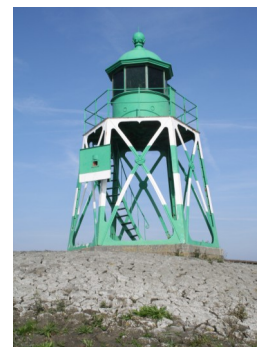


De kustlichten van Stavoren

Het Hoge Licht en twee havenlichten

door Peter Kouwenhoven / Nederlandse Vuurtoren Vereniging (www.vuurtorens.org), maart 2023



Cultuurhistorische waarden

- *Type object / nautische functie:*

Vuurtoren / verkenningsschicht, voormalig geleidelicht
+ 2 lichtopstanden / havenlichten

- *Leeftijd van het object:*

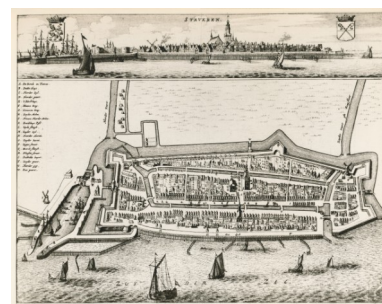
Gebouwd in 1884.

- *Historische betekenis van het object en zijn omgeving:*

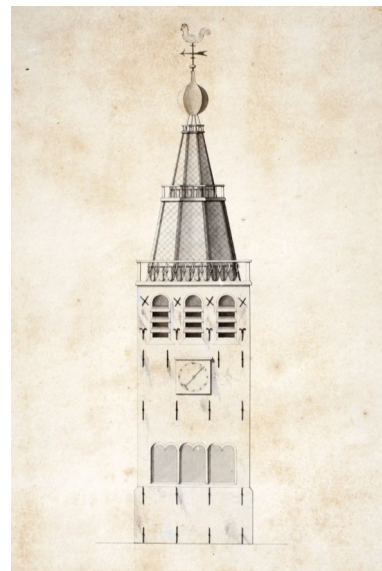
Lange tijd werd er vooral overdag gevaren en waren schippers voor hun oriëntatie op zee afhankelijk van herkenningpunten aan de kust, zoals molens, kerktorens en andere markante bouwwerken. De kerktoren van Stavoren vormde ook zo'n herkenningpunt. Het ministerie van Marine had belang bij de instandhouding van deze zogenoemde 'dagmerken' en betaalde waar nodig het onderhoud ervan. Zo vond in februari 1825 een aanbesteding plaats van de reparatie van de kerktoren van Stavoren, in aanwezigheid van onder meer de Inspecteur der Maritieme Gebouwen van het Loodswezen, Jacob Valk. Deze reparatie heeft niet kunnen voorkomen dat de toren enkele jaren later in vervallen staat raakte. In februari 1844 weigerde het departement van Marine om nog langer te betalen voor het onderhoud van de toren. De gemeente besloot daarom in december 1844 tot afbraak van deze zogenoemde 'Stadstoren'. Het sloopwerk werd uitgevoerd door timmerman Bosma uit Follega. De torenklokken werden verkocht. In 1843 werd binnen het Loodswezen al nagedacht over een nieuw dagmerk ter vervanging van de Stadstoren. Leendert Valk, de opvolger van zijn oom Jacob als Inspecteur der Maritieme Gebouwen, maakte een schetsontwerp van een 29 meter hoge 'gemetselde Baak of Zeemark'. Het is de vraag of deze ooit is gebouwd. Op 28 februari 1850 vond er namelijk een aanbesteding plaats van "het maken en daarstellen van eene Nieuwe Grootte Houten Zeekaap ter vervanging der Defecte Zeekaap bij Stavoren". Het is niet zo aannemelijk dat met de 'Defecte Zeekaap' werd bedoeld op de zuilvormige stenen baak van het schetsontwerp van Valk.

De oude vissershaven van Stavoren zal ongetwijfeld al in een ver verleden voorzien zijn van een eenvoudig visserslicht. Daarvan is in ieder geval sprake in 1698. Op 25 januari van dat jaar werd een verzoek gedaan aan G.S. "om een vuurlanteern op het Noorderhoofd".

Op een gravure uit 1781 staat aan de kust bij Stavoren een vuurtoren die grote gelijkenis vertoont met de vuurtoren van Workum, zoals die er in die tijd uitzag: een vierkante bakstenen toren met houten betimmering. Een afbeelding van de haven van Stavoren uit 1783 laat nog wat meer details zien. De toren heeft een kleine opbouw waartegen een lantaarn is geplaatst. Daaromheen een ijzeren balustrade. In 1814 is deze stoere toren blijkbaar verdwenen want dan is er sprake van een kleine houten lichtopstand aan de haven, bedoeld als oriëntatiepunt voor de lokale vissers.



Stavoren in 1664. De kerktoren staat los van de kerk en werd ook wel 'Stadstoren' genoemd. Het was in die tijd een dagmerk voor de scheepvaart.



De Stadstoren zoals Jacob Valk die in 1825 tekende.



Een gravure van Stavoren van M. Sallie uit 1781. Links een vuurtoren.

In de Franse Tijd (1795-1813) is de verantwoordelijkheid voor de kustverlichting geheel bij het departement van Marine komen te liggen. Het Loodswezen nam in de loop van de tijd steeds meer rechten van steden met betrekking tot de kustverlichting over. Zo werd in 1835 de lichtopstand in Stavoren overgenomen van het gemeentebestuur. Al snel was deze lichtopstand aan verbetering toe. Op 19 mei 1838 vond de aanbesteding plaats van "het wegruimen van den ouden, en het maken van eenen nieuwen houten lichtopstand, op het Noorder Havenhoofd te Stavoren". In een Bericht aan Zeevarenden van 21 november 1838 werd gemeld dat het licht op het noordelijke havenhoofd weer was ontstoken, met een verbeterd lichttoestel dat verder en duidelijker zichtbaar was.

Tussen 1883 en 1885 werd de Noord-Hollandsch-Friesche Spoorweg aangelegd. Deze verbond Amsterdam met Leeuwarden. Het traject Stavoren-Enkhuizen ging over water. Ten behoeve van deze veerdienst heeft Rijkswaterstaat in Stavoren een spoorweghaven gerealiseerd, ten noorden van de oude vissershaven. Op 15 juli 1886 werd de veerdienst met radarboot geopend. In 1890 werden er maar liefst drie schroefstoomschepen in de vaart gebracht.

De nieuwe spoorweghaven moest worden bebakend. Bij resolutie van 17 oktober 1883, nr. 17 werd daarom aan de heren Penn en Bauduin te Dordrecht de opdracht gegund voor het maken en opstellen van twee ijzeren lichtopstanden bij Stavoren en het afbreken en wegruimen van de aldaar bestaande houten lichtopstand. De bijbehorende bestektekening heb ik niet gevonden. Het blijkt te gaan om het huidige hoge licht en het havenlicht op het zuidelijke havenhoofd. Het noordelijke havenlicht is vreemd genoeg pas later aanbesteed. Op 3 april 1884 werden het bestek en de voorwaarden bekend gemaakt voor "het maken en stellen van een ijzeren zeekaap en een lichtopstand bij Stavoren en het afbreken en opruimen van een aldaar bestaande houten kaap. De kaap wordt geplaatst op den Noorder havendam en de lichtopstand op den kop van dien dam." Het ligt voor de hand dat Penn & Bauduin ook hiervoor de opdracht heeft gekregen maar een bevestiging daarvan heb ik niet. Het ontwerp van de drie lichtopstanden is vermoedelijk van Adrianus Cornelis van Loo, destijds bouwkundig ambtenaar bij het Loodswezen.

In een Bericht aan Zeevarenden van 28 maart 1885 werd het volgende gemeld: "In verband met de openstelling van de nieuwe haven te Stavoren op 1 april as. worden de 2 ouden havenlichten met dien datum vervangen door een groenlicht van de 6^e grootte, geplaatst op een ijzeren opstand op het nieuwe N. havenhoofd, en een roodlicht van de 6^e grootte, geplaatst op een ijzeren opstand op het nieuwe Z. havenhoofd. Het merk van het binnenwaarts geplaatst oeverlicht in één met het nieuwe roode havenlicht, leidt naar de haven, beZ. langs en vrij van De Steenen, waarop eene roode ton ligt."

Met 'De Steenen' werd bedoeld op de zandbank direct voor de kust van Stavoren. Schippers moesten aan de zuidkant hiervan langs varen om de haven te kunnen bereiken. Het is niet duidelijk of het hoge licht – het genoemde oeverlicht – op dat moment ook voor het eerst werd ontstoken of dat dat al eerder had plaatsgevonden. Wat opvalt in dit bericht is dat het zuidelijke havenlicht in die tijd rood was en het noordelijke groen, terwijl dat nu andersom is. Die verandering van kleur heeft plaatsgevonden in 1919. Toen werd namelijk een internationale overeenkomst gesloten waarin is vastgelegd dat havenlichten aan stuurboordzijde groen moeten zijn en aan bakboordzijde rood. Dit geldt zowel voor de kleur van de lichtopstand als het licht zelf. In Stavoren was de havenverlichting daarmee niet in overeenstemming en moest daarom worden aangepast.

Architectuurhistorische waarden

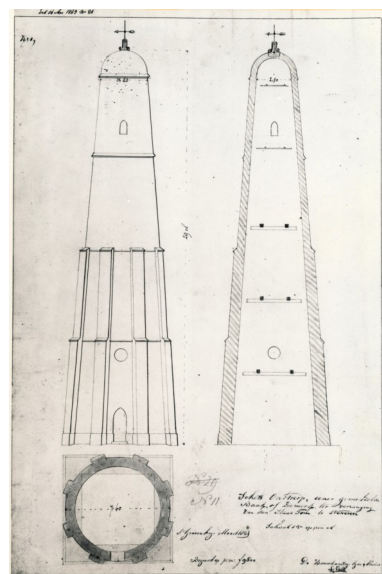
- *Bijzonder belang van het object voor het oeuvre van architect of bouwmeester:*

Adrianus Cornelis van Loo (1834-1911), geboren te Vlissingen, werd per 1 januari 1875 benoemd tot adjunct bouwkundige bij het Loodswezen. Hij was assistent van de bouwkundige Quirinus Harder. Na het overlijden van Harder in 1880 nam Van Loo zijn functie over. In 1901 ging Van Loo met pensioen.

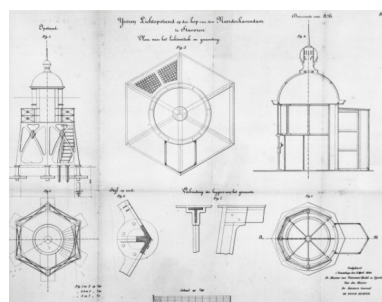
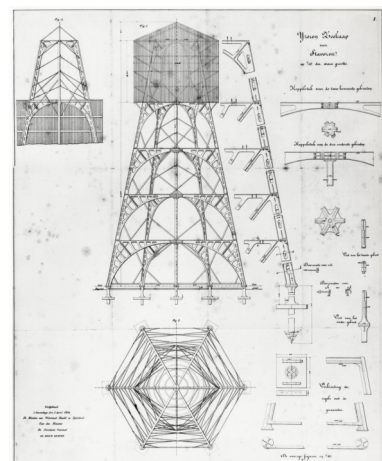
Van Loo heeft bijgedragen aan vele ontwerpen van gietijzeren vuurtorens van Quirinus Harder. Torens waarvan het ontwerp op naam van Van Loo zelf staan zijn: de vuurtoren van Strijensas (1883), het hoge licht en twee havenlichten in Stavoren (1884), de vuurtoren van Westerland (1885), het havenlicht van Vlissingen (1891), de vuurtoren Hoek van 't IJ (1893), het hoge licht van Hoek van Holland (1894), het eerste, stenen



De haven van Stavoren in 1783. Schildering op behang, vervaardigd door Aede Lützens.



Schetsontwerp van Leendert Valk, van een 'gemetselde Baak of Zeemerk', ter vervanging van de in 1844 afgebroken Stadstoren.



Tekeningen van een ijzeren zeekaap en een lichtopstand voor Stavoren, behorend bij het bestek en voorwaarden van 3 april 1884.

lage licht van Hoek van Holland (1894) en het tweede, gietijzeren lage licht van Hoek van Holland (1900). Daarnaast ontwierp hij enkele gietijzeren vuurtorens voor Nederlands-Indië, waarvoor hij voor een deel ontwerpen van Harder gebruikte.

Koper- en ijzergieterij Penn & Bauduin (1843-1990): In 1839 vestigde Franciscus Dominicus Andreas Bauduin een metaalgieterij in de Visstraat in Dordrecht. Het bedrijf vervaardigde onder meer bronzen gaskranen en koperwerk voor schepen. Na het overlijden van Franciscus in 1846 zette de zoon van zijn zuster, Ferdinand Johannes Penn, de metaalgieterij voort onder zijn eigen firmanaam IJzergieterij F.J. Penn & Co. Het bedrijf groeide snel. In 1866 ging Ferdinand een vennootschap aan met zijn broer Hubertus en zijn neef Johannes Jacobus Bauduin en veranderde de firmanaam in Penn & Bauduin. Het bedrijf maakte naam als bouwer van bruggen en de vervaardiging van gietijzeren vuurtorens, kapen, vloerdelen en trappen voor het interieur van vuurtorens. Penn & Bauduin heeft de bouw van een aantal van de bovengenoemde door Van Loo ontworpen vuurtorens op zijn naam staan: Strijensas, Stavoren, inclusief havenlichten, en de twee gietijzeren torens van Hoek van Holland. Daarnaast construeerde Penn & Bauduin de rode ijzeren bovenbouw op de kerktoeren van Westkapelle, het lage licht van Nieuwe Sluis en de vuurtoren van Huisduinen (de Lange Jaap).

Omstreeks 1970 kwam het bedrijf in de problemen en werd overgenomen door de firma Troost uit Pernis, die op het bedrijfsterrein olieplatformen liet bouwen. In 1978 kwam het bedrijf in handen van staalconstructiebedrijf De Groot uit Zwijndrecht; de die de firmanaam wijzigde in Grootint Dordrecht. Vanwege het uitblijven van grote opdrachten werd het bedrijf in 1996 gesloten en kwam er een einde aan dit voor de Dordtse economie zo belangrijke familiebedrijf. Het enige dat nog herinnert aan het bedrijf Penn & Bauduin, zijn putdeksels die op sommige plaatsen in de stad nog terug te vinden zijn.

- *Bijzonder belang in verband met materiaalgebruik en bouwtechniek:*

De drie kustlichten van Stavoren hebben een opengewerkte constructie van gietijzer. Dit is typerend voor de laatste fase in de bouw van (giet)ijzeren vuurtorens. Om te besparen op het gebruik van materiaal werden op een gegeven moment niet langer dichte gietijzeren segmenten geproduceerd maar segmenten met een open constructie. Deze waren bovendien veel lichter, wat het transport en de bouw makkelijker maakte. Het nadeel is wel dat de segmenten meer bloot staan aan weersinvloed, waardoor vaker onderhoud nodig is. Nederland heeft nog een aantal opengewerkte vuurtorens, waaronder slechts drie gietijzeren torens: Strijensas (1883), Stavoren (1884), Den Oever (1885). Daarnaast nog een aantal van profielijzer of staal: Lemmer (1887, replica 1993), Enkhuizen (1888) en Hoek van 't IJ (1893). Ook in Nederlands-Indië werd een aantal van dit soort vuurtorens gebouwd.

De open ijzeren constructie werd ook veelvuldig toegepast bij de kleine lichtopstanden en havenlichten. Veel daarvan zijn inmiddels verdwenen maar er zijn er nog een paar over, waaronder de gietijzeren havenlichten van Stavoren.

- *Aanwezigheid originele optiek en lichtbron:*

De beide havenlichten hebben nog hun originele door de firma Chance Brothers uit Birmingham geleverde optiek. Het hoge licht had oorspronkelijk ook een optiek van Chance Brothers maar dat is in de loop van de tijd enkele keren aangepast. De huidige optiek bestaat uit twee bovenop elkaar geplaatste identieke trommellenzen van de zesde grootte op een vierkante zuil. De naam van de fabrikant is hierop niet aangegeven en het is ook niet duidelijk wanneer deze is geplaatst. Deze optiek vertoont overigens grote gelijkenis met de dubbeloptiek die tot 1948 op de vuurtoren van Den Oever dienst heeft gedaan. Het is heel goed mogelijk dat deze daarna overgebracht is naar Stavoren.

- *Aanwezigheid van authentieke elementen van het oorspronkelijke interieur en exterieur en (on)roerende zaken:*

De drie gietijzeren kustlichten bevinden zich nog vrijwel in originele staat. Bij de twee havenlichten is alleen de balustrade rondom het lichthuis omstreeks 1920 vervangen: de gekruiste dwarsverbindingen in het hekwerk met de sierlijke rozetten op de kruispunten zijn verdwenen. Bij het hoge licht is eveneens de balustrade vervangen (kort na 1990) en bovendien is het tochtportaal dat tegen het lichthuis aan was gebouwd verwijderd. Maar de rest van de toren is authentiek, zelfs het lichthuis en het oliehuysje dat binnen de opengewerkte constructie staat.



Fragment van een hydrografische kaart uit 1890, met daarop lichtenlijnen en zichtlijnen rondom Stavoren.



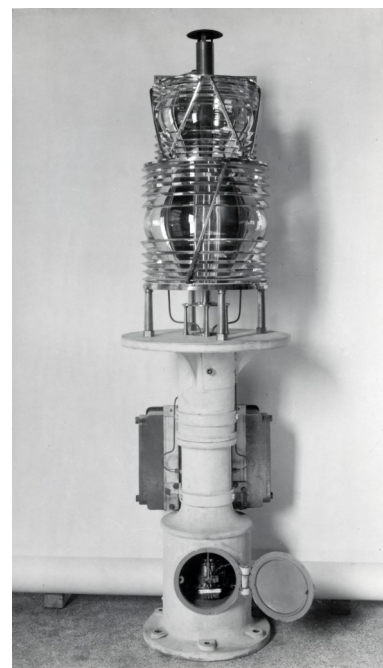
De spoorweghaven ca. 1907. Tussen de kaap en het zuidelijke havenlicht is op de achtergrond het hoge licht zichtbaar.



Stavoren omstreeks 1910.



De havenlichten hebben nog steeds hun oorspronkelijke optiek van Chance Brothers uit Birmingham.



Een oude optiek van het hoge licht van Stavoren.

Ensemblewaarden

- *Aanwezigheid lichtwachterswoningen en andere objecten waarmee het object een eenheid vormt:*

Voor zover bekend zijn er geen speciale lichtwachterswoningen gebouwd in Stavoren. De lichtwachters woonden waarschijnlijk in de stad en hadden vermoedelijk een nevenberoep. De laatste lichtwachter die in dienst was bij het Rijk was Pieter Cornelis Verschoor. Op 28 september 1934 vertrok hij naar Den Helder.

De drie kustlichten vormen samen een uniek ensemble. Bovendien zijn ze een onderdeel van een 'havenensemble' van diverse rijksmonumenten in Stavoren: een lichtopstand, twee havenlichten, een peilschaalhuis en twee rolpalen. In het monumentenregister van de Rijksdienst voor het Culturele Erfgoed worden ze samengebracht onder complexnummer 513615-Haven. Het in 1880 gebouwde peilschaalhuis staat aan de zuidzijde van de oude haven, aan de Havenweg. De rolpalen staan vlak bij de lichtopstanden op de uiteinden van de havendammen. Ze zijn tijdens de aanleg van de haven in de jaren 1883-1885 geplaatst. Volgens de beschrijving in het monumentenregister dienden deze de schepen bij het uitvaren van de haven zo ver mogelijk door de bocht te 'jagen'.

- *Bijzondere betekenis van het object voor het aanzien van de streek, stad of dorp:*

De drie lichten zijn beeldbepalende elementen van de haven van Stavoren. Ze zijn zeer herkenbaar en karakteristiek. Ze dragen ook bij aan de toeristisch-recreatieve waarde van dit oude havenstadje. Vooral de beide havenlichten worden gebruikt in uitingen van de provincie Fryslân en de gemeente Súdwest-Fryslân. Verder duiken foto's van beide bouwsels op in vele toeristische uitgaven (o.a. VVV Waterland van Friesland), watersporttijdschriften en -boeken.

Toekomstwaarde

- *Monumentenstatus:*

Rijksmonument sinds 1999, nr. 513618 (hoge licht) en 513616 (twee havenlichten).

- *Eigenaar en beheerder:*

Rijkswaterstaat

- *Huidig belang voor de scheepvaart:*

De drie kustlichten zijn nog steeds van belang voor de scheepvaart. Het hoge licht is nu geen onderdeel meer van een lichtenlijn en alleen nog verkenning licht. Het karakter daarvan is IsoW4s.

- *Alternatief gebruik van het object en toegankelijkheid:*

De objecten zijn niet toegankelijk en alternatief gebruik is niet aan de orde.

- *Binding met de lokale bevolking:*

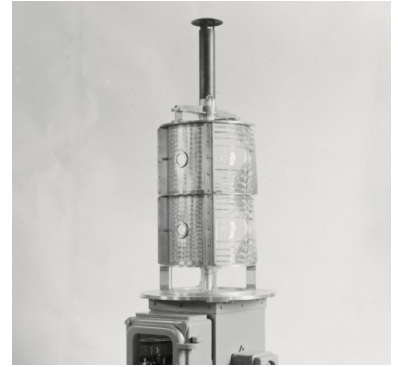
De lokale bevolking is erg gesteld op hun 'Fuurtoren' en 'ut Rooie Fuur en ut Groëne Fuur' zoals de havenlichten in de volksmond worden genoemd. Een inwoner van Stavoren verwoordt het zo: "De havenvuren worden vooral 's avonds gefotografeerd met ondergaande zon. Of toen er nog winters waren met kruiend ijs. Het zijn in mijn beleving de meest gefotografeerde objecten van Friesland. De eigen inwoners doen er graag aan mee. Doven van de lichten zou een voksopstand teweeg brengen, maar is niet aan de orde. Ze zijn nog onderdeel van onze haven."

- *Onderhoudstoestand:*

De havenlichten zijn in 2015 grondig gerestaureerd en zijn in zeer goede staat. Het hoge licht is in 2001 gezandstraald en opnieuw geverfd; vermoedelijk heeft daarna geen onderhoud meer plaatsgevonden.

- *Bedreigingen:*

Geen.



De optiek die mogelijk in 1948 van Den Oever naar het hoge licht van Stavoren werd overgeplaatst en daar nu nog functioneert (elektrisch, zonder het gaslicht).



De huidige optiek van het hoge licht.



Het in 1880 gebouwde peilschaalhuis aan de Havenweg.



Vlak voor het groene havenlicht staat een rolpaal. De rolpalen op beide havenhoofden werden geplaatst tijdens de aanleg van de haven in 1883-1885.



Het hoge licht in 2014.