

# De ontstaans- geschiedenis van de Marker Rondbouw

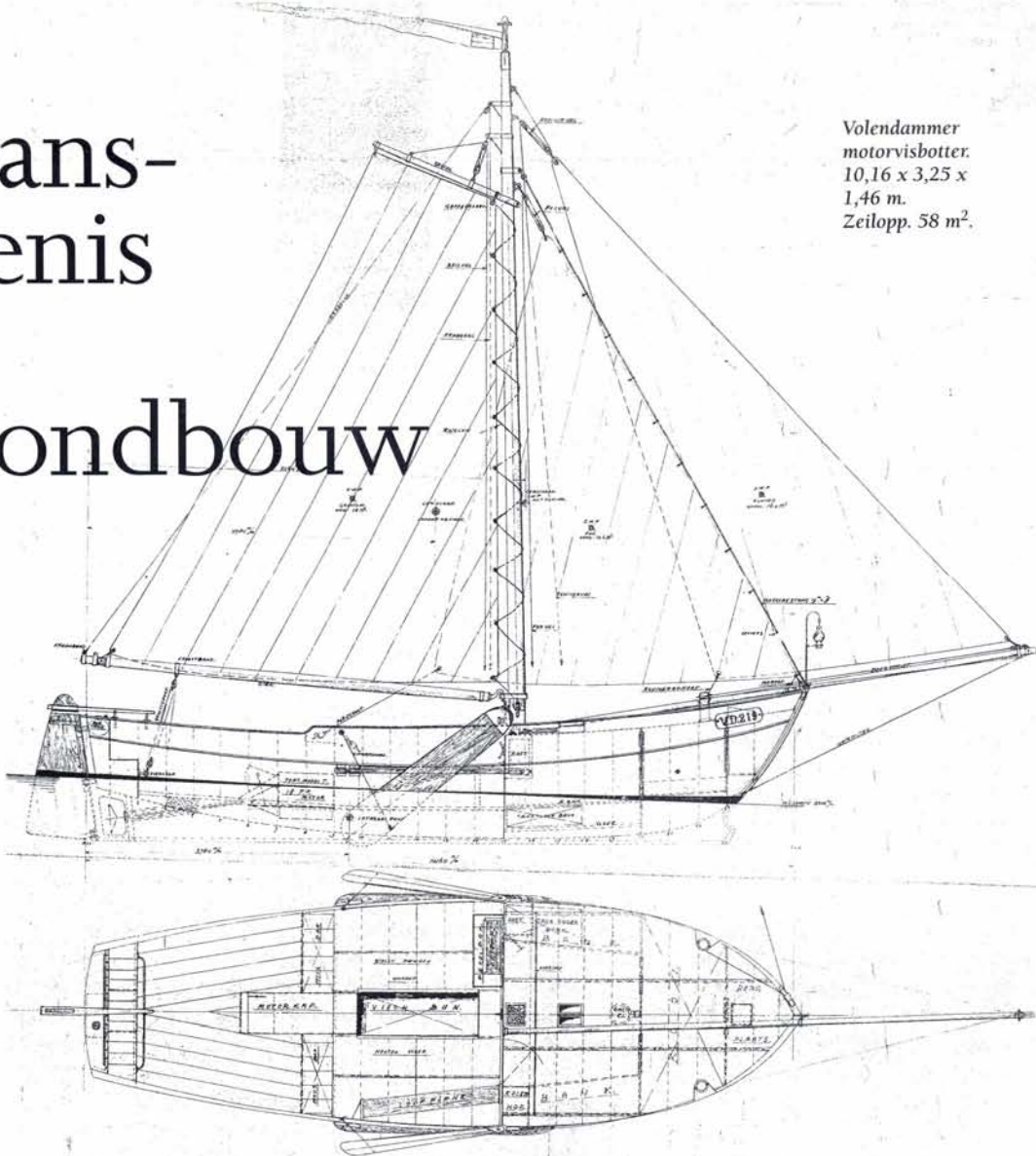
Volendammer  
motorvisbotter.  
10,16 x 3,25 x  
1,46 m.  
Zeilopp. 58 m<sup>2</sup>.

Tekst: Heiko Tix

'Vanaf 1918, het jaar dat men besloot de Zuiderzee af te sluiten, begon geleidelijk aan de inkrimping van de vissersvloot. Jaar na jaar verminderde het aantal schepen, verslagen legden steeds meer vissers zich neer bij het onontkoombare. Ontmoedigd ook door een overheid die de verwachting propageerde dat er na de afsluiting op het IJsselmeer geen visserij meer mogelijk zou zijn. Vissers zochten ander werk en wie ondanks dit vooruitzicht bleef doorgaan was of hopeloos optimistisch, eigenwijs of kortzichtig...'

Zo zullen de bewindvoerders het zich hebben voorgesteld op het moment dat de 'Wet tot Afsluiting en Gedeeltelijke Droogmaking van de Zuiderzee' een feit werd. Maar in tegenstelling tot deze verwachtingen reageerden de vissers nogal gelaten op de dreiging van deze ingrijpende plannen. Twijfels over de haalbaarheid voerden de boventoon. En als het dan toch zou lukken? Was hun niet een goede schadeloosstelling in het vooruitzicht gesteld? Het idee van rentenieren op kosten van de staat spraak menigeen wel aan. Voorlopig maakten zij zich in elk geval nog niet druk over de plannen van Den Haag. In de slechte tijd vlak na de Eerste Wereldoorlog hadden zij het al moeilijk genoeg om het hoofd boven water te houden en bovendien was de dijk nog ver weg...

Zes jaar later kwam van veel gepraat de Zuiderzeesteunwet tot stand en hoorden de vissers wat voor hen in het verschiet lag. In tegenstelling tot wat men eerder had beloofd, werd hun steun, gebaseerd op de armenwet, toebedeeld. Dit betekende dat er weinig of niets overbleef van hun 'recht op schadeloosstelling' en dat zij waren aangewezen op de gunst van de overheid. De zwaar teleurgestelde vissers beseften



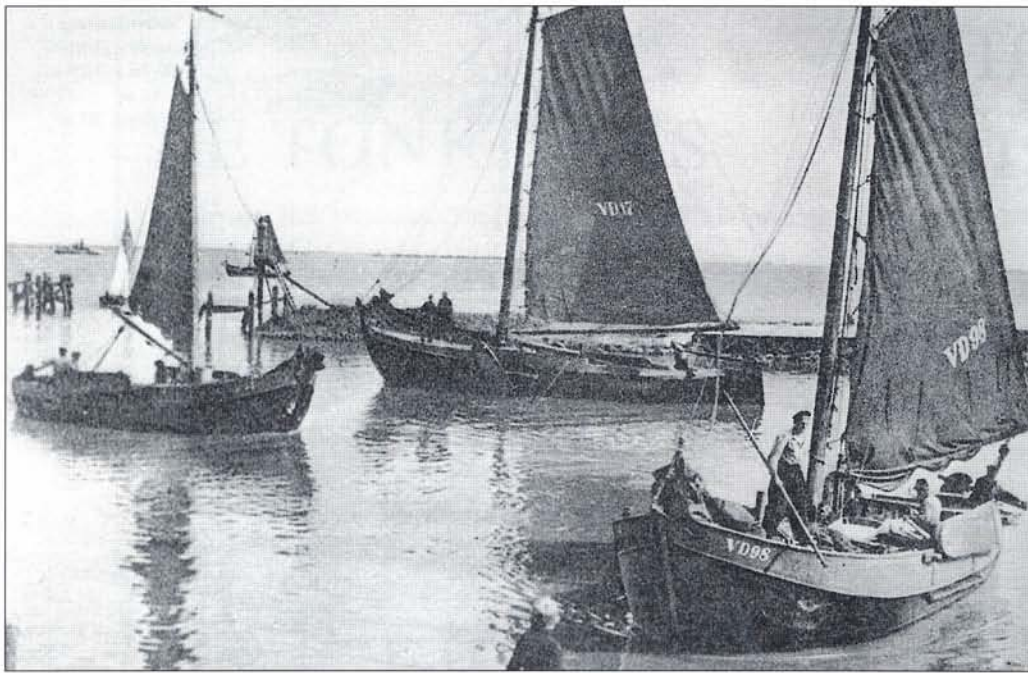
nu toch steeds duidelijker wat op hen afkwam, maar ondanks hun aanvankelijke verzet bleven zij bereid om voor het landsbelang dit offer te brengen als dat nodig was. Een gevoel van machteloosheid en onzekerheid breidde zich onder de vissers uit. Terwijl een groot deel onverstoort doorging met vissen, begonnen anderen her en der naar ander werk om te zien. Vooral de jongeren, de knechten, die toch wel wat meer van de toekomst verwachtten, lieten zich inschrijven als werkzoekende. Dit was voor velen extra moeilijk, omdat juist in de laatste jaren vóór de afsluiting eindelijk weer goed werd gevangen. Naarmate de voltooiing van de dijk naderde, werd er steeds meer druk op de vissers uitgeoefend om ermee te stoppen. Maar mocht je dit van de vissers vragen, nu het juist weer wat beter ging? Moesten zij een bloeiend bedrijf gaan inruilen voor een karige uitkering of een slechte baan aan wal? Aan de andere kant, als de goede knechten gingen, liepen ook de opbrengsten terug en met het vooruitzicht dat het na de afsluiting

toch afgelopen zou zijn met de visserij, liet menigeen de moed zakken.

In januari 1932 werd in Amsterdam de 'Rijksdienst ter Uitvoering van de Zuiderzeesteunwet' geïnstalleerd. Deze dienst besliste over de binnenkomende verzoeken om uitkering en zou in de komende jaren een cruciale rol spelen in het (over)leven van de visserijbevolking. Het beleid was vooral gericht op verdere afname van de visserij en men hield zich naast het toekennen van toelagen en onderhoudsbetalingen voornamelijk bezig met zaken die rechtstreeks met het beëindigen van vissersbedrijven te maken hadden: het bepalen en uitkeren van waardevermindering van schepen en visserijuitrusting als gevolg van de afsluiting.

Ondertussen werd op allerlei manieren geprobeerd om de steunbetalingen te verlagen door de voormalige vissers aan ander werk te helpen. Er werd zelfs een fabriek gesticht om werkeloze vissers weer een baan te geven: de ENKEV, de Eerste Nederlandse Kunstharsspinnerij Edam-Volendam. Vissers werden





Hout en ijzer.

spinners van 'kunstpaardenhaar', eendenfokkers, fabrieksarbeiders en wie geluk had, kreeg zelfs een baan bij het Rijk.

Gezien de slechte economische situatie ging de kunstharsspinnerij na korte tijd weer failliet en stonden de vissers opnieuw op straat. Door het tekort aan banen bleef het vinden van werk voor voormalige vissers een probleem. De uitkeringen vormden een vervelende belasting voor het Rijk, maar men volgde noodgedwongen de ingeslagen weg; de Zuiderzeevisserij was voorbij en in het IJsselmeer zag men voor de vissers geen toekomst.

#### Volhouders en herstarters

Ondanks dit alles bleef er een grote groep vissers over die gewoon doorging. Nadat zij de eerste magere jaren waren doorgekomen, konden zij tenslotte toch weer op een redelijke manier in hun inkomsten voorzien. Zij waren uiteraard degenen die de verandering van zout naar zoet water van heel dichtbij meemaakten. De echte zoutwatersoorten, zoals garnaal en haring, verdwenen al zeer snel en daarmee een deel van de gevarieerdheid van de visserij. Spiering werd schaars en alleen bot was her en der nog te vangen. Wat voor de zoutwatervis het einde betekende, werd voor de zoetwatervis een ideale leefruimte. Zijn gebied hield voortaan bij de monding van de rivier niet op, maar groeide uit tot een immense plas die jaar na jaar zoeter werd. De vissers speelden in op deze verandering door zich naast de vangst van bot te concentreren op

paling en spiering die zich het snelst hadden hersteld. Vooral paling en de uitgezette snoekbaars, die zeer voorspoedig groeide, werden de belangrijkste vissoorten. Degenen die op deze manier hebben doorgevist, kwamen hiermee door de moeilijke jaren heen. Er zat zelfs weer een redelijke kans op groei in.

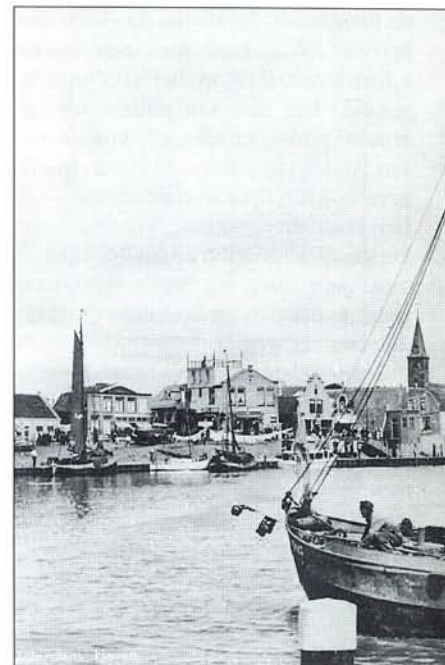
Een aantal vissers die uitgetreden waren en tevergeefs hadden geprobeerd om aan wal hun brood te verdienen, zagen deze ontwikkelingen met lede ogen aan. Als men nog steeds van de visvangst kon leven, waarom zij dan niet? Zij wilden best weer terug in hun oude beroep, maar vooralsnog stond men bij de Rijksdienst niet te juichen bij het vooruitzicht om de visserij nieuw leven in te blazen. Elke poging die zou mislukken, betekende immers verlies van geld en opnieuw steunbetalingen. Pas tegen het midden van de jaren dertig, toen men inzag dat de doodgewaande visserij toch nog een overlevingskans had, veranderde het beleid. Mondjesmaat begon men met het verlenen van krediet voor het (her)oprichten van een vissersbedrijf. Het mes sneed aan twee kanten: leningen verstrekken was voor het Rijk aantrekkelijker dan het verstrekken van uitkeringen, want het geld kwam tenslotte weer terug. Bovendien konden op deze manier de toelagen voor de vissersgezinnen gekort worden. Door de inkomsten uit de visserij voorzagen zij immers weer (gedeeltelijk) in eigen onderhoud.

Twee aan twee meldden zich voor-

malige vissers en vissersknechten uit met name Marken en Volendam bij de Dienst. Zij wilden weer de visserij in en hiervoor waren nieuwe schepen nodig. Houten botters waren te duur in aanschaf en onderhoud en hadden in het zoete water juist nog meer onderhoud nodig. Bovendien wilde men met stand want vissen en dat kon gemakkelijk met kleinere schepen. Dit waren de belangrijkste redenen om de herstart met een nieuw schip te maken. Een ijzeren schip dat weinig onderhoud vergde, dat over zeilen én een motor beschikte en bovendien maar half zoveel kostte als een houten schip. Maar ook hiervoor was geld nodig en dat bracht hen naar de directeur van de Rijksdienst die de toekomstkansen van de nieuwe bedrijven in spé liet onderzoeken. Gelukkig zag men bij de Dienst ook brood in hun plannen en de vissers kwamen in aanmerking voor een lening. Voor hen betekende dit een nieuwe kans in het enige beroep waarin zij zich echt thuis voelden. In de volgende vijf jaar werden er minstens twintig nieuwe schepen met gebruikmaking van deze regeling gefinancierd.

#### Krediet voor een schip

Om voor een lening in aanmerking te komen, moest wel aan een aantal voorwaarden zijn voldaan. Karaktereigenschappen, geschiktheid van de aanvrager, financiële positie en de rentabiliteit van het nieuw te stichten bedrijf werden beoordeeld. Een goed woordje van de burgemeester had een voordeel, twee borgen uit de plaatselijke middenstand





waren gebruikelijk. Vaak dienden de twee vissers gezamenlijk een kredietaanvraag in. Zij werden wel apart beoordeeld, maar moesten ieder voor de gehele lening garant staan. Voor schip en uitrusting leende men bedragen tussen twee- en ruim drieduizend gulden, tegen een rentetarief van ca. 3%. Het exacte bedrag werd door de Rijksdienst bepaald. Hiervoor moest de kredietnemer van alle leveranciers een offerte overhandigen. In de praktijk kwam dit neer op een handgeschreven briefje van de scheepsbouwer, de handelaar in scheepsbenodigdheden, de zeilmaker en de leverancier van de motor. De Dienst hield nauwlettend in de gaten dat in de offertes geen onnodige zaken werden opgenomen en vergeleek de prijzen scherp met de eerder afgegeven prijsopgaven voor andere vissers. Menigmaal gebeurde het dan ook dat er op bepaalde delen van de uitrusting werd gekort of dat de visser zelfs opnieuw met de scheepsbouwer moest onderhandelen, omdat de Rijksdienst de prijs voor het schip te hoog vond. Wanneer de kredietaanvraag eenmaal positief was beoordeeld en de hoogte van de lening bepaald, kon de scheepsbouwer aan de slag. De Dienst betaalde het schip direct aan de werf in drie termijnen: 25% bij ondertekening van de kredietovereenkomst, 30% wanneer het vaartuig in de spanten (of platen) stond en 45% bij aflevering van het schip. De andere leveranciers konden hun rekening direct indienen. In sommige gevallen werd later nog een aanvullend krediet verstrekt voor extra uitrusting, zoals sleep-



*Rechte gaffels. Marker Rondbouwen in de haven van Volendam.*

netten voor de snoekbaarsvangst. Nadat de Rijksdienst deze aanvragen zorgvuldig had gewogen, kon een hoger krediet worden verleend. Daarmee werd het bestaande krediet afgelost en van het verschil kon de benodigde uitrusting worden aangeschaft. Een aanvullende lening om de vervanging van een defecte motor te betalen, werd consequent afgewezen. Dat moest de visser maar uit bedrijfsmiddelen bekostigen!

De aflossing van het krediet door de visser geschiedde in het algemeen in 15 jaar; 26 weken per jaar (in de zomermaanden), met een betaling van 3 tot 4 gulden per week. Cessie was een gebruikelijk middel om de terugbetaling veilig te stellen. Bij de visafslag hing achter het loket van uitbetaling een lijst van de Rijksdienst met de namen van de vissers bij wie die termijnen direct van de vangstopbrengst moest worden ingehouden. Indien er geen opbrengst was omdat er bijvoorbeeld door slecht weer niet gevestigd kon worden, dan moest de visser een kaartje met uitleg naar de Dienst sturen. De termijnbetaling werd dan opgeschoven. Controle op de inkomsten was ook de reden dat de vissers uitsluitend bij de visafslagen mochten aanleveren die door de Rijksdienst waren aangewezen.

### **De Markerrondbouw**

#### **De bedenkers**

Los van deze achtergrond, maar tegelijk ook heel erg nauw ermee verweven,

stond de ontwikkeling van een nieuw type schip voor de visserij: de Marker rondbouw.

De familie Bootsman op Marken was een van de vissersbedrijfjes die niet van plan was om zich door de op handen zijnde afsluiting uit het veld te laten slaan. In 1931, vlak voor de voltooiing van de dijk, diende Muur Bootsman bij de Rijksdienst een kredietaanvraag in voor de bouw van een nieuw schip. Dit druiste kennelijk zo tegen het beleid van de Dienst in, die zich juist met de afbouw van de visserij bezighield, dat hij geen kans maakte op goedkeuring van zijn plannen. De Markers lieten zich hierdoor niet ontmoedigen, trotseerden de afsluiting en gingen door met vissen. De opbrengsten waren kennelijk toereikend om er een familie met drie grote zoons van te onderhouden. Alleen het schouwtje dat zij hiervoor gebruikten, was feitelijk te klein om bij de nieuwe dijk op bot te vissen. Het was nog maar amper een jaar na de afsluiting dat men er serieus over dacht om een nieuw, groter schip te laten bouwen. Kon het niet met een krediet van het Rijk, dan moest het maar uit eigen middelen worden betaald. In overleg met de scheepsbouwer Van Goor in Monnickendam werden de wensen van de Marker vissers omgezet in een concreet ontwerp, waarin zowel vissers als scheepsbouwer zich konden vinden.

Het scheepje werd van ijzer geklonken, was 10 m lang en 3,40 m breed, had een volle, hoge kop en was rond gebouwd als een aak. Het kreeg een platte spiegel, waardoor er voldoende







*Een Makkumer onder zeil.*

werkruimte ontstond, en een bun. Het was getuigd als een botter, met losse kluiverboom en een steekmast. Deze eerste Markerrondbouw kwam in 1934 als MC 75 in de vaart. Het schip had nog geen motor, die kwam er pas 12 jaar later in toen het schip naar Urk werd verkocht!

### **Met subsidie gebouwd?**

Er was dus bij de ontwikkeling van de Markerrondbouw, in tegenstelling tot wat algemeen wordt aangenomen, geen sprake van steun van het Rijk en er is geen enkele aanwijzing gevonden

*Drogen van de zeilen. Vier Marker Rondbouwen voor de wal.*

dat werven werden gesubsidieerd om deze schepen te bouwen. Ook de beweringen dat de Markerrondbouw door de Regering zou zijn bedacht om werkeloze vissers weer aan de slag te helpen of om arbeidsplaatsen op de werven te creëren, zijn ongefundeerde uitingen.

Integendeel, bij het doornemen van de dossiers van de Rijksdienst ontstaat eerder een beeld van een kritische, bijna onwillige kredietgever die echt niets had van een meegaande subsidieverstrekker. Er werd dan ook alles aan gedaan om de kredieten laag te houden. Men probeerde zelfs de goedkopere schouw te pro-

pageren, maar dat viel bij de vissers niet in goede aarde en zij kwamen deze al na korte tijd weer omruilen. Nee, de vissers hadden de Markerrondbouw bedacht, ze konden er goed mee werken en ze bepaalden toch nog steeds zelf welk schip zij wilden. Dan moest er maar iets langer worden afgelost! Onder 'met steun van het Rijk gebouwd' mag dan ook alleen worden verstaan: het verstrekken van kredieten door het Rijk. Dit gebeurde op een commerciële basis tegen de gebruikelijke rentepercentage voor leningen in die tijd.

*(Wordt vervolgd)*

