nicolaes Geelkercken 1616

F. De Wit 1649

Schotanus 1664

Jacob Haarsma 1718

Allerd C. Bouwman 1780

Veranderen havenmond 1791

Verbeteren havenmond 1803

Kadaster 1887

Bestekstekening havenonderhoud 1909.

