

# De schipsluisdeur van de Oosterhaven

Sluizen zijn er in vele soorten en maten. Maar Medemblik beschikte in de eerste helft van de 19e eeuw over een wel heel bijzonder exemplaar: een schipsluisdeur. Vanaf 1806 heeft dit type sluis een halve eeuw dienst gedaan in de Oosterhaven. De aanleg van deze sluis had alles te maken met de vestiging van een marine-etablissement in Medemblik. Al met al voldoende reden om het verhaal van de zogeheten schipsluisdeur hier eens nader uit de doeken te doen.

## Medemblik krijgt in 1797 een marinebasis

In de Franse tijd nam de Nationale Vergadering van de Bataafse Republiek op 21 april in 1797 het besluit om in Medemblik een landswerf te vestigen. Dit besluit was gebaseerd op een belangrijk adviesrapport van het Comité tot de Zaken van de Marine (d.d. 19 mei 1795), de rechtsopvolger van de Admiraliteitscolleges. Aan de Westerhaven werden later een aantal dienstgebouwen opgericht en de haven werd tot een soort dok getransformeerd door middenin de Oosterhaven een doorlaatbaar kunstwerk te bouwen. De nu nog twee bestaande landhoofden, ter hoogte van de visafslag en het Achtereiland/Nachtegaalsteeg, herinneren nog steeds aan deze ingreep. Ook werd de doorvaart tussen de Pekelharinghaven en de Westerhaven afgedamd.

Voorafgaande aan de formele aanwijzing van Medemblik als marinebasis meende het stadsbestuur van Enkhuizen betere papieren te hebben dan Medemblik en wees het Comité op het feit dat *"hare haven veel beter was"*.

Andere havensteden met of zonder marinebasis roken hun kans en stelden ook rekesten op voor de Nationale Vergadering. Deze collectieve tegenactie bracht de Nationale Vergadering ertoe om een adviescommissie in te stellen. De opdracht aan de commissie ging echter niet verder dan over de geschiktheid van de havens van Enkhuizen en Medemblik rapport uit te brengen.

Het rapport van de commissie verscheen op 27 september 1796 en bevat gedetailleerde beschrijvingen van bijna alle Nederlandse havens en zeetoegangen. De commissie komt in het rapport tot een unaniem advies en blijft steun geven aan de aanwijzing om in Medemblik *"eene lig-, bewaar- en werkplaats voor 's Lands Schepen te doen aanleggen en daartoe de noodige orders en bevelen te stellen."*

Bij de overwegingen van de commissie om Medemblik voor te dragen als marinebasis waren twee aspecten voor doorslaggevende betekenis: de gunstige nautische ontsluiting naar de Noordzee via diepe en niet al te bochtige geulen zoals De Vlieter (oostelijk van Den Oever) en de forse binnenhaven-capaciteit. Maar hoe goed onderbouwd de keuze ook geweest mag zijn, ook de uiteindelijke conclusie van de commissie was voor diverse havensteden wederom aanleiding om hun beklag te doen bij de Nationale Vergadering. Ook deze stukken werden in handen gesteld van de onderzoekscommissie en die kwam op 21 februari 1797 met een aanvullend adviesrapport.



Afb.1: De landhoofden met rolbrug in de Oosterhaven omstreeks 1900 waartussen voorheen de houten schipssluisdeur kan worden afgezonken. Links op de foto het pand dat later café Het Swarte Woifke zou worden.



Dit eindadvies van de commissie veranderde echter niet: Medemblik werd als meest geschikte haven geduid en kreeg zo zijn marinecomplex.

### Een kunstwerk tegen paalworm en aanslibbing

In het hierboven aangehaalde adviesrapport van 27 september 1796 wordt gewezen op het dreigende gevaar van de paalworm. De commissie meldt: *"het gevaar daarvoor is wel voor 's Lands schepen, die gekoperd zijn, zeer gering, maar blijft voor het houtwerk der havens en daartegen is geen zekerder middel dan sluizen, om de havens af te sluiten en het water tot stilstand te brengen."*

Hoewel het gevaar van de paalworm in de zoute Zuiderzee wel degelijk actueel was, kwam voor de aanleg van de sluis een ander argument boven water: aanslibbing<sup>1</sup>. Het stadsbestuur van Medemblik had zich weliswaar verbonden met het uitvoeren van baggerwerkzaamheden in de havens, teneinde deze op de vereiste diepte te houden, maar vanwege ontbrekende financiële middelen liet men deze taak behoorlijk versloffen. De marine kwam daardoor tot de conclusie dat het beter was om een zo groot mogelijk deel van de havens door middel van een sluis af te sluiten zodat het baggerbezwaar hier gering zou zijn en het baggerwerk beperkt kon blijven tot de buitenhavens.

Einde 1798 werd besloten om marine-architect A.F. Goudriaan<sup>2</sup> een opdracht te geven om met een sluisontwerp te komen. Een kleine twee jaar later (augustus 1800) kwam de architect met een ontwerp en een kostenraming. Dit ontwerp, waarvan geen tekening bewaard is gebleven, bestond uit een combinatie van een doorvaartsluis (bij doortijd) voor grote schepen en een schutsluis voor kleinere vaartuigen. De aanleg werd geraamd op f 300.000,-. Vanwege de lege staatskas en de oorlogsprikelen met Engeland bleef, zelfs na herhaaldelijk aandringen van de marine, een besluit van het Rijk over de aanleg van een sluis uit.

Goudriaan deed op 27 november 1802 nog een poging om de zaak bij de Raad der Marine weer in beweging te krijgen door in een rapport aan te dringen op een beslissing, óf de haven weer open te stellen voor de marine en de koopvaardij door de reeds in 1800 aanlegde wierdammen<sup>3</sup> te verwijderen óf over te gaan tot de bouw van een zeesluis. Daarbij voegde hij een berekening waaruit zou moeten blijken dat de bouw van een sluis uiteindelijk financieel voordeel zou opleveren i.p.v. het herhaaldelijk laten uitvoeren van onderhoudsbaggerwerk.

Op 16 mei 1803 krijgt de zaak weer een vervolg; vanuit het betreffende departement krijgt de marine de vraag *"...of de Sluis niet minder kostbaar kon worden gemaakt en tevens voldoen aan het hoofd-oogmerk van dezelve, te weten het diephouden der haven, hetzij door alleen de dagelijksche vloed te keeren of op andere wijze."*

De marine legt de bezuinigingsopgave terug bij de architect, maar deze zegt geen kans te zien tot een forse versoering van het ontwerp. De marine dringt er vervolgens diverse keren bij het departement op aan om toch het oorspronkelijke ontwerp te mogen bouwen maar op 9 maart 1804 komt er vanuit Den Haag wederom geen groen licht. In het ambtsbericht aan de marine wordt, met verwijzing naar de schaarse financiële middelen bij de Staat, benadrukt dat men afziet van de bouw van de sluis *"...ten ware bij een nader onderzoek alsnog konde blijken, dat het aanslibben belet en dus het vlot houden der schepen verzekerd konde worden door een minder kostbaar werk."*

### Een nieuw sluisontwerp in 1804

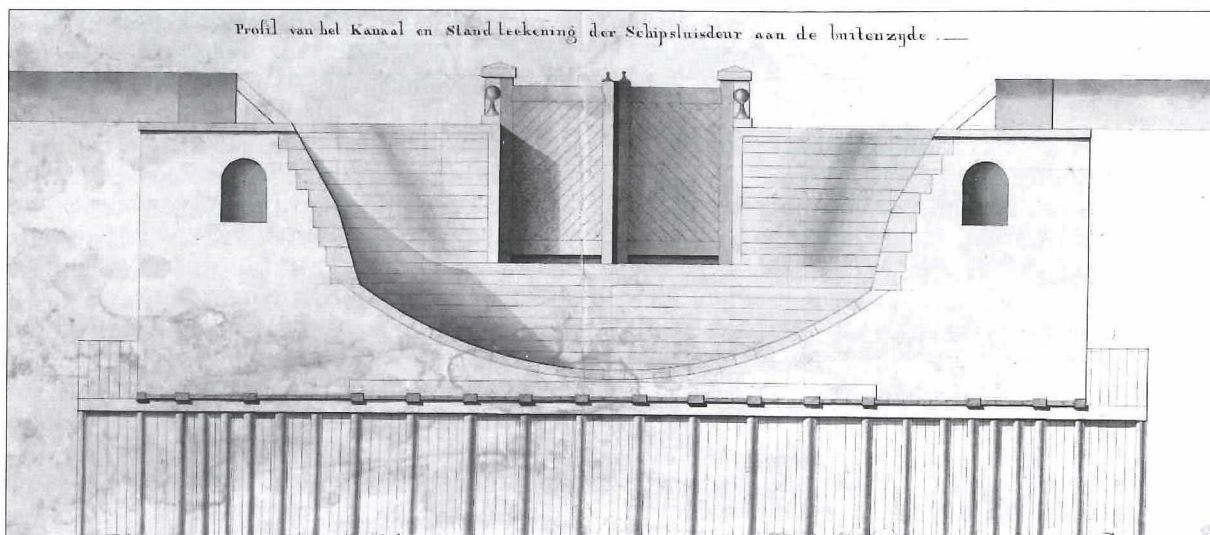
Afgaande op een resolutie van het Medemblikker stadsbestuur van 1 april 1804 wordt duidelijk dat ook het lokale bestuur niet erg blij was met de trage gang van zaken. Ze klagden hierover in Den Haag en verwijzen naar de voortvarende medewerking die de stad eerder heeft verleend bij de afbraak van het stadstimmerhuis en verkoop van gronden ten behoeve van de vestiging van het marinecomplex. Deze handreiking staat in schril contrast met het feit dat aan handel en zeevaart *"importante schaade is veroorzaakt."*

Met name wordt hierbij gewezen op de afsluiting van een deel van de Oosterhaven door de wierdammen en op de afdamming tussen Pekelharinghaven en Westerhaven. Maar via een onderhoud met een topbestuurder van het Staatsbewind<sup>4</sup>, de heer Van Haersolte, krijgen ze te horen dat het sluisplan weliswaar doorgang zal vinden, maar op basis van een goedkoper alternatief en dat de uitwerking daarvan aan Goudriaan was opgedragen.

De opening die het departement bood was aanleiding voor de marine om opnieuw met de architect in gesprek te gaan. Dat contact leidde uiteindelijk tot een aangepast ontwerp dat Goudriaan op 28 maart 1804 aan de marine deed toekomen. Het betrof een schets *"...tot het bouwen van een zogenaamde waterkeering tot afsluiting van de haven."* Hier begint feitelijk de geschiedenis van de Medemblikker schipsluisdeur.

Nadat de Raad der Marine het ontwerp van Goudriaan voor advies voorgelegd had aan mederaadslid Henricus Aeneae, die positief adviseerde, kwam de zaak in een stroomversnelling. Het Staatsbestuur nam op 9 augustus 1804 het besluit tot aanleg van de schipsluisdeur in de haven van Medemblik<sup>5</sup>. Reeds op 13 augustus werd Goudriaan door de Raad uitgenodigd om een bestek op te stellen voor het gemetselde kanaal en werd Constructeur-Generaal der Marine Pieter Glavimans opgedragen om een schipsluisdeur te bouwen op basis van het door Goudriaan opgestelde ontwerp.





Afb.2: Ontwerptekening van Goudriaan uit 1804 van de buitenzijde van de schipsluisdeur.

De aanbesteding van de stenen doorvaartopening inclusief ingemetselde sleuven voor de schipsluisdeur volgde op 26 oktober van dat jaar tegen een aanneemsom van f 69.500,-. Aan aannemer Bernardus Bremker werd het werk gegund om een onderheid gemetseld kanaal aan te leggen met als uiterste opleverdatum 1 december 1805. Blijkens de Staatsbesluiten der Bataafsche Republiek van december 1805 haalde de aannemer die datum niet. Hij werd evenwel, op voorspraak van de marine, vrijgesteld van een boete maar diende 30 december 1805 alsnog het werk op te leveren.

### Marine bouwt zelf de schipsluisdeur

Blijkens een krantenbericht van 18 april 1806 werd op 9 april, in bijzijn van hoogwaardigheidsbekleders van de marine alsmede het stadsbestuur van Medemblik, de schipsluisdeur vanaf de marinewerf plechtig en feestelijk te water gelaten. Daarbij werd vermeld dat het houten waterstaatswerk de gezamenlijke prestatie was van: Constructeur-Generaal P. Glavimans, de Inspecteur-Generaal A.F. Goudriaan (tevens marine-architect) en de constructeur der marine P. Schuyt. Uit dit bericht wordt duidelijk dat de schipsluisdeur door de marine in eigen beheer was gebouwd.



Afb.3: Model (deels opengewerkt) van een schipsluisdeur zoals in Medemblik gebouwd en in bedrijf geweest.

Dat verklaart ook dat er geen verwijzingen zijn te vinden naar een openbare aanbesteding van de sluis. Voorafgaande aan het in bedrijf stellen van de schipsluisdeur dienden de nog aanwezige wierdammen in de Oosterhaven verwijderd te worden. Dat werk werd op 15 mei 1806 aanbesteed. De wierdammen waren overigens al in 1799 aangelegd, vooruitlopend op de bouw van de landhoofden ten behoeve van de plannen voor de aanleg van een zeesluis.

De schipsluisdeur was een komvorming houten kunstwerk dat precies de vorm had van de stenen komvormige passage die tussen de twee landhoofden was aangelegd. Tijdens hoogwater kon de schipsluisdeur tussen de landhoofden ingevaren worden waarna het met water werd gevuld zodat het precies op juiste plaats kon worden afgezonken.

De schipsluisdeur was uitgevoerd met een dubbel stel sluisdeuren. De hoge zogeheten vloeddeuren bevonden zich aan de Zuiderzeekant van het kunstwerk en diende verhoogde waterstanden te keren. Onder normale omstandigheden zullen deze vloeddeuren naar verwachting open hebben gestaan.

Dit systeem van een dubbelstel sluisdeuren zien we ook vandaag de dag terug bij de Westhavensluis. Via de kleine zogeheten ebdeuren kon men kleine vaartuigen laten passeren. Dat diende wel tijdens doodtij te gebeuren omdat er geen schutkolk aanwezig was om een verschil in waterstand te kunnen overbruggen.

Voor het laten passeren van grote marineschepen diende de schipsluisdeur in z'n geheel verwijderd te worden. Dan was het zaak om bij vloed een groot deel van het ballastwater uit het onderste deel van het kunstwerk te pompen, zodat het geheel uit de ingemetselde sleuven omhoog kwam en al varende uit de landhoofden kon worden verwijderd.



Uit de notulen van het stadsbestuur van 29 oktober 1808 komt overigens nog een andere functie van de schipsluisdeur naar voren; de bovenzijde van de ebdeuren was zodanig aangepast dat het als loopbrug door voetgangers gebruikt kon worden om van de ene havenzijde naar de andere te komen.

In voornoemde notulen wordt vastgesteld dat de sluisoversteek in het donker evenwel niet zonder gevaar is. Daarom besloot het stadsbestuur om de passage veiliger te maken door een klein hekje bovenop de ebdeuren aan te brengen. Dat hekje is op onderstaande tekening mooi zichtbaar.

Uiteindelijk leidde deze combinatie van ontwikkelingen tot het op 21 juni 1828 genomen Koninklijk Besluit tot opheffing van de werf te Medemblik.

Als compensatie werd wel bepaald dat de aanwezige gebouwen zouden worden ingericht voor het stichten van een Koninklijk Instituut voor de Marine ten behoeve van de opleiding van adelborsten. Hierdoor bleef het omvangrijke complex voor de marine behouden en kon de stad blijven profiteren van de hieraan verbonden werkgelegenheid en inkomsten.



Afb.4: De schipsluisdeur omstreeks 1810 en het noordelijk landhoofd met de drie ingemetselde sleuven (tekening van I. Vos). Men heeft de sluis uitgevaren om de toegang vrij te maken voor de passage van het linieschip "De Rotterdam"

#### **De opheffing van de werf te Medemblik in 1828**

De opening van het Noordhollands Kanaal in 1824 luidde een belangrijke fase in. De in Amsterdam gebouwde schepen konden nu zonder hulpmiddelen (scheepskamelen) naar Nieuwediep (Den Helder) komen. De scheepskamelen waren voor de grote schepen ook nodig om de haven van Medemblik te bereiken.

Ook de concurrentie met de goed uitgeruste marinewerf te Willemsoord droeg ertoe bij dat er na 1824 steeds minder werk richting Medemblik ging. Het bezwaar dat men vroeger aan Nieuwediep toeschreef, namelijk dat deze haven kwetsbaar was voor vijandelijke aanvallen vanwege haar directe ligging aan een zeegat, verstomde langzaam maar zeker.

#### **Het einde: de schipsluisdeur wordt in 1856 gesloopt**

Met de opheffing van de marinewerf werd de schipsluisdeur vrijwel uitsluitend nog gebruikt om het opleidingsschip "Urania" door te laten. Het kunstwerk verkeerde omstreeks 1850, toen het Koninklijk Instituut werd verplaatst naar Breda, nog in een redelijk goede staat. Maar door voornoemde verplaatsing was de schipsluisdeur feitelijk overbodig geworden.

En in 1856 werd het houten kunstwerk nog eenmaal uitgevaren om gesloopt te worden voor een bedrag van f 24.400,- in combinatie met de aanleg van een (rol)brug over de Oosterhaven. De gesloopte schipsluisdeur betrof evenwel niet het origineel.



Die was namelijk eerder door de paalworm al dusdanig aangetast dat deze door een nieuwe vervangen diende te worden. Deze werd 'gekoperd' en was zo afdoende beschermd tegen de paalworm. Na de sloop kon de zee-invoed inclusief aanslibbing zich weer doen gelden in het Dok/Westhaven.

Ad Kamma  
Hoogkarspel, juni 2018

### Geraadpleegde bronnen

A.J.H. Beeloo, *De Schipsluis te Medemblik*, In: Tijdschrift Het Nederlandsche Zeewezen, Volume 4, 1905, 6-10 / 20-24.

H. v.d. Berg, *De Nederlandsche Monumenten van geschiedenis en kunst van West-Friesland, Tessel en Wieringen*, Den Haag, 1955, 177.

J.T. Bremer, *De Marine in Medemblik*, In: Een Nieuw Medembliker Scharre-Zootje, Medemblik, 1989, 77-86.

P. Brieffies, *De Pekelharinghaven*, In: Een Nieuw Medembliker Scharre-Zootje, Medemblik, 1989, 67-76.

Delpher, digitaal krantenarchief.

De Kroniek van Medemblik, Medemblik, 2012.

P.S. Teeling en H. Langereis, *Medemblik; grepen uit de roemrijke geschiedenis van de oude Radboudstad*, Medemblik, 1988, 62-64.

Staasbesluiten der Bataafsche Republiek 2-31 december 1805.

P. Swart, Hoorn, 2018, Enkele mededelingen betreffende archiefstukken van het Medembliker stadsbestuur in 1804 en 1808.

R. Westphal, *Adrianus François Goudriaan (1768-1829), Biografie van een omstreden Inspecteur-Generaal uit de beginjaren van 's Rijks Waterstaat*, Den Haag, 1998.

Herkomst afbeeldingen:

Arnold de Greeuw, Medemblik: 1.

Noord-Hollands Archief, Collectie: Rijkswaterstaat - Kaarten voor 1850, Inventarisnummer: NL-Hlm-NHA\_269\_0722<br>NL-HlmNHA\_269\_0723, Haarlem: 2.

Rijksmuseum via:

[http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.](http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.368605)

368605, Amsterdam: 3.

Maritiem Museum Rotterdam: 4.

<sup>1</sup> Teeling en Langereis gingen er ten onrechte vanuit dat de schipsluisdeur was bedoeld om het achterliggende havendeel te beschermen tegen zowel zeer hoge als zeer lage waterstanden.

<sup>2</sup> Later zou Goudriaan de functie van Inspecteur-Generaal van Waterstaat vervullen.

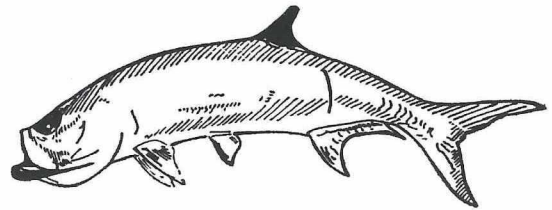
<sup>3</sup> Aangezien de marine er vanuit ging dat er sowieso een sluis gebouwd zou worden, was men in 1799/1800 al begonnen met de bouw van de twee landhoofden. De wierdammen maakten het mogelijk om een bouwkuip daarvoor te realiseren.

Uit een resolutie van het stadsbestuur van 1 april 1804 is overigens duidelijk geworden deze dammen indertijd waren aangelegd zonder de instemming van het stadsbestuur.

<sup>4</sup> Het Staatsbewind was het hoogste bestuursorgaan van de Bataafsche Republiek.

<sup>5</sup> De bronnen spreken elkaar tegen over het jaar waarin de beslissing tot de bouw zou zijn genomen. Beeloo spreekt over 1804 en Westphal, die het artikel van Beeloo onvermeld laat, houdt het op 1805. Beeloo maakt 1804 echter veel aannemelijker.

Het is altijd tijd voor "De Tijd"



CAFÉ RESTAURANT

**DE TIJD**

Kaasmarkt 6

Medemblik

Telefoon 02274-1386

### Hoog bezoek aan de Sico

Tijdens een boottochtje met een aantal vrienden en vriendinnen bezochten de vorige week Donderdag Prinses Beatrix en Prinses Irene Medemblik. Donderdagavond tegen 10 uur werd een bezoek gebracht aan de IJssa'on „Sico" waar lekker van een ijsco werd genoten.