

De vader van Ben van Vlodrop was er ook niet weg te krijgen

De laatste sloper van Limburg

Door Corine Nijenhuis

Ben van Vlodrop is een solitair mens. Hij verbouwt alleen en hij sloopt alleen. Dat heeft voor- en nadelen. Voordeel is dat hij van niemand een helm hoeft te dragen, nadeel dat hij niet iedere klus kan aannemen. Een compleet nieuwe buikdenning plaatsen gaat niet; dat duurt te lang in zijn eentje. En een sloopship moet te behappen zijn voor hem alleen.

Hoewel hij niet helemaal alleen is. Hij heeft Jantje, zijn kraan. Die heeft hij vernoemd naar de vroegere kraandrijver. 'Maar deze is beter: heeft geen dorst, moet niet naar de WC. En als ik hem moe ben, zet ik hem uit.' Ook dat is een voordeel: Ben bepaalt alles zelf, ook zijn werktijden. Hij werkt zes dagen per week, op zaterdag vaak met hulp. Om de klussen te doen die niet alleen kunnen, of blijven liggen. Die hulp bestaat uit familie en vrienden.

Want aan personeel begint hij niet meer. Er waren nog vier man in dienst toen hij het bedrijf overnam. 'Ongemotiveerd! Ik werkte op zondag door om het werk af te krijgen.' Toen nummer twee zich langdurig ziek meldde, koos Ben ervoor het verder alleen te doen. Hij begon met het slopen van een baggerschip. Met een bok en de kraan, en soms dus wat hulp op zaterdag. Zijn vader vond het prima: 'Als ik er maar een goede boerham mee verdien.'

Tot zijn negentigste

Zijn vaders mening is van belang. Hij is niet alleen de stichter van Scheepsreparatiebedrijf Van Vlodrop en zonen, hij was er ook niet weg te krijgen. Tot zijn negentigste was hij nog elke dag op het bedrijf. Daar zat hij in de houten loods en scheidde koper van aluminium uit onderdelen die zijn zoon hem aanleverde. 'Als ik niet meer mag komen, sla je me maar dood', had hij gezegd. Ben vond het prima dat zijn vader nog meewerkte: 'Al was het eigenlijk bezigheidstherapie.'

Dat was vroeger wel anders. Bernardus Hubertus van Vlodrop was begin 40 toen hij zijn bedrijf begon. Een beer van een kerel, hij deed zijn roepnaam Bair bepaald eer aan. Hij was scheepsreparateur, had het vak op de werven in Maasbracht geleerd. In Linne, waar hij vandaan kwam, waren geen scheepsbedrijven. Wel was er een helling waar gewonnen grind werd overgeladen in wagons van de Nederlandse Spoorwegen. Bairs vader was machinist op zo'n grindschip, hij kende de plek: perfect water voor een eigen bedrijf. Maar het water in de afgesneden rivierbocht van de Maas was niet te koop. Tot de eigenaar van de ke-

Van Vlodrop is niet helemaal alleen, hij heeft Jantje, zijn kraan

telfabriek in Maasbracht zich er mee bemoeide. 'Die was van hoge afkomst, hij zorgde dat mijn vader er in 1967 kon beginnen.'

Werkschip

Bair sloopte de helling en legde een werkschip neer. De motor plaatste hij in een ander schip, op dek bouwde hij een houten loods. Het werd het hart van het bedrijf. Niet alleen voor het personeel, maar ook voor schippers die er konden telefoneren. Hun schepen kwamen voor reparatie en verbouwing. Het werd steeds drukker, er was werk zat. Het was de tijd waarin sloopschepen werden gemotoriseerd en matrozen eigen woningen op het voordek kregen.

Het personeel groeide tot 13 man, allemaal uit het dorp. Ze kwamen met de fiets, dus bouwden ze een stalling van luikenkappen. In de schaftkeet werd lief en leed gedeeld, iedereen wist van mekaar hoe het thuis ging. Als er een motor ingebouwd was, werd er

een proefvaartje gehouden. Daarna gingen ze met z'n allen naar 't café: het personeel, de schipper met gevolg én de monteur die de motor had afgesteld. Dan werd er goed gegeten en gedronken.

Voor het hijswerk had Bair een schip met hijstuig. Bij de ombouw van Duitse beunschepen gebruikten ze platen van drie ton. Dan hing het werkschip zo scheef dat het voltallig personeel nodig was om de laadgiek te draaien. Het duurde tot begin jaren '80 voor er genoeg gespaard was voor een kraan aan de wal.

Handel erbij

In de jaren '70 begon het bedrijf met sloopwerkzaamheden. Dankzij de saneringsregeling lag het water vol, soms met 35 stuks tegelijk. Het was handel erbij: goede handel. Generatoren, kopschroeven, buikdenningen, autokranen: het meeste was verkoopbaar. Dat is nu ondenkbaar, in de afgelopen decennia zijn de normen verhoogd en de regels aangescherpt. Ben heeft het allemaal zien gebeuren, vanaf het moment dat hij het bedrijf overnam.

De tweedehands motoren die eerder opnieuw werden ingebouwd, moet hij nu verkopen tegen schrootprijs. Alleen de koppen kan hij nog kwijt. Doodzonde vindt hij het. Soms bewaart hij er één. Een Lister-Blackstone bijvoorbeeld, helemaal zwart met wit aluminium. Maar het ding woog vier ton, om hem even te verplaatsen had hij de kraan nodig. Uiteindelijk ging ook die de oud-ijzerbak in.

Er valt steeds minder te verkopen. 'De markt is vol. Vroeger belde ik IJmuiden, die kochten de ankerkettingen voor de vissers. Over.' Net als de houten luikenkappen: 'Ik heb heel Limburg van houten luiken voorzien. Allemaal paardenstalletjes.' Hij heeft op zijn 60ste heel wat schepen gesloopt. Daar zaten ook schepen bij die Bair heeft opgebouwd. 'Da's eigenlijk het werk van mijn vader vernietigen.' En hoewel het hem, zo gezegd, weinig doet, kent hij veel schepen bij naam, in combinatie met bijbehorende schippers.

Naast sloopwerk doet hij reparatiewerk. Het staat allemaal met elkaar in verband: 'Als je sloopt, weet je beter hoe de boel in elkaar steekt. Dan kun je beter opbouwen.' Hij doet beide even graag. Ben is de enige in Limburg met een reparatie- én een sloopvergunning. Zijn bedrijf lijkt de burgemeester een doorn in het oog te zijn. Laatst moest hij op het gemeentehuis komen: 'Ze willen me laten verkleuren.' Het bedrijf past niet in de map van het dorp die het straatbeeld in kleuren aan geeft. Ze willen de oude dorpskern

terugbrengen, daar past de drijvende sloperij niet in.

Zijn zoon, die ook in het metaalwerk zit, zal het bedrijf niet overnemen. 'Ik ben hier de laatste, dat heb ik me vast voorgenomen.' Al gaat hij niet zo lang door als zijn vader. Voordat Ben ermee stopt wil hij alles wat hij heeft liggen, gesloopt hebben. Of dat lukt is de vraag. Hij denkt aan de komende winter. Soms staat het water in de Maas zo hoog dat het een zee lijkt. 'Dan valt er niets te slopen. Dan ben ik alleen bezig de boel hier drijvend te houden.'



Er valt volgens Ben van Vlodrop steeds minder te verkopen. 'De markt is vol.' (Foto Corine Nijenhuis)

Die goede oude tijd



Sleeuwijk 1960. De veerboot Gorinchem V vertrekt uit Sleeuwijk met twee touringcars, verscheidene auto's en een hoop mensen aan dek. Op de dijk een rij wachtende auto's en bussen. Aan de brug van Gorinchem wordt gebouwd. Nog steeds stuift er een voetgangers- en fietsenveer tussen beide plaatsen heen en weer; nu van de veerdienst Riveer.