

Van Enkhuizen naar Stavoren.

„Wel zeker — dat zal best gaan, m'nheer” — sprak de hofmeester van den veerdienst Enkhuizen—Stavoren, wien we gevraagd hadden of we tijdens den overtocht naar boven mochten, naar den kapitein in de stuurhut, want die zou immers leuk kunnen vertellen van dat altoos interessante reisje over de Zuiderzee, de groote plas, die binnen afzienbaren tijd grootendeels gaat verdwijnen.

„Loop u maar door hoor, dan rechts de trap op — en vraagt u maar. En als 't u er om te doen is te schrijven, zal de kapitein vast geen bezwaar maken”.

Altijd zijn ze even welwillend aan boord. Zoo passeeren we het bordje „Verboden toegang” terzij van de trap en klimmen naar boven, waar terzij van de stuurhut kapitein Siewers nog even 'n hartelijken groet wisselt met enkele bekenden aan den wal, terwijl de „C. Bosman”, één der mooie nieuwe booten, zich langzaam van de havenhoofden verwijderd.

Leuk type met z'n bruin gebrand sympathiek gezicht onze „Kappie”: een stoere boy, breed in de schouders — één, waar pit in zit en die je met z'n ronde open oogen zoo vertrouwelijik aanziet.

„Wel zeker”, klinkt z'n bescheid, „komt u maar gerust verder en zeg u maar, wat je nou allemaal wel wou weten”.

't IJs is gebroken..... en weldra zitten we volkomen op ons gemak op een bankje naast stuurman Algersma, die aan 't roer staat, om „de Bosman”: een verkleinden Oceaanstoomer gelijk, met vaste hand het Krabbersgat uit te sturen, die diepe vaargeul voor Enkhuizen. Een paar dekknechts zijn onderwijl druk bezig met het poetsen van het koperwerk in de stuurhut, dat het glimt als een spiegel. Aan boord moet alles er kraak helder uitzien; dat is de glorie van iederen schipper. En zoo begon al gauw de kapitein z'n vertellingen over het altijd afwisselende reisje.

Die strekdammen, die het Krabbersgat begrenzen en waartusschen een sterke stroom gaat, die het water op diepte houden, zijn, zooals u ziet heel ver in zee uitgebouwd, om den stroom te leiden. Op den Noorderdam langs het Krabbersgat bevindt zich 'n „vuuropstand” met wit schitterlicht en meteen de mist-sirene. Over die vuren zal ik u zoometeen wel het een en ander vertellen. Maar die sirene ook is noodig want 't kan hier bij tijden zoo „dik” (mistig) zijn, dat je bijna geen hand voor oogen kunt zien. Vanaf den wal wordt door een lange buis van meer dan duizend meter saamgeperste lucht naar de sirene geblazen, die dan begint te „loeien”, dat je hem héél ver in zee kunt hooren om te waarschuwen, dat je de kust nadert, waarvoor de droogten liggen. En met korte tusschenpoozen broemt die sirene maar aanhoudend door.

't Schitterlicht van den lichtopstand brandt dag en nacht. De verlichting en bebakening van de zee is de laatste vijf en twintig jaar dan ook belangrijk verbeterd. En op de zuidelijke pier (strekdam) flikkert weer een groen licht.

Ziet u vooruit, buiten de dammen, dat baken? Dat 's de zoogenaamde „belboei”, die is daar noodig, omdat er voor de dammen een kleine ondiepte ligt: het zoogenaamde „plaatje”. En dat 's wel aardig met zoo 'n belboei; die heeft vier klepels. Welken kant hij door de golven ook overslaat, altijd slaat er een klepel tegen de bel. En dan zit er boven op de boei een hekje om de klepels tegen te houden, dat ze niet over den kop slaan.

Ja, ja, zoo'n boei moet goed vast liggen, dat begrijp je! Nou, dat doet ie dan ook door een zwaar betonblok met ketting. De verlichtingsdienst en tevens de bebakening van het zuidelijk district van de Zuiderzee is te Enkhuizen gevestigd; de menschen noemen dit 't betonningsmagazijn; ook is er een stevige boot in dienst.

's Winters echter worden de gasboeien en tonnen weggehaald voor den ijsgang en vervangen door zoogenaamde bakens.

Ja, ja, m'nheer, dat 's noodig een goeie betonning ; want er liggen in de Zuiderzee heel wat 'n platen en ondiepten. Daar links van den Noorderdam, zoolangs Enkhuizen tot den vuurtoren „De Ven” het uitgestrekte „Kooizand”.

Kijk, daar links aan den dijk staat de oude steenen vuurtoren „de Ven”, vlak aan den Gelderschen hoek.

Dat 's ook een schitterlicht, maar 't gaat veel langzamer ; drie tellen aan en acht uit. Zoo heeft ieder licht aan zee z'n eigenaardigheid. 't Licht van „de Ven” is rood, maar zoo gauw als 't wit wordt, dan kun je draaien, om de banken mis te varen en in of uit 't Krabbersgat te komen.

't Licht is op 't oogenblik niet best m'nheer, d'er hangt zoo 'n nevel, dat komt door de warmte. 't Is „heilig op zee”, zooals wij dat noemen. Anders kun je van hier uit heel duidelijk 't eiland Urk zien liggen en ook den Frieschen wal, maar dat 's nou mis. Om de Oost lijkt het nou anders wel wat helderder te worden. Maar we houen goed weer, daar wijzen alle teekenen op.

Als we nu zoometeen een minuut of tien de Ven voorbij zijn, dan krijgen we links de ton van „de Kreupel”. Kijk ! daar ligt ie, dat 's ook weer een zandplaat. En heel verderop ligt er weer één. Zie j'em ? ja, die daar ! De geladen schepen naar Medemblik moeten er natuurlijk omheen varen.

Tusschen „de Kreupel” en „de Ven” ligt een héél diepe vaargeul „'t Wagenpad” genaamd ; dat is de weg om naar Wieringen te komen. Zoo heeft alles op zee een naam, net als de wegen en straten te land, dat begrijp je. En die moet je goed weten, dat spreekt !”

„Kijk m'nheer !” riep plotseling stuurman Algersma, „daar springt een bruinvisch bijna heelemaal boven water uit. 't Is geen groote. Die jaagt natuurlijk weer achter de haringen”.

Ja, warempel, daar zagen we even later sinjeur weer met z'n ronde rugvin boven 't water uitspringen, om plots weer onder te duiken.

„Robben (zeehonden) en bruinvisschen, dat zijn geweldige vischdieven”, nam kaptein Siewers het gesprek weer over. „'k Heb wel d'ereis hooren vertellen, dat zoo'n zeehond een tal haringen, dat is tweehonderd stuks per dag opeet. Dat wil nogal wat zeggen !”

En zoo vertelde hij maar aan één stuk door, altijd even onderhoudend over de zee, waaraan hij zijn liefde verpand had.

Rustig schoof „de Bosman” door de golven. Zoo oogenschijnlijk lijkt het, of we slechts langzaam vooruit komen, maar in werkelijkheid loopt de boot gemiddeld 18 KM. per uur, want de afstand Enkhuizen—Stavoren bedraagt ongeveer 22 KM. welke wordt afgelegd in ongeveer vijf kwartier.

Ongemerkt zijn we inmiddels al op de helft van den overtocht gekomen. Duidelijk is nu de Friesche kust zichtbaar, met daar rechts op zij de hoogten van het oude, boschrijke Gaasterland met z'n eigenaardige „Kliffen” aan den zeekant.

„Ziet u daar, dien stok met dat zwart rieten mandje er op?” begon de kaptein weer te vertellen.

„Dat is een zoogenaamd „kopbaken” en die ligt op de zandplaat „de Hofstede”. Op ’t oogenblik staat er genoeg water en varen we er gemakkelijk over heen”.

’t Zijn werkelijk prachtig ingerichte booten: het drietal, dat den geregelde dienst tusschen Enkhuizen—Stavoren onderhoudt: de „C. Bosman” en de „R. van Hasselt”, dubbelschroef-booten met de reserveboot „W. F. van der Wijck” met zijn Kromhout-motoren van 500 pk, welke laatste thans geregeld de groote gezelschappen vervoert ter bezichtiging van de Zuiderzeewerken, waarvan vooral gedurende de zomermaanden druk gebruik wordt gemaakt.

„En nu gaan we naar de „belboei”, die op ’t Lakoen” ligt, ook wel „de Rugge” genaamd. Met dit tij staat er wel een twaalf voet water en kunnen we dus gemakkelijk over de bank, die dwars in ’t vaarwater ligt. Bij Oostenwind en laag water is ’t echter héél wat anders: dan moeten we hem „mijen” en meer noordelijk koersen.

Daar ligt een rond tweekopsbaken, genaamd „het Rotgans”. En daar is ’t oppassen, want dan moet je ook al weer geen scheepslenge noordelijker komen, of je loopt vast op de „Kreilrugge” of „Bulte”. Daar is ’t wel héél ondiep. Volgens de oude geschriften moet daar heel vroeger, vóór ’t ontstaan der Zuiderzee, een groot bosch: „’t Kreilerbosch” hebben gestaan. Kijk m’nheer, nu moet u eens goed opletten, nu komen we boven de bank en hebben natuur-

lijk maar weinig water. Moet je d’ereis zien. ’t Achterschip van de boot duikt nu heelemaal weg en ’t begint te zuigen van je welste. Kijk ’ereis, wat ’n golfslag ineens. Soms krijg je ’t water er van achteren bijna overheen.

En nou koersen we maar verder N.N.O.

Ja m’nheer; ’t is kalm op zee vanmorgen. D’er is niet te veel wind voor de schepen om te zeilen. Die daar gaan zijn een paar tjalken met hout voor Friesland en dat daar ginds is een pleziervaarttuig. Veel schepen zijn er op ’t oogenblik niet op zee. De Enkhuizer visschersboot is meer zuidelijk, op ’t Enkhuizer Zand, dat loopt in de richting van de Zuiderpier naar Urk. Daar zijn ze nou aan ’t garnalenkorren. Zoo’n kor, moet je weten is een groot vischnet. Als nu de kor achter de botter aansleept, dan drijft er op ’t uiteinde van ’t net een houten boeitje, dat noemen ze een „aaitje”. Dat is een waarschuwing voor de booten en schepen om ’t net te vrijwaren.

Zoo tegen den avond komt de vloot naar de haven terug. De garnalen worden dan zoo gauw mogelijk in de groote vischkaar gedaan, om ze in ’t leven te houden, want dat is noodzakelijk. ’s Morgens heel vroeg komen ze dan aan den afslag, worden in kisten op een vrachtauto geladen en zoo benne de beestjes denzelfden morgen nog springlevend aan de Amsterdamsche markt.

En nou koersen we op ’t Vrouwenzand aan en komen we al dicht bij Stavoren. Daar is immers een heele geschiedenis aan verbonden, die kent u wel.

Natuurlijk ligt er bij die groote ondiepte voor de Friesche kust ook een baken: een zoogenaamde „gasboei”, die automatisch uit en aan gaat; om de vier seconden. Die boei is gevuld met blaugas, dat ongeveer om de vier weken wordt bijgevuld. Dat doet de gasboot van Enkhuizen en daarom is er boven op de boei een hekje gemaakt voor den man, die van de boot op

de boei moet overspringen om de slang aan te koppelen. Even goed met rauw weer en hooge zee, een slecht werkje, dāt begriip je.

En nu zijn we temet bij Stavoren. De verlichting daar is natuurlijk ook van veel belang, dāt spreekt ! Op de Noordpier vind je een mistbel, een mistsirene, die electricch bediend wordt en een zwarte „kaap”.

En dan staat er iets meer naar binnen het groote vuur (vuurtoren). Op de Zuiderpier heb je 'n vuuropstand met groen licht.

Ziet u daar rechts vooruit die kleine ton !

Dat 's „het Kerkhof”, daar moet volgens de oude papieren vroeger een klooster hebben gestaan. Tien minuten voor 't binnenkomen van de boot wordt er op de binnenpier te Stavoren een blauw vlaggetje geheschen.

Ziet u het ? Daar ! Dat is het teeken voor de schepen, dat we in aantocht zijn en dan mogen ze de haven niet meer uit.

En nu moet u eens goed opletten ! Kijk, daar recht uit in de verte zie je de groote, scheeve toren van Hindeloopen en draaien we al bij. Als nu zoometeen die toren net even buiten het Noorderhoofd staat, dan zijn we er recht voor en kunnen we de haven open krijgen.

's Avonds kun je dien toren natuurlijk niet zien. Dan ga je op 't groote vuur an ; dat moet dan precies midden tusschen de dammen komen.

Maar bij slecht weer is 't een beroerd gat, want dan loopt er hier een zware branding voor de haven met sterken stroom. Bij stormweer doen de schepen de Staversche haven dan ook liever niet aan”.

Met dit heerlijk weer luisterde „de Bosman” echter gewillig naar 't roer en gleed rustig tusschen de dammen door de haven binnen.

't Vervoer met de geriefelijke booten is dan ook overweldigend en bedraagt in de Augustus-maand per vaartuig ongeveer duizend personen per dag, om nog niet te spreken van het aantal fietsen, motorrijwielen en auto's. Op drukke vacantiedagen stijgt het aantal passagiers somwijlen boven de vijftien honderd.

D * *