

Makkum: van agrarische nederzetting tot toeristische trekpleister

JELMER TILSTRA

Het Friese Makkum, gelegen aan het IJsselmeer net onder de Afsluitdijk, kent een bijzondere en veelzijdige geschiedenis. Het dorp, ontstaan uit twee aan elkaar gegroeide kernen, maakte zowel grote bloeiperiodes als crisistijden door. De Makkumer economie rustte door de eeuwen heen op verschillende pijlers. Begonnen als agrarische kern ging het van industrie- en handelsplaats naar vissersdorp tot het de toeristische trekpleister werd die het nu is. In dit artikel wordt de groei van het dorp in kaart gebracht en staat de samenhang tussen de ruimtelijke transformatie en de economische en maatschappelijke ontwikkelingen centraal.

In de 10e eeuw werd voor het eerst melding gemaakt van een dorp op de plaats waar nu Makkum ligt. Op een lijst van het Duitse klooster Fulda, waarop het de dorpen vermeldde waar het bezittingen had, is sprake van 'Magenheim'. Dit dorp kan worden gerekend tot de nederzettingen die op de hoger gelegen kwelderruggen ontstonden. In deze tijd lag het dorp nog niet direct aan het water. De Zuiderzee was nog het Almere en stond met de Noordzee in verbinding door de zeearm de Vlie. Deze lag ten westen van Makkum. Door afkalving ten gevolge van de stijging van de zeespiegel werd de opening van de Vlie steeds groter en kwam Makkum steeds dichterbij de kust te liggen. In deze tijd werden de eerste dijken aangelegd (Spahr van der Hoek, 1969).

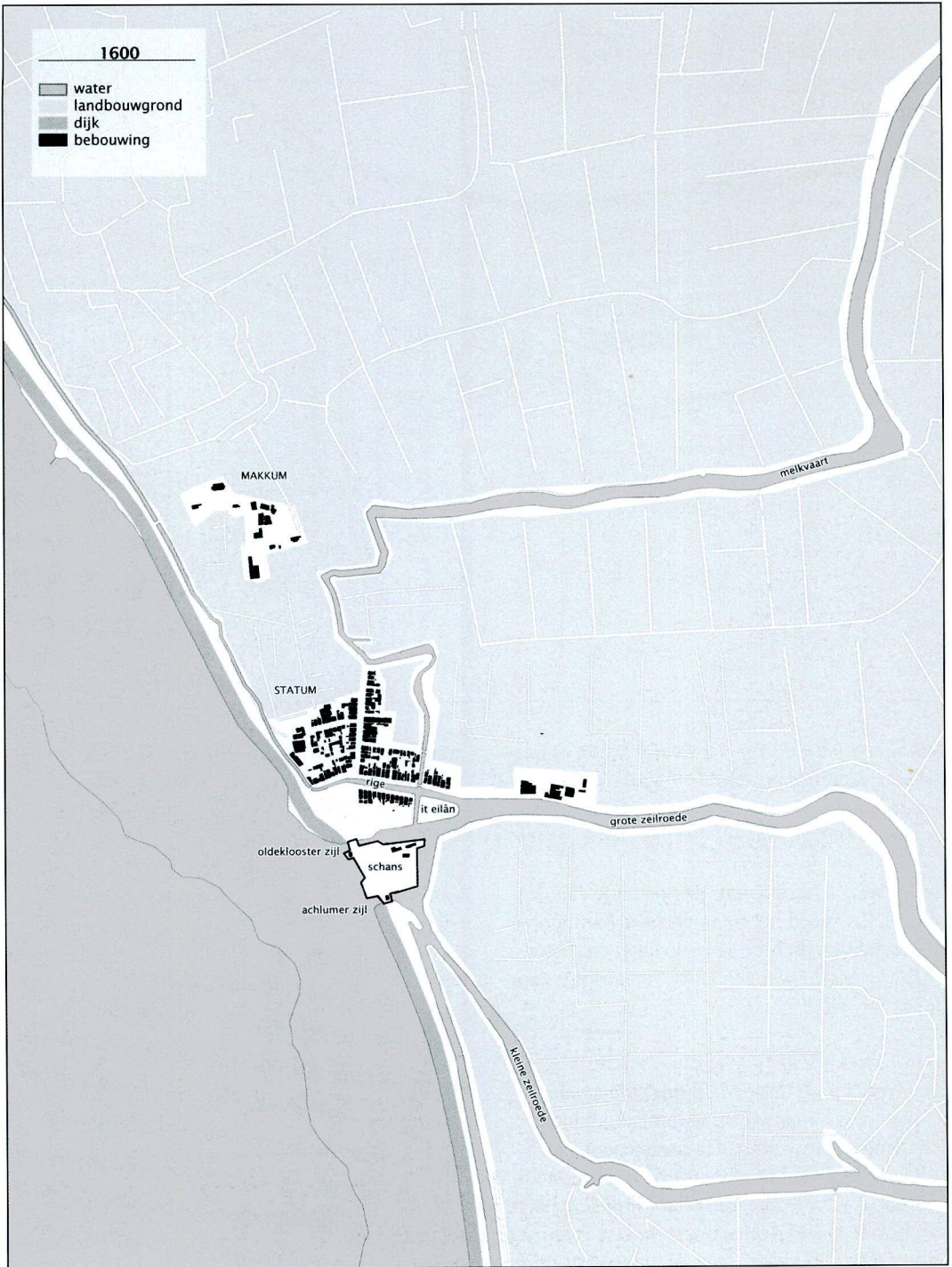
Met de bedijking werd het nodig om afwateringssluizen aan te brengen om het overtollige boezemwater te kunnen lozen. Daarom werd bij Makkum de Oldenkloosterzijk aangelegd, ten zuiden van de dorpskern en in het verlengde van de Rige (Jaarsma, 1933). Het belang van deze afwateringssluis nam toe toen de Middellzee, die Friesland lange tijd opdeelde in twee helften, vanaf 1300 steeds verder verzandde en werd bedijkt. Een plaats als Bolsward lag tot die tijd direct aan de Middellzee, en kon daarop afwateren. Toen die mogelijkheid verdween werden grote gebieden afgewaterd via de zijk in de Rige, net onder Makkum.

Door de bedijking van de Friese kust was het niet meer noodzakelijk om op een al dan niet natuurlijke verhoging in het land te wonen. We zien in deze tijd dan ook nederzettingen ont-

staan op andere, strategisch gelegen plekken. Zo ook bij Makkum, waar de monding van de Rige en de daar aanwezige sluis een aanknopingspunt boden voor een handelsplaats. Hier ontstond een nederzetting die als buurtschap van Makkum onder de naam Statum bekend zou worden. Waar de agrarische kern Makkum tot dan toe het zwaartepunt van het dorp was, zou dit snel verschuiven richting handelsnederzetting Statum. Dat is te zien op een kaart uit 1572, waarop bebouwing langs de Rige is weergegeven (Schroor en Van den Heuvel, 1998).

Op deze zogenaamde nieuwskaart zijn twee sluisen getekend. De noordelijke van de twee is de nieuwe Oldenkloosterzijk, ter vervanging van de hiervoor beschreven sluis, die iets noordelijker heeft gelegen, in het verlengde van de Rige. Vermoedelijk was de oude sluis door dijkverhogingen teveel binnendijks komen te liggen, waardoor de aanleg van een nieuwe sluis nodig bleek¹ (Jaarsma, 1933). De zuidelijke sluis is de Achlumerzijk. In 1572 waren beide sluisen vermoedelijk van groot belang voor het achterland, wat ook valt af te leiden uit het grote verdedigingswerk dat op de kaart te zien is.

Wanneer deze twee sluisen en dit verdedigingswerk gebouwd werden, is niet precies duidelijk. De eerste vermelding van een schans bij Makkum stamt uit 1523. Later (maar voor 1572) werd de schans uitgebreid zodat beide sluisen binnen het verdedigingswerk vielen. Op de kaart is goed te zien dat het om een serieus verdedigingswerk ging. Vermoedelijk betrof het een aarden wal, misschien versterkt met houten palen. De grond die hiervoor gebruikt werd,







Maar niet alleen de industrie profiteerde. Ook de agrarische sector groeide en er kwam een goederenmarkt langs de Rige. Deze marktfunctie nam in de loop van de 17e eeuw een grote vlucht, wat bijvoorbeeld blijkt uit de bouw van een boter-, kaas- en vleeswaag in 1696 (Derks, 1994). Deze waag is tot op de dag van vandaag één van de meest beeldbepalende gebouwen van het dorp.

De bebouwing ontwikkelde zich hoofdzakelijk langs de waterwegen. Dit geldt voornamelijk voor de industriebebouwing, die voor de aan- en afvoer van goederen afhankelijk was van ver- voer over water. Langs de Grote Zeilroede verschenen vele kalkovens met bijbehorende les- huizen. Daarnaast kwamen enkele scheepswer- ven tot stand op de zuidoever van de Grote Zijl- roede en langs de Krommesloot. Ook de woon- bebouwing ontwikkelde zich snel. Het gebied tussen huidige Kerkstraat (toen nog Nieuwe Straat geheten), Rige, Slotmakerstraat en de zee- dijk raakte rond 1600 snel volgebouwd. Ook de zuidoever van de Rige werd in deze tijd be- bouwd.

De bebouwing aan het Vallaat ontwikkelde zich vanaf de hoek met de Krommesloot richting de schans, die in de loop van de eerste helft van de 17e eeuw werd gesloopt. Vervolgens verscheen rond 1635 bebouwing aan de Krommesloot, en werd omstreeks 1640 het gebied ten oosten van de Bleeksrige volgebouwd, waarna vanaf 1650 de gronden langs de weg tussen Statum en Mak- kum langzaam maar zeker bebouwd raakten. Eerst werden langs de Nieuwe Straat slechts en- kele percelen bebouwd, maar tegen het eind van 17e eeuw was deze grotendeels aaneengesloten bebouwd.

De ruimtelijke structuur die tegen het eind van de 17e eeuw was bereikt, is tot op de dag van vandaag duidelijk herkenbaar. De afzonderlijke benaming van Makkum en Statum raakte nadat de twee nederzetting aan elkaar waren gegroeid steeds meer in onbruik, en zo werd Makkum echt één dorp. Het dorp had een voor die tijd sterk stedelijk karakter, maar stadsrechten liep

het net mis (RDMZ, 1985). Daarvoor kwam de groei te laat. Wel leverde het de aanduiding 'Vlecke' op, net als bijvoorbeeld Joure, Wouds- end en Grou, die allemaal de ligging aan het wa- ter en de sterk ontwikkelde handels- en indus- triefunctie gemeen hadden met het Makkum van die tijd.

1700 - 1900: STAGNATIE EN TERUGGANG

In de 18e eeuw wist de bedrijvigheid in Makkum zich in eerste instantie te handhaven. In 1749 voer nog een derde van de Makkumer gezins- hoofden op een schip. Maar na 1750 trad een kentering op. Deze begon met een sterke afna- me van de kalkfabricage. Door toegenomen concurrentie vanuit andere delen van Neder- land en ook het buitenland nam de vraag naar Makkumer bouwmaterialen af. Langzaam maar zeker verdwenen de kalkovens en verloren de schelpenvissers en kalkbranders hun werk (Spahr van der Hoek, 1969).

In de Franse tijd (1795 - 1815) zette de economi- sche teruggang in steeds sterkere mate door. Gedurende de 19e eeuw werden diverse pogin- gen ondernomen om de economie weer een im- puls te geven. Eind 18e eeuw vond een sluisver- breiding plaats, maar die had weinig effect op de economie. Daarnaast werden er diverse nieuwe bedrijven gesticht, zoals industriemolens, een leerlooierij en een glasblazerij. Deze zorgden echter niet voor een opleving van de economie. De in de tweede helft van de 18e eeuw gestichte glasblazerij stopte in 1807. De papiermolen hield het aardig vol, maar verdween aan begin van 20e eeuw. De overige drie industriemolens en de leerlooierij waren toen al opgedoekt. Het is opvallend om te zien dat de Makkumer bedrijven de mechanisatie als gevolg van de In- dustriële Revolutie op een of andere manier mis- liepen. Dat valt terug te voeren op een onge- lukkige samenloop van omstandigheden. De be- langrijkste economische pijler van Makkum was de productie van bouwmaterialen. Toen de vraag daarnaar terugliep werd het minder aan- trekkelijk om grote investeringen te doen. Daar-

bij waren de Makkumers niet gespecialiseerd genoeg, waardoor het risico van investering ook nog eens over veel verschillende soorten bedrijven gespreid moest worden². Bovendien ver-zandde de sluis bij Makkum langzaam maar zeker, waardoor de binnendijks gelegen laad- en losplaatsen moeilijker bereikbaar werden. Hierdoor verdween veel van de industrie. Alleen de aardewerkindustrie en scheepsbouw bleven over (Gielstra).

Met de bedrijvigheid verdwenen ook de mensen. Naast de eerder genoemde pogingen om Makkum een nieuwe economische impuls te geven, werd in de tweede helft van de 19e eeuw het initiatief genomen om de in die tijd vaak misereabele woonomstandigheden van de arbeiders te verbeteren. In 1866 werd daartoe de Bijzondere Maatschappij tot Stichting van Minkostbare Arbeiderswoningen opgericht. Deze Maatschappij nam het initiatief tot sociale woningbouw in Makkum. Er werden tien arbeiderswoningen gebouwd in het gebied tussen Kerkstraat en de dijk. Het is een van de weinige initiatieven tot nieuwe woningbouw in deze periode. Daarnaast werden enkele percelen langs de Kerkstraat met woningen bebouwd en nog hier en daar een perceel, maar van structurele uitbreidingen op het gebied van woningbouw was verder geen sprake.

De vier industriemolens, die werden opgericht in een poging het economisch tij te keren, werden langs de Kleine Zeilroede geplaatst. Vermoedelijk had dat te maken met het feit dat de kalkovens al zo ver het land instonden dat het voordeel van 'dicht bij de Zuiderzee' langs de Grote Zeilroede min of meer wegviel. Bovendien was deze lokatie uitermate geschikt om van alle kanten wind te kunnen vangen, aangezien omliggende bebouwing ontbrak. Echter niet lang na de kalkovens verdwenen in de loop van de 19e eeuw ook de industriemolens.

Tegen het eind van de 18e eeuw had de laatste grote wijziging van de Oldekloosterzijl plaatsgevonden: in 1778 was de sluis verbreed en verdiept. Tegelijkertijd was de Achlumerzijl ge-

dempt. In de omgeving van de plek van de oudste sluis werden ongeveer een eeuw later, in 1897, een belangrijke ruimtelijke ingreep gedaan. Het dichtst bij de zeedijk gelegen deel van de Rige werd toen gedempt, en daar werd het post- en telegraafkantoor gebouwd. Dit betekende een ingrijpende verandering: in plaats van een lange, doorlopende gracht die eindigde bij de zeedijk ontstond er een plein, dat afgesloten werd door een monumentaal pand.

1900 – 1945: NIEUWE BLOEI EN DE OORLOG

Aan het begin van de 20e eeuw was de situatie in Makkum miserabel. Een groot aantal bedrijven was over de kop gegaan en veel mensen waren weggetrokken. De inpoldering van de Zuiderzee door middel van de aanleg van de Afsluitdijk deed het tij echter keren. In verband met de vele dijkdoorbraken en de verzilting van de landbouwgrond, waren er sinds de 17e eeuw plannen gemaakt om de Zuiderzee af te sluiten. De uitvoering liet echter op zich wachten tot 1918, toen het door Cornelis Lely ontwikkelde plan voor de Afsluitdijk groen licht kreeg. In 1932 werd de Afsluitdijk voltooid. Aangezien de nieuwe dijk de vaargeul van Makkum richting de Waddenzee afslot, werd er in 1928 begonnen met het uitgraven van een nieuwe vaargeul door de Waard (een zandplaat voor de kust). Via de sluisen bij Kornwerderzand ontstond weer een verbinding met de Waddenzee. Tezelfdertijd werd bij Makkum een buitendijkse haven aangelegd, welke vanzelfsprekend toeganlijker was dan de achter de sluis gelegen laad- en losplaats aan de Grote Zijlroede.

Toen de Zuiderzee het IJsselmeer was geworden, was de verwachting dat het gedaan zou zijn met de visserij in dit water (Brouwer en De Vries, 2006). Het water zou zoet worden en de in die tijd belangrijke vissoorten leefden alleen in zout water. De vissersfamilies uit dorpen oostelijker aan het IJsselmeer trokken richting Waddenzee en streken neer in bijvoorbeeld Harlingen of Makkum. In deze tijd groeide de Makkumer bevolking. Toen vervolgens de (in



het zoete IJsselmeer levende) paling belangrijk werd en de uitgezette snoekbaars uitstekend bleek te gedijen, werd vissen op het IJsselmeer een winstgevende bezigheid. De opkomst van gemotoriseerde kotters in deze tijd was eveneens gunstig voor Makkum, dat bij de overheersende zuidwestenwind aan lager wal ligt. Voor zeilschepen is dit ongunstig, maar voor de kotters maakte het geen verschil. Dit had tot gevolg dat de visserij in Makkum enorm opbloei-de, wat het dorp dan ook een economische impuls gaf.

Toen in 1940 de oorlog uitbrak, merkten de meeste Friezen daar vrij weinig van. Rondom de Afsluitdijk wordt echter hevig gevochten. De zogenaamde Wonsstelling die de dijk moest beschermen, strekte zich uit van Makkum tot Zurich. Makkum zelf bleef grotendeels gespaard, omdat de meeste gevechten buiten het dorp plaatsvonden. De visserij, die hoofdzakelijk verantwoordelijk was voor de nieuwe opbloei, bleef tijdens de oorlog groeien (Gielstra). Deels kwam dit door de goede vangsten, deels ook door de hoge prijzen. Daardoor kon na de oorlog de draad weer snel opgepakt worden. Tijdens de oorlog veranderde Makkum weinig, maar in de jaren daarvoor waren enkele drastische ingrepen gedaan, met name in de waterstructuur. Aangezien het vervoer over de weg toenam, werden er steeds meer grachten en vaarten gedempt. Zo verdwenen achtereenvolgens onder meer de Rige, de Bleeksvaart en de Leerlooiersvaart, hoewel de loop van deze vaarten tot op de dag van vandaag nog altijd duidelijk leesbaar is in het wegen- en bebouwingspatroon.

De bloeiende economie kreeg een duidelijk gezicht in de vorm van enkele forse herenhuizen aan de Lange Laan (de vroegere 'weg naar Bolsward') in de jaren 1930. Daarmee groeide het dorp aan de westkant voor het eerst sinds eeuwen buiten zijn eigen grenzen. Deze uitbreiding kan worden beschouwd als eerste aanzet tot uitbreidingen na de oorlog, die in het verlengde hiervan plaats zouden vinden. Tussen 1900 en

1940 werd met enkele bouwprojecten in het gebied tussen de dijk en de Kerkstraat ook sociale woningbouw gepleegd.

1945 – 2000: MAKKUM WORDT TOERISTISCH CENTRUM

De visserijsector bleef na de oorlog flink doorgroeien. Op het hoogtepunt in 1975 bestond de Makkumer vissersvloot uit maar liefst vijftig kotters. Daarna ging het echter snel bergafwaarts. Begin deze eeuw is nog slechts een handvol kotters in Makkumer handen en deze staan allemaal te koop. Maar de economische opbloei ingezet door de visserij werd na de oorlog verbreed in andere sectoren. Aardewerf-fabriek Tichelaar en scheepswerf Amels wisten de crisistijden door te komen. Beide zagen na de oorlog een groei van hun afzetmarkt en breidden hun activiteiten verder uit.

Amels nam daarin een belangrijke stap door ervoor te kiezen het bedrijf naar de buitendijks gelegen Waard te verhuizen. In het kielzog van deze verhuizing en de daarop volgende groei van het bedrijf vestigden zich in de jaren 1970 steeds meer nieuwe bedrijven. De meeste legden zich toe op de watergebonden industrie en vonden hun plek in de buurt van de Amels werf, met het kanaal naar de sluisen bij Kornwerderzand als goed bevaarbare uitvalsroute. In 1972 werd aan de zuidoostzijde van Makkum een nieuwe rondweg aangelegd. Deze was nodig om de steeds groter wordende onderdelen naar de Amels werf te kunnen brengen. Langs deze rondweg ontstond een bedrijventerrein met enkele grote aannemersbedrijven.

De Waard huisvestte weliswaar een belangrijk bedrijventerrein, toch zou dat niet de hoofd-functie van de zandplaat worden. Toen met de bouw van de Afsluitdijk en het afsluiten van de Zuiderzee de zandplaat voor de kust bij Makkum definitief droog kwam te liggen, werd er al snel een badhuis gebouwd. In 1933 opende badhuis 'Flevo' de deuren. Helaas werd het gebouw tijdens een hevige storm in 1935 volledig verwoest, maar de eerste aanzet tot toerisme op de



Sânkop (zoals de Makkumers de zandplaat noemden) was gezet. Mede door de oorlog duurde het tot 1955 voordat er een nieuw badhuis verrees. Vanaf 1960 begon het toerisme echt vormen aan te nemen. Eerst werden er een hotel en dertig recreatiewoningen gebouwd. Begin jaren 1990 volgden grote uitbreidingen. Binnen enkele jaren werden een jachthaven, een villapark, een appartementencomplex en een centraal recreatiegebouw aangelegd. De groei in het toerisme was zelfs zo groot dat er diverse stukken land opgespoten werden om meer vakantievilla's te kunnen bouwen.

De uitbreiding in de vorm van woningbouw ging na de oorlog eerst met voorzichtige stappen buiten de al eeuwen bestaande dorpsgrenzen, maar in de jaren 1970 en 1980 groeide het dorp explosief. In het begin werden de meeste woningen gebouwd in opdracht van de grote Makkumer bedrijven Amels en Tichelaar, later gebeurde dat steeds meer in opdracht van de gemeente. Ook de vrije verkoop van kavels groeide richting het einde van de eeuw.

De eerste echte nieuwbouwwijk kwam tot stand omstreeks 1950, toen de gemeente het gebied tussen de Buren, Slotmakersstraat en zeedijk vol liet bouwen. Hier waren voor de oorlog al de eerste stappen in de sociale woningbouw gezet, dus was het een logische plek om dat voort te zetten. Het dorp ging buiten zijn grenzen groeien vanaf 1955, toen de Lieuwkemastraat, Klipperstraat en Cynthia Lenighestraat werden bebouwd. Begin jaren 1960 werd het eerste grootscheepse uitbreidingsplan voor Makkum opgesteld. De schepenbuurt zou het hele gebied tussen de Ds. Touwenlaan, de Melkvaart en de nieuw aan te leggen Botterstraat op gaan vullen. De bouw was hier nog in volle gang toen alweer een nieuw uitbreidingsplan werd gestart, dit keer aan de zuidzijde van de Ds. Touwenlaan tot aan de Grote Zeilroede. Daarop volgden nog uitbreidingen ten noorden van de Melkvaart en de Schepenbuurt.

Het was ook in deze tijd dat wonen aan het water in raakte. Daarom besloot de gemeente om

in het gebied tussen Krommesloot en de in 1972 nieuw aangelegde rondweg een woonwijk aan het water te ontwerpen. Daartoe werd een waterpartij gegraven tussen de Grote- en de Kleine zeilroede. Wonen aan het water bleek echter duur en de prijzen voor de kavels rezen dan ook de pan uit. In de volksmond werd dit stukje Makkum dan ook wel de goudkust genoemd. De verkoop viel tegen en herverkaveling was noodzakelijk om de grond verkocht te krijgen. Het bleek ook een voorbode voor een afname van de groei te zijn. Het zou tot 1995 duren voor er weer een structurele uitbreiding gepland werd. Dit keer toch weer aan de noordkant, want de zuidkant van het dorp was al voornamelijk door de industrie in beslag genomen.

DE TOEKOMST VAN MAKKUM

Zo is Makkum in de loop van de eeuwen van agrarische nederzetting geworden tot een toeristische trekpleister waar mensen vanuit heel het land en van verder weg naartoe komen. Naar het zich laat aanzien zal het toerisme in de komende decennia de belangrijkste pijler van de Makkumer economie blijven. Voor woningbouw is nog volop ruimte in noordelijke richting. De industrie groeit richting het oosten en ook daar blijven voorlopig nog goede mogelijkheden. Het oude dorpscentrum, dat tot beschermd dorpsgezicht is verklaard, blijft de veelzijdige geschiedenis van Makkum met zich meedragen.

Makkum (prov. of Friesland), from agricultural settlement to tourist attraction

The oldest known map of the Frisian village of Makkum is a recently discovered so called "newsprint" from 1572. It shows clearly that Makkum at the time was made up of two village centres. One was founded on a terp, the other around the locks. During the 17th century those two centres grew towards each other and melt together. Makkum was growing very fast at that time. Lime kilns, shipyards, brick factories and lots of other industries were developing in the

village. The map of Makkum as it was by the end of the 18th century, shows what would be the outlines of the village for a long time. Due to a strong economic decline it lasted until the 1930's before the village started to grow again. The construction of the Afsluitdijk was of great importance for Makkum. It gave a boost to fishery, which initiated a new economic growth. The Amels Shipyard and the Tichelaar pottery factory survived the long recession and started to grow quickly in the 1950's. This growth resulted in large development plans to house all the workers. From the 1960's onwards a large recreation area was developed on the sandbar just offshore Makkum. Nowadays that is the most important source of income. Over the centuries Makkum developed from a small agricultural settlement into a widely known tourist attraction.

NOTEN

1. De restanten van de oude sluis zijn gevonden op de plek waar nu het Post- en Telegraafgebouw staat. Hieruit blijkt dat de dijk in die tijd meer landinwaarts lag dan dat nu.
2. De familie Kingma bijvoorbeeld, één van de belangrijkste families in Makkum, bezat scheepswerven, een leerlooierij, boerderijen, kalkovens, een steenfabriek, een tichelwerk en meer.

BRONNEN EN LITERATUUR

Bij het onderzoek voor dit artikel is dankbaar gebruik gemaakt van de door stichting Ald Makkum beschik-

baar gestelde informatie. Met name voorzitter Otto Gielstra heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de totstandkoming van het geheel. De stichtingsjaar-tallen van de bebouwing op de kaarten in dit artikel zijn gebaseerd op eerder door Gielstra gedaan onderzoek en het archief van de gemeente Wûnseradiel. Er is op diverse plaatsen uitgegaan van eigen aannames.

BOELES, P.C.J.A. (1951). Friesland tot de elfde eeuw, zijn vóór en vroege geschiedenis. Den Haag.

BROUWER, J. EN DE VRIES, L. (2006). Zout Zoet. Hilversum.

DERKS, G.J.M.; FERMO, M.F. EN VAN WEEZEL ERRENS, F.R. (1994). Architectuur en stedenbouw in Friesland 1850 – 1940. Zwolle/Zeist.

GIELSTRA, O. Diverse artikelen gepubliceerd in Ald-nijs (nieuwsbrief Stichting Ald Makkum); nr. 4/5, 23, 32, 34, 35, 39/40.

JAARSMa, W. (1933). De Friesche Zeeweringen van 1825 tot 1925. Leeuwarden.

POSTMA, O. (1965). Makkum, Sier en sied fan Wûnseradiel. Bolsward.

RDMZ (RIJKSDIENST VOOR DE MONUMENTENZORG) (1985) Dorpsgezicht Makkum. Zeist.

SCHROOR, M. EN VAN DEN HEUVEL, C. (1998). De Robles atlassen, vestingbouwkundige plattegronden uit de Nederlanden en een verslag van een veldtocht in Friesland in 1572. Leeuwarden.

SPAHR VAN DER HOEK, J.J. (1969) Geakunde Wunseradiel. Bolsward.