



# Het bewogen bestaan van de boeier ,, 't Ros Beyaert''

*Toen ik het verhaal las van schipper Sybrandy over de vaart op het Zwolse diep en onder Schokland waarin de Kraggenberg en de haven van Emmeloord op Schokland een rol speelden, herkende ik daarin veel wat verband houdt met het scheepje waarop ik sinds 1948 zeil onder de naam ,, 't Ros Beyaert'', met Zwolle als domicilie.*

*Die herkenning wordt nog onderstreept door het noemen van de familie Smit te Emmeloord en de naam Kombrink. Maar laat ik bij het begin beginnen dan heeft mijn schrijven wellicht nog kans een verhaal te worden.*

## Onze eerste boot

In 1928 verhuisde onze familie van een Zwolse buitenwijk van burgerwoningen naar de Katerdijk aan het Zwarte Water even ten Westen van de bebouwde kom van de stad. Mijn vader dreef daar een houthandel onder de naam Gebr. Rosendaal en het was in 1928 juist 10 jaar geleden dat de eeuwenoude windmolen, waaruit de houthandel was voortgekomen, onder de slopershamer was gevallen.

Zoals vele oude houtzaagmolens was ook deze aan een jaagpad gelegen,

lopende over een dijk en derhalve zowel ongeschikt als verboden voor wagens getrokken door paarden en, later dus, ook voor vrachtauto's. De oude natuurlijke transportweg, het water, was in 1928 nog steeds de enige methode voor aan- en afvoer van planken, balken en palen. Daartoe waren beschikbaar: één ijzeren snikke, een houten bok en een zware eikehouten roeiboot door Kiers in Hasselt gebouwd uit vijfkwarts eiken. Die roeiboot, 6.50 × 1.75 m groot, was voor ons, mijn drie broers en ik om en nabij tien jaar oud, het begin van onze watersport ac-

tiviteiten. Aanvankelijk roeiende en terug de buikdenning rechtop als de wind gunstig was of vastgemaakt achter een motorschip, later getuigd met echte zeiltjes en zwaarden, was deze boot voor ons een oefenlap van de beste soort: niet te licht, wendbaar als een schouw en sterk als een ijzeren schuit. Met dat „schip” gingen we sinds 1937 jaarlijks naar de Sneekweek, gesleept door de „Concordia” van Havers & de Boer die een beurdienst op Leeuwarden onderhield. Met datzelfde „vaartuig” werd de watertentoonstelling te Luik bezocht, slepende achter de beroepsvaart, te gast bij schippers aan boord en geleid door de aanwijzingen in een Bosatlas. Op de terugtocht kwamen we dwars voor de schipbrug te Deventer en braken daarbij de mast die daags daarop werd vervangen door een Noorse spar van één gulden en vijfenzeventig cent om toch maar op tijd in Sneek te kunnen zijn!

Toen wij het volgende jaar de zwaarden konden overnemen van de Friese schouw van de oude heer Schriemer te Zwolle, begon het echter ergens op te lijken maar, helaas ging het gehele tuig met rondhout en zwaarden verloren toen in 1942 de oude molenshuur, die na de sloop van 1918 was overgebleven, geheel afbrandde! Midden in de oorlog was vervanging onmogelijk en het leek erop dat er voorlopig niet gezeild zou kunnen worden, totdat er een geheel nieuwe mogelijkheid voor de wal van onze houtwerf kwam te liggen: de stalen boeier van de Rijkswaterstaat die sinds 1927 praktisch ongebruikt opgelegd was geweest in het haventje „de Ketting” te Genemuiden, waar de lichtwachter van het Zwolse diep woonde, sinds de Kraggenberg als woning bij het licht in 1911 was verlaten. Die laatste bewoner, als lichtwachter op de Kraggenberg, was ene Kombrink geweest, dezelfde man die sterk betrokken is geweest bij de bouw in 1911 van de stalen boeier op de werf van Cornelis Appelo te Zwartsluis, later overgenomen door Poppen.

### *Boeier van Rijkswaterstaat*

Hoe kwam die boeier in Zwolle terecht en uitgerekend bij ons voor de deur? De bakenmeester te Zwolle, Eppe

---

### **Tekst: Ph. H. Trooster**

---

Kolk, een bedachtzaam en goedmoedig man van niet geringe omvang en orthodoxe inborst, vervulde zijn plichten met een ijzeren roeivlet waarop ten gerieve van de opvarenden een bescheiden onderkomen was gebouwd, nadat de riemen waren vervangen door een Johnson achterboordmotortje. Van deze motor bleken enige onderdelen in 1942 zodanig te zijn versleten dat ze aan vervanging toe waren en die vervanging was onmogelijk: de onderdelen waren niet meer voorradig. Goede raad was duur maar toch ook weer niet zo heel erg duur want men herinnerde zich de opgelegde boeier te Genemuiden en vroeg de ingenieur of die in Zwolle gestationeerd kon worden ten behoeve van de dienst op het Zwarte Water.

Dat verzoek werd ingewilligd en de boeier werd opgehaald: Bakenmeester Kolk, Henk Brouwer en Wicher Akse vormden de bemanning. Aangezien onze werf een steiger had welke uitermate geschikt was om de boeier af te meren en de rechterhand van Kolk, Henk Brouwer, daar stijf naast woonde, lag het voor de hand dat mijn vader werd gevraagd om daar in toe te stemmen. Bovendien was dit de laatste mogelijkheid vóór de stad om met staande mast te verblijven.

De verhouding met de bakenmeester was om meer dan een reden zeer goed, de knecht Brouwer was de zoon van onze buurman en de familie Akse was ons welbekend, zodat de toestemming van harte werd gegeven.

Wij waren toen jongens van ruim twintig jaar, het verlies van ons zeiltuig was alom bekend en de vraag om de boeier eens 'n weekend te mogen gebruiken was dus heel verklaarbaar. De orthodoxie van de bakenmeester beperkte zich tot zijn eigen overtuiging zodat de zondag geen bezwaar werd. Bovendien was Kolk, als rechtgeaarde bedachtzame, een sigarenliefhebber...

### *Een waakzaam schip*

Wij hebben het schip toen leren kennen als een zeer betrouwbaar, wendbaar en waakzaam vaartuig met afmetingen die ons kunnen niet te boven gingen en

toch het schip tot een thuis maakten. De maten: lang over de stevens 785 cm, breed 265 cm en hol 90 cm. De mast 970 cm vanuit het dek, 10 meter boven de waterspiegel. Het scheepje draagt 35 m<sup>2</sup> doek in grootzeil en fok. Het grootzeil loopt over één val en hangt aan een gebogen gaffel. Oorspronkelijk liep het genopte voordek tot de mast en was het schip achter de mast geheel open tot de achterplecht. Je kon zodoende vanaf het roer ongehinderd naar de valklampen lopen. De zwaarden zijn 220 × 110 cm met zwaar ijzerbeslag, juist geschikt om op ondiep water te gebruiken. De spantjes liggen op 23 cm van elkaar en garanderen dus een sterk schip. Dat het nog een geheel geklonken schip is behoeft ik eigenlijk niet te vermelden. Je krijgt wel bewondering voor de manier waarop men vroeger die klinkerij bij allerlei constructies kon hanteren en vooral op een scheepje van zo kleine afmetingen, dat is ons bij een onlangs gepleegde restauratie heel duidelijk geworden. Het gehele schip en de tuigage duidde op eenmansbediening, eenvoudig, gelijkheid en geschikt om mee te werken in het Zwolse diep, half en half buitenwater, kribben en bakens die onderhoud en aandacht vroegen.

Toen de oorlog voorbij was en alle spullen van de boeier weer voor de dag gehaald konden worden, na de tijdelijke aftakeling in het laatste oorlogsjaar toen alle schepen beoosten de spoordijk Zwolle-Meppel moesten liggen, brak een periode aan waarin wij erg veel gebruik van het schip konden maken maar waarin ook duidelijk werd dat de toestand niet zou blijven zoals die was.

### *Een ruil die niet doorging*

De bakenmeester en zijn trouwe hulpen hadden in de lange koude winter van 1946 een flinke vlet op de kop getikt, waarin zij de motor bouwden van een der eerste vrachtauto's die in Zwolle liepen nl. van een „Horch”, uiteraard zwaar en groot, afkomstig van de Vloerzeilfabriek De Vogel van Calcar & Co. De opzet was dat wij de vlet aan de Rijkswaterstaat in ruil zouden aanbieden voor de boeier en dan waren er drie gered: de Rijkswaterstaat had weer een motorboot, wij hadden de



„t Ros Beyaert” na de verbouwingen op de rede van Schiermonnikoog.

boeier, en Kolk c.s. hadden middels de opbrengst van de motorboot een aardige bijverdienste. Helaas, de Scheepvaartinspectie keurde zowel vlet als motor af zodat van de drie er twee in zak en as zaten. Tenslotte is de vlet met motor toch nog tegen een redelijke prijs verkocht zodat daar geen schade op werd geleden, maar wij zaten wel zonder boeier!

Wij hebben ons toen tot de ingenieur gewend met het verhaal dat wij, en dat was op dat moment een beetje waar, nu met een oningeruilde en afgekeurde vlet zaten en zonder boeier. Wij hadden altijd ligplaats verschaft, wij hadden de boel opgeborgen en wij meenden dat op grond daarvan enige medewerking zou kunnen worden gevraagd.

Het slot van het liedje was dat de ontvanger van Domeinen het scheepje heeft laten taxeren door dhr. Cor van der Velden van de gelijknamige scheepswerf te Zwolle en dat wij voor

een prijs van f 2010,— eigenaar werden van de felbegeerde boeier.

### *Eindelijk eigenaar*

De aanschaf geschiedde met vier man, zodat ieder f 502,50 moest inbrengen. Het tuig was geheel versleten alsmede het lopende want. De zwaarden hebben na uitgestukt te zijn, nog tot 1955 dienst gedaan, toen heeft Jan Kiers te Hasselt een paar nieuwe gemaakt. Aan dat viermanschap is ook de naam te danken die wij het schip hebben toegedacht: „t Ros Beyaert” en niet alleen omdat Reynout en z'n broers: Allard, Ritsart, Writsart als de vier Haymonskindren op 't Ros Beyaert reden, maar ook omdat dat edele dier zich pas aan de verdrinkingsdood gewonnen gaf toen Karel de Grote aan Reynout beval zich om te draaien toen het paard, met molenstenen verzwaard, als straf tegen Reynout van Karel de Grote, bij Bin-

gen zou worden verdrongen: zolang zijn heer naar hem keek bleef het dier vechten, toen Reynout zich op bevel van Karel de Grote omdraaide zonk het weg...

Intussen hoorden wij van schippers wel de namen Kombrink en ook wel Klaver maar wie achter die namen schuil gingen interesseerde ons toendertijd minder, dan de lofuitingen die op het scheepje werden uitgebracht. Waar wij ook kwamen aan de Oostkust van de Zuiderzee, telkens kwamen er visserlui of schippers bij het scheepje met de vraag: „Is dat niet de boeier van de Ketting?” En dan verder „Deur is wat met ezeild, in alle weer en allenig kon die vent d'r mee gewurden!” Kampen, Elburg, Vollenhove, Lemmer en Staveren en zelfs in Enkhuizen hoorden wij die geluiden.

Intussen was het schip dus in 1948 ons eigendom geworden maar al spoedig kwam er verandering in de samenstel-

ling van de maatschap der eigenaren: de ene verhuisde te ver weg, de ander kreeg verkering met een meisje wat meer van bos hield dan van water en zo kwam ondergetekende zo langzamerhand alleen in het bezit. Er werd een afbetalingsregeling getroffen onder elkaar op een termijn van 5 jaar tegen Postspaarbankrente, 2.64 %. Om dat op te brengen (er was inmiddels een nieuw tuig aangeschaft bij P. Slurink te Zwolle: 35 m<sup>2</sup> doek voor f 387,50) heb ik „de boot” zoals die bij mij thuis werd genoemd, vaak verhuurd en kan haast wel zeggen dat ik hem vrijgevaren heb zoals een schipper dat ook doet.

Nadat wij met het „Ros Beyaert” in onze vrijgezellentijd vreselijk veel plezier hadden gehad, naar Enkhuizen, Terschelling, Ameland en Marken voeren zonder enige ervaring op buitenwater en zelfs zonder de kennis van reven! - alles zonder motor - kwam de tijd van bezinning, verkering, trouwen en kinderen. Ervaring had ons veel geleerd, schippers en visserlui hadden ons wegwijs gemaakt: Het schip had z'n plaats in onze aandacht gekregen die het verdiende, en wij vertrouwden er onszelf aan toe.

### *Een echte kajuit*

Op de binnenwateren had een Elto buitenboordmotor met accu-ontsteking, opgehangen aan een steun aan bakboordszijde naast het roer, ons voortgeholpen als het echt moest, maar toen onze kinderen kwamen was er meer nodig: Op tijd terug zijn: 's avonds in een plaatsje liggen en... niet zoveel meer laveren, want dat is toch meer voor wat stoere sport dan voor het in gezinsverband met kleine kinderen varen door Friesland.

In de jaren dat bakenmeester Kolk ermee voer was er op het voordek een roefje gebouwd onder het vooronder

zodat men er wat bekwaam kon zitten. Dat is zo gebleven tot 1955.

Toen kondigde zich de eerste nakomeling aan en mijn vrouw en ik besloten om de roef van het voordek te slopen en een echte roef achter de mast te bouwen. We hadden de modelspanten in de huiskamer opgesteld en 't tafelkleed d'r over om de welving goed te laten uitkomen. Toen dat wat leek, heeft Menzo van Raalte in Zwolle het ijzerwerk gemaakt: het voordek weer in originele staat gebracht, de mastkoker opgetrokken, een luik voor de mastvoet aangebracht en tenslotte twee gangboorden tot half „'t ruim” en daarop de stijlen waaraan wij onze hardboard dwarsspanen konden bevestigen. Op die manier konden we die spanten langs de stijlen nog op en neer bewegen en konden we de verhoudingen rustig bezien. Een dekkleedje over de spanten gespannen verving nu het tafelkleed en een emmer water erover liet zien of alles goed afliep. Toen dat alles de toets der kritiek over een afstand van 30 tot 40 meter over 't water bekeken kon doorstaan, zijn de ijzeren spanten het boardmodel komen vervangen. Het eiken houtwerk en het grenen roefdak zijn er door Jan Kiers in Hasselt op aangebracht. We hadden een onderkomen!

Na een experiment met een motor in de achterkast en via een overbrenging met V-snaren op een achterstevorenliggende keerkoppeling naar de schroefas, is in 1960 door Menzo van Raalte in twee dagen tijd een Albin 021 van 10 pk ingebouwd die het tot 1984 prima heeft gedaan en toen is verkocht naar Reeuwijk voor een bedrag dat f 166,50 onder de aanschafprijs lag!

*De situatie in 1949. Achter de want was de kuip open. Op het voordek was een opbouw zodat er wat comfort aan boord was.*

