

Port Salut 80 Stavoren, januari 1940

Dooi heeft ingezet, ijs kruiet. De wind is zuidwest. De vissersvloot en maar liefst 26 binnenschepen liggen nog vast, maar de boot op Enkhuizen vaart.

Door Frits Looimeijer



Eind jaren dertig telt Stavoren zes bakkers. Wel erg veel voor nog geen duizend inwoners, maar deze foto maakt duidelijk hoe dat zit. Net als Zwartsluis en Lemmer ligt Stavoren aan een van de hoofdvaarwegen van

Noord-Nederland naar de Randstad. Wanneer in 1951 het Prinses Margrietkanaal in gebruik wordt genomen, verliest Stavoren zijn binnenvaartfunctie en ruimen de meeste bakkers het veld.

Zo'n tien jaar eerder, in het begin van de Tweede Wereldoorlog, wordt het gebouwtje met de misthoorn op het noordelijke havenhoofd, net achter het rode licht, afgebroken. In de bocht voor het zuiderhoofd ligt nog

een partijtje stenen, afkomstig van de hang van de Lemster vishandelaar De Jager. Die is in 1938 afgebroken. Wat betreft de weersomstandigheden meldt het KNMI eind '39, begin '40 afwisselend strenge vorst en dooi.

Daarna zet de winter pas goed door met op de 30e januari een Elfstedentocht. Zo dateert Dirk Huizinga deze foto op midden januari, net voordat de thermometer weer onderuit gaat.

Majestueus

In Stavoren gaat de binnenvaart naar de bakker, én naar de werf. Meindert de Groot levert olie en scheepsbenodigdheden en tuigt schepen. Stavoren is ook een transitohaven voor vracht en passagiers in de trein-bootverbinding van Leeuwarden naar Amsterdam. Vandaar dat overmaatse station en rangeerterrein. Wanneer de Afsluitdijk in 1932 gereed komt, vervalt de vrachtfunctie zo goed als geheel, maar de *R. van Hasselt* (geheel rechts), net als het zusterschip *C. Bosman* een majestueus stoomschip dat met 1290 ipk bijna vijftien mijl loopt en tweeduizend passagiers meeneemt, vaart tot 1959 in de dienst Stavoren - Enkhuizen.

Verkoop keuring

Centraal op deze foto staat scheepswerf "Volharding" van Auke van der Werff. Op de helling een kustvaarder, de gemotoriseerde schoeneraak *Ubub*, op dat moment in handen van de stad-Groningse houthandelaar Dirk Nanninga. Die is aan het schip blijven hangen nadat het in april 1939 opgehouden is in een openbare verkoping. Sinds die tijd ligt het in Stavoren bij de werf. De houthandelaren Nanninga en Hemmes hebben het in 1933 onder de naam *Noordster* al eens in eigendom gehad en Nanninga zal er nadien met geld in zijn blijven zitten. Hoe dan ook, hij wil er vanaf en schuift de *Ubub* begin februari 1940 door naar scheepsmakelaar Tobias van Streun. Van der Werff heeft het schip dus voor keuring omhoog gehaald.

Geen windeieren

In de buitenhaven ligt een vijftiental vissersmannen op dezelfde plek waar je ook nu nog de Staverse vissersvloot vindt. Maar opvallender is dat je het begin ziet van een nieuwe ontwikkeling: de watersport. Die zal de overgebleven bakker en andere middenstanders later geen windeieren leggen. Rechts van de werf liggen twee uitgediende jollen. Niet voor de sloop, ze wachten op een roefje om ze geschikt te maken voor de pleziervaart. Links, in het slootje dat de stad ingaat, skûtsjes en een tjalkje. Drie hebben al een kajuit. Dertig jaar later zal Aukes zoon Anton van der Werff zijn eerste Staverse kotter bouwen. Bij zijn werf wordt menig binnenschip omgebouwd voor de charter onder zeil. Dan breekt een nieuwe bloeiperiode aan voor het oude binnenvaartnest Stavoren. ⚓

Met dank aan de fantastische detailinformatie van Stavorenkenner Dirk Huizinga en kustvaartspecialist Harry de Groot.