

Haven, den Haukes Wieringen.



Het eiland Wieringen vóór de aanleg van de Afsluitdijk

Tekst: Menno Smit, Foto's: Archief Historische Vereniging Wieringen

In het kader van het 75-jarig jubileum van de Afsluitdijk wordt in een reeks van drie artikelen een beeld geschetst van het eiland Wieringen vóór de Zuiderzeewerken, de veranderingen door de Afsluitdijk en tot slot de ontwikkelingen in de laatste vijftig jaar. Hierbij staan de zeilvaart, de zeilende visserij, het zeewier, de schepen en de havens centraal.

Voor Noord-Holland scoort het nieuwe millennium tot nu toe goed wat jubileumjaren betreft. Na 400 jaar VOC was Alkmaar aan de beurt (750 jaar), daarna Enkhuizen (650 jaar) en dit jaar Hoorn (650 jaar) en de Afsluitdijk (75 jaar).

Het eiland Wieringen bestaat al veel en veel langer. Het lag wat geïsoleerd in het Waddengebied tussen Texel en het vasteland van Noord-Holland en heel lang veranderde er maar weinig. Dit duurde tot 1920. In dat jaar begon men in het kader van de Zuiderzeewer-

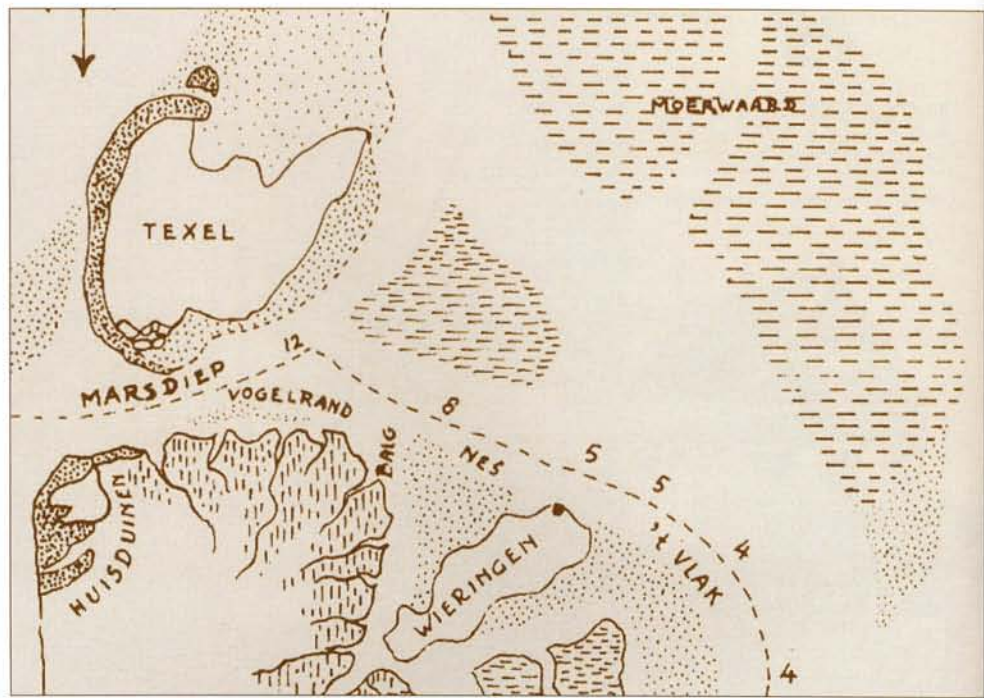
Een prentkaart van de haven van De Haukes. Links de havenmeesterswoning, gebouwd in 1891, nu toiletgebouw en opslagruimte van Watersportvereniging Amstelmeer. De lage, lange schuur rechts er achter is de ansjoviszouterij van burgemeester Peereboom. Achter de twee vrachtscheepjes de blazer WR 1 van P. Kooij.



ken met de bouw van de dijk tussen Wieringen en de Anna Paulownapolder. Met het gereedkomen van deze dijk - in 1924 - was Wieringen eiland af. Met het droogvallen van de Wieringermeer - in 1930 - werd het zelfs deel van het vasteland. Het meest bekend is echter de dijk tussen Wieringen en Friesland, de Afsluitdijk. Op 28 mei 1932 werd de dijk gesloten op de plek waar nu het Monument staat. Vooral de bouw van de Afsluitdijk had ingrijpende gevolgen voor het oude eiland. Vanuit een isolement kwam het midden op de route tussen Friesland en Noord-Holland te liggen. Ook op demografisch en economisch gebied veranderde er veel. Vooral voor de vissers waren de gevolgen zeer ingrijpend. Door de dijk was er nu zoet water (IJsselmeer) en zout water (de Waddenzee). Dat betekende andere vissoorten, andere schepen en voor veel vissers ook een andere haven. Ingrijpend was ook het verdwijnen van het zee-wier, dat eeuwenlang heel belangrijk was geweest voor Wieringen.

Van ijstijd tot eiland

Het glooiende landschap van Wieringen en het hoge deel van Texel zijn ontstaan in de voorlaatste ijstijd, de Saale ijstijd, die zo'n 150.000 jaar geleden heerste. Het ijs bereikte toen ook Nederland en er werden dikke lagen keileem afgezet. Het keileem van Wieringen en Texel ligt hoger dan in het omringende



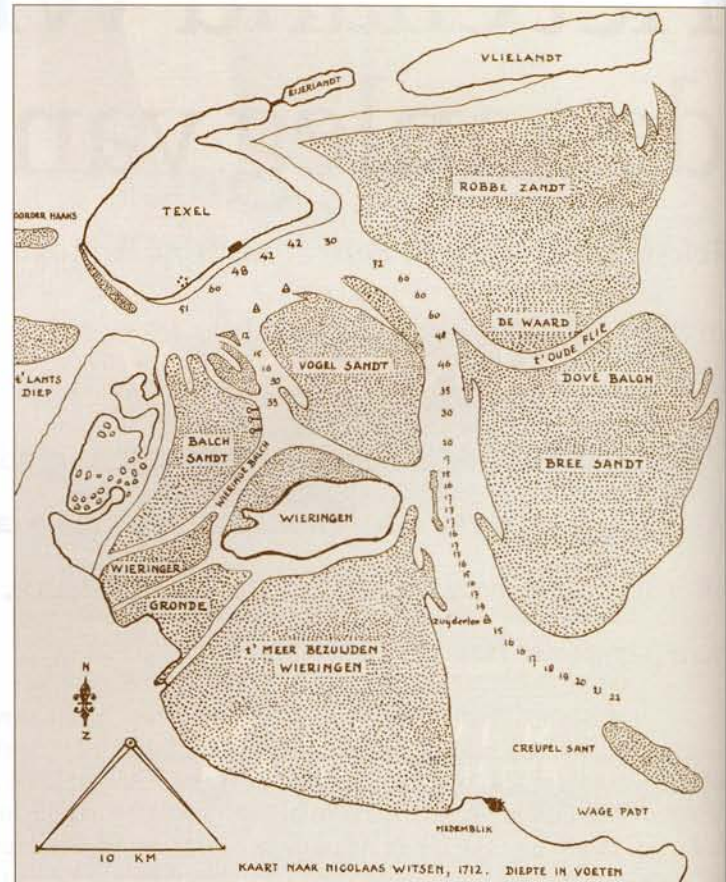
gebied. Dit komt doordat een vooruitgeschoven ijslob het keileem omhoog duwde, zodat een stuwal ontstond. Overigens stammen de stenenvelden voor sommige Waddeneilanden, zoals de Texelse stenen en het Borkumerrif, ook uit deze periode. Het keileem is daar door de zee uitgespoeld en de grote zwerfstenen zijn op de zeebodem achtergebleven.

We maken nu een grote sprong in de tijd naar de Middeleeuwen. Zo rond het jaar 1000 lag Wieringen als een soort eiland midden in een veen-kweldergebied dat zich uitstrekte van de kop van Noord-Holland tot aan Vlieland. Een langzaam stijgende zeespiegel en inklinkende veengronden, in combinatie met een aantal stormvloed, zorgde ervoor dat grote delen



Kaart naar Christiaan Sgrooten, 1753.

Rechts: Kaart naar Nicolaas Witsen, 1712, (diepte in voeten).



KAART NAAR NICOLAAS WITSEN, 1712. DIEPTE IN VOETEN

van het veen wegsloegen. Na de stormvloed van 1170 ontstond het Marsdiep en werd Wieringen waarschijnlijk weer een eiland. Ruim honderd jaar later zorgde een aantal opeenvolgende jaren met zware stormen voor het ontstaan van wat wij nu de Waddenzee noemen.

Isolement

Heteiland Wieringen lag in het westelijke deel van dit Waddengebied. Texel lag weliswaar vlakbij, maar dat was ook een eiland en Den Helder groeide pas na 1800 uit tot een flinke plaats. Wieringen lag dus ver overal vandaan en had weinig contact met de rest van het land. Tot 1846 werd de verbinding met de vaste wal onderhouden door een zeilschip welke een aantal malen per week via het moeilijk bevaarbare Oude Veer naar het in de Zijpepolder gelegen Oudesluis voer. De afstand was hemelsbreed een kleine tien kilometer, maar vanwege de waddeulen was de tocht over het water aanmerkelijk langer. Bovendien moest men goed rekening houden met het getij. Met het totstandkomen van de Anna Paulownapolder in 1846 kwam het vasteland een stuk dichterbij. De afstand van Wieringen tot de nieuwe polder was nu slechts vier kilometer. Men kon de overkant duidelijk met het blote oog zien. Rond 1850 kwam in Nederland de Posterijen tot ontwikkeling. De verbinding met het dorp Van Ewijcksluis in de Anna Paulownapolder werd nu maar liefst twee maal daags onderhouden door een zeilende postboot. Het schip nam naast post ook passagiers en vracht mee. Bijna vijftig jaar lang werden post en passagiers zeilend naar de overkant gebracht. In 1896 werd de zeilschuit vervangen door een petroleummotorboot. Als de zee bij strenge winters praktisch dichtgevroren was, kon ook deze motorboot niet varen. Dan werden de overtochten gemaakt met de ijsvlet. Dat betekende dan varen tussen de ijschotsen door. Als men dan bij vast ijs kwam, waardoor men niet verder kon, dan werd de ijsvlet met vereende krachten op het ijs getrokken om al duwend en glijdend over het ijs verder te gaan.

Lichterschipperij

De perifere ligging van Wieringen gold niet op alle gebied. In de zeventiende en achttiende eeuw waren er voor de overzeese handel van en naar Amsterdam twee zegaten belangrijk: het Vlie en het Marsdiep. De route via het Marsdiep liep langs de oostelijke punt van Wieringen. Op weg naar Amsterdam kwamen de schepen ondiepten tegen bij het Wieringer Vlack en bij Pampus. Naarmate de schepen groter werden, kon een toenemend aantal in beladen toestand niet meer over deze ondiepten komen. Deze schepen moes-



De ijsvlet werd gebruikt om het contact met de vaste wal te onderhouden. Helemaal rechts de postschipper, Jo Bays. Voorin de vlet lag de "leeuwerik", een kruik jenever, die af en toe rondging om de moed erin te houden.



Een Wieringer Lichter

ten dan aan de ingang van de Zuiderzee van hun gehele of gedeeltelijke lading worden ontdaan. Op Wieringen was de lichterschipperij vooral voor de inwoners van Den Oever een belangrijke bron van inkomsten. Het was moeilijk werk. Het ankergebied was onderhevig aan de getijstroom en de lichterscheepen moesten onder zeil langszij zien te komen. De bloeitijd van de lichterschipperij was de achttiende eeuw; er waren toen naar schatting vijftiengentwintig lichterscheepen actief. Uitgaande van drie bemanningsleden per schip betekende dit voor 75 mensen werk. In de Napoleonische tijd (1795) lag de handel - en daarmee ook de lichterschipperij - geheel stil. In 1824 kwam het Noord-Hollands kanaal gereed en hierdoor werd de oude scheepvaartroute over de Zuiderzee weinig meer gebruikt en was het afgelopen met de lichterschipperij. Een aantal lichterschippers probeerde als vracht-

beurtschipper een nieuw bestaan op te bouwen, anderen gingen de wierwinning in. (Op de huidige IJsselmeerkaart heet de betonde geul vanaf de sluizen van Den Oever richting het IJsselmeer nog steeds Wieringer Vlack, de betonning heeft de letters WV.)

Wierwinning

De juiste benaming voor de plant *Zostera Marina* is zeegras. In de volksmond werd echter meestal van zeewier of wier gesproken. Zeegras groeide in enorme velden op de ondiepe slikplaten rond Wieringen. De wierwinning was seizoenswerk in de zomerperiode; het werd gemaaid in juli en augustus. Hoe lang de maaiperiode duurde, was afhankelijk van de toestand in de visserij. Als de visserij goed was, bleef men eigenlijk liever vissen. De vissers trokken met hun zeilschepen naar de wierwaarden waar ze met half tij aankwamen. Eerst spande men benedenstroom een schutwand om het gemaaid wier op te vangen. Het



In de luwte van het wierhoofd liggen de aakjes en skuutjes tegen de dijk hun zeegras te lossen, de dijk ligt er al vol mee. Let op de zeilen in de gei, giek omhoog voor meer werkruimte aan dek.

onder water maaien van de taaie wierbladeren was heel zwaar werk, zwaarder nog dan vissen. Men had vier uur maaitijd per tij, daarna werd het water weer te hoog. Het opladen van het natte wier op de aak was ook een flinke klus. Daarna zo gauw mogelijk weer naar de haven waar de boeren wachten om het wier met karren naar het land te rijden om het te laten drogen. Deze nauwe samenwerking tussen vissers en boeren is eigenlijk uniek te noemen. Na het drogen werd het wier in speciale persen geperst tot balen van vijftig kilo. In 1910 was de totale productie 26.000 balen. Er waren toen 216 vissers, 202 boeren en 31 anderen werkzaam in de wierwinning. Op een beroepsbevolking van 1.200 personen betekende dit dat bijna 40 procent neveninkomsten had uit de wierwinning. Al deze balen (1.300 ton)



Haven De Haukes, 1902. Enkele aakjes en veel skuutjes, kleine blazertjes, met een rechttere voorsteven. Achter het nieuwe motorpostbootje ligt (zonder nummer) het oude postaakje, dat eerder de verbinding met Van Ewijcksluis onderhield. Het skuutje rechts zonder nummer, met de jongen boven in de mast, is de WR 77, "Korrie", die strandde bij Hindelopen. Zie Spiegel der Zeilvaart vierde jaargang no. 2.



moesten vervolgens met zeilschepen naar de vaste wal worden vervoerd. Een belangrijk deel van het wier werd geëxporteerd naar België, (Noord-)Frankrijk en Duitsland.

Eiland zonder haven

Wieringen was als eiland wel volledig afhankelijk van scheepvaartverkeer, maar het heeft eeuwenlang geduurd voordat er een haven kwam. Ook in de negentiende eeuw had Wieringen, in tegenstelling tot de andere (toentertijd) Noord-Hollandse eilanden Urk, Marken, Texel, Vlieland en Terschelling, nog geen haven. Het ontbreken van een haven was een groot gemis. Er was geen beschutting met slecht weer en ook in winters met veel ijsgang in de Zuiderzee had men grote problemen om de schepen schadevrij te houden. Het lossen van schepen met benodigdheden voor het eiland en het laden van pakken wier was vaak

Links: Prentkaart van de haveningang van De Haukes. Later is de dam een stuk korter gemaakt.

improviseren. Ook passagiers van de postboot moesten vaak capriolen uithalen om aan land te komen om daar vervolgens via een ladder ook nog eens tegen een steile wierdijk op te klimmen. Er waren maar een paar plaatsen waar men dicht bij de wal kon komen, maar altijd moest men bedacht zijn op weersveranderingen. De vissersschepen lagen vaak droog vlakbij de dijk. Met uitvaren was men dan weer afhankelijk van het getij. Bij Den Oever waren twee kleine havenhoofden en een stuk dijk aan dieper water. Hier konden de schepen laden en lossen. Bij noordelijke winden lag men daar echter aan lager wal en kon men op de zeilen niet meer weg komen.

Geduld was destijds een goede eigenschap.

Na tientallen jaren aandringen en verzoeken indienen kreeg De Haukes aan de westkant van Wieringen in 1891 dan toch eindelijk een haven. Een officiële Rijkshaven nog wel. Overigens was er op Wieringen uiteraard zeer veel gesteggel geweest tussen Oost- en West-Wieringers over waar de haven zou moeten komen: bij Den Oever of bij De Haukes.

De haven voorzag in een grote behoefte. Vissersschepen hadden nu een veilige ligplaats, beurtschepen een kade en de postboot had zelfs een eigen steiger. Overigens gingen ook schepen uit andere havens van de nieuwe haven gebruik maken. Dit waren meest Urker scheepjes, maar ook Zeeuwen die mosselzaad kwamen vissen (toen ook al).

Den Oever gaat echter ook na 1891 door met het indienen van verzoeken voor een haven. Uiteindelijk wordt dit gehonoreerd en in 1900 krijgt komt deze er ook. Officieel noemde men het echter geen haven, maar een aanlegplaats. Er was zodoende geen havenmeester nodig en dat spaarde weer geld uit voor het Rijk.

Visserij

Wieringen was van oudsher geen eiland waar de visserij de boventoon voerde. Dit kwam door de geïsoleerde ligging als eiland, de geringe bevolking en de bederfelijkheid van het product. De echte ontwikkeling van de visserij vond plaats in de tweede helft van de negentiende eeuw. In 1851 stonden tweëndertig personen als visser geregistreerd, in 1892 was dit aantal tot 285 gestegen, in 1909 tot 395 en in 1920 tot 405. Er zullen weinig plaatsen zijn die in een halve eeuw een dergelijke groei hebben doorgemaakt. Het aantal personen dat werkzaam was in de landbouw bedroeg in 1909 363, zodat het aantal vissers in dat jaar het aantal boeren had overtroffen. De groei van de visserij in deze jaren deed zich overigens niet alleen op Wieringen, maar in het hele Zuiderzeegebied voor. De betere conserveringsmogelijkheden van het product, de groeiende stadsbevolking en van daaruit de gestegen vraag naar vis als goedkoop volksvoedsel maakten het vissen economisch aantrekkelijker. Voor Wieringen waren daarnaast vooral ook de verbetering van het vervoer belangrijk door ondermeer de oprichting van een geregelde lijndienst van Harlingen naar Hull en de aanleg van de spoorlijn Den Helder-Amsterdam in 1869. Rond 1900 had zich op Wieringen een veelzijdige visserij ontwikkeld. In vergelijking met de andere Zuiderzeevissers waren de Wieringer vissers zelfs iets welvarender, aangezien ze naast de visserij nog wat bijverdiensten hadden met de wierwinning.



De aak WR 72, van Jan Metselaar van De Hoelm. Deze aak is in 1915 gebouwd door Ulbe Zwolsman te Workum, voor Fl.1700,- (ongeveer € 770,-). De schipper staat naast de schoot, de knecht bij de mast. De anderen zijn B en W en de raadsleden van Wieringen.

Scheepstype Wieringeraak

In 1905 telde de Wieringer vloot 202 schepen, bijna net zoveel als Urk (228 schepen) en Volendam (213 schepen) en zelfs meer dan Marken (162 schepen). De Wieringers maakten over het algemeen gebruik van kleinere schepen. Dit had te maken met het gebied waar gevestigd werd. Van de Wieringer schepen voeren er vijf alleen op de Noordzee, vijftien zowel op de Noordzee als op de Zuiderzee en 182 alleen op de Zuiderzee. Het geringe aantal Noordzeevissers op Wieringen vloeit voort uit de vele visserijmogelijkheden rond het eiland, de noodzaak en de animo om op de Noordzee te gaan vissen was daardoor minder groot.

Wat het scheepstype betreft zien we dat in 1866 de vloot van in totaal 69 schepen grotendeels bestaat uit haringschuiten. Rond 1880 ging men over op het gebruik van blazers. Toch waren beide scheepstypen niet echt geschikt voor de ondiepe platen en het snel manoeuvreren in de geulen. Daarom verruilde men reeds rond de eeuwwisseling dit scheepstype weer voor aken. De Wieringer aak had een plat vlak en zwaarden en kon dus droogvallen. Doordat de fok op een overloop voor de mast stond, was het schip snel wendbaar en makkelijk te zeilen met een kleine bemanning. Het was echter geen snelle zeiler en moest wat dat betreft de botter voor laten gaan. Het kenmerkende voor een Wieringer aak zijn de lage boorden waardoor het goed geschikt is voor de visserij met staand want en het wiermaaien. Als de bun werd dichtgemaakt en leeggepompt staken de aken minder dan twee voet diep. Tussen de voorplecht en de achterplecht ligt een losse stelling van

planken, deze vormt een gelijke vloer met de achterplecht. Voor het wiermaaien en de mosselvisserij werd de stelling deels verwijderd, waardoor een klein ruim ontstond.

In tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, is de Wieringeraak nooit op Wieringen zelf gebouwd. De meeste zijn afkomstig van werven te Makkum, Hindeloopen en vooral Workum. De meest bekende en karakteristieke aken kwamen van de werf van Zwolsman in Workum. Het hellingen en reparaties werden uitgevoerd op de kleine helling vlakbij den Oever, in Van Ewijcksluis of op Texel.

In 1917 werden voor het eerst twee schepen van de Wieringer vloot van een motor voorzien. Wieringen liep wat de motorisering betreft voorop vergeleken bij andere vissersplaatsen langs de Zuiderzee. De reden is waarschijnlijk dat men in het noordelijke deel van de Zuiderzee een grotere invloed van eb en vloed had dan in het zuidelijke gedeelte. Bij weinig wind en het getij tegenverloren veel tijd om al zeilend op de visplek te komen of om tijdig weer de thuis(haven) te halen. De hierna beschreven visserijen werden uitgeoefend met de zeilen als enige voortstuwingsmiddel.

Soorten visserij

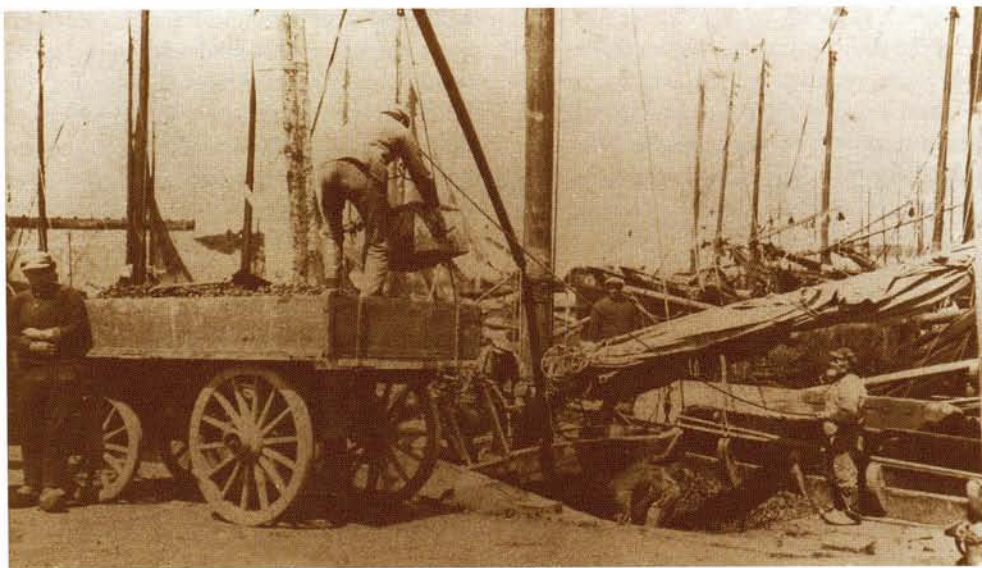
Rond 1900 hadden veel Wieringer vissers een min of meer gesloten jaarcyclus. In het voorjaar viste men op de zogenaamde trekvis (haring, ansjovis en geep), in de zomer was er het wiermaaien, in de herfst viste men op paling en in de winter op alikruiken andere schelpdieren. De Wieringer visserij was dus veelzijdig. Door de ondieptes en vooral door de wierwaarden was er toch een drietal visse-



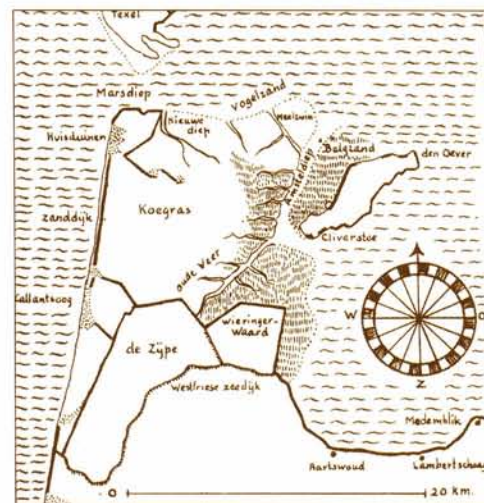
De Haukes, 29 mei 1925. Aanvoer van ansjovis. Op de voorgrond vermoedelijk de WR 98, van Jan Lont (Krentebol). Links, met de rokende taanketel aan boord, de WR 4 van Kees ten Bokkel. Deze aak vaart nu nog onder hetzelfde nummer. De WR 164 van Nan Tijsen werd in 1924 door Ulbe Zwolsman gebouwd. Op de achtergrond de pluut VN 15 van Siemen Vis uit Vollenhove, een botvisser die daar regelmatig kwam. Zie Gaand en Staand Want, deel vijf, blz. 12.

rijen dat kenmerkend was voor de Wieringers: de visserij op paling en alikruik in de wierwaarden en de mosselvisserij op de platen. De *palingrijkdom* van de wierwaarden was reeds honderden jaren van belang voor Wieringen. Rond 1910 is er sprake van honderd palingvissers op een totaal aantal vissers van rond de vierhonderd. Vissers met kleine boten visten een vol seizoen op paling, de grotere schepen alleen in het najaar. Langs de randen van de geulen door de wierwaarden werd met

Mosselen voor de eenden worden hier gelost in Den Oever. Ook op Wieringen waren heel wat eendenboeren.



kleine fuiken gevist, in de wierwaarden zelf viste men met kubben, als aas werden spiering of garnalen gebruikt. Na de Eerste Wereldoorlog begint men door motorisering van de schepen ook te vissen met een sleepnet, de aalkuil. Dit kon dan pas in de nazomer, als het wier gemaaid was. De belangrijkste aanvoerhaven voor de paling was De Haukes. Van 1920 tot 1924 bedroeg de aanvoer in De Haukes ongeveer 70.000 kilo per jaar. De paling werd voor een groot deel verkocht aan 'palingcentra', zoals Workum, Heeg en Gaastmeer, vanwaar ze met de bekende Friese palingaken naar Londen werd vervoerd.



Noord-Holland benoorden de dijk in de 18e eeuw.

Wieringen lag midden in de wiervelden. Vandaar de naam Wieringen. Het lijkt logisch, maar onderzoek heeft uitgewezen dat we nog verder in de tijd terug moeten. In de negende eeuw komt in kloostergeschriften de naam *in pago wirense* of *in pago wironi* voor, waarbij *pago* staat voor streek. Ook *wirah* of *wiron* wordt wel genoemd. De uitgestrekte wiervelden ontstonden echter pas na 1170, toen door stormvloeden het veen/kweldergebied rond Wieringen langzamerhand veranderde in een waddegebied met slikvelden. De naam Wieringen is waarschijnlijk afgeleid van het oudfriesse woord 'wir', dat hoogte of heuvel betekent. Het verwijst daarmee naar de keileemhoogten waardoor Wieringen als een soort eiland in het landschap omhoog stak.

De *alijkruikvisserij* was pas op gang gekomen toen door de verbetering van de transportmogelijkheden export naar België, Frankrijk en Engeland mogelijk werd. In Nederland heeft dit kleine zeerslakje nooit hoog op het menu gestaan. Alikruikken werden alleen gevangen in het noordelijke gedeelte van de Zuiderzee. De vangst duurde van september tot april, omdat in de zomer de kans op bederf te groot was. De alikruikken hechten zich vast aan het wier en werden dan ook voornamelijk in de wierwaarden rond Wieringen gevangen. Men viste erop met speciale 'krukelkorren', waarbij men meestal met acht korren per schip viste. Een krukelkor is een zakvormig katoenen net van ongeveer 70 cm breed, bevestigd aan een ijzeren beugel. Aan de onderkant was een soort mes bevestigd, waarmee de alikruikken van de wierstengels werden afgeschraapt en over het mes in de kor terecht kwamen. Omdat in ondiep water gevist werd, was de bun van de schepen dichtgemaakt en leeggepompt. Dankzij de verminderde diepgang kon dan



Haven De Haukes, 5 mei 1926. Dit is de WR 168, een aak die gebouwd is door Kees Nijdam te Van Ewijcksluis. Aan boord staan schipper Jan Metselaar, met zoons Jan en Cor, en Pauw Kroon (met pet). Het net wordt uit de vlet over de stok getrokken, om de ansjovis eruit te halen. Tussen vlet en aak is een kleedje gehangen, zodat er geen vis in de haven valt.

langer doorgevisst worden. Als men bij vallend tij aan de grond liep, was het vissen afgelopen en had men een aantal uren de tijd om de vangst te spoelen, te zeven en in balen te doen. Het waren balen van tachtig kilo. De alikruiken bleven lang leven en de schepen bleven als het weer het toeliet de hele week op zee. Rond 1910 werd deze visserij uitgeoefend met 125 schepen vanuit De Haukes en vijftien vanuit Den Oever. Met de krukkelkor werd actief gevestigd. Het net werd gesleept en hoe meer wind er was hoe sneller er gesleept kon worden. In de twintiger jaren ontstonden bij de alikruikvisserij flink wat irritaties tussen grote en kleine aken, maar vooral ook tussen vissers die op de zeilen visten en degenen die hun schip van een motor hadden voorzien.

Omstreeks 1880 waren het voornamelijk Zeeuwse vissers die rond Wieringen op *mosselen* visten. Dit door hen geviste mosselzaad werd op percelen in Zeeland uitgezaaid om daartot consumptiemossel op te groeien. Niettemin groeide het overblijvende mosselzaad in de Zuiderzee ook op tot volwassen mossel. Hierop werd vooral door Wieringer schepen gevestigd. De mosselen werden door de Wieringers echter niet verwaterd en waren dus minder zandvrij dan de Zeeuwse. De Wieringer

mosselen werden via Harlingen naar Engeland (Hull) verkocht. Daar werden ze gebruikt als aas voor de bekende Engelse beugvisserij op kabeljauw en schelvis. Omstreeks 1910 nam Wieringen met een dertigtal schepen aan de mosselvisserij deel en was daarmee de grootste mosselplaats in het gebied (Texel had twaalf mosselschepen). Een heel andere eindconsument voor de Wieringer mosselen waren de eendenhouderijen in Edam, Volendam, Landsmeer, Den IJp en Durgerdam. Het ging niet om de eenden zelf maar om de eieren, die werden verkocht aan beschuit- en koekfabrieken. Eendeneieren waren goedkoper dan kippeneieren, vandaar. De mosselen die als eendenvoer werden gebruikt, noemde men nestmosselen. Twee maal per week voeren de aken op de zeilen naar de Zaan en omstreken. De Eerste Wereldoorlog betekende een bloeitijd voor de mosselvisserij. Gebrek aan kunstmest en pluimveevoeder deed de prijs van nestmosselen sterk stijgen. Ook de vraag naar consumptiemosselen was groot. Op Wieringen verschenen veel mosselpellerijen. Na het pellen werden de mosselen in vaten verpakt om elders tot worst te worden verwerkt. Deze worst was onder andere bestemd voor de Duitse soldaten die tijdens de oorlog in België en

Frankrijk waren gelegerd. In de twintiger jaren ontstonden er ook veel eendenhouderijen op Wieringen, in totaal meer dan twintig. De eendenhouderij concentreerde zich rond De Haukes, de aanvoerhaven van nestmosselen en de verbindingshaven met Noord-Holland. De Haukes was dus voor een aantal visserijen een heel belangrijke aanvoerhaven, echter voor hoe lang nog?

Stormramp 1916

In januari 1916 woedde een hevige storm over Nederland en tal van dijken om de Zuiderzee bleken niet tegen het geweld opgewassen. Ook de Anna Paulownapolder ging onder water, evenals Waterland en gebieden aan de oostkant van de Zuiderzee. Deze ramp zorgde ervoor dat 9 september 1916 een wetsontwerp tot afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de Zuiderzee bij de Tweede Kamer werd ingediend. In 1918 wordt de wet aangenomen en de uitvoering van de plannen zou zeer ingrijpende gevolgen hebben voor het eiland Wieringen. &

Bronvermelding

Bij de gegevensverzameling is gebruik gemaakt van de boeken Wiringherlant deel 1 en 2, door Drs. J.T. Bremer en van Vissers van Wieringen, door C. Tijsen.