

Wat resteert van de visserij....



Botters



Visafslag



Museumhaven



Botterwerf



Geschiedenis

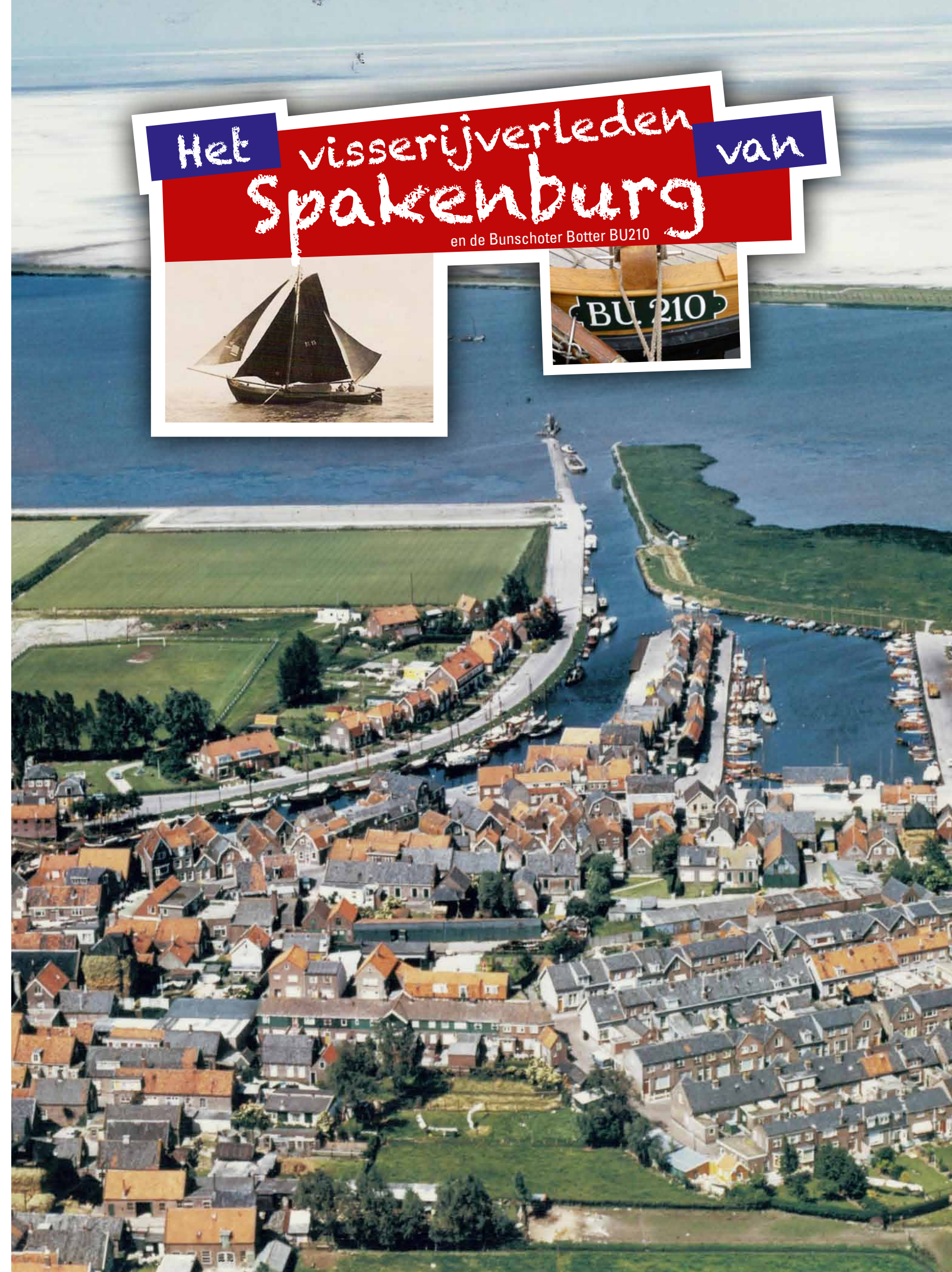


Vishangen

Deze lesbrief is tot stand gekomen door:
Stichting Bunschoter Botter BU 210



Oude Schans 47-63
3752 AH Bunschoten-Spakenburg
Tel. 033-2983319
www.bu210.nl
info@BU210.nl



Inleiding

Wanneer je in ons mooie Spakenburg bij 't Kleine Zeetje staat, kun je Flevoland zien liggen. In deze provincie wonen ongeveer 390.000 mensen op de bodem van de voormalige Zuiderzee. Op deze zee waren veel vissers actief, waaronder een groot aantal uit Spakenburg. Zij hadden een vissersvloot van ongeveer 200 schepen. Door de aanleg van de Afsluitdijk en de inpoldering van Flevoland verdween deze visserij grotendeels.

De Visserijdag, die elk jaar op de eerste zaterdag van september wordt georganiseerd, herinnert ons aan deze tijd.

We gaan in deze lesbrief op zoek naar antwoorden op de volgende vragen:

- *Waarom werd de Zuiderzee afgesloten en voor een deel ingepolderd?*
- *Welk vissersschip is kenmerkend voor de visserij in Spakenburg? En geef hiervan eens een beschrijving.*
- *Wat kunnen wij in Spakenburg nu nog merken / zien van die visserij?*

> Van Zuiderzee naar IJsselmeer

Bunschoten, waarmee Spakenburg één gemeente vormt, is al in de 12^e eeuw ontstaan. Natuurlijk is er in de loop van de tijd veel veranderd, bijvoorbeeld: het uitzicht vanaf de kop van de Oude Haven richting het noorden. Keek je vroeger uit over de Zuiderzee, nu over het Eemmeer en de Flevopolder. De oude Zuiderzee was eigenlijk een soort binnenzee die in verbinding stond met de Waddenzee en de Noordzee. Daarom kende de zee eb en vloed en was het water zout.

De vissen in dit water waren dan ook zoutwatervissen, zoals haring, schol, bot, schaar, spiering en ansjovis. Ook zwommen er garnalen. Aan de kust ontstonden plaatsen als Harderwijk, Volendam, Enkhuizen, Lemmer, Elburg en natuurlijk ons eigen Spakenburg. Plaatsen die wij nu kennen als voormalige vissersstadjes. In de zee zelf lag een aantal eilanden zoals Marken, Urk, Schokland en Wieringen. Een groot aantal mensen dat hier woonde, probeerde hun geld te verdienen met de Zuiderzeevervisserij.

Het varen op en het wonen aan de Zuiderzee kon gevaarlijk zijn. Schepen vergingen en dijken braken door. De laatste grote Zuiderzeestorm in 1916 veroorzaakte overstromingen in een groot deel van de gemeente Bunschoten. In Spakenburg werden botters op de kade en tegen de huizen geslagen en straten stonden onder water. Zo ging het ook in andere Zuiderzeeplaatsen en op de eilanden. Door de overstromingen verdronken er mensen en dieren

en was er veel schade en overlast. Het gevaar voor overstromingen was een van de redenen om de Afsluitdijk aan te leggen. Ingenieur Lely had dit plan bedacht. De honderden kilometers zeedijk langs de kust van de Zuiderzee waren lastig te onderhouden, zodat de kans op een dijkdoorbraak groot was. Dit probleem kon volgens hem worden opgelost door de dijk tussen Noord-Holland en Friesland. In 1932 werd de aanleg van de dijk voltooid en dat maakte



De Oude Haven van Spakenburg.

een ander plan mogelijk. Lely had ook het plan om een groot deel van de zee droog te leggen om zo te zorgen voor extra landbouwgrond. Er was na de Eerste Wereldoorlog een groot gebrek aan voedsel. De inpoldering van de Zuiderzee ging ten koste van een groot deel van het beschikbare viswater. Wel is er fel geprotesteerd door de Zuiderzeever vissers, maar de plannen werden toch werkelijkheid en de Zuiderzee werd in 1932 het IJsselmeer. Voor verschillende vissersplaatsen betekende dit het einde van de visserij, want de plaatsen lagen nu niet meer aan zee. De eilanden Urk en het sinds jaren niet meer bewoonde Schokland waren nu 'eilanden op het droge' geworden.

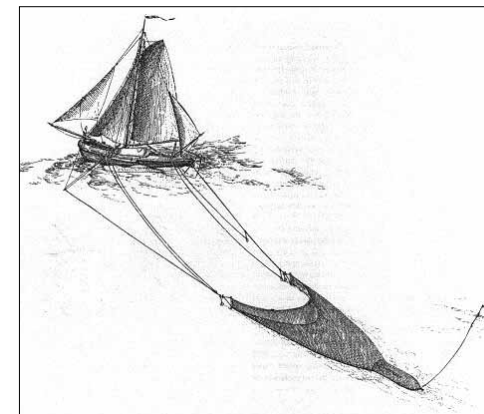
Met de verdere drooglegging van de Flevopolders tussen 1950 en 1970 kwam er langzamerhand een einde aan de visserij vanuit bijvoorbeeld Elburg, Harderwijk, Spakenburg en Huizen. Alleen Urk heeft nog een flinke vloot, namelijk grote kotters die op de Noordzee vissen.

> De visserij en het viswater

Na de afsluiting van de Zuiderzee kon het zoute water vanuit de Noordzee en de Waddenzee niet meer naar binnen stromen. Dit betekende dat het water in het IJsselmeer vrij snel zoet werd door de afwatering van de rivieren de IJssel en de Eem en door regenval. Er kunnen nu dus alleen maar zoetwatervissen leven zoals baars, snoekbaars en paling.

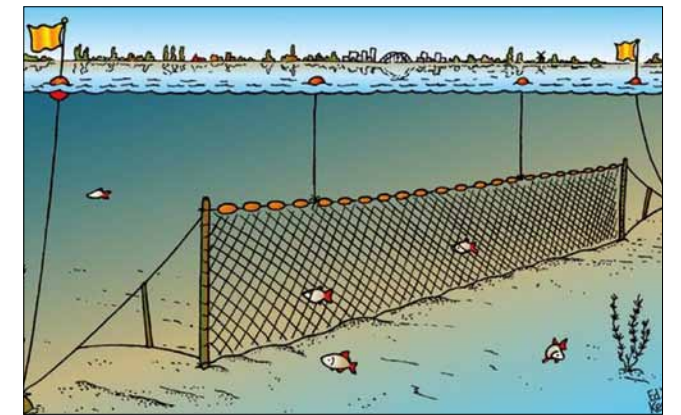
Men ging er 's morgens vroeg of 's avonds met kleinere schepen op uit om vlakbij de wal te vissen en keerde dan in de avond of de ochtend terug. Met grotere vissersschepen viste men van maandag tot en met vrijdagmiddag.

Het vissen deed men met een "staand want" of "gaand want". 'Staand want' zijn vismiddelen die verankerd werden op de bodem van het viswater, denk



Schepen trekken het net.

maar aan een soort fuik. Met een 'gaand want' wordt een sleepnet bedoeld. Dat wordt door schepen door het water meegetrokken.



Het net staat in zee.

> De vissersschepen van de Zuiderzee

De Zuiderzee was een ondiepe binnenzee die voor het grootste deel niet dieper was dan enkele meters. Om toch op die zee te kunnen vissen had je schepen nodig met weinig diepgang. De rond- en platbodems voldoen aan die eis. Zij hebben geen kiel en steken meestal nog geen meter onder water. Bij de kleinere schepen gaat het zelfs maar om een diepgang van enkele tientallen centimeters en daarmee kon je op bijna alle plekken komen. Ook op plekken waar maar heel weinig water stond, maar wel vis zat.

In het begin van de 20^e eeuw kwam je niet alleen botters tegen op de Zuiderzee, maar ook jollen, aken, punters, kubboten, e.d. Die variatie had te maken met de plaatselijke omstandigheden (diepte van het water, lage wal) en de visserijtechnieken die men toepaste.

De Volendammer kwakken zijn met hun 15 à 16 meter lengte de grootste bottersoort, maar je had ook bottertjes van amper 10 meter lengte. Rond en na de afsluiting in 1932 kwamen twee nieuwe typen zeilende visserij schepen in zwang: de schouwen en de Marker rondbouwen. Beide waren niet van hout, maar van ijzer gebouwd. De houten schepen van de Zuiderzee waren minder bestand tegen het zoete water van het IJsselmeer en vroegen veel onderhoud. De bruine vloot van Spakenburg bestond een eeuw geleden uit nogal diverse scheepstypen. Botters vormden de hoofdmoot.

In Museum Spakenburg is een verzameling modellen van vissersschepen tentoongesteld.



Visvergunning

> Huh BU, HK, EB, UK???

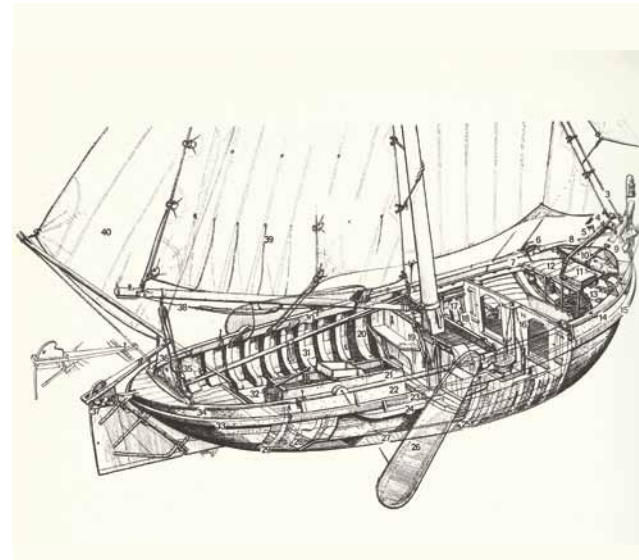
Wilde je van vissen je beroep maken dan had je een vergunning nodig. De gemeente waar de visserman zijn vergunning aanvroeg, gaf hem dan gelijk een visserijnummer. Dat nummer bestond uit een

afkorting van de gemeentenaam met een getal erbij. Zo staat BU voor Bunschoten, HK voor Harderwijk, EB voor Elburg en UK voor Urk. Een visser was verplicht zijn visserijnummer goed zichtbaar op de boeg en in het grootzeil van zijn schip aan te brengen. Je kon dan altijd worden geïdentificeerd door bijvoorbeeld de visserijinspectie. Vergelijk het maar met een auto die geflitst wordt bij te hard rijden. Het kenteken staat op de foto en de bekeuring valt in de bus.

Verkocht een visser zijn schip, dan veranderde ook het visserijnummer van het schip. Voorbeeld: schipper Koelewijn verkoopt zijn botter BU 114 aan visser Foppen uit Harderwijk. Foppen zet zijn eigen nummer, HK 49, op de schuit. Koelewijn heeft inmiddels bij de werf een nieuw schip laten bouwen. Op die schuit komt zijn eigen vertrouwde nummer BU 114. Sommige visserijnummers bleven generaties lang in dezelfde familie. Opa viste met een BU, zijn zoon nam later schip en vergunning over en later volgde ook nog een kleinzoon.



Botters uit verschillende plaatsen.



Een opengewerkte botter.

> De botter

Een botter is een vissersschip van eikenhout. Opvallend is de hoge boeg en het lage achterschip. Grofweg kun je een botter indelen in een voorschip, een middenschip en een achterschip. Het hoge voorschip bestaat uit het kabelgat en het vooronder, gescheiden door het kooibeschoot. Het middenschip bestaat uit de vloer (werd ook wel deken genoemd) en daarop de trog. Via de trog kwam de gevangen vis in de bun terecht, een waterreservoir waarin de vis levend werd bewaard. Later werd een deel van de trog ingeruimd voor een motor. Het achterschip bestaat uit een vloer en het achterhuisje. Een botter voer met behulp van zeilen, maar later werd ook gebruik gemaakt van een motor.



Het binnenhalen van een kuil.

> Het voorschip

In de punt van het voorschip liggen de ankerkabels en een paar zeilen: de kluiver en de bezaan. Het is gelijk ook de ‘slaapkamer’, maar er worden ook nog touwwerk en netten bewaard. Het overige gedeelte tussen het kooibeschoot en een deurtje naar buiten heet het vooronder, dit is het leef- en dagverblijf. Aan beide kanten van het vooronder zijn banken aangebracht, er staat een kacheltje (vuurduveltje) waarop werd gekookt en aan de voorwand hangt een kastje waarin potten en pannen en het bestek zijn opgeborgen.

> Midden en achterschip

Het lage achterschip is de plek waar het net met de gevangen vis werd binnengehaald. De vis werd vervolgens in de kaar gesorteerd en de bruikbare vissen via de trog in de bun gebracht. In het achterhuisje werden de gewichten bewaard waarmee het “staand want” werd verzaard. Als er een motor werd ingebouwd, diende het achterhuisje veelal als plek voor de brandstoftank.

> Zeilen en zwaarden

Het zeilwerk van een botter bestaat uit een grootzeil, een fok, een kluiver en de bezaan. Het grootzeil is bevestigd aan de mast, de gaffel en de giek. De fok aan de fokkestag. Zeilen hijs je met touwen, de z.g. vallen. De zeilen haal je aan of je viert ze ook met touwen, de zogenaamde schoten. Kluiver en bezaan zijn extra zeilen. De kluiver wordt aan de uitgeschoven kluiverboom vastgemaakt en voor de fok gehesen. De bezaan wordt achter het grootzeil gehesen, dit zeil wordt ondersteund met een grote paal, de stutler. De botter heeft een vlakke bodem zonder kiel. Om te voorkomen dat het schip dwars komt te liggen, hangen aan beide kanten van de botter houten panelen in het water, de zwaarden. Tijdens het varen wordt het zwaard aan de lijzijde neergelaten (lij is de zijde van het schip waar de wind het schip verlaat).

> De scheepswerf van Spakenburg

Al in 1675 bevond zich op de plaats van de huidige Botterwerf een “schuytenmaekereye”. Halverwege de 18e eeuw gaf Joost Croesen de opdracht voor de bouw van een nieuwe scheepswerf. In het begin van de 19e eeuw kwam de scheepswerf in het bezit van Willem Nieuwboer. Zijn zoon ontwikkelde een nieuw type botter, de Zuidwalbotter. De scheepswerf werd op dit nieuwe type aangepast. De scheepswerf telt vier hellingen, waarvan de kleinste helling voor de rode loods is gelegen. De drie andere hellingen liggen



hier haaks op. De rode loods werd omstreeks 1901 gebouwd. Behalve de grote rode loods omvat het complex ook nog een botterloods die in de tweede helft van de 19e eeuw werd gebouwd. De achterzijde van deze loods is van hout en kan worden verwijderd om de schepen vanuit de loods op de scheepshelling te kunnen plaatsen. De voorzijde van de botterloods ligt aan de Oude Schans. Het gebouw doet tevens dienst als timmerwerkplaats.

Aan de zuidzijde van de botterloods ligt, eveneens aan de Oude Schans, de smederij van het werfcomplex, die in 1904 werd gebouwd. Vanaf die tijd werd het accent verlegd van het bouwen van bidders naar het bekleden van de houten bidders met staalplaat. De werf is tot 1992 in het bezit geweest van leden van de familie Nieuwboer. Daarna werd het complex verkocht aan de gemeente Bunschoten. De gemeente gaf de werf in beheer aan de Stichting Botterwerf Spakenburg die de werf in de jaren negentig van de twintigste eeuw liet renoveren met behulp van subsidies en sponsorgelden. De werf doet nog steeds dienst als reparatiewerf voor historische vaartuigen, waaronder bidders. Een groot deel van het complex is aangewezen als rijksmonument vanwege de architectuur- en cultuurhistorische waarde.

> Het einde van de visserij?

Toen in 1918 werd besloten om de Zuiderzee af te sluiten, schakelden vissers in sommige plaatsen al over naar andere beroepen. In de jaren dertig liepen, mede door de economische wereldcrisis, de inkomsten

erg terug. Sommige vissers wilden koste wat het kost doorvaren, maar anderen verzetten de bakens. Het einde van de Zuiderzeevervisserij betekende voor de vissers dat ze zonder inkomen kwamen te zitten. Ook voor de mensen die in beroepen werkten die verbonden waren met de visserij betekende het dat ze op zoek moesten naar een andere baan. De visserij leverde namelijk veel werk op aan de wal. Denk maar aan de vishandel, vismeelfabrieken, rokerijen, inleggerijen en garnalenpellers, maar ook de zeilmaker, de mandenmaker, de nettenbreier, de smid en de scheepswerf. Van de regering kregen ze wel een vergoeding, maar deze was lang niet voldoende om van te leven. In Spakenburg vonden velen werk in de knopen- en schoenfabriek, anderen kregen werk op Polynorm of de Vebo. Ook waren er die een visverwerkingsbedrijf begonnen of als ambulant handelaar met vis naar de markt gingen. Het industrieterrein Zuidwenk is hiervan een goed voorbeeld. In 2008 is de laatste Spakenburgse beroepsvisser gestopt.

> Restanten van de visserij

In Spakenburg is er nog veel dat aan het visserijverleden herinnert. Zoals de historische vishangen in de Watersteeg bij Museum Spakenburg, de Visafslag aan de Havendijk en natuurlijk de museumhaven met de bidders, de Botterwerf en de oude visserswoningen langs de haven. Maar ook de vishandel is er een voorbeeld van.

> De Bunschoter Botter BU 210

De botter is een oud Nederlands vissersvaartuig en het meest bekende schip dat op de Zuiderzee heeft gevestigd. Het schip ontstond in de tweede helft van de 19e eeuw en werd zo gebouwd dat ze goed geschikt was voor de visserij op de Zuiderzee.

Na 1900 zijn er bijna geen nieuwe bidders meer gebouwd omdat er stalen schepen in gebruik kwamen en het ook slecht ging in de visserij. Door de afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee, verdwenen veel bidders. Soms waren ze zo oud dat er geen koper meer voor te vinden was. Dan werden ze wel achtergelaten langs de kust waar de wind en het water de schepen sloopten.

Ook werden veel bidders verkocht als pleziervaartuig. Vaak werd er geen onderhoud gepleegd waardoor de meeste schepen na verloop van tijd alsnog onder de slopershamer terecht kwamen. Een klein aantal kwam in handen van liefhebbers die ten koste van veel tijd en geld de oude schepen opknapten en er voor hun plezier mee bleven varen.

Inmiddels waren veel van deze historische schepen uit de haven van Spakenburg verdwenen.

Om die reden ontstond de gedachte om een keer een nieuwe botter te bouwen. Dat idee werd werkelijkheid en in 1986 werd op de Botterwerf in Spakenburg een nieuwe botter gebouwd: de BU 210. Dit nummer verwijst naar het hoogste visserijnummer dat ooit werd uitgegeven en dat was BU 209. Het schip is gebouwd aan de hand van de oude mallen die op de werf bewaard waren gebleven. Zo is het helemaal op een originele wijze gebouwd.

De BU 210 heeft haar vaste ligplaats in de Oude Haven van Spakenburg. In deze eeuwenoude havenkom ligt de grootste biddersvloot van ons land. Aan de haven ligt ook de Botterwerf waar het schip in 1986 is gebouwd.

Het varen met deze stoere vissersschepen is een onvergetelijke belevenis. Terwijl je de haven uitvaart, vaar je als het ware het verleden binnen. Je ervaart hoe het leven aan boord moet zijn geweest in de tijd dat de Zuiderzee nog zout was, al het zware werk met de hand werd gedaan en de vissers leefden met het tij en van wat de zee gaf.

