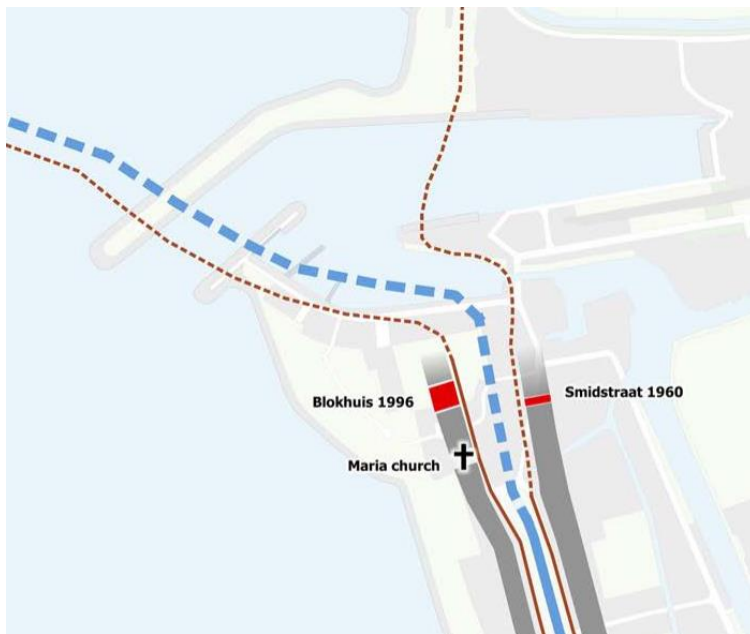


## Fragmenten uit de historie van de oude Noorderhaven (1)

Gepubliceerd in 't Stavere Krantsie (2024)



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 Stavere stadsbestuur en een aantal archeologische rapporten en naslagwerken die ook op onze website te vinden zijn.

De kaarten komen voor het grootste deel uit het gedigitaliseerde archief van Tresoar in Leeuwarden.

Deze aflevering is, vanwege het

gemis aan geschreven bronnen, vooral gebaseerd op kaartmateriaal.

De eerste kaart, 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<sup>e</sup> eeuw uitbeelden, toen het westelijk gelegen Stavere 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.



Stadszegel medio 13e eeuw

Over de vroegste geschiedenis van de haven is geen geschreven materiaal voorhanden. 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 Stavere (uit het midden van de 13<sup>e</sup> eeuw met daarin een koggeschip) uit het stadsarchief van Lübeck te bespreken. Tussen Stavere en deze Hanzestad liepen rond 1330, vanwege een schermutseling op zee, de spanningen zo hoog op dat Stavere zelfs het machtige Lübeck de oorlog verklaarde.

De oudste stadskaat van Stavere 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 later 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 overwegend zuidwestenwind was het nog te doen om de haven met de meestal dwars getuigde vrachtschepen te bezeilen. Daarentegen was dat met noordwestenwind 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.



*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 de 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 is voorzien en tot een vestingstad is omgevormd. Op deze kaart van 1588 is dat nog niet te zien.



*Gedeelte vogelvluchtkaart van Nicolaes Geelkercken uit 1617 (het noorden is links)*

De laatste kaart van deze aflevering is die van Nicolaes Geelkercken uit 1617. Dit is de eerste kaart waarop de nieuwe vestingwerken zijn ingetekend. Op deze kaart is het Zuidend van de stad (in de 19<sup>e</sup> eeuw de Stadsfenne geheten) binnen de stadswallen getrokken, waardoor de oude stadgracht hier tot haven werd omgevormd. Nu kunnen we dus van een Noorder- en Zuider- of Vissershaven spreken.

Aan de Noorderhaven lijkt nog weinig te zijn veranderd. Wel kunnen we bedenken dat de oevers van de haven van kademuren zijn voorzien. We zien dat verschillende schepen daardoor (daaraan?) konden afmeren. De grotere aan de zuid- en de kleinere aan de noordzijde. Nu zijn beide pieren, het noorder- en zuiderhoofd, wat beter gedetailleerd. Uit latere kaarten blijkt dat de pieren als een soort wierdijken zijn aangelegd.

De sluis lijkt nog steeds overkluisd te zijn, zodat schepen alleen met gestreken 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 enkele scheepstypen uit die tijd.

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

### 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. 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.



*Aanpassen havenmond 1791*

### 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 aannemer ze weer trekken en vervangen door nog zwaardere palen. Bij de oude havenmond werden de oude wierhoofden en paalwerken opgeruimd. De aannemer moest vóór de oude havenmond balstenen van minsten 100 pond per stuk 'gooien'. Tot slot moesten de balstenen, die tijdens een lage zeespiegel bij de oude wierhoofden gevonden werden, bij het oostelijke wierhoofd hergebruikt worden.

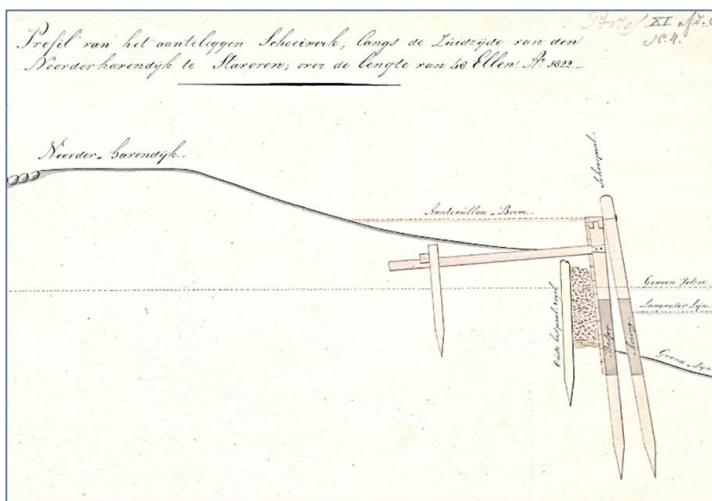


*Situatie haven 1803*

Bij het Landsmagazijn moest het dak worden gerepareerd. De versleten blauwe dakpannen werden 'uitgeschift' en de pannen die achteraf gezien nog bruikbaar waren moesten weer teruggelegd worden. De afgekeurde pannen moest de aannemer vervangen. Het houtwerk werd opnieuw gegrond en daarna met 'Spaans groen' overgeschilderd. Halverwege het schildijkje stond een hek, dat het Westerpoortje werd genoemd. Hierin kwam een nieuw gesmeed dag- en nachtslot. Verder moest geleverd worden: 4000 stuks Gaasterlands rijshout, 100 ton Wijcker schulpen, 28 voets Zwolse eiken heipalen en, ter vervanging van de door paalworm 'afgeknaagde' palen, over een lengte van 300 roeden 'ongespijkerde' grenen palen. Al met al een hele klus. Voor wie hierover meer wil weten: de bestekken en tekeningen staan op de website Oud Staveren onder 'gewestelijk bestuur'.

De tekening uit 1803 laat het resultaat zien met duidelijk de stroken waar stortsteen is gebruikt om de oevers te beschermen. Duidelijk is de uitstulping van de oude havenmond te zien, die nog jaren later was waar te nemen. Voor de duidelijkheid hebben we de teksten uit de tekening wat opgehaald.

## Kadewerken



Kadeconstructie 1825

In de jaren 1822 - '23 werden verschillende kades langs de haven, waaronder de Veermanskade verbeterd. Op het fragment van de tekening van de noordzijde van de haven zien we dat de oude kade hooguit een meter boven de hoogwaterlijn uitstak. De palen die de kadewand vormden werden kistpalen genoemd, we kwamen dit in het vorige stukje ook al tegen. De nieuwe palenrij werd gelijk met de kade een stukje hoger afgewerkt dan daarvoor en achter de kistpalen kwamen horizontale planken, wat samen de kadewand

maakte. De ruimte tussen de oude en nieuwe kadewand werd aangevuld, vermoedelijk gedeeltelijk met wier en daarboven een laag zand. Aan de waterzijde werden op regelmatige tussenafstand langere schoorpalen geslagen die ook voor het vastmaken van de schepen bedoeld waren. De aanleghoogte van de kade, op de tekening bermen genoemd, is vermoedelijk gelijk aan de huidige situatie. Ook de havenhoofden werden in die jaren vernieuwd. De tekening van het zuiderhoofd is bewaard gebleven en hier te zien. De wierdijk werd aan de bovenkant met keien of balstenen beschermd en aan de waterkant met gestapelde stenen met daarvóór een scherm van ronde palen. Hout was blijkaar nog steeds het best geachte materiaal om de kracht van de golven te breken.

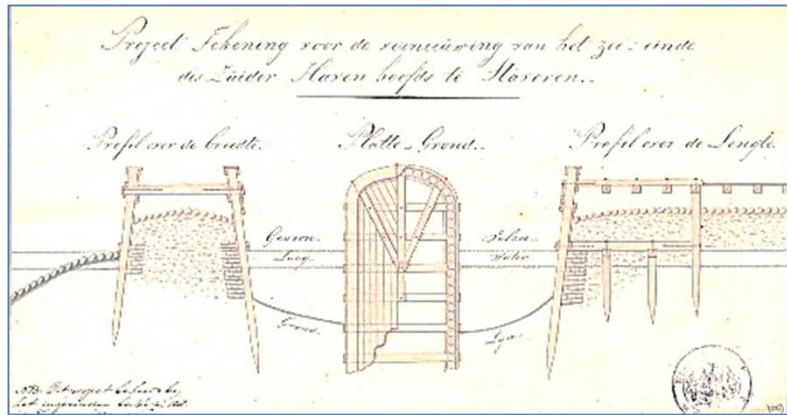
## Rampspoed

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.



Ontwerp kadehoofd 1823



Schetsontwerp spoorhaven 1880

is tussen Harlingen en Amsterdam!

De klus wordt uitgevoerd en er komt maar liefst 15.000 m<sup>3</sup> 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

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 veer- en 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

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

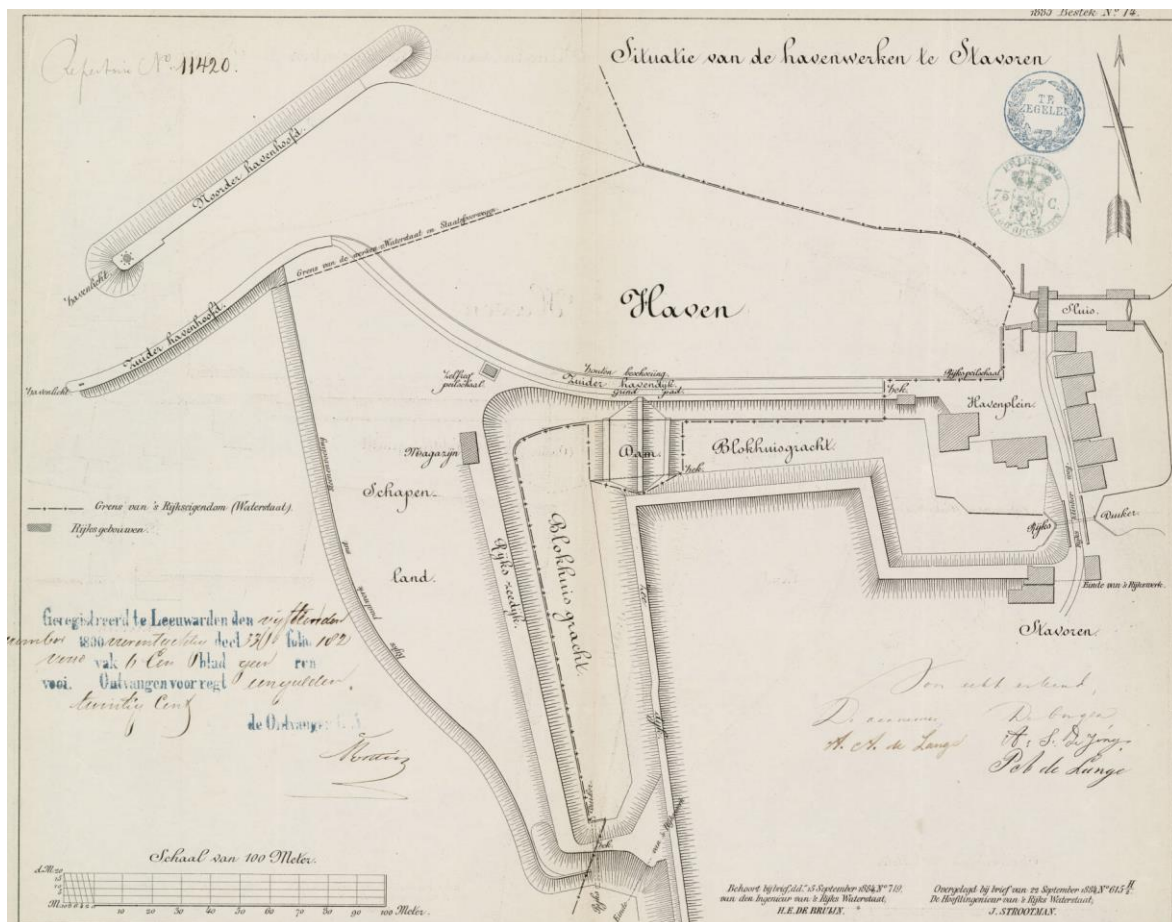
## Fragmenten uit de historie van de oude Noorderhaven (4)

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 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 honderdzestig jaar oud is en inmiddels al jarenlang het havenkantoor.

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 spoortraject tussen Sneek en Staveren in Sneek zou worden gestart. Stante pede 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, of zoals op verschillende tekeningen vermeld staat: de registrerende getijdemeter.



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. Daardoor zou er een dam in de (deels gedempte) blokhuisgracht moeten komen. Hierdoor zou voorkomen worden dat bij een eventuele watersnood een groot deel van de Zuidwesthoek beschermd zou blijven. De zuidelijk havenkade zou daardoor met ca 50 cm worden verhoogd. Het gebied dat de

schapenweide 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 bijgevoegde tekening).

De voorbereidingen zijn klaar en op 9 mei 1883 wordt bestek met nummer 884 aanbesteed. Hierin zijn de uitbreiding van de haven, de aanleg van het stations terrein en een deel van de aardenbaan beschreven. Aannemer werd J. de Klerk uit Werkendam voor de som van f 850.000. Enkele weken later ging de spreekwoordelijke schop in de grond.

Op 12 december 1883 steekt een zware storm op. Men is zelfs bang dat de inmiddels gemaakte nieuwe werken hierdoor teniet gedaan worden. De bestaande noorder- en zuiderhoofden werden wel beschadigd, maar de nieuwe werken bleven gelukkig gespaard. 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 eerste tekening uit 1884 laat de nieuwe situatie zien.

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). Daarnaast moest ook de nodige huisvesting in de stad worden gevonden. Voor de toegenomen jeugdige inwoners werd onderwijs geregeld. De pas in 1877 gebouwde nieuwe lagere school aan de Voorstraat (waar nu De Kaap staat) kon in 1887 men met een interne verbouwing aan de nieuwe situatie uitbreiden van 156 tot 178 leerlingen. 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 1906).

Het vergraven van de oude dijken, 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 'grote 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' vertraagd.

'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 gewenste 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.

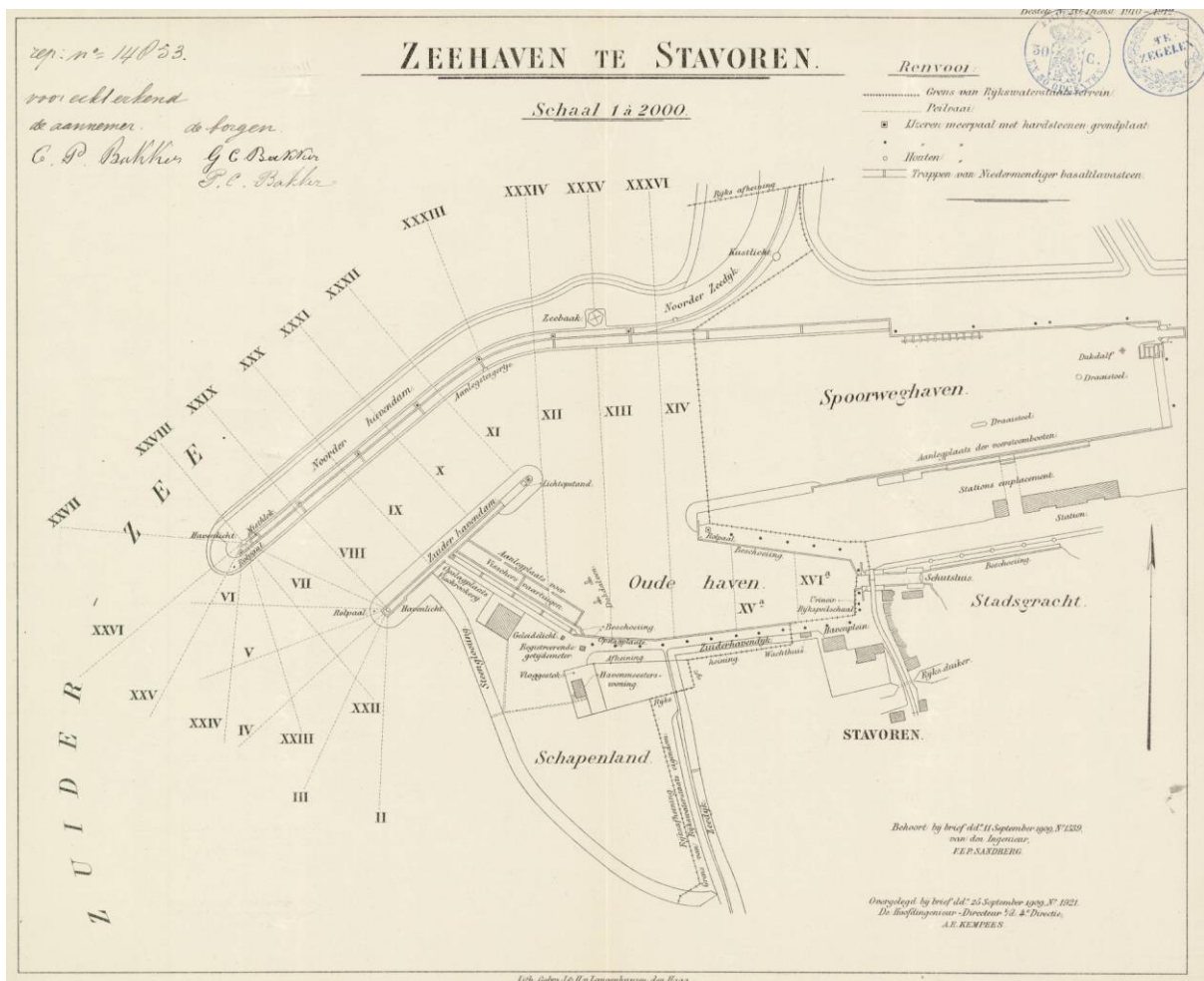


Ook de bebakening en de havenlichten moesten aan de nieuwe situatie aangepast worden. Op het nieuwe noorderhoofd kwam ook een zogenoemde mistklok, in de volksmond 'mistbel' genoemd.

Het gebouwtje is op oude Ansichtkaarten nog te zien. Later werd de bel vervangen door een stoomhoorn op het zuiderhoofd. Voor de havenmeester en zijn gezin was een woning boven op de dijk gebouwd, tegenover het peilschaalhuisje.



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 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 nieuwe Rijksmagazijn worden gebouwd, dit werd in 1894 opgeleverd. Aan het begin van de huidige havenweg kwam een wachthuisje te staan.



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

Op het tweede kaartje zien we de haven zoals die er rond 1910 uit zag. Er waren aanlegplaatsen voor 'vischersvaartuigen' zoals jollen, bidders en kotters langs de noordzijde en de kopse kant van de Vissershaven, vlakbij de gloednieuwe visrokerij 'de Hang' (1904).

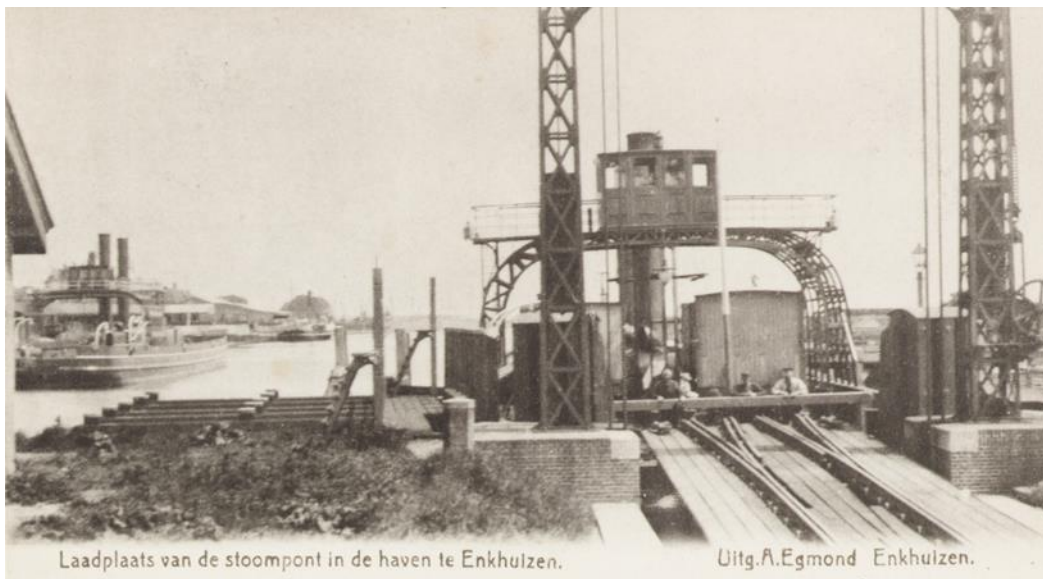


Voor de grotere schepen waren drie houten dukdalven in de haven geheid die als wachtplaats voor de sluis konden dienen.

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

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 hoe de situatie tot ongeveer halverwege de vorige eeuw eruit zag.

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 in 1936 al buiten dienst.



In de bezettingsjaren kon het personenvervoer met horten en stoten en ondanks beschietingen vanuit de lucht in stand worden gehouden.

In de 60-er jaren 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 en de houten meerpalen werden verwijderd de bestaande houten steiger tegenover de opslagruimte van de vissers werd verbreed.

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 was daardoor overbodig geworden 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 en sobere ophaalbrug van rond 1960 werd vervangen door de huidige karakteristieke houten brug.

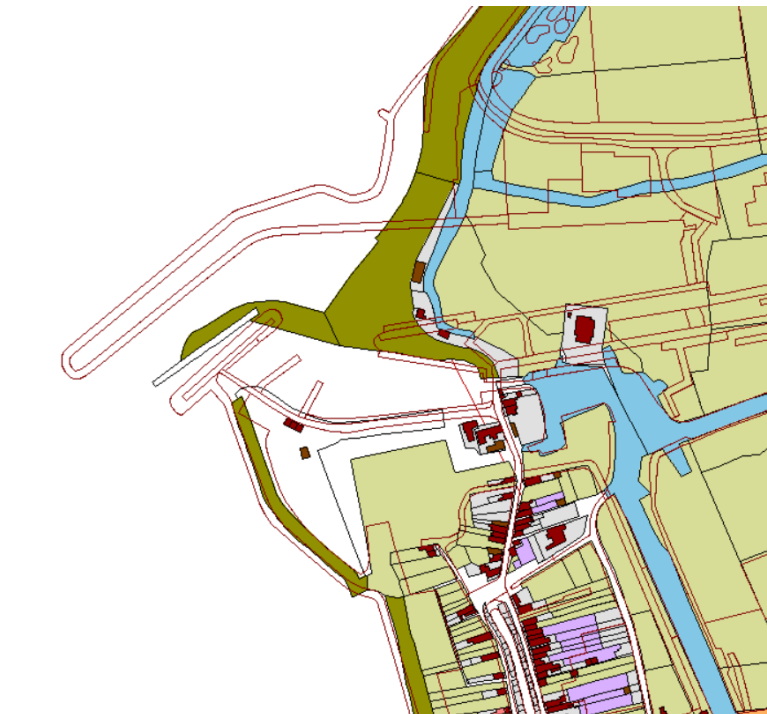
Nadat het oude stationsgebouw in 1973 samen met een deel van het emplacement was gesloopt kwam er op het vrijgekomen rangeerterrein ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Eind jaren '80, begin jaren '90, werd op de kop van het oude emplacement een multifunctioneel havengebouw gerealiseerd met onder meer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



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**