

De Vischpoort van Harderwijk als kustlicht

door Peter Kouwenhoven

Harderwijk is een oude Zuiderzeestad met een boeiend verleden. Een echte vuurtoren heeft Harderwijk nooit gehad, maar net als in Elburg heeft een licht op één van de stadspoorten de vissers en schippers jarenlang geleid naar een behouden thuishomst. In 1639 werd de Hooghe Bruggepoort Harderwijks eerste 'vuurtoren'. In 1851 heeft de Vischpoort deze functie overgenomen.

Op 11 juni 1231 verleende Graaf Otto II van Gelre stads- en marktrechten aan 'Herderewich'. Deze agrarische nederzetting groeide daardoor uit tot een welvarende handelsstad, die eeuwenlang lid was van het Hanzeverbond. In de middeleeuwen voerden Harderwijker vissers graan, hout, bier en vis aan uit het Oostzegebied en uit Pruisen. De goederen werden in de stad uitgeladen en verhandeld. Ook over rivieren als de IJssel en de Vecht voeren talrijke Harderwijker schepen. Rond 1500 had Harderwijk de belangrijkste vismarkt aan de Zuiderzee.

Wanneer de stadsmuren en poorten gebouwd zijn is niet precies bekend. Uit documenten blijkt dat in ieder geval voor 1294 delen van de muren zijn neergezet. Er is daarna nog jaren verder gebouwd. De Vischpoort is aan het eind van de veertiende eeuw gebouwd en heette destijds Laege Bruggepoort, ter onderscheid van de Hooghe Bruggepoort, de tweede zeepoort die Harderwijk had.

Via steigers of bruggen, die vanuit de poorten in zee staken, kon men de afgemeerde schepen bereiken. Dit waren kleine schepen die het transport verzorgden van passagiers en lading van grotere schepen. Vanwege de geringe diepte van de Zuiderzee vlak bij de stad, moesten

de grote schepen op de rede blijven liggen. Dit was geen ideale situatie. Het lossen duurde lang en de lading viel zo nu en dan in het water. De locatie was ook erg windgevoelig. Harderwijk heeft daarom naarstig gezocht naar mogelijkheden om een echte haven aan te leggen. In 1595 benoemde het stadsbestuur een commissie om de havenplannen van burgemeester Hendrik van Essen uit te voeren. Om onduidelijke redenen lukte dat pas halverwege de zeventiende eeuw. Harderwijk kreeg toen flinke subsidies van diverse instanties voor de aanleg van de haven. De vreugde was echter van korte duur. Op 22 oktober 1669 woedde er een zware noordwester storm die weinig overliet van de haven. Later is aan de noordkant van de stad een kleine haven gerealiseerd. In 1899 werden de havendammen met zo'n 300 meter verlengd, zodat ze ver in zee uitstaken.

Een kustlicht op de Vischpoort

In de loop van de negentiende eeuw kwam de kustlijn door verzanding van de Zuiderzee zo ver van de stadsmuren vandaan te liggen dat de steigers nutteloos werden. De zeepoorten verloren hun functie en de Hoge Brug-



De Hoge Bruggepoort op een gravure van Karel Bensdorp, naar een tekening van Jan Bulthuis, gedateerd 1784-1791.

gepoort werd in 1842 afgebroken. Het licht dat voor de beurtschippers op die poort stond verdween daardoor ook. De Vischpoort bleef gespaard voor de sloop. Na de afbraak van de Hoge Bruggepoort brandde er bij Harderwijk enkele jaren een licht in een 'grote lantaarn met een paar schilden' op een twaalf meter hoge paal dicht bij de haven, zo blijkt uit een artikel in de Arnhemse Courant van 1 september 1852. De kosten van deze baak, werden door de schipperij gedragen. Maar omdat niet iedereen tevreden was met het licht hielden sommige schippers op met het betalen van de vrijwillige bijdrage. Het licht werd daarom op een gegeven moment gedoofd. Omdat dit ook geen bevredigende situatie was werd de aandacht van het Rijk hierop gevestigd. Op 23 januari 1851 stuurde de minister van Marine een bericht aan het gemeentebestuur van Harderwijk, waaruit blijkt dat de stad akkoord ging met een eerder door hem gedaan voorstel over een kustlichttoestel en lantaarn in Harderwijk. De minister dacht daarbij aan de Vischpoort, die door middel van een houten torentje tot de vereiste hoogte zou kunnen worden gebracht. Er werd nog wat gesteggeld over de kosten maar op 18 maart 1851 machtigde koning Willem III de minister van Marine om

op de Vischpoort van Harderwijk een voorziening aan te brengen voor het plaatsen van een lichttoestel met lantaarn, voor rekening van het departement. Het salaris van de lichtwachter zou echter door de stad betaald moeten worden.

Het ministerie koos voor een catadioptrisch lichttoestel naar de vinding van de Fransman Augustin-Jean Fresnel, met een olielamp als lichtbron. De fabrikant Henry Lepaute te Parijs werd verzocht een opgave van de leveringstijd van het lichttoestel te verstrekken. Ook droeg de minister de onderinspecteur van het Loodswezen te Amsterdam op om een persoon te vinden die bekwaam en genegen zou zijn om de lantaarn te leveren. Het gemeentebestuur werd verzocht zo spoedig mogelijk met de verhoging en inrichting van de Vischpoort te beginnen. In een brief van 28 juli berichtte de onderinspecteur van het Loodswezen dat de lantaarn afkomstig van de oude lichtopstand te Scheveningen op de Vischpoort geplaatst kon worden. Deze lantaarn was in 1850 verwijderd omdat de vuurbaak van Scheveningen met zes meter verhoogd moest worden om de zichtbaarheid te vergroten. Op die verhoging werd vervolgens een moderne lantaarn geplaatst met daarin een nieuwe Fresneloptiek.



Gezicht op Harderwijk vanaf de Zuiderzee, in de zeventiende eeuw. Links de Vischpoort, rechts de Hoge Bruggepoort.



De vuurbaak van Scheveningen omstreeks 1840. De lantaarn werd in 1850 verwijderd en overgebracht naar Harderwijk.



De Vischpoort op een foto van Henri Bickhoff uit 1905.

Op 1 november 1851 was het houten torentje op de Vischpoort dat als voetstuk voor de lantaarn moesten dienen gereed. De werkzaamheden hiervoor waren uitgevoerd door aannemer L. Gerards uit Harderwijk. Op 3 november werd de lantaarn geleverd en door de firma J. Zimmer en Zonen te Amsterdam op het voetstuk gehesen en in orde gebracht. Het lichttoestel kwam twee weken later. Volgens een Bericht aan Zeevarenden werd het licht op 19 november 1851 voor het eerst ontstoken. Een dag later mocht burgemeester Hendrik Frans van Meurs er een officieel tintje aan geven door het licht onder grote belangstelling opnieuw te ontsteken.

De eerste lichtwachter op de Vischpoort was Johannes Klaassen Schaftenaar. Hij werd betaald door het stadsbestuur maar hij kreeg instructies van de onderinspecteur van het Loodswezen in Amsterdam. Voor de bediening en onderhoud van het licht kreeg hij onderricht van lichtwachter J. Teunis uit Scheveningen. Zijn baas verzocht het stadsbestuur om lichtwachter Teunis een met zijn stand overeenkomend goed logies te willen verzorgen en na afloop van zijn instructie een bewijs van goed gedrag en bekwaamheid te geven.

In 1874 werd op het westelijke havenhoofd een vast rood licht op een zwarte lantaarnpaal ontstoken. Dit licht gaf Z.Z.W. ineen met het licht op de Vischpoort richting voor het invaren van de haven. Toen in 1899 de havendammen werden verlengd werd op het nieuwe westelijke havenhoofd opnieuw een lantaarn geplaatst. In de lichtenlijst van 1904 wordt het aangeduid als een zwarte lantaarnpaal met een wit en een rood licht: zichtbaar recht in zee rood, overigens wit. Een sectorlicht dus en niet langer een geleidelicht samen met het licht op de Vischpoort. In 1916 kreeg deze lantaarnpaal een wit schitterlicht.

In het Dagblad Scheepvaart van 5 september 1907 werd de mededeling opgenomen van de inspecteur van het Loodswezen dat "de lichtbron van het roode vaste licht op de Vischpoort te Harderwijk gewijzigd is van petroleumlicht in gasgloeilicht, waardoor de lichtsterkte is vermeerderd en het bezwaar, dat het licht in enkele peilingen gedeeltelijk wordt verduisterd, vermoedelijk grotendeels is opgeheven."

Het licht aan of uit?

In mei 1923 ging het gerucht rond dat het Rijk het kustlicht op de Vischpoort zou gaan opheffen. Het college van B&W van Harderwijk heeft daarop de minister van Marine om opheldering gevraagd. De minister gaf in een brief van 14 mei zijn reactie, die erop neerkwam dat hij vond dat het kustlicht slechts van lokaal belang was en dat het gezien de benarde toestand van 's lands financiën niet langer geoorloofd was om hier rijksgeld aan te besteden. De Vischpoort zou per 1 juli als rijkskustlicht worden opgeheven, maar de gemeente mocht de lichtinstallatie wel voor onbepaalde tijd in bruikleen houden. De huur van de woning van de lichtwachter zou wel per 1 juli worden opgeheven.

Wat er in de maanden daarna precies is gebeurd wordt niet helemaal duidelijk. Er verschenen verschil-



De Vischpoort in de jaren vijftig van de twintigste eeuw.

lende berichten in de lokale en landelijke dagbladen. De gemeente had eerst besloten het licht te laten branden en kwam daar later weer op terug. Het Rijk liet het licht nog een tijdje branden, doofde het enkele keren, om het vervolgens weer te ontsteken. Ter illustratie een bericht uit De Avondpost van 12 oktober 1932: "Als bezuinigingsmaatregel werd ingaande 1 October j.l. het kustlicht op de Vischpoort te Harderwijk door het Rijk gedoofd. De regering was van oordeel, dat het hier een lokaal belang

gold en het licht derhalve voor rekening der gemeente behoorde te branden. Het gemeentebestuur deelde die mening niet en ontstak het licht niet. Ten gevolge van eener actie door andere Zuiderzeeplaatsen gevoerd, is het kustlicht thans weder voor Rijksrekening ontstoken en heeft de lichtwachter, die inmiddels naar Egmond werd overgeplaatst, zijn woning in de Vischpoort weder betrokken."

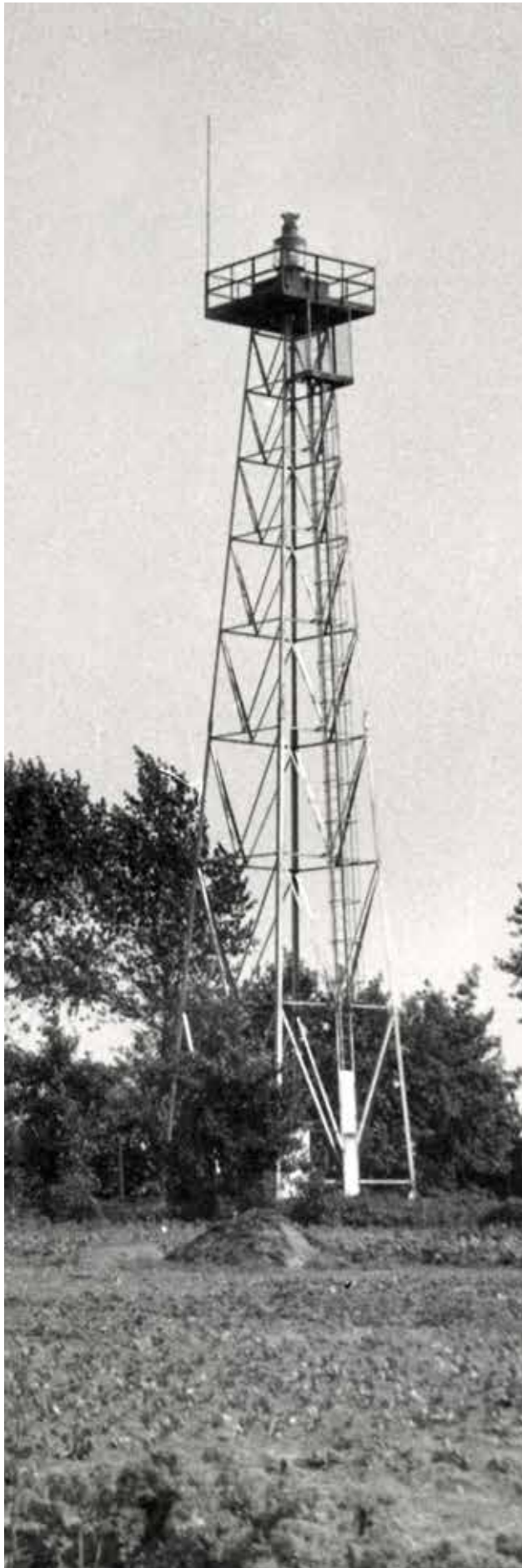
Op 27 november 1923 kwam er uiteindelijk duidelijkheid.



Een lichtenlijst op de dammen markeert de haveningang (ca. 1930).



Een lichtopstand op het zuiderhoofd van Harderwijk (1920-1928).



Het luchtvaartlicht aan de Broeksteeg in Harderwijk.

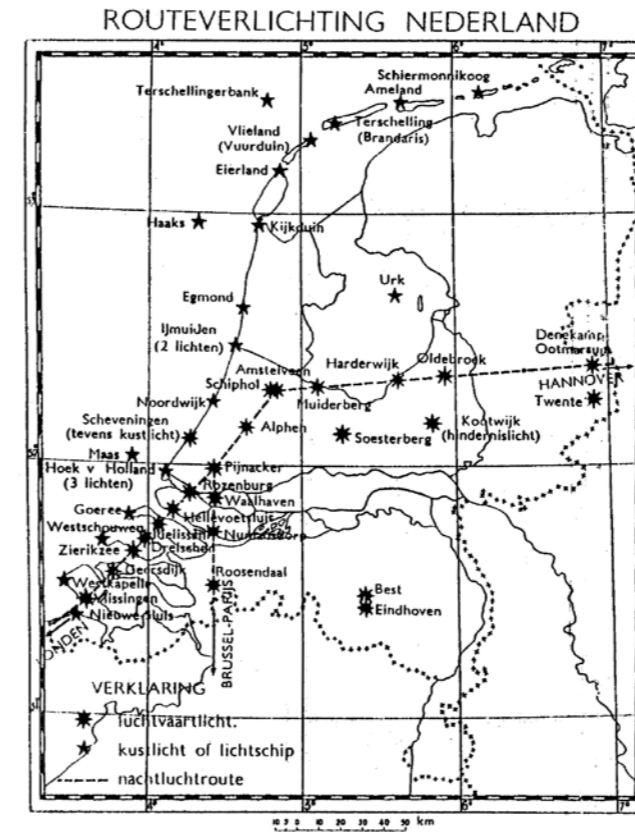
Het Rijk en de gemeente sloten een overeenkomst, waarin onder meer was vastgelegd: "Het departement van Marine staat in bruikleen af aan de gemeente Harderwijk de lichtinstallatie met inventaris van het kustlicht boven de Vischpoort. De gemeente heeft de verplichting het in goede staat te onderhouden en eventueel weer aan het Rijk over te dragen. De gemeente behoudt zich het recht om het licht te doven. Minstens één maand van tevoren moet het departement van Marine in kennis worden gesteld. De gemeente stelt de tijden vast dat het licht brandt. Tevens stelt ze een instructie voor de lichtopzichter op."

Een luchtvaartlicht op de Vischpoort

In mei 1930 werd in Nederland routeverlichting voor het vliegverkeer geïntroduceerd. In die tijd werd nog op grondzicht gevlogen. Om ook 's nachts te kunnen vliegen was er behoefte aan sterke herkenningslichten op de grond. De drijvende kracht achter de ontwikkeling van routeverlichting was ir. Pieter van Braam van Vloten, chef van de Technische Dienst van 's Rijks Kustverlichting in Scheveningen.

De eerste luchtvaartroute die in Nederland van verlichting werd voorzien was die van Amsterdam naar Hannover. In het Algemeen Handelsblad van 11 mei 1930 werd het volgende Bericht aan Luchtvaardenden opgenomen: "Als traject van het over Nederlandsch gebied voerende gedeelte van de luchtroute Amsterdam (Schiphol) – Hannover is gekozen de rechte lijn getrokken van het herkenningslicht op het luchtvaartterrein Schiphol naar het routelicht bij Heitel, Duitsland ..." Vervolgens wordt een uitgebreide beschrijving gegeven van vijf schitterlichten bij achtereenvolgend 1. Muiderberg, 2. Harderwijk, 3. Oldebroek, 4. Hellendoorn en 5. Denekamp-Ootmarsum. De routelichten 1, 3, 4 en 5 zouden met ingang van 15 mei worden ontstoken en van zonsondergang tot 24 uur branden. Daar werd de volgende waarschuwing bij gegeven: "Aangezien de routeverlichting zich voorlopig in een proefstadium bevindt, zal er rekening mee dienen te worden gehouden dat zich storingen voor kunnen doen." In dit bericht wordt duidelijk dat Harderwijk een bijzondere positie inneemt omdat het tevens als kustlicht dienst doet en van zonsondergang tot zonsopgang brandt. Het gaat dus om een routelicht op de Vischpoort.

Begin mei 1930 werd de rode vastlichtoptiek op de Vischpoort bij wijze van proef vervangen door een draaiend zoeklicht dat door een kleine elektromotor werd aangedreven. De werkzaamheden hiervoor werden uitgevoerd door N.V. Philips Gloeilampenfabrieken. Dit routelicht draaide 22 keer per minuut helemaal rond. De lichtsterkte was slechts 900.000 kaars, terwijl de vier andere routelichten een lichtsterkte hadden van twee miljoen kaars. Voor de zichtbaarheid moesten de plaatijzeren panelen aan de landzijde van de lantaarn worden vervangen door glazen ruiten. In het dagblad Scheepvaart verscheen op 7 mei 1930 het volgende bericht: "Het rode vaste licht op de Vischpoort te Harderwijk zal van 9 Mei af, tot nader bericht, worden vervangen door een wit schitterlicht, toonende elke 3 sec. één schittering van 0,1 sec." Dit was



De routeverlichting voor de luchtvaart in Nederland zoals die in de periode 1937-1940 in gebruik was.

overigens het zelfde lichtkarakter als van de vier andere routelichten.

In de nacht van 20 op 21 juni 1930 werd een inspectievlicht gemaakt boven de routelichten op het traject Amsterdam-Hannover. Er werd op verschillende hoogten gevlogen en ook even boven twee Duitse lichten ten zuidwesten van Wezel, om het verschil te zien met deze routelichten, die een andere constructie hadden. Over deze eerste vlucht waren de heer De Veer, directeur Luchtvaart van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, en de heer Van Braam van Vloten zeer tevreden.

Een nieuw routelicht aan de Broeksteeg

Al snel bleek dat het routelicht op de Vischpoort onvoldoende functioneel was. De mindere zichtbaarheid onder de kap van de lantaarn en de mindere lichtsterkte zullen daarbij wellicht een rol hebben gespeeld. In het dagblad Scheepvaart van 27 augustus 1930 verscheen het volgende Bericht aan Zeevaardenden: "Het tijdelijke witte schitterlicht op de Vischpoort te Harderwijk zal 5 Sept. a.s. weder worden vervangen door het normale roode vaste licht." De lichtenlijn met de overgebleven routelichten werd op 1 juni 1931 officieel in gebruik gesteld. Omdat op de locatie Harderwijk toch wel behoefte bleef aan een routelicht werd aan de Broeksteeg een ijzeren opengewerkte lichtopstand geplaatst, die vergelijkbaar was met die van de routelichten van Oldebroek, Hellendoorn en Denekamp-

Ootmarsum. Het routelicht aan de Broeksteeg werd op 10 augustus 1931 in gebruik genomen. Op 10 september 1931 werd in Amstelveen nog een extra routelicht ontstoken, eveneens op een ijzeren opengewerkte toren. Alleen in Muiderberg was voor een andere constructie gekozen: daar stond het routelicht op de kerktoren.

Alle routelichten op dit traject waren voorzien van een optiek van de fabrikant Pintsch Bamag. Deze bestond uit een draailicht met periodieke schitteringen en een toplicht dat permanent zichtbaar bleef en een vaste lichtbundel uitstraalde in beide richtingen van de route. Om de routelichten onderling herkenbaar te maken straalde elk toplicht diffuus licht uit naar boven, in een kenmerkende eigen kleur.

De routelichten hebben tot het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog dienst gedaan. Na de oorlog zijn ze niet meer in gebruik genomen, omdat de luchtvaart inmiddels was overgegaan op radionavigatie. Lichten op de grond waren niet meer nodig; er kwamen radiobakens voor in de plaats. De ijzeren lichtopstanden zijn overal afgebroken. Het routelicht Hellendoorn werd overigens al in juli 1936 buiten gebruik gesteld en afgebroken.

Het kustlicht buiten gebruik gesteld

Na het korte experiment met het routelicht was de Vischpoort weer het vertrouwde rode vaste kustlicht. Maar in februari 1933 werd het rode licht gewijzigd in een wit vast licht, zo blijkt uit een Bericht aan Zeevaardenden



Een luchtvaartlicht van Pintsch Bamag.



De Vischpoort in schemerdonker in 2013, gezien vanaf de Vischmarkt.



De draaibaar gemaakte vaste optiek in de lantaarn van de Vischpoort in 2013.



De Vischpoort in 2014.

in het dagblad *Scheepvaart*. Wit licht heeft een grotere reikwijdte en is dus eerder zichtbaar. Het licht heeft tot aan het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog dienst gedaan. Tijdens de oorlog had de bezetter een totale verduistering ingevoerd. In de Duitse lichtenlijst van 1944 is de Vischpoort echter nog wel opgenomen met een vast wit licht. In die lichtenlijst is naast het witte schitterlicht op de westelijke havendam ook nog een 'Richtfeur' opgenomen: een grijze lantaarnpaal met een vast rood licht en een vast wit licht. Dit was het hoge licht van een lichtenlijn voor het invaren van de haven. Na de oorlog heeft het licht op de Vischpoort nog korte tijd gebrand. In een brief van 1 november 1945 berichtte de directeur van het Loodswezen in het derde district dat "wanneer de verbeteringen van de havenlichten op de strekdammen uitgevoerd zijn, het licht op de Vischpoort gedoofd kan worden". Hoewel het kustlicht niet langer van nut was werd de lichtkoepel op de Vischpoort gespaard voor sloop, als herinnering aan het roemrijke visserij- en handelsverleden van Harderwijk. De poort, met aan weerszijden delen van de middeleeuwse stadsmuren, kreeg in 1971 de status van rijksmonument. De toegang tot de Vischpoort bevindt zich in het eerste huisje aan de linkerkant van de poort, gezien vanaf de Vischmarkt. Oorspronkelijk werd de toegang gevormd door een houten trap naast dat huisje die leidde naar een deur in het poortgebouw. Deze constructie is in de jaren negentienzeventig afgebroken, tijdens een

grondige restauratie van de poort. De deuropening werd dichtgemetseld. Ook werden de muurhuisjes aan de rechterzijde van de poort afgebroken, waarbij de weergang tevoorschijn kwam die ook toegang verleent tot de poort.

Het licht toch weer ontstoken

De gemeente Harderwijk vatte zo'n twintig jaar geleden het plan op om het kustlicht op de Vischpoort nieuw leven in te blazen. Dit was een onderdeel van het 'Masterplan Waterfront Harderwijk', dat gericht was op herontwikkeling van een verouderd industrieterrein tot woongebied aan het water en regulering van de verkeersstromen rond het Dolfinarium. De historische vereniging Herderewich heeft medewerking verleend aan de reconstructie van het kustlicht. Dankzij de inspanningen van buurtbewoner Peter Ristjouw en het bedrijf Elsto Aandrijvingen uit Voorhout werd de motor van het verwijderde luchtvaartlicht hersteld, waardoor de oorspronkelijke vaste optiek draaiend kon worden gemaakt. Deze optiek heeft voor een derde van de omtrek een metalen deurpaneel, dat geen licht doorlaat. De draaibeweging vormt daardoor een onderbroken lichtkarakter. Op 8 april 2006 ontstak J. Berends, burgemeester van Harderwijk, de nieuwe lichtconstructie voor het eerst, nadat hij eerst de blauwgele gemeentevlag had gehesen in de nieuwe mast op het plateau van de lichtkoepel. Dit onderbroken licht refereerde aan het draaiende lichtvaartlicht dat maar zo kort dienst heeft gedaan.

Inmiddels is het aandrijfmechanisme al een aantal jaren buiten gebruik en brandt er weer een vast wit licht op de Vischpoort.

De historische vereniging Herderewich heeft van de gemeente Harderwijk het beheer over de Vischpoort gekregen. De Vischpoort is nu het 'thuishonk' van de vereniging. De ruimte is ook beschikbaar voor feestjes en recepties en op speciale dagen wordt de Vischpoort opgesteld voor publiek.

Bronnen:

- N.C.R. de Jong, 2006. De Vischpoort, de vuurbaak van Harderwijk. *Vittepraetje* 10(2): 16-24. Kwartaalblad van Historische Vereniging Herderewich.
- Peter Kouwenhoven, 2010. Vuurtorens, lichtscheep en kapen. *Nautische erfgoed van Nederland*.
- www.delpher.nl (Berichten aan Zeevarenden en krantenartikelen).

Afbeeldingen:

- Geldersch Archief: gravure blz. 4. Topgrafisch-historische Atlas Gelderland, inventarisnummer 1861.
- Stadsmuseum Harderwijk: gravure blz. 5. Inventarisnummer O-06262.
- Collectie René Vas: gravure blz. 6 bovenaan.
- Rijksmuseum Amsterdam: foto blz. 6 onderaan.
- Archief Henk Huis: ansichtkaarten blz 7 bovenaan, routekaartje blz. 9, foto's blz. 8 en 9.
- www.topotijdreis.nl (Kadaster): topkaart blz. 7.
- Zuiderzeemuseum: ansichtkaart blz. 7 onderaan.
- Guus Mahler: foto's blz. 10 bovenaan en 11.
- Peter Kouwenhoven: foto blz. 10 onderaan.