



EEN LIEFDEVOLLE SLEEPVLOOTHERDER

Bij de naam Ramiro Duco Ivo da Silva denk je eerder aan een Portugese edelman dan aan een Amsterdamse sleepbootkapitein. Toch is hij dat laatste. Met een vloot boten waarvan hij elk onderdeel kent.

Tekst Corine Nijenhuis Foto's Marlise Steeman



Wanneer Ramiro da Silva (60) over zijn sleepvloot begint, klinkt hij als een herder die liefdevol over zijn kudde praat. 'Mijn Yska is m'n lief dier,' zegt hij bijvoorbeeld. En dat ze zijn leukste boot is. Ook over Amstelstroom is hij duidelijk: 'Die gaat nooit meer weg. Al is het maar een klein rotbootje.' Noord vindt hij de mooiste van het stel. Het is meteen de grootste sleper van de vloot die Sleepdienst en Bergingsmaatschappij Amstel en Y vormt. Maar omdat het bedrijf gespecialiseerd is in het slepen van woonboten en arken, hoort daar ook nog het 'achterbootsleepwerk' bij – waardoor de vloot is uitgedijd tot zes boten. Wanneer ze allemaal in de Amsterdamse thuishaven liggen, is het mudvol in het water naast het schip waarop Ramiro samen met zijn vrouw woont.

'Eigenlijk is het een uit de hand gelopen hobby,' vindt hij. 'Ik kocht gewoon een sleepbootje om lekker mee te gaan varen. Dat deden veel leuke mensen in die tijd.' 'Die tijd' is 1975. Ramiro was zeventien en vond Lekstroom bij een oude baas aan de Nes. De motor was stuk, maar dat was geen probleem: 'Ik hang aan techniek.' En terwijl hij er nog aan sleutelde, kwam sleepboot nummer twee al in het vizier. Hij kon haar kopen door een oud speedbootje én zijn bandrecorder te verpatsen. Een beslissende keuze, want met Amstelstroom werd hij professioneel sleepbootkapitein. Al had hij dat niet van tevoren bedacht.

LINKE SOEP OP HET IJSSELMEER

Ramiro komt niet uit een botenfamilie. Zijn vader handelde in kunstnijverheid. Hij had zijn zoon graag zien studeren, maar steunde Ramiro volledig toen die zich op zijn achttiende verjaardag inschreef bij de Kamer van Koophandel als sleepbedrijf. Hij adviseerde hem zichzelf én zijn boot te verzekeren, en een goede boekhouder te zoeken. 'Alle dingen waar je als puber in zaken op strandt. Mijn ouders waren meedenkend. En loyaal.' Zijn vader gaf hem zakelijke raad, zijn moeder bedacht de bedrijfsnaam. Die is intussen een begrip in Amsterdam: wie waterwoont en gesleept moet worden, belt Amstel en Y. Dat geldt voor stalen woonschepen die naar de helling moeten, maar ook voor arken die van ligplaats wisselen. En voor nieuwbouwarken. De rood en blauw geschilderde sleepers van Ramiro zijn regelmatig op het IJsselmeer te zien. Met een drijvend huis ertussen.

De eerste keer dat hij zich op groot water begaf, had Ramiro geen idee. Zijn allereerste klus met Amstelstroom was op de Amsterdamse grachten geweest, als cameraboot voor televisieopnames. Daarna sleepte hij sleepschepen, bidders en arken, maar allemaal op binnenwater. Toen hij zich uiteindelijk met een Sliedrechtse bak bij de Oranjesluizen meldde, begreep hij dan ook niet waarom de sluismeester vroeg waar hij in hemelsnaam heen ging. "Naar Den Oever," antwoordde ik vrolijk. Ik had geen idee dat het linke soep kon worden, daar op het IJsselmeer.'

HEMELAFWATERING OP ALLE HOEKEN

Inmiddels heeft Ramiro al duizenden arken over de voormalige Zuiderzee gesleept. Altijd in samenwerkingsverband: 'Mijn vaart meestal het achterste bootje.' Veel arken zijn nieuw gebouwd in Urk of Heerenveen. 'Ze worden steeds groter. En kwetsbaarder. Vroeger was het hout met een randje, dat kon nog wat hebben. Nu is het plaatmateriaal met hemelafwatering op alle hoeken. Als je aanmeert, druk je de regenpijpen plat.' Om dat risico te vermijden, legt hij nooit aan in de sluisen onderweg. Maar zelfs dan blijft het lastig; de meeste bakken zijn nauwelijks 10 centimeter smaller dan de schutkolk. 'Dan is het een kwestie van goed mikken. En kijken of het goed gaat.'

Risico's neemt hij nooit. Als het te hard waait, vaart hij niet over het IJsselmeer. Dat is soms lastig uit te leggen. 'Dan belt er een klant, en die heeft haast, want de keuken is al besteld. "Kunt u niet een beetje risico nemen?" vragen ze dan.' Dat doet hij nooit. Want dat 'beetje risico' kan betekenen dat een ark zinkt. Met een snelheid van zo'n 6 kilometer per uur duurt de overtocht lang. Overvallen worden door het weer is de grootste angst van een sleepbootschipper. Maar bij kalm weer is varen op open water prachtig. En gezellig: 'Onderweg bespreken mijn achterbootschipper en ik de hele wereld. Over de marifoon, kanaal twaalf.' Al houden ze zich wel in: 'Het is toch een soort radio-uitzending die je doet.' Hoe die radio-uitzending verloopt, is afhankelijk van welke maat er meevaart. Drie van zijn vijf achterbootschippers zijn vrouw. Ramiro is er terecht trots op.

EERST DE DAG VAN MORGEN

Na het IJsselmeer volgt vaak een nieuwe hindernis. Amsterdamse bruggen. Want de arken worden niet alleen steeds groter, ze worden ook hoger. Intussen meten ze 2,5 meter. 'Terwijl de bruggen maar 2,3 zijn.' In zo'n geval zet Ramiro de vloer vol met kliko's. Leuk vindt hij dat niet: 'Die moet ik met de pomp vullen met water. In een nagelnieuw interieur!' En wat hij ook niet leuk vindt is het ongeduld van de klant. 'Ik word er zenuwachtig van. Naarmate ik ouder word, krijg ik daar meer last van.' Zoals hij het ook jammer vindt dat menig eigenaar onzichtbaar blijft. 'Naar én op de werf. Maar als je een bootje koopt en alles laat doen, dan moet je veel geld verdienen, en dan heb je voor de rest geen tijd meer.'

Ramiro kan zich er niets bij voorstellen. Hij onderhoudt nog steeds al zijn sleepboten zelf. Met groot genoegen: 'Ik moet van tijd tot tijd gewoon iets doen. Sleutelen, lassen, schilderen. Je maakt zelf het varen mogelijk.'

Hoe zijn toekomst wordt, dat weet hij nog niet. Misschien wat vaker varen in de stad. 'Want als je leuke klanten hebt, is dat een feestje.' Maar eerst is daar de dag van morgen. Hopelijk is het goed weer. Want in Urk wacht een ark. En zijn sleepboten, Noord en IJstroom, die hij er al eerder heen voer. Ramiro kijkt ernaar uit om hen weer te zien. ●