

## Een baken voor de stad

### De geschiedenis van het Medemblikker havenlicht

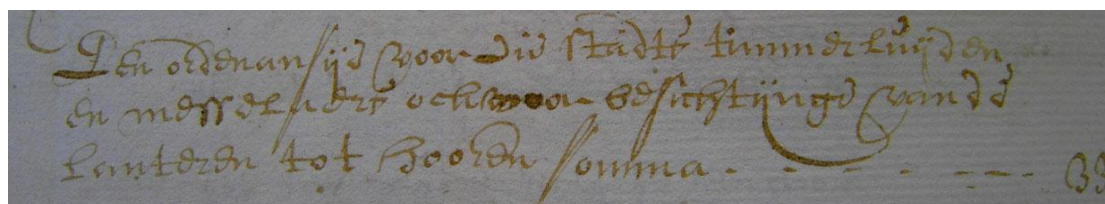
Sinds 2005 heeft Medemblik een nieuw havenlicht. Het licht, met een onmiskenbaar historisch karakter, is een initiatief van Stichting Stadsherstel. De stichting kon haar plan verwezenlijken toen de kademuur van de Oosterhaven werd vernieuwd. Het nieuwe havenlicht vormt de aanleiding voor dit verhaal, waarin de ontstaansgeschiedenis en ontwikkeling van het Medemblikker havenlicht centraal staat.

### Lichtbakens in Nederland

De eerste lichtbakens voor de scheepvaart in deze streken bevonden zich vermoedelijk langs de Zeeuwse en Hollandse Noordzeekust. Oude schriftelijke bronnen over deze bakens dateren uit de dertiende eeuw. Mogelijk dat in de Romeinse tijd al een vuurbaken bij Katwijk stond. De vuren dienden schippers in het donker de weg te wijzen en ze te waarschuwen voor verraderlijke ondiepten. Omdat in de late Middeleeuwen de betekenis van de scheepvaart in de Nederlandse wateren toenam, werd ook steeds meer belang gehecht aan een goede kustverlichting. Het onderhoud van de lichtbakens langs de kust was aanvankelijk vooral een lokale aangelegenheid. Voor de bakens in en om het Zuiderzeegebied speelde de stad Kampen, en later Amsterdam, een vooraanstaande rol. Beide handelssteden hadden bij de instandhouding van een adequate kustverlichting alle belang. Rond 1600 namen de Staten van Holland deze verantwoordelijkheid over. Vanaf de zeventiende eeuw werden ook verscheidene Nederlandse zeehavens van een lichtbaken voorzien. Deze lichten moesten het benaderen van de havens in het donker vergemakkelijken. Voorbeelden hiervan zijn de havens van Harlingen, Hoorn, Enkhuizen en Medemblik.

### De oprichting van een havenlicht in Medemblik

De geschiedenis van het Medemblikker havenlicht vangt aan in 1640. Op 17 november van dat jaar behandelde het stadsbestuur een verzoekschrift van Medemblikker schippers en vissers. Het verzoek luidde *omme bij nacht de haeven te mogen aensoecken*. En om de haven zonder gevaar in het donker te kunnen benaderen was het volgens de schippers noodzakelijk een vuurbaken of lantaarn op te richten. Een meerderheid van het bestuurscollege ging met het verzoek akkoord. Het was aan de burgemeesters om het plan voor een havenlicht verder uit te werken. Zij dienden te bepalen waar het licht zou worden geplaatst, wie met het onderhoud ervan zou worden belast en op welke wijze de financiën zouden worden geregeld. Kort na het besluit stuurden de burgemeesters enkele timmerlieden en metselaars naar Hoorn om de lantaarn aldaar te bezichtigen. Ongetwijfeld vormde dit werkbezoek een goede basis voor een ontwerp van een havenlicht in Medemblik. In de loop van 1641 waren de voorbereidingen gereed en kreeg Reyner Albertsz opdracht om het havenlicht te bouwen. Reyner Albertsz, die in Medemblik als kistenmaker en molenmaker bekend stond, was een ervaren timmerman. Ook hij bezocht zeker éénmaal Hoorn.



Afbeelding: aantekening van de reiskosten die de stadstimmerlieden en -metselaars voor de bezichtiging van het Hoornse havenlicht hadden gemaakt. De tekst luidt: "Den ordenansije voor die stadstimmerluijden en messelaers ock voor besichtijnghe vande lanteren tot Hooren somma 33 [gulden en 7 stuivers]". Het is opgetekend in het memoriaalboek van de thesaurier, 12 januari 1641. (Westfries Archief Hoorn)

Op aanwijzingen van de burgemeesters plaatste Reyner Albertsz het havenlicht op het noordelijke havenhoofd. De constructie bestond uit een houten paal waarop een grote lantaarn werd bevestigd. Om te voorkomen dat het havenlicht bij een stevige wind tegen de vlakte zou gaan, werd een aantal schorren rondom de paal getimmerd. In december 1641 kreeg de timmerman een bedrag van bijna 42 gulden voor zijn geleverde arbeid en houtwaren.

Het is onduidelijk of het havenlicht in 1641 al operationeel was. Dit was een jaar later zeker wel het geval. Hiervan getuigt een tweetal uitgaven in de Medemblikker stadsrekening. Één ervan betreft de

inkoop van kaarsen voor het havenlicht, een tweede betaling werd verricht aan de persoon die in 1642 toezicht op het licht had gehouden.



Afbeelding: detail van het glas van het rijnschippersgilde in de Bonifaciuskerk. Het glas werd in 1669 door het schippersgilde geschonken. De afbeelding toont een binnenschip dat de havenmond van Medemblik nadert. Links van de mast is het havenlicht zichtbaar. Bijna 30 jaar eerder was het licht op verzoek van de schippers zelf opgericht.

### **De oppassers van het havenlicht**

Vermoedelijk was ene Pieter Cornelisz de eerste oppasser van het Medemblikker havenlicht. Zijn weduwe ontving in december 1642 25 gulden voor het waarnemen van de lantaarn. Een jaar later had Adriaan Jansz Iserman de taak overgenomen. Hij ontving in 1643 een *jaerlickx tractement* van 25 gulden voor het opsteken en onderhouden van het havenlicht. Rond 1650 werd Adriaan Jansz Iserman tot kastelein benoemd. Door deze benoeming werd de zorg voor het havenlicht met het kasteleinschap gecombineerd. Van oudsher had de kastelein in Medemblik verscheidene taken en verantwoordelijkheden. In de eerste plaats was hij verantwoordelijk voor de gang van zaken op het kasteel. Maar ook het beheer van de stadskraan, waarmee masten in en uit schepen werden gezet, en het toezicht op de baggeraars werd aan de kastelein overgelaten. De mastenkraan stond in de directe omgeving van het kasteel waardoor het toezicht op beiden gemakkelijk te combineren was. Het havenlicht was via de Oosterbrug bereikbaar. Adriaan Iserman ontving als kastelein jaarlijks 100 gulden, inclusief de 25 gulden voor het waarnemen van het havenlicht. In de periode 1675-1699 was Pieter Jansz Kooij kastelein en in die hoedanigheid voor het havenlicht verantwoordelijk. Gedurende deze periode was de beloning voor het waarnemen van het kasteel, de

kraan en het havenlicht 120 gulden. Kooij was de laatste kastelein die de zorg voor de lantaarn op het havenhoofd had. Vanaf augustus 1699 werd deze taak aan de havenmeesters van Medemblik toevertrouwd.

De keuze om de havenmeesters met de zorg voor het havenlicht te belasten is niet vreemd. Zij hielden toezicht op het scheepsverkeer in de havens en waren verantwoordelijk voor het openen en afsluiten van de toegang tot de haven. De vraag is waarom de havenmeesters al niet eerder door de burgemeesters voor deze taak waren aangesteld. Mogelijk ligt het antwoord op deze vraag in een verzoekschrift van havenmeester Albert Jansz Rootjes besloten. In 1654 verzocht Albert Jansz Rootjes het stadsbestuur of zijn zoon Adriaan hem als havenmeester mocht opvolgen. Op dat moment had Rootjes senior al 31 dienstjaren achter de rug. Uit het verzoekschrift blijkt dat de functie van havenmeester hem zwaar viel. Dit kwam niet alleen door zijn leeftijd. Havenmeester was gewoon een drukke en zware baan. Ter illustratie somt hij in zijn verzoekschrift enkele werkzaamheden op. Paste de zorg voor het havenlicht daar niet meer bij? In ieder geval stelde Albert Jansz Rootjes voor om naast zijn zoon nog een tweede persoon als havenmeester aan te stellen. Het Medemblikker stadsbestuur reageerde hierop positief. Vanaf 1654 tot aan het begin van de negentiende eeuw zouden in Medemblik twee havenmeesters werkzaam zijn.

Toen de twee havenmeesters in 1699 het beheer over het havenlicht kregen toegewezen, stond hier een passende extra beloning tegenover. Hun gezamenlijke jaarinkomen van 40 gulden werd met een verhoging van 36 gulden vrijwel verdubbeld. Blijkbaar vormde de zorg voor het havenlicht een belangrijk deel van hun takenpakket. Maar van een jaarinkomen van 76 gulden konden twee gezinnen niet fatsoenlijk rondkomen. Uit de achttiende eeuw zijn enkele voorbeelden bekend waarbij het havenmeesterschap met andere activiteiten werd gecombineerd. Zo was Hendrik Jansz Cassingh jarenlang naast havenmeester ook knecht van het rijnschippersgilde. Van beide functies nam hij in 1764 vrijwillig afstand. Stoffel van Asch volgde hem als havenmeester op. Van Asch was in Medemblik werkzaam als glazenmaker en schilder.

### **De kosten van het havenlicht**

Op 24 november 1642, een jaar nadat het havenlicht in gebruik was genomen, evalueerde het stadsbestuur van Medemblik het resultaat. Bij die gelegenheid deed burgemeester Cornelis Mathijsz Schagen verslag over de gemaakte kosten voor het licht. Volgens zijn opgave bedroegen de kosten 300 gulden. Hoewel een specificatie van dit bedrag ontbreekt, zullen de kosten van het werkbezoek aan Hoorn en de betaling aan Reyner Albertsz hierbij inbegrepen zijn. Burgemeester Schagen oordeelde dat het havenlicht voor een jaarlijks bedrag van 60 gulden onderhouden kon worden. Hiervan was een som van 25 gulden voor de waarnemer van de lantaarn bestemd. Het andere deel werd aan kaarsen besteed. In december 1642 ontving Jacob Pietersz Aker ruim 36 gulden voor '*verscheijden ponden keersen bij hem aende stadt geleverd tot die lanteren opt hoofd*'. Voor een vergelijkbaar bedrag deed hij dat ook in de jaren 1643 en 1646.

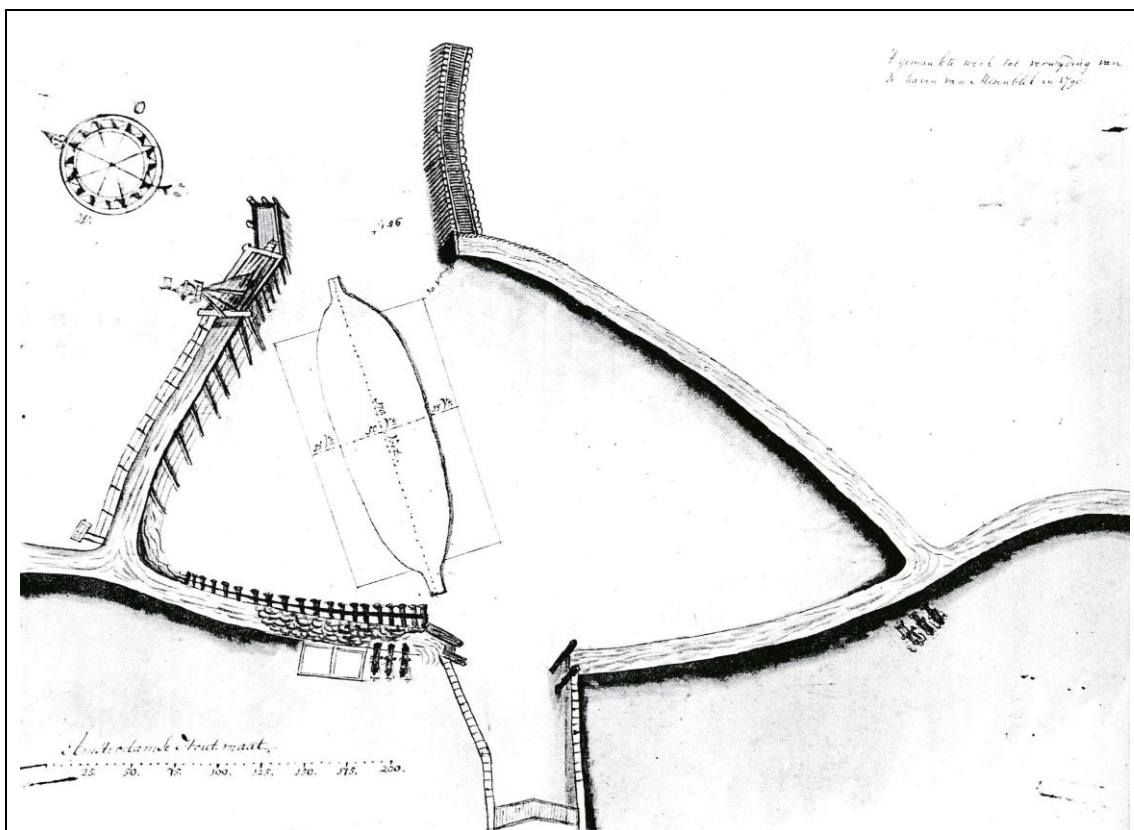
Naast de jaarlijkse kosten voor de oppasser(s) en de brandstof, ontkwam men niet aan de nodige reparatie- en onderhoudskosten. Een kwetsbaar onderdeel van het havenlicht vormde het glas van de lantaarn. Geregeld liet het stadsbestuur door een glazenmaker reparaties uitvoeren. In 1692 werd de houten opstand met blik beslagen om zo de duurzaamheid van de constructie te vergroten. Deze werkzaamheden werden door Cornelis Kronenburg uitgevoerd. Hij bekleedde ook de vlag op de lantaarn met metaal.

In de loop van de tijd stegen de brandstofkosten voor het havenlicht. Rond 1700 brandde het licht niet meer op kaarsen maar op lampenolie. De olie werd door Medemblikker kooplieden, zoals Dirk Houttuijn en Cornelis Moorenvliet, geleverd. Zo leverde Moorenvliet van september 1709 tot en met maart 1710 voor 92 gulden aan lampenolie voor de lantaarn op het hoofd. Hij leverde in dezelfde periode ook de olie voor de zeven straatlantaarns in Medemblik. Hiervoor betaalde de stad hem ruim 66 gulden.

### **Lantaarngeld als inkomsten**

Direct bij de oprichting van het havenlicht ontstond de discussie of men de kosten ervan zou moeten doorbelasten. Maar in 1642 zag het stadsbestuur daar voorlopig vanaf. De reden was dat de stad Hoorn ook niemand voor het havenlicht belastte. Later kwam men in Medemblik op dit besluit terug. Want aan het einde van de zeventiende eeuw diende schippers zes stuivers als bijdrage voor het Medemblikker havenlicht te betalen. Deze betaling geschiedde eenmaal per jaar wanneer een schipper voor de eerste maal de haven aandeed. Bij elk volgend bezoek aan Medemblik in hetzelfde jaar moest hij een betalingsbewijs kunnen laten zien.

De hoogte van de inkomsten, ook wel lantaarngeld genoemd, verschilde van jaar tot jaar. Zo was de opbrengst over het jaar 1699 meer dan 169 gulden terwijl deze over 1725 minder dan de helft bedroeg. De uitgaven voor het havenlicht kenden een minder grillig verloop. Voor het stadsbestuur zal het lastig zijn geweest om jaarlijks tot een sluitende begroting voor de exploitatie van het havenlicht te komen.



*Afbeelding: plattegrond van de haveningang van Medemblik "t gemaakte werk tot verwijding van de haven van Medemblik in 1790". Op het noordelijke havenhoofd staat het havenlicht. Onder in het midden van de tekening is de Oosterbrug afgebeeld.*

Waren de havenmeesters pas vanaf 1699 voor het onderhoud van het havenlicht verantwoordelijk, ze waren al eerder bij de inning van het lantaarngeld betrokken. De stadsrekening van 1695, waarin staat opgetekend dat de havenmeesters lantaarngeld afdroegen, is hiervan het bewijs. De havenmeesters waren voor het ophalen van het lantaarngeld de aangewezen personen. Zij zamelden bij de schippers ook al het aan de stad verschuldigde havengeld in. Gedurende een jaar werd het ontvangen lantaarngeld door de havenmeesters in hun kas of havenmeestersbos bewaard. Deze kas werd jaarlijks opgemaakt waarna de burgemeesters van Medemblik het geld overhandigd kregen. De havenmeesters waren gebaat bij een maximale opbrengst van het lantaarngeld omdat zij een achtste deel als collecteursloon mochten behouden.

### **Een tweede lantaarn**

In de achttiende eeuw plaatste het Medemblicker stadsbestuur een lantaarn op de Oosterbrug. Ook het aansteken en onderhouden van deze tweede lantaarn was een taak van de havenmeesters. De reden van deze extra verlichting laat zich raden. De Oosterbrug lag net voorbij de havenmond en vormde voor elke schipper een serieus obstakel om rekening mee te houden. Zeker in het donker of bij slecht weer. De extra lantaarn voorkwam niet dat in 1763 de Oosterbrug beschadigd raakte. Voor het herstel hiervan ontving de stad 38 gulden, vermoedelijk uit handen van de brokkenpilot. Het geld werd besteed aan arbeidsloon, hout en ijzer. In de Franse tijd, toen Medemblik als marinehaven diende, werd de Oosterbrug gesloopt. De brug vormde een ongewenste hindernis voor de scheepvaart.

## Ontwikkelingen in de negentiende eeuw

In het midden van de negentiende eeuw was de betekenis van de scheepvaart voor Medemblik klein. Sinds de opening van het Noordhollands kanaal in 1824 lag Medemblik niet meer op de vaarroute van en naar Amsterdam. In 1870 verdween zelfs de functie van havenmeester. Nadat havenmeester Dirk van Dijk was overleden besloot de gemeenteraad geen nieuwe havenmeester meer aan te stellen. Vanaf dat moment geschiedde de incassering van havengelden door de commiezen van de plaatselijke belastingen. Voor het ontsteken van het Medemblicker havenlicht waren twee gemeentewerkers verantwoordelijk. Vuur- of lantaarngeld werd in 1870 niet meer geheven. Ter stimulering van de handel had het Rijk besloten om alle vuur-, ton- en bakengelden in Nederland af te schaffen. In navolging hiervan had ook de gemeente Medemblik de heffing ten bate van het havenlicht beëindigd.



*Afbeelding: aquarel van P. J. Schotel uit 1830, voorstellende de Medemblicker havenmond bij laag water. De kunstenaar, die als tekenleraar aan het Marine Instituut in Medemblik werkzaam was, legde het havenlicht nauwkeurig vast. Het lichtbaken stond in 1830 nog op het noordelijke havenhoofd. Tussen de beide palenhoofden liggen een kotter en een kleiner (vissers)vaartuig. (Maritiem Museum Rotterdam)*

Rond 1875 namen de havenactiviteiten in Medemblik weer toe. Vijf jaar na de dood van havenmeester Van Dijk sprak de gemeenteraad over een verhoging van de havengelden. Bij die gelegenheid opperde een raadslid om het vuurgeld weer te introduceren. Maar gezien de eerdere maatregel van het Rijk zag een raadsmeerderheid hiervan af.

De toenemende bedrijvigheid in de haven van Medemblik, die verband hield met de bloeiende ansjovisserij, leidde tot hernieuwde aandacht voor de havenverlichting. In oktober 1881 overwoog het gemeentebestuur een extra havenlicht te plaatsen. Het zou een rood licht worden, te plaatsen op het zuidelijke havenhoofd. Maar voordat tot uitvoering van het plan werd overgegaan, raadpleegde men eerst nog enkele deskundigen. Een definitief besluit volgde in februari 1882. Van het oorspronkelijke plan werd afgeweken want de gemeenteraad koos uiteindelijk voor een verplaatsing van het bestaande

havenlicht. Het kreeg een plek op de Oosterhaven, 'ter hoogte waar de huizen eindigen'. Op diezelfde plek is het havenlicht nog altijd te vinden. Het extra licht kwam op de vrijgevallen plaats op het noordelijke havenhoofd. Met deze verbetering hoopte de gemeente dat meer schippers en vissers de haven zouden aandoen.

Omstreeks de eeuwwisseling kreeg ook het zuidelijke havenhoofd een licht. Zo kent Medemblik sinds het begin van de twintigste eeuw drie havenlichten: een rood en een groen licht ter markering van de haveningang en het grote havenlicht als geleidelicht.

### **Een loden penning als betaalbewijs**

De investeringen in de havenverlichting leidde tot herinvoering van het vuurgeld. Aanvankelijk werd de inning hiervan uitbesteed. Zo verpachtte de gemeente in 1883 de haven- en vuurgelden voor een periode van 3 jaar. Maar in 1892 werd van deze verpachting afgestapt en besloot men de inning van de gelden zelf ter hand te nemen.

Gelijktijdig werd de functie van havenmeester nieuw leven ingeblazen. Een van zijn taken was toe te zien op het ontsteken en doven van de havenlichten. Daarbij hoorde ook de controle op het schoon- en in orde houden van de lantaarns en glazen. Het ontsteken en onderhouden van de lichten bleef een taak van de twee gemeentewerkers. Een andere belangrijke taak van de nieuwe havenmeester werd het innen van de haven- en vuurgelden. In het reglement voor de havenmeester is het invorderen van deze gelden zelfs als eerste artikel opgenomen.

De hoogte van het vuurgeld in Medemblik bedroeg een gulden per jaar. Elke schipper die de haven van de stad aandeed, diende dit bedrag aan de havenmeester te voldoen. Als betaalbewijs ontving de schipper een zogenaamd vuurlood, waarmee hij de resterende tijd van het jaar zonder betaling van vuurgeld de Medemblikker haven kon binnenlopen.



*Afbeelding: de eerste twee penningen zijn vuurloden uit 1899 en 1907. Onder de gemeentenaam staat een volgnummer, dat de havenmeester in zijn register vastlegde.*

*(Oudheidkundige Vereniging Medemblick)*

*Op de derde loden penning is het wapen van Medemblik en het jaartal 1680 aangebracht. Zeer waarschijnlijk is ook dit een vuurlood. Mogelijk diende het gat om de penning aan het schip te bevestigen.*

*(M. Weel)*

In de collectie van de oudheidkundige vereniging bevinden zich meerdere vuurloden. Ze zijn voorzien van het gemeentewapen, de gemeentenaam en een jaartal. Ook is een volgnummer in de penningen aangebracht. Dit nummer gebruikte de havenmeester in zijn administratie, die hij voor de inning van het vuurgeld verplicht was te houden. Elk uitgereikt lood was in een register terug te vinden, onder vermelding van de datum, de naam van de schipper en het nummer van het lood. Wanneer het een vissersvaartuig betrof werd in het register van de havenmeester ook het letterteken en nummer van het schip genoteerd. Het ontvangen vuurgeld werd maandelijks, op de tweede werkdag, aan de gemeentelijke ontvanger afgedragen. De havenmeester verantwoordde zijn inkomsten aan de hand van het bijgehouden register.

Het verstrekken van de vuurloden aan de havenmeester geschiedde door de burgemeester. Hij deed dit naar 'behoefte'. In 1890, of enkele jaren eerder, moet de burgemeester dit voor de eerste maal hebben gedaan. Er is namelijk een Medemblikker vuurlood met het jaartal 1890 bekend. De oudst bekende verordening, waarin het vuurlood wordt genoemd, dateert van 1891. In de jaren twintig van de vorige eeuw stopte men in Medemblik met de uitgifte van loden penningen als betaalbewijs. De heffing van vuurgeld, om de havenverlichting te bekostigen, bleef nog enige tijd gehandhaafd.



*Afbeelding: het havenlicht omstreeks 1900. Sinds 1882 had het licht een plek aan het einde van de Oosterhaven gekregen. Een trap, om bij de lampen in de lantaarn te kunnen komen, maakte deel uit van de opstand. De toegang tot de trap kon met een deur worden afgesloten.*

### **Van een houten naar een ijzeren opstand**

Ondanks de verbeteringen kreeg de gemeente klachten over de havenverlichting. In 1909 ontving de gemeente een brief van de schippersvereniging Schuttevaer en een brief van de heer Heerdt. De vereniging klaagt in haar schrijven over de zichtbaarheid van de lichten en stelt voor om zogenaamde prismaglasten te gebruiken. Dit verzoek werd een maand later, op 12 februari 1909, door de burgemeester en wethouders ingewilligd. Heerdt deed in zijn brief het voorstel om de drie havenlichten op gas te laten branden, een voorstel dat samenviel met de komst van een gasfabriek in Medemblik. Bovendien wenste hij dat de ruiten van het rode en groene licht van gewoon gekleurd glas zouden zijn. Volgens hem waren de ruiten van een soort blik, waardoor het licht er nauwelijks doorheen kwam. In de zomer van 1909 besloten de burgemeester en wethouders een nieuwe opstand voor het grote licht op de Oosterhaven te maken. Dit besluit werd gevolgd door een aanbesteding waarvoor zich twee aannemers meldden. De eerste was S. van der Zee. Hij was bereid om het werk voor f 324,50 aan te nemen. Een combinatie van de heren J. Geusebroek en N. Schuitemaker was bereid om het nieuwe havenlicht voor f 336,50 te maken. Omdat Van der Zee de laagste inschrijving had, kreeg hij het werk gegund. De aannemer verwijderde de oude houten paal en verving deze door een eigentijds ijzeren bouwwerk. Voor het college van burgemeester en wethouders kreeg het nieuwe havenlicht nog een politiek staartje. Men had namelijk verzuimd om de gemeenteraad bij de besluitvorming te betrekken. Deze kwestie kwam in de raadsvergadering van 14 juli aan de orde. Het college bekende schuld en verklaarde uitdrukkelijk dat het niet de bedoeling was geweest om de raad te passeren. Met deze verklaring kon de gemeenteraad leven.

Net als de twee kleine lichten op de havenhoofden, brandde het nieuwe havenlicht aanvankelijk op petroleum. In 1912 bestond de havenverlichting uit drie lantaarns en vijf petroleumbranders. Hieruit mag worden afgeleid dat zich in het nieuwe geleidelicht drie branders bevonden. Een grote verbetering was de latere aansluiting van het geleidelicht op het gemeentelijke gasnet. Hiermee werd de zichtbaarheid van het licht voor de scheepvaart vergroot.

De jaarlijkse kosten van de verlichting vormden een aanzienlijk bedrag. Maar hoe hoog deze kosten precies waren kon de gemeente niet vaststellen. Men had namelijk geen inzicht in het aantal verbruikte liters petroleum omdat de door de gemeente benodigde brandstof in haar geheel werd aanbesteed. Financiële zorgen waren er door het teruglopende havenbezoek en de daarmee samenhangende inkomsten. In de gemeenteraadsvergadering van 20 augustus 1912 werd gemeld dat deze ongunstige ontwikkeling nauw samenhang met de ansjovisserij, waarvan Medemblik in hoge mate afhankelijk was. In de daaropvolgende jaren wijzigde dit beeld niet.



*Afbeelding: kijkers aan de voet van het Medemblicker havenlicht. De foto is omstreeks 1915 genomen. De ijzeren constructie, die Van der Zee in 1909 leverde, is op de afbeelding goed zichtbaar. In de constructie was een gedraaide trap verwerkt. Hiermee kon de lamp in de mast worden bereikt.*

*(R. Baars)*

### **Een nieuwe ijzeren mast**

Aan het einde van de jaren 30 was de ijzeren mast aan vervanging toe. Daartoe diende de gemeenteopzichter een begroting bij het college van burgemeester en wethouders in. Maar met zijn kostenraming van 600 gulden was het college niet tevreden. Hij diende op zoek te gaan naar een goedkopere oplossing. Medio november 1938 toonden zowel de gemeenteopzichter als de directeur van de gasfabriek zich niet content met het ontwerp voor het nieuwe ijzeren havenlicht. Zij pleitten dat boven in de mast een bordes met leuning zou worden geplaatst. Met dit verzoek stemde het college in. De wijziging op het oorspronkelijke ontwerp had wel weer gevolgen voor de kosten van de nieuwe mast.

Een ander aandachtspunt vormde de lamp. Gelijktijdig met de plaatsing van een nieuwe mast overwoog men de gaslamp door een elektrisch exemplaar te vervangen. Een besluit over het aanbrengen van een nieuw soort verlichting werd echter uitgesteld. Het gemeentebestuur wilde dit, op advies van de havenmeester, laten afhangen van de route van een nieuw scheepvaartkanaal in Groningen en Friesland. De vraag was of deze route op Stavoren of Lemmer zou aansluiten. Voor Medemblik zou een aansluiting op Stavoren van grotere betekenis zijn en een herziening van het type verlichting rechtvaardigen. Vooralsnog koos het gemeentebestuur in 1939 voor de bestaande aansluiting op het gemeentelijke gasnet. Wel werd de gasverlichting versterkt.

Kort na de plaatsing van de nieuwe ijzeren mast, stelde Rijkswaterstaat voor om het havenlicht op de noordelijke havenhoofd te vervangen en ook op het gasnet aan te sluiten. Het voorstel werd gedaan in verband met de vernieuwing van het havenhoofd, dat in beheer van Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap Noord-Hollands Noorderkwartier was. Volgens de ingenieur van Rijkswaterstaat zou het bestaande havenlicht *'(een petroleumlantaarn bevestigd aan een houten paal) niet meer in overeenstemming zijn met den toestand, die na het gereedkomen van het werk ter plaatse zal ontstaan'*. Het college van burgemeester en wethouders deelde deze mening. De kosten van een nieuwe ijzeren paal werden op 180 gulden geraamd. Daarnaast was volgens de directeur van de gasfabriek nog eens eenzelfde bedrag nodig om de petroleumverlichting door gasverlichting te vervangen. Bij dit laatstgenoemde bedrag was een uurwerk voor het automatisch ontsteken en doven van de verlichting inbegrepen. Op 24 november 1939 verwoordden de burgemeester en wethouders het voorstel op papier en zetten het op de agenda van de eerstvolgende gemeenteraadsvergadering. Het college achtte een uitgave van 360 gulden ter verkrijging van een betere havenverlichting *'alleszins verantwoord'*. Wel diende de gemeenteraad van Medemblik te beseffen dat deze verbetering de *'consequentie met zich meebrengt, dat ter zijner tijd ook het licht op het zuidelijke havenhoofd op gelijke wijze wordt verbeterd'*.



## De havenwerken in Medemblik worden rijkseigendom

Al in 1913 sloten de gemeente Medemblik en het Rijk een overeenkomst waarin werd bepaald dat de gemeentehavens op een nader te bepalen moment door het Rijk zouden worden overgenomen. Het initiatief hiervoor was afkomstig van het Rijk, dat door de plannen voor de Zuiderzeewerken een belangrijke rol voor de Medemblikker haven zag weggelegd. In de toekomstige overname waren bijbehorende terreinen en havenwerken, zoals de Kwikkelsbrug en de drie havenlichten, inbegrepen. Maar de onderhandelingen over de beoogde overname verliepen zeer moeizaam. Pas in mei 1941 deed de burgemeester aan de gemeenteraad de mededeling dat de overname van de havens door het Rijk nabij was. De oorlogsomstandigheden verhinderde echter de totstandkoming van de definitieve regeling. Na de oorlog kwam de overname alsnog tot stand. De overdracht werd bij wet op 16 februari 1949 geregeld. Voor de prijs van 1 gulden was het Rijk de nieuwe eigenaar van de Medemblikker havenwerken geworden. De overname ontlastte de gemeente Medemblik van het beheer en het onderhoud ervan. Vooral de hoognodige bouw van een nieuwe Kwikkelsbrug was een belangrijk aandachtspunt. Deze nieuwbouw geschiedde na de overdracht grotendeels voor rekening van het Rijk. Verder was er sprake van achterstallig onderhoud aan steigers en beschoeiingwerken en diende de havenverlichting nodig te worden verbeterd. De verlichting was 'sinds lang niet meer voldoende'. De overdracht kende ook een keerzijde. De gemeente verloor inkomsten doordat zij niet langer meer allerlei rechten kon heffen. Ook het recht om vuurgeld te heffen verviel.



*Afbeelding: de ME 1 verlaat de haven. De foto is rond 1954 genomen. Links van de boot is het ijzeren geleidelicht uit 1939 zichtbaar. Rechts van de ME 1 is het stadhuis en de gasfabriek te zien. De fabriek leverde lange tijd de brandstof voor het havenlicht.  
(J. Makkes)*

## De elektrificatie van de havenlichten

Rijkswaterstaat pakte de zaken in Medemblik voortvarend aan. In de jaren 50 kwam er een nieuwe Kwikkelsbrug, verzezen er dienstwoningen voor het personeel en liet men een nieuw havenkantoor bouwen. En ook de havenlichten werden onder handen genomen. In januari 1950 verkreeg men vanuit Den Haag goedkeuring om de havenlichten op het elektriciteitsnet aan te sluiten. Op dat moment maakte het geleidelicht nog van het stadsgas gebruik. Wel was er in de opstand een kabelaansluiting, waarvoor de gemeente in 1939 nog zorg had gedragen. Het groene en rode licht op de havenhoofden waren volstrekt verouderd. Beide lichten brandden nog op petroleum en werden 's avonds handmatig ontstoken. Zo werd op 7 januari 1947 aan de heren J. H. Kloosterhof en G. Bethlehem nog een jaarlijkse vergoeding van 40 gulden toegekend voor onder andere het ontsteken van de havenlichten buiten de gewone werktijden. Het eerdergenoemde plan uit 1939, om het licht op het noordelijke

havenhoofd te moderniseren en op het gemeentelijke gasnet aan te sluiten, had het destijds niet gehaald.

De werkzaamheden aan de drie havenlichten werden in de loop van 1950 uitgevoerd. De Technische Dienst van 's Rijkskustverlichting leverde kabels, lampen, schakelkasten en andere apparatuur. Zij bemiddelde tevens bij de levering van twee ijzeren lichtmasten, die van de firma v/d Mijl te Den Haag afkomstig waren. De lichtmasten waren voor het groene en rode licht bestemd. Met de leveringen van en via 's Rijkskustverlichting was ruim 6.000 gulden gemoeid. Daarnaast diende Daalder's aannemersbedrijf uit Alkmaar een rekening van 3.347 gulden in voor het leggen van een elektriciteitskabel en het plaatsen van de masten.

Met de elektrificatie behoorde de handmatige ontsteking van de lichten tot het verleden. In elk van de drie havenlichten werden twee lampen in een verticale opstelling gemonteerd. Normaliter brandde de bovenste. De onderste lamp diende als reservelamp. Deze schakelde automatisch aan zodra de bovenste lamp defect was. De werking van dit mechanisme is sindsdien niet meer gewijzigd.

Voor het onderhoud van de havenverlichting was de havenmeester verantwoordelijk. Bij de overdracht van de havens in 1949 was deze functionaris een Rijksambtenaar geworden. Voor oud-havenmeester Pasterkamp, die in 1966 als havenmeester in Medemblik werd aangesteld, was het controleren van de havenverlichting een dagelijkse routine. Wanneer hij de onderste lamp van een havenlicht zag branden ondernam hij actie. In dat geval werd de lampenvoorraad in de schuur naast zijn dienstwoning aangesproken, klom hij in de lichtmast en wisselde hij de lamp.

De ijzeren mast van het geleidelicht heeft oud-havenmeester Pasterkamp niet meer gekend. Al voor 1966 was deze mast door een eenvoudige grenen paal vervangen. In deze vorm bleef het Medemblikker geleidelicht tot 2004 bestaan. Voor de toegang tot de lampen waren in de houten paal klimijzers bevestigd. Het was niet alleen een uitdaging voor de havenmeester om via de ijzers naar de top van de circa 11 meter hoge mast te klimmen. Menig kwajongen in Medemblik was diezelfde mening toegedaan. Zo herinnert Pasterkamp zich nog een voorval waarbij enkele jongens het havenlicht waren ingeklimmen. Éénmaal in de top wisten zij de koperen afdekplaat boven de lampen af te nemen en in de havenmond te werpen. Zonder de afdekplaat waren de lampen aan de buitenlucht blootgesteld en bestond er gevaar voor kortsluiting. Een bewoner van de Oosterhaven was getuige van het voorval waardoor de jeugdige daders door de havenmeester in de kraag konden worden gevat. Met dank aan de vader van één van de kwajongens kwam de koperen plaat letterlijk en figuurlijk weer boven water. De man was duiker van beroep.

## **De misthoorn**

De introductie van een misthoorn in Medemblik verliep vrijwel gelijktijdig met de aansluiting van de havenverlichting op het elektriciteitsnet. Het plan om een dergelijk sein te plaatsen was afkomstig van de Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer, dezelfde vereniging die zich in het verleden voor de verbetering van de havenverlichting had ingezet. In november 1949 stuurde de belangenorganisatie een brief naar Rijkswaterstaat in Den Haag. Hierin stelt de vereniging dat de Medemblikker haven sinds de droogmaking van de Wieringermeer in betekenis is toegenomen en daarom de plaatsing van een mistsein gerechtvaardigd is. Zonder een dergelijk sein zou de haven bij slecht zicht niet te verkennen zijn en is er een reële kans om bij de Noorderdijk van de Wieringermeerpolder te stranden.

In januari 1950 werd het verzoek van de schippersvereniging door de Directie Noord-Holland van Rijkswaterstaat verder onderbouwd. In de onderbouwing stelt men dat de haven van Medemblik een minder goede havenverlichting kent en de havens van Hoorn en Enkhuizen al een mistsein hebben. Volgens de Directie heeft de haven van Medemblik drie belangrijke functies: als doorvaartroute naar de Wieringermeer, als goederen aanvoercentrum voor Medemblik en omstreken en als vluchthaven. Bij Rijkswaterstaat in Den Haag had deze promotie geen onmiddellijk resultaat. Op 1 februari ontving Schuttevaer een brief uit Den Haag met de mededeling dat de benodigde fondsen voor een mistsein in Medemblik ontbraken. Toch was al wel duidelijk dat de misthoorn er zou komen. Want bij de elektrificatie van de havenverlichting werd al met de plaatsing ervan op het zuidelijke havenhoofd rekening gehouden.

Een jaar later, in januari 1951, werd alsnog geld vrijgemaakt. Voor een maximaal te besteden bedrag van 10.000 gulden mocht de haven van Medemblik van een mistsein worden voorzien. In april werd een contract met de Nederlandse Gasaccumulator Maatschappij te Amsterdam aangegaan. Deze firma leverde en plaatste het apparaat. Met een garantietermijn van een jaar werd de misthoorn in december 1951 officieel in werking gesteld. Het was de grootste die aan de IJsselmeerkust te vinden was. Zonder dat zich met de installatie bijzonderheden hadden voorgedaan verstreek de garantietermijn. In tegenstelling tot de elektrische havenverlichting werd de misthoorn handmatig bediend. De havenmeester beschikte in zijn woning aan het Achtereiland over een schakelaar waarmee hij het

mistsein aan en uit kon zetten. Wanneer 's nachts van mistvorming sprake was, spoedde de portier van het Provinciaal Ziekenhuis zich naar de havenmeester om hem te wekken. Voor zijn melding ontving de portier een rijksdaalder. Aan deze dienstverlening kwam in 1967 een einde, toen het Provinciaal Ziekenhuis in Medemblik werd gesloten.

Inmiddels is het geluid van de misthoorn verstomd. Moderne navigatiemiddelen aan boord van schepen hebben het geluidsbaken overbodig gemaakt. In 1993 werd de installatie ontmanteld en van het zuidelijke havenhoofd verwijderd. Voor sommige inwoners van Medemblik was dit een hele opluchting. Ze zouden niet langer meer door het apparaat wakker worden gehouden. Anderen betreurden het einde van de misthoorn. Het geluid hoorde nu eenmaal bij Medemblik. Direct na de ontmanteling wilde het gemeentebestuur de misthoorn slopen. Hier werd echter een stokje voor gestoken. Het apparaat werd van een nieuwe verflaag voorzien en staat sinds januari 1994 op de Vooroever.

### Een nieuw havenlicht in 2005

Op 28 augustus 2005 werd een hoofdstuk aan de geschiedenis van het Medemblikker havenlicht toegevoegd. Op deze dag verrees op de kop van de Oosterhaven een nieuw havenlicht. Ditmaal lagen er geen klachten van schippers aan ten grondslag. Het idee was afkomstig van Stichting Stadsherstel Medemblik, die met het nieuwe lichtbaken het historische stadsgezicht wil versterken.



*Afbeelding: ontwerptekening van het nieuwe havenlicht. Op de tekening heeft de lamp de vorm van een ouderwetse lantaarn. Dit is niet gerealiseerd.  
(Stichting Stadsherstel Medemblik)*

De gemeente Medemblik, die sinds 1989 weer eigenaar van de havens en havenlichten is, speelde bij de realisatie van het nieuwe havenlicht een belangrijke rol. Zij stemde met het idee in, leverde hout en stelde haar werf beschikbaar voor het uitvoeren van de werkzaamheden. Andere betrokken partijen zijn de firma Noor en ME2 architecten uit Medemblik. Voor het timmerwerk benaderde de stichting Piet

Bloeming. De timmerman werd bereid gevonden om op vrijwillige basis vele uren op de gemeentewerf door te brengen.

Voor het ontwerp van de houten constructie dienden verschillende bakens als voorbeeld, waaronder de lichtopstand op Engelsmanplaat (nabij Schiermonnikoog) en het havenlicht van Hoorn (!). Daarnaast waren oude afbeeldingen van het Medemblicker havenlicht een goede inspiratiebron. Het uiteindelijke ontwerp is echter niet op één specifiek voorbeeld gebaseerd.

De kern van het nieuwe havenlicht wordt gevormd door een circa 11 meter hoge mast. De grenen paal is afkomstig van de oude opstand. Maar door de donkere kleur van het nieuwe havenlicht en de toevoeging van vier schorren is deze niet meer als zodanig herkenbaar. Ook zijn de klimijzers uit de mast verwijderd. De verwijdering van de ijzers heeft als consequentie dat voor het onderhoud van de lamp een hoogwerker nodig is. Van een vaste trap of ladder, zoals die bij een historisch havenlicht veelal wordt aangetroffen, is afgezien. Op 2 februari 2006 droeg Stichting Stadsherstel het nieuwe havenlicht aan de gemeente over.

Peter Swart  
Amsterdam, maart 2006

### Het havenlicht in jaartallen

1640	Het Medemblicker stadsbestuur besluit een havenlicht te plaatsen.
1641	Timmerman Reyner Albertsz maakt het havenlicht op het noordelijke havenhoofd.
Ca 1650	De kastelein krijgt de zorg voor het licht toegewezen.
1699	De havenmeesters worden voor het toezicht op het havenlicht verantwoordelijk.
1752	Er is voor het eerst sprake van een tweede licht. Dit licht is aan de Oosterbrug bevestigd.
1882	Het havenlicht wordt van het noordelijke havenhoofd naar de kop van de Oosterhaven verplaatst. Gelijktijdig wordt op de vrijgevallen plaats een kleiner rood havenlicht geplaatst.
1909	De houten paal van het grote havenlicht aan de Oosterhaven wordt door een ijzeren constructie vervangen.
1939	Plaatsing van een nieuwe ijzeren mast voor het geleidelicht.
1949	Rijkswaterstaat wordt eigenaar van de Medemblicker havenlichten.
1950	De drie havenlichten worden op het elektriciteitsnet aangesloten.
1951	Medemblik krijgt een misthoorn. Deze wordt op het zuidelijke havenhoofd neergezet.
1989	De gemeente Medemblik wordt eigenaar van de havenlichten en de misthoorn.
1993	De misthoorn wordt ontmanteld en krijgt een plaats op de Vooroever.
2005	Plaatsing van een nieuw havenlicht op initiatief van Stichting Stadsherstel Medemblik.

### Technische specificaties van het Medemblicker geleidelicht

<b>Nummer</b>	1606	Nationaal identificatienummer van het licht.
<b>Positie</b>	52°46.500' N 5°06.800' E	Geografische positie.
<b>Lichtkarakter</b>	Oc W 5s	Oc staat voor Occulting (=onderbroken). W staat voor Wit. 5s staat voor 5 seconden. De periode dat het licht aan en even onderbroken wordt bedraagt samen 5 seconden.
<b>Lichtkleur</b>	Wit	
<b>Lichtsterkte</b>	400 candela	Één candela is ongeveer vergelijkbaar met een fietslampje zonder reflector.
<b>Zichtbaarheid</b>	8 zeemijl	Afstand waarmee het licht kan worden gezien met een meteorologisch zicht van 10 zeemijl.
<b>Lichthoogte</b>	16 meter	Hoogte van de lichtbron boven de gemiddelde waterstand.

(<http://www.vuurtorens.net>, gebaseerd op gegevens van de Hydrografische Dienst van de Koninklijke Marine 2003)

### **Geraadpleegde bronnen**

Dhr Pasterkamp, oud-havenmeester van Medemblik

Dhr Draijer, bestuurslid Stichting Stadsherstel Medemblik

Sigmond, J. P., Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800. Amsterdam, 1989.

Wijsenbeek, André, Vuur- en bakenloodjes voor een veilige vaarweg op de Zuiderzee. Ketelhaven, 1996.

Archiefdienst Westfriese Gemeenten, Hoorn:

Oud Archief Medemblik (OAM), inv.nr. 1, bergnr. 1220

OAM, inv.nr. 36, bergnr. 10

OAM, inv.nr. 38, bergnr. 29 en 32

OAM, inv.nr. 97, bergnr. 572

OAM, inv.nr. 149, diverse bergnrs.

OAM, inv.nr. 150

OAM, inv.nr. 161, bergnr. 874

OAM, inv.nr. 312, bergnr. 1062

Gemeentearchief Medemblik 1816-1932, inv.nr. 6-7, 10, 28-30

Rijksarchief, Haarlem:

Rijkswaterstaat directie Noord-Holland 1931-1951, inv.nr. 467

Rijkswaterstaat directie Noord-Holland 1952-1980, inv.nr. 1008

Gemeente Medemblik:

Gemeentearchief Medemblik 1933-1980, inv.nr. 41, 45, 568 en 929