

Het bewogen bestaan van de boeier ,,t

*Kasper Kombrink:
de eerste schipper*

Intussen waren wij in de loop der jaren wat dichterbij de mensen gekomen die, soms nog in de wieg, aan de wieg van ons scheepje hadden gestaan, c.q. gelegen. Dat ging zo: Op weg naar Amsterdam kwamen we in Schokkerhaven te liggen, aan de Noordzijde, schuin voor de woning van de havenmeester. Aan de overzijde van de haven liep een man die aan z'n uniform te zien bij Rijkswaterstaat was en die man keek met meer dan gewone en aanhoudende belangstelling in onze richting. Om de haven heengelopen, kwam hij langszij en bekeek het schip van voren en van achteren, en riep ons toen aan met de vraag of ons scheepje misschien vroeger van Rijkswaterstaat was geweest. Op ons antwoord dat die veronderstelling juist was en dat 't toen dienst heeft gedaan op 't Zwolse diep, antwoordde de man: Mijn vader heeft dan altijd op dat schip gevaren, want hij was lichtwachter van de Kraggenberg en wij woonden aan de Ketting te Genemuiden.

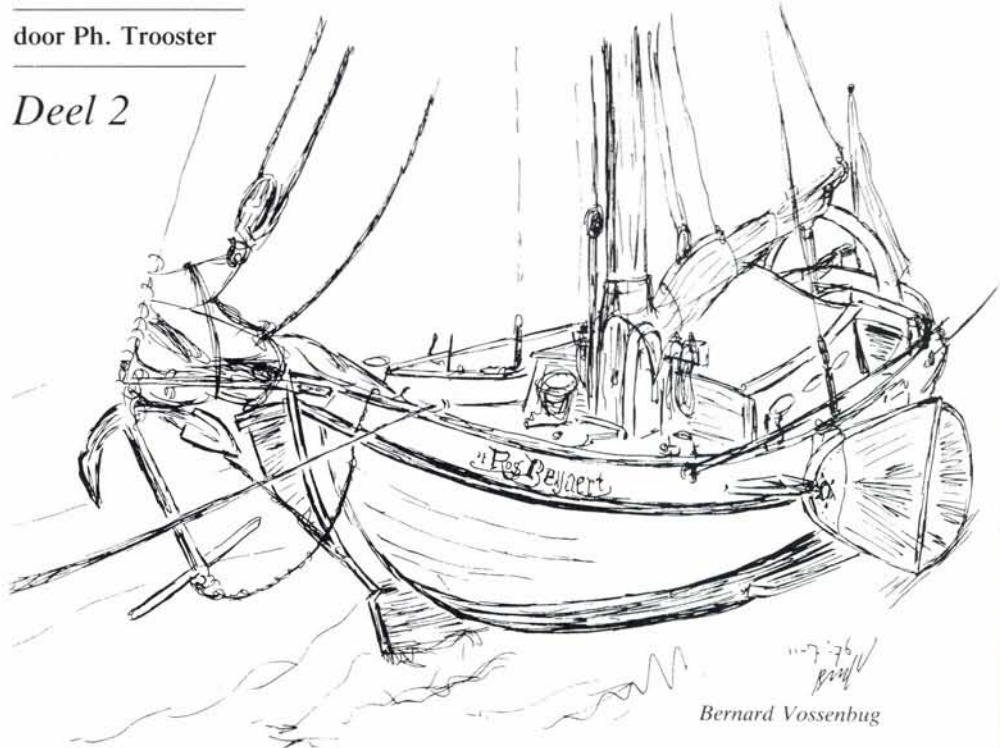
De naam van de havenmeester was Willem Kombrink, oudste zoon van de welhaast legendarische eerste schipper van onze boeier, de man die „alle weer

Casper Kombrink in Zwartsluis. 1988 gekregen van mijn zoon Lammert.



door Ph. Trooster

Deel 2

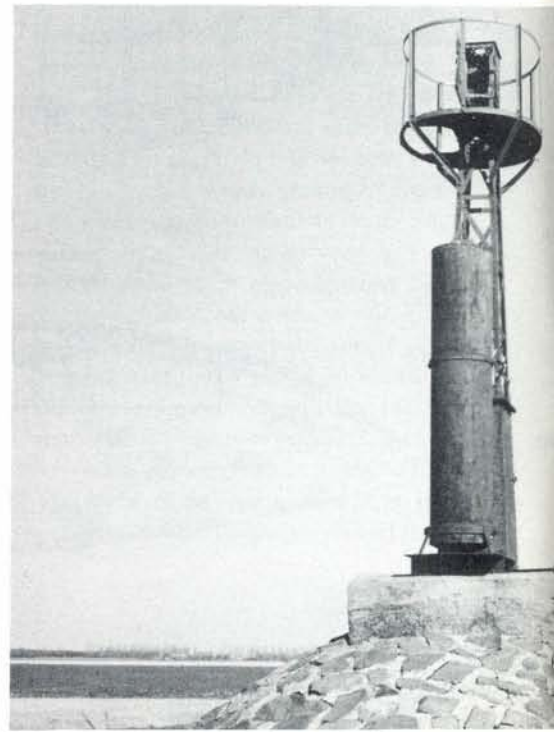


en allennig met dat ding gewurden kon". We zijn daar in zijn woning nog menigmaal aan de koffie geweest en hebben daar veel bijzonderheden omtrent de familie, het schip en het werk horen vertellen.

De geschiedenis van de boeier is zo nauw verbonden met de familie Kombrink dat we daar ook even nader kennis mee moeten maken. Op 20 december 1875 werd Casper Kombrink geboren als kind van Willem Kombrink uit Meppel en Greetje Schreur. Casper trouwde op zijn beurt op 13 november 1902 te Kampen met de dochter van Lammert Smit, havenmeester op Schokland en Jentje ten Napel, afkomstig uit Urk. Casper was aangesteld als lichtwachter op het lichthuis Kraggenburg (of Kraggenberg zoals ik ergens las), op 7 km afstand van Genemuiden. Het ligt voor de mond van het Zwolse diep en is gebouwd in 1877, getuige een gevelsteen in de Z.O. gevel van het huis, wat nu, als monument van de eeuwenlange strijd om het Zwarte Water een bevaarbare uitweg naar zee te verzekeren, nog in de N.O.-polder ligt nabij het gelijknamige dorp Kraggenburg. Uit de cerbiedige ruimte welke

de mens om de vesting heeft gelaten, leest men nu nog de verbeterheid af van dat gevecht, maar men beleeft tegelijkertijd de verlatenheid waarin de bewoners leefden die, blootgesteld aan storm en ijs, aan mist en duisternis, dit eenzame baken bewoonden en bedienden.

Kasper beschikte over een bolletje, waarmee hij zijn bruid Jannetje in november 1902 van Kampen naar het



Ros Beyart'

lichthuis gevaren zal hebben, om daar negen jaar te wonen en in die tijd drie kinderen te krijgen. Die drie kinderen zijn allemaal in de zomer geboren; de winter bracht vaak wekenlang isolement met zich mee als het ijs zich huishoog opstapelde uit zee, zo hoog dat je alleen vanuit het zolderraam het vasteland nog maar kon zien. Dan was de 6 km lange dam van basaltkeien vaak onbegaanbaar; in ieder geval voor een aanstaande kraamvrouw.

Bovendien bevond zich nog een overtoom in die dam om de Genemuider biezensnijders de mogelijkheid te bieden met hun punters vanuit het Zwolse diep in de biezenvelden ten noorden van de Mandjeswaard te komen.

Het lichthuis werd tegen het kruierend ijs beschermd door een basaltmuur, schuinoplopend uit zee en dan met een ronding overgaand in een steile muur van manshoogte. Als de ijsschotsen door de Westenwind opgestuwd werden, kropen ze tegen die muur omhoog tot ze brekend achterover vielen. Een waterstaatsman vertelt dat de opzichter in Zwartsluis in een strenge winter na vijf weken besloot om maar eens te gaan kijken. Vier man met lijnen onderling verbonden gingen op weg en na enige uren riep een hunner: „De schoorsteen rookt nog!” met andere woorden: er is nog leven! Een wintervoorraad van enkele baaltjes meel en

een 20 liter raapolie was dan ook een vereiste als je met 'n gerust hart ijs en weer durfde te dienen in die barre omstandigheden.

Die eerste drie kinderen waren jongens: Willem, geboren 24-08-1903, Lammert 11-09-1907 en Gerhard 18-06-1909. Willem woont nu in het dorp Kraggenburg alwaar nog een straat naar zijn vader is vernoemd. Na aanvankelijk schipper te zijn geweest, kwam hij in de dertiger jaren bij Rijkswaterstaat. Hij was havenmeester op Vlieland en op Veere en tenslotte tot 1968 op Schokkerhaven. Lammert, eveneens bij Rijkswaterstaat en laatstelijk riviermeester op de IJssel, schrijft verhalen die alle rond dat stukje Nederland spelen waar hij als kind zelf in speelde: Schokland, Genemuiden, Vollenhove, de Zuiderzee met zijn vissers, zijn schippers en zijn beurtschepen. Gerhard voer op het directieschip van Rijkswaterstaat de „Overijssel” en

Kraggenburg - lichthuis ZW-zijde.



woonde als bakenmeester tenslotte op het huis op de rechteroever van de Ketel tegenover het Kattendiep.

In 1911 verhuisde het gezin Kombrink van de Kraggenburg naar de Ketting, het lichthuis aan de mond van het Zwarte Water, vooraan in het Zwolse diep. De naam de „Ketting” herinnert nog aan de tol die door middel van een kettingsversperring de schippers dwong om de beruchte Maatschappij tot exploitatie van het Zwolse diep in stand te houden. Die tol van 1843 zou pas in 1875 weer verdwijnen door toedoen van de oudschipper Jan Willem Schutevaer.

Zuidelijk havenlicht. Kraggenburg.

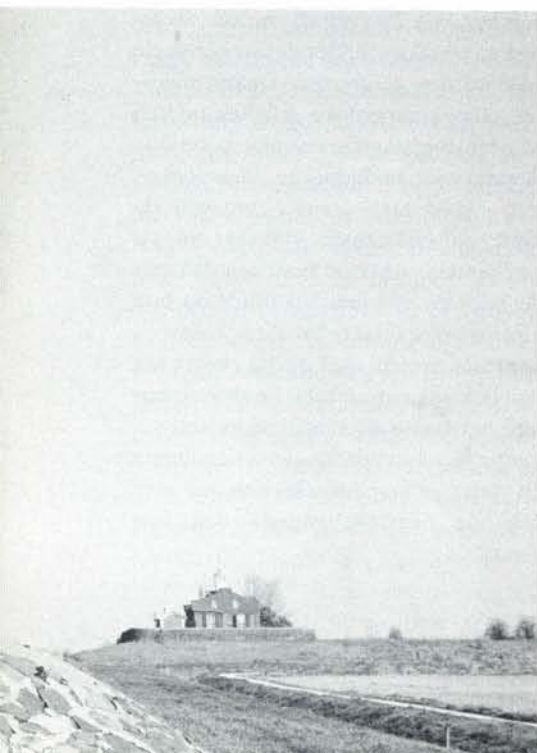
De taak van de schipper

In datzelfde jaar 1911 werd ook de ijzeren boeier gebouwd bij Corn. Appelo te Zwartsluis waarmee Kasper Kombrink zijn taak voortaan vanuit de „Ketting” zou uitoefenen.

Die taak bestond op de eerste plaats uit een wekelijks bezoek aan 't lichthuis Kraggenburg om de zelfregistrerende peilschaal van een nieuwe rol te voorzien en het licht te inspecteren. Dat gebeurde altijd op dinsdag en als we nu bedenken dat de man nooit een dinsdag gemist heeft, terwijl hij toch het weer en de wind niet voor het uitkiezen had, dan ontkomen we niet aan een gevoel van bewondering voor zoveel kundige voortvarendheid.

Aan weerszijden van het diep stonden dertig bakens op de dammen, ze stonden vastgeklemd met spieën in ijzeren kokers op afstanden van telkens 200 meter. Halfweg in de noordelijke dam die onderwater lag, bevond zich het zogenaamde blinde gat waar de steensoort was onderbroken, waarvan Kombrink vaak gebruik maakte omdat je op de vlakke benoorden de dam grotere slagen kon maken dan tussen de beide dammen in de geul. De toegang vanuit zee was aanvankelijk betond met vier witgeschilde olievat. Kasper Kombrink is in 1937 met pensioen gegaan en op 93-jarige leeftijd in 1968 in Hasselt overleden. Tot zover een greep uit 't leven van de familie Kombrink.

Terug naar de boeier die tenslotte het onderwerp van het verhaal vormt, maar je kunt bij de geschiedschrijving van dingen toch niet buiten de mensen om die erbij betrokken waren. Met dat scheepje varen wij nu 38 jaar en dat is 'n lange tijd. Er is dan ook heel wat mee gebeurd en heel wat mee afgezeild, al moet je wel bedenken dat het vrijwel alleen de goede maanden in onze jaargetijden zijn waarin wij voor ons genoegen zeilen. De omstandigheden waaronder het in de eerste jaren van z'n bestaan is gebruikt, hebben waarschijnlijk meer van het schip verlangd dan deze laatste 38 jaar.





Kraggenburg.

Tijden veranderen

Toen wij in 1948 begonnen te varen met „t Ros Beyaert” waren de omstandigheden op het water nog redelijk traditioneel: Er visten nog Elburgers, Vollenhoofsen, Lemsters en vissers uit andere plaatsen op de zeilen in dat IJsselmeer dat nog bijna „Zuiderzee” was. Het aantal pleziervaartuigen was zo klein dat het nog gewoon onderdeel van de schipperij was. Sluizen en bruggen waren nog ingesteld op de zeilvaart, met een luwte van bomen of huizen voor of achter de sluis. Op de sluis was nog menselijke bediening aanwezig waarmee je van gedachten kon wisselen over weer en wind. Je kon vastmaken en in de gang afstoppen, een brug was nog bezeild te passeren en het was dan voldoende om de nok wat te lossen of de hals wat op te geien.

Uit foto's van 1952 blijkt dat de Rijkshaven te Staveren in de zomervakantie nog voldoende ruimte bood en dat in Sneek nog rustig afgemeerd kon worden bij de voormalige draaibare Oosterpoortsbrug. De beurtschipperij was nog in vol bedrijf en je deelde de ruimte aan de kade te Grouw en aan de steiger van Ameland broederlijk met deze ka-

rakteristieke elementen van ons oud-Nederlands transportsysteem: het beurt, of juister gezegd, het veerschip. Voor Enkhuizen lag nog 'n belboei en de nachtboten van Zwolle en Lemmer waren met de Staverse spoorboot welkome gidsen bij bepalen van tijd en koers. Voor bruggen moest toen 10 cts

1953. Staveren. Rijkshaven in Juli.



betaald worden en toen dat afgeschaft werd, duurde het niet lang of de bruggedraaiers werden door de nostalgie van de pleziervaarder weer uitgenodigd om een klompje boven 't schip te houden. Die nostalgie veranderde even snel in tegenzin toen de bruggelden weer verplicht werden en begonnen op te lopen tot meerdere guldens in plaats van het ouderwetse dubbeltje. De ontwikkelingen waren niet tegen te houden en het waren in vele gevallen ook enorme verbeteringen. Vaarwegen werden uitgediept, lastige kronkels eruit gehaald en de langzame handbediening van bruggen en sluizen werd allengs vervangen door elektrische bediening. De jaaglijn die wij vanouds nog aan boord hadden en die ook daadwerkelijk in ere werd gehouden, moest toch plaats maken voor een motor en de zeildoekse hangbedden werden eerst vervangen door luchtbedden en tenslotte door schuimrubber matrassen. Ons gezin was met vijf kinderen uitgegroeid tot zeven personen die allemaal hun ruimte vroegen en dat werd, naarmate de tijd verstreek en de kleintjes groter werden, steeds meer. Elk kreeg een kist van 20×30×60 cm, die als laden naast elkaar onder de banken in de roef werden geschoven. Daarin moesten alle persoonlijke kledingstukken worden opgeborgen, een algemene lade diende voor handdoeken, theedoeken e.d. Naast meer ruimte vroegen de kinderen ook meer vrijheid om de weekenden anders te besteden dan met de boot en om hun vakanties op hun eigen manier door te brengen. Iedereen kent dat verschijnsel en bij ons is het dan ook gegaan zoals bij de meeste zeilers; nu zeilen de kinderen in hun vakantie met hun vrienden en vriendinnen en vader en moeder schikken hun zeilvakantie naar de wensen van hun kroost.