

# HERINNERINGEN UIT HET VERLEDEN

Een brief van oud-schipper M. Sijbranda (75)



Foto beschikbaar gesteld door de Historisch Topografische Atlas Gemeentelijke Archiefdienst Amsterdam.

Deze door ons ontvangen brief is gericht aan Wim Kuiper; op ons verzoek schreef hij ons:

„Via uw redactie heb ik in de loop der jaren verschillende brieven van oud-schippers ontvangen. Het waren brieven van onbekenden, vaak met interessante verhalen of gegevens die ik voor artikelen gebruikte of verzamelde en in rubrieken onderbracht. Met de meeste schippers die ik op voorspraak leerde kennen of bij wie ik onverwacht voor een gesprek aanklopte, groeide een vriendschapsband. Voor hen bestond er geen aanleiding tot schrijven. Wanneer zij een presentemplaar van de redactie ontvangen hadden, bedankten zij mij daarvoor telefonisch. Wanneer je met schippers over varen van vroeger begint, loopt een gesprek meestal uit; vooral wanneer je een lange lijst bij je hebt met de meest uiteenlopende vragen. Je komt er dan vaker over de vloer en je leert ook moeder de vrouw kennen. Op hún beurt

stellen zij ook vragen; of je ook getrouwd bent en hoeveel kinderen je hebt. En als je daar bevestigend op geantwoord hebt, komt de uitnodiging: „je moet de volgende keer je vrouw eens meenemen.” Een aantal van deze mensen bij wie ik veel op bezoek kwam en een enkele keer aan tafel uitgenodigd werd, zijn overleden. Vele nieuwjaarswensen en ook overlijdensberichten die ik in de loop van de jaren ontving, zijn de stille getuigen van een goede vriendschap.

## Het garenklosje

Van een oud-schipper die voor tijdverdrijf aan sierschiemanswerk deed, ontving ik een zelfgemaakt presentje. In het Overijsselse Hasselt, een aardig stadje waar ik in de zomer graag vertoef, heb ik deze man leren kennen. Hij is daar de oudste schipper van zijn generatie en werd indertijd door het gemeentebe-

stuur uitgenodigd om het bronzen plastiek van twee Hasselteraken te onthullen dat bij de sluis aan het Zwarte Water is opgericht. Enkele jaren geleden stuurde hij mij een garenklosje met een sierlijke Turkse knoop van 3 mm vlaggelijn,



Sierschiemanswerk van oud-schipper G. Bakker. Een sierlijke Turkse knoop, kunstig gevlochten om het cilindervormige deel van een leeg garenklosje. (foto Rein Rijkens)

Deze karakteristieke foto van de familie L. Smit Sr. is genomen voor het huis aan de rijkshaven te Emmeloord van het voormalige eiland Schokland. Geheel links en geheel rechts staan resp. Harm en Hendrik Smit. Lammert Smit Sr. (met pet) was een kalme, waardige man. Aan zijn linker zijde staat zijn vrouw Jantje Smiten Napel. De oud-bakenmeester Lammert Kombrink schreef over zijn grootmoeder dat zij achter haar stuurs uiterlijk een groot en liefdevol hart verborg. Vrouw jantje stond bekend om haar goede eetlust; zij at net zoveel als haar kinderen. Zij had er goed de wind onder; als zij zich druk maakte of wat korzelig uitviel, verviel zij vaak in het Urks dialect. Zij dreef het winkeltje op Emmeloord waar brood, kruidenierswaren, tabak, schapemelk en de echter Schokker brokken te koop waren. Naast de vrouw van de havenmeester staat haar dochter en naamgenoot Jantje Smit; zij had groot respect voor haar vader. De derde vrouw is Jentje Gerssen die trouwde met haar eilandgenoot, de Urker Rinke Oost.

(Foto beschikbaar gesteld door mevr. G. Ridderink-Kombrink)

Schoenmakerij in de openlucht. Het ont-takelde tjalkje van de schoenmaker was zijn woning; het ligt in de Zijlroede bij de lemmer.

(Foto beschikbaar gesteld door R. M. Nieman)



kunstig gevlochten om het cilindervormige deel van het lege klosje. Het hangt aan een bijgeleverd stukje lijn aan de wand van mijn werkkamertje.

Wat drijft een mens tot het regelmatig schrijven van artikelen, een bezigheid die meer tijd, geduld en geestkracht vereist dan menigeen vermoedt? Breedvoelige artikelen nogwel waaraan het oude Zuiderzeegebied met haar geïsoleerde leefgemeenschappen ten grondslag ligt. Het wordt ingegeven door een grote liefde voor dit gebied waarbij het ouder

worden, de drang om veel buiten te zijn (aan de waterkant) en een tikje ijdelheid niet vreemd zijn. Voor de laatstgenoemde eigenschap gebruiken de Fransen een kernachtige uitdrukking die moeilijk in het Nederlands te vertalen is: „de se voir imprimé” (je epistel gedrukt te zien). Belangrijker in dit verband is de vraag: wat drijft een oud-schipper, die voorheen slechts in beperkte kring gehoor kreeg, tot het schrijven van een brief van vier kantjes met enkele wederwaardigheden uit zijn verleden? Ik denk dat velen van hen nú eerst beseffen dat de belangstelling voor dit verleden nog steeds groeiende is en zij vrijelijk de kans grijpen om hun herinneringen op papier te zetten.

Blijkbaar behoren veel lezers van SPIEGEL DER ZEILVAART tot de kring van (oud)-schippers. Aan al deze mensen die veel te vertellen hebben, zou ik de raad willen geven om zonder aarzelen eens in de pen te klimmen om hun wederwaardigheden op te schrijven. Daarbij zijn ook oude foto's, prentbriefkaarten en kranteknipfels met bijzonderheden van weleer zeer welkom.”

Maar nu de brief die wij van oud-schipper M. Sijbranda mochten ontvangen. Wim Kuyper verzorgde de illustraties; wij vroegen hem om deze brief van commentaar te voorzien.



## Mijnheer

Genietend van Uw verhalen over Vollenhove en omstreken in Spiegel der Zeilvaart, komt altijd weer de herinnering boven van een aanvaring met een steen van 't gesteente van Vollenhove.

Het was febr. 1926 ik was toen 16 jaar en voer bij m'n broer als knecht op een Friesch tjalkje van 70 ton. Vader en Moeder waren in '24 aan de wal gaan wonen en was turfschipper van z'n vak, en zette z'n zaak als brandstofhandelaar voort en wel te Sneek.

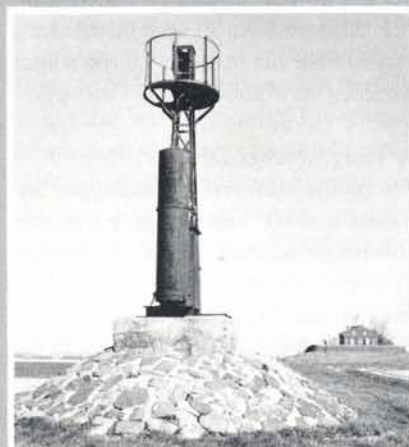
Tussentijds deden we ook wel eens ander werk en dat bestond meestal uit zand en steen van de Gelderse IJssel. Zoo ook nu, we zouden een vracht rivierzand halen van Katerveer en voeren Lemmer uit. Normaal gingen we met een doorstaande Westelijke wind de Ketelmond binnen en zeilden dan de IJssel op, als het ook niet te ver was boven Katerveer.

Maar deze keer waaide het hard uit 'Oosten en was er van de Ketel binnen, geen sprake. We voeren met gereefd grootzeil en stagfok, mooi onder de Kuinre en Blokzijl door naar de Kribben\* zooals we het Zwolse diep noemden. Daar de wind pal Oost was en de Kribben W. NW. naar zee liepen besloot m'n broer, om door het blinde gat\* in de verzonken Noordelijke dam in de Kribben te komen, en men behoefde dan de hele Kribben niet te laveren. We deden dat wel meer door 't blinde gat, maar gingen dan om 't gesteente heen.

Ter breedte van Blokzijl zei m'n broer; er moet ergens een geultje zijn niet ver van de punt van de Voorst, en daar proberen we dan langs te komen en zitten dan mooi hoog onder de wal. En zoo gezegd zoo gedaan, we naderden het gesteente, en ik stak geregeld uit en steeds minder water, en daardoor zogen we naar beneden ik moest zeil minderen want het sturen ging zo zwaar. En ja hoor op 't moment ging het bommerde bom en we donderden over een steen heen dat het was niet mooi meer. De zeilen gestreken de lanen uit de hel\* getrokken en 't water stroomde mooi naar binnen. Met een stuk spek en vette vodden de boel zo goed mogelijk dichtgemaakt, het ruim leeg gepompt, anker gehiewd, (de stok lag gedeeltelijk boven water) stukje zeil gezet en naar Kraggenburg gevaren, ten anker, en na een goed uur kwam een motorschip die ons meenam

naar Zwartsluis (de motorschepen kwamen toen in de vaart). Te Zwartsluis stonden drie scheepbouwers op de sluismuur die tuk waren op de reparatie. Appelle (Appelo), van Goor en Spiekman, en de Goede\*. Na telefonisch overleg met de Verz. Mij. kreeg laatstgenoemde scheepbouwer de opdracht voor de reparatie. Het bleef ons een raadsel hoe snel deze hellingbazen ingelicht waren. Waarschijnlijk hebben de altijd met het gezicht naar zee starende kaaimannen ons wel zien scharelen en het naar de Slusse\* doorgegeven. Van Lemmer uit varende zagen we nooit naar het tij het deed daar niet veel, aan de N.O. wal, maar de harde doorzettende O wind heeft ons toen parten gespeeld.

In herfst en winter gingen we ook wel door de kop van Overijssel naar Friesland. Ons tjalkje ging 1.40 diep en Beukerssluis gaf een kwartvoet water meer dan de Aremberger sluis. In die tijd was Visser sluiswachter op laatstgenoemde sluis een ijve-



De lichtopstand en de voormalige lichtwachterswoning liggen nu middenin de akkers rond het dorp Kraggenburg.

(Foto uit 1978, beschikbaar gesteld door de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders)

rige man met zwart krulhaar en een uniform op. De Beukers werd bediend door Appelo en Deuzeman, boeren wonende aan de sluismuur ter weerszijden.

Het was vaak een getob door Overijssel het Giethoornse meer stond het minste water, en men taste ook wel zand en grindbulten aan (vaak wel door schippers gevormd die te diep lagen). We voeren toen nog via de Ronduite (Ronduite).

U schreef ook wel over Schokland in Uw verhalen, ook daar heb ik nog herinneringen aan. Als we de Ketel uitgingen kwamen we met te veel wind wel eens in de Schokkerhaven terecht. Recht voor de Ketelmond vormden zich altijd een zandplaat welke goed betond was. Diepere schepen dan 1.60 à 1.70 ook die om de Noord moesten, gingen Z W voor om de plaat heen. Vlotter dan 1.70 kon men direkt uit de Ketel N voor gaan liggen en men vond dan een paar drijfbakens voor oriëntering.

Ook kwamen we wel in de haven van Schokland terecht. Smit was daar toen havenmeester en Spit lichtwachter als ik het goed heb. Zondags hield Smit kerkdienst in de huiskamer en las dan een preek. De meeste schippers vooral Slussigers en Hoogeveense waren van protestantse huize ook wij hoorden daarbij. Ook was er een klein winkeltje op de haven, maar als het verwaaid liggen langer duurde was de winkel gauw uitverkocht en was het dan wachten op de Kamper botter\* die dan weer levensmiddelen aanvoerde. We lagen daar eens op een heldere zonnige winterdag met totaal geen wind. Boven op de dijk staande kon ik het silhouet van de RK te Lemmer en het gebouw van het nu Ing. Wouda gemaal duidelijk zien. Ik daalde af naar de waterspiegel en met het gezicht net boven het wateroppervlak alleen de toren en de schoorsteen van genoemde gebouwen. Aanschouwelijk onderwijs, zou het uit te rekenen zijn hoe een luie ronding de 30 KM lange afsluitdijk heeft?

Ik kom nog even terug op Vollenhove. In een van Uw artikelen schrijft U over een gebaggerde geul\* naar Kraggenburg, ik heb daar nooit iets van gehoord of gelezen. Twee turfschippers op Vollenhove kende ik; schipper Lasche (Lassche) met een mooie Hasselteraak van 65 ton en gebr. Edelenbos met een minder mooie doch grotere aak van c.a. 80 ton. Onlangs reed ik nog eens met de bus door Vollenhove, en ik meende laatstgenoemd schip daar nog heb zien liggen. Ons mooie Tjalkje gebouwd in Echtenerbrug in 1907 is ontuigd gedeeltelijk ontmanteld en verbouwd tot woonschip, en ligt nu beneden de stad Arnhem aan onderlangs, een langzame dood te sterven.

Hoogachtend M. Sijbranda



## Commentaar op de noten\* in de brief

*De „Kribben” en het „blinde gat”*

De noordelijke dam van het voormalige Zwolsche Diep lag meestal onder water; alleen met een aanhoudende oostelijke wind waren er hier en daar wat stenen te zien. De kop van deze dam werd gemarkeerd door een groot houten bakken met een vierkant raam: hij stond precies tegenover de lichtwachterswoning Kraggenburg. Bij het aanzeilen van het Zwolsche Diep was iedere schipper attent op de zwarte gasboei no. 1 met een onderbroken licht om de 10 seconden. Deze boei was gemerkt met GM, de aanduiding van Genemuident. Hij lag er niet voor niets met het beruchte GESTEENTE in de buurt. Daarna volgde aan bakboord het zwarte drijfbaken no. 2. Wanneer dit drijfbaken gepasseerd was, volgde aan stuurboord de rode belboei no. 3. Vervolgens aan bakboord de zwarte drijfbakens no. 3 en 4 en aan stuurboord drie rode tonnen die allen de ingang van de „Kribben” (Zwolsche Diep) markeerden. Deze gegevens komen voor op een oude kaart van de Zuyderzee, een hernieuwde uitgave van juli 1921 die ik jaren geleden van oud-schipper Jan Hijkamp cadeau gekregen heb. Het blinde of Noordergat staat niet aangegeven terwijl ook de bleesbakens ontbreken. De 1800 meter lange vaargeul van het Zwolsche Diep moest jaarlijks uitgebaggerd worden. Op de westelijke bazaltmuur van Kraggenburg stond een seinmast. Gedurende het baggeren hees de lichtwachter de gebruikelijke seinen ter aanduiding van de waterstand voor de molenbaas. De baggermolen vertoonde overdag twee zwarte bollen boven elkaar en 's nachts een wit licht met loodrecht daarboven een rood licht. Ook de zijde van de baggermolen waar-

langs niet gevaren mocht worden alsmede de uitstaande ankers werden gemarkeerd. Op de verzonken dam stonden vanzelfsprekend meerdere bakens; het waren echter niet meer dan dunne eiken takken. Bij het laveren in het Zwolsche Diep gingen de schippers met een slag naar de verzonken dam steeds vroegtijdig door de wind om toch vooral niet op de stenen te lopen. Alleen de meest ingewijden kenden het Noorder- of blinde gat, een doorvaart met een breedte van 150 meter, aan de zeezijde gemarkeerd met een „blees” en aan de andere kant met een strobaken. Al deze bleesbakens werden voor het invallen van de winter eveneens verwijderd.

*De vaargeul langs De Voorst*

Het geultje waarover oud-schipper Sijbranda spreekt, liep van de haven van Vollenhove naar de zwarte drijfbakens no. 3 en no. 4. Omstreeks 1930 werd deze geul opnieuw uitgebaggerd met de baggermolen STELLENDAM van de firma Van Dongen en Van Hoven uit Dordrecht (zie SPIEGEL DER ZEILVAART 7e jaargang nr. 6, 1 augustus 1983, blz. 41 en 42). De schippers die om de noord kwamen en ter plaatse goed

*Deze foto van de ingang van het voormalige Zwolsche Diep zal bij velen oude herinneringen oproepen. Het grote houten bakken met een vierkant raam op de kop van de noordelijke verzonken dam is niet zichtbaar. De schipper van de uitvarende tjalk profiteert van een mooie zuidoostelijke bries. De laatste keer dat ik met mijn zwager het Zwolsche Diep uitzeilde was in de zomer van 1940. Het woei hard uit het zuidwesten; de hele dag boksten wij tegen de golven op. Tenslotte moesten wij 's avonds door een zwaar onweer toch nog in de buurt van Muident ten anker komen. (collectie Wim Kuyper)*

bekend waren, staken bij rustig weer af, althans wanneer hun schepen niet dieper dan 1.40 meter staken. Steeds met de slaggaard stekende, hielden zij de zwarte drijfbakens 3 en 4 aan stuurboord en vervolgens de verzonken dam totdat zij het blinde gat bereikt hadden dat dwars van het watermolentje aan de Bentdijk van Vollenhove lag.

Ofschoon ik in mijn jeugd talloze malen het Zwolsche Diep bevaren heb, kende ik het Noordergat niet. Eerst na de gesprekken met Lammert Kombrink, oud-bakkenmeester van het Katerveer bij Zwolle en schrijver van boeken over de binnenvaart, Kraggenburg en Schok-

*De Varkenstraat in Zwartsluis. De publieke waterpompen werden 's winters tegen het bevroren met stro ingepakt. De foto dateert van 1927.*

*(negatievenarchief Henk Bruinenberg (†), foto Teun Smit)*

*(Foto overgenomen uit Wijkend Water van Fred Thomas)*



land, kwam dit gat ter sprake. Lammert Kombrink is een van de zoons van wijlen Casper Kombrink, van 1902 tot 1911 lichtwachter op Kraggenburg. In het dorp Kraggenburg (Noordoostpolder) is een straat naar hem vernoemd. Wanneer Casper Kombrink met zijn bolletje naar Vollenhove zeilde, stak hij meestal af door het blinde gat. De meeste reizen werden gemaakt om inkopen te doen; alleen bij slecht weer zeilde hij naar Genemuiden. Ook als zijn vrouw op het punt stond om te bevallen, zeilde hij bij voorkeur naar Vollenhove.

#### *De lanen uit de hel trekken*

Met de lanen (ook wel laning genoemd) geeft M. Sijbranda de losse vloerdelen van het vooronder aan. Het woord hel kennen wij meestal alleen van grotere zeeschepen; een donkere opbergruimte vóór in het schip, onder het volkslogies. Oud-schipper Peter Brijder vertelde mij dat er in de zeilende vrachtschepen die o.a. op de Zuiderzee opereerden ook in het achterschip een hel was; je kon daarop dus letterlijk tweemaal naar de hel lopen. Het was een ruimte onder de losse vloer van het voor- en achteronder. De houten schepen van vroeger maakten steeds water; de één meer dan de andere. Als de situatie hachelijk werd en er geen geld voor de hellingbaas was, stond de schipper bij voortduring aan de pomp. 's Nachts sliep hij op de vloer; een deeltje van de laning had hij weggenomen. In het gat liet hij zijn arm rusten; kwam het water te hoog dan werd hij vanzelf wel wakker. Een beschrijving van zo'n verkommerd schip komt voor in één van de bewaarde journalen van de heer E. Kol, eigenaar van het eens zo imposante zeiljacht ZWERVER. Op 4 juni 1916 noteerde hij: – Oranjesluizen. Daar troffen we de uitgaande tjalk DE GOEDE VERWACHTING aan waarover we ons reeds voor enige weken in de Middengronden verwonderd hadden. Nooit hadden we een schip in zulk een desolaten toestand gezien. Grootzeil half aan flarden. Nu vernamen we dat de eigenaar-schipper steeds geheel alleen aan boord was. Reven is volgens hem overbodig daar als het hard waait alles toch weg waait. Maar veiligheidshalve schijnt hij steeds drijvende lading te ver-



voeren, vorig maal hout, nu ledige vaten. Het zeil leek wel met bindgaren aan de gaffel vastgemaakt te zijn.

#### *De „Sluus”*

Ruim zestig jaar geleden kwam ik voor het eerst in Zwartsluis. Een bezoek in het begin van de jaren dertig, aan boord van de Noorse jol ALMERE, zal ik niet licht vergeten. Mijn schoonmoeder droeg destijds bij koud weer een duffelse broek; dat was voor die tijd zeer vooruitstrevend. Ofschoon zij altijd respect heeft gehad voor andermans overtuigingen, was zij zo onverstandig om aldus gekleed van boord te gaan; op een zondag nog wel. Dat was voor de Sluzeger jeugd te veel van het goede; zij werd met stenen bekogeld. Het woord „slusse” dat oud-schipper Sijbranda bezigt, kwam mij niet bekend voor. Ik stak daarom mijn licht op bij de heer J. de Vries, eigenaar van hotel café restaurant ROSKAM. Hij vertelde mij dat de Sluzegers, de inwoners van Zwartsluis die vroeger ook wel voor „Bleien” of „Bleistaarten” uitgemaakt werden, nog steeds over de „Sluus” spreken. De werf van Appelo werd later opgenomen in het bedrijf van Van Goor en Spiekman; de scheepswerf opereert thans onder de naam Poppen. De voormalige werf van De Goede is thans de scheepswerf Geertman. Bijzonderheden over de bediening van de Beukerssluis, de sluis tussen het Zwarte Water en het Meppelerdiep, kon hij niet geven. Hij heeft de boeren Appelo en Deuzeman niet gekend; dat was voor zijn tijd.

*De veerpont van Genemuiden met op de achtergrond het oude veerhuis. Met zwaar weer kan het Zwarte Water geducht tekeergaan. Tijdens noodweer, op 8 maart 1922, voltrok zich een ramp met deze pont. Bij de gewaagde oversteek van het tweehonderd meter brede Zwarte Water verdronken elf inwoners van Genemuiden. Onder de slachtoffers bevond zich ook de toenmalige burgemeester. (Negatievenarchief Henk Bruinenberg (†), foto Teun Smit)*

#### *De „Kamper” botter*

Deze houten Rijksbotter had zijn vaste ligplaats in de haven van Schokland pal voor het huis van de havenmeester. De voorlaatste vaste knecht aan boord was Arend ten Napel. Toen hij in 1910 zijn functie aan Gerrit Huisman („Gait de Bok”) overdroeg, had hij de respectabele leeftijd van één en tachtig jaar bereikt. De oude botter werd in 1921 door een wit geschilderde ijzeren aak vervangen. De bekende scheepsontwerper Thiebout kreeg opdracht om de Lemsteraak te ontwerpen; de SCHOKLAND werd gebouwd bij W. de Vries Lentsch in Nieuwendam. Thiebout huldigde de opvatting dat zelfs in een tot perfectie uitgegroeid scheepstype nog wel veranderingen aangebracht kunnen worden. De SCHOKLAND kreeg daardoor veel kritiek te verduren. Toen de opzichter van Rijkswaterstaat aan Gait de Bok vroeg wat hij van het schip vond, wond hij er geen doekjes om: „'t Is een varken”. En daarmee kreeg de SCHOKLAND de onofficiële naam „'t Verken”.