

Over de stookkoorts en motormanie van vader en zoon IJsseldijk

Liefde voor Willem-Marie

Door Corine Nijenhuis

Vraag Wim IJsseldijk of hij aan zijn sleepboot verknocht is en hij antwoordt: 'Veels te veel.' Dat is maar goed ook, want die liefde moet gedeeld tussen twee partijen: het schip en de motor. Van die laatste houdt Wim misschien wel het meest. Hij staat soms verbaasd over zichzelf. 'Ik ben zo gek dat ik, net aan boord, direct de machinekamer in ga en op de motor klop. Dan zeg ik: goedemiddag Deutz, alles onder controle? En daarna nog een klappie extra op de tuimelaar.'

De familieliefde voor sleepboot Willem-Marie bestaat vanaf 1936. Toen besloot Adriaan IJsseldijk, Wim's vader, dat het tijd werd voor een eigen schip. Hij was pas 28 jaar, maar dat hij eigen baas moest zijn, dat was duidelijk. Hij huurde een sleepboot en ging aan het werk. Tot hij hoorde over een stoomsleper die te koop lag bij scheepswerf Schram aan de Noord.

De Lotus, haast net zo oud als Adriaan zelf, lag roemloos aan de ketting; de eigenaar was failliet. De sleepboot had al een flink verleden. Gebouwd in 1910 als Henderika, was ze tijdens de Eerste Wereldoorlog voor de zeevisserij gebruikt. Daarna had ze meegewerkt aan de bouw van de afsluitdijk. Met Adriaan als nieuwe schipper-eigenaar kon de stoomsleper meteen verder met de dijken van de Noordoostpolder. Adriaan's vrouw en de vierjarige Wim gingen in pensioen op Urk, want het huis in Dordrecht was ver weg en lastig te bereizen.

Stoken

Adriaan noemde de stoomsleper Willem-Marie, naar beide grootouders. Trots bevoer hij de nog open zeearmen van Zeeland. Hij was er bekend, Adriaan kwam van Yerseke. Hij sleepte sleepschepen en

zandbakken, onaangedaan door de machtige stroming die door het getij werd veroorzaakt. Bij mist ging hij ten anker en luisterde naar het loeien van de hoorns op de veerboten die op het kompas doorvoeren.

Varen met de stoomsleper was prachtig, maar hard werken. Niet alleen moest het vuur voortdurend schoongemaakt - 'asje wippen' - ook moesten er genoeg kolen bij de stookplaats liggen. Die lagen voor in het schip opgeslagen en werden met een lange schep naar achter 'getremd.'

De Willem Marie was niet makkelijk te stoken. De machine was te groot voor de ketel, het was de kunst er genoeg kolen in te krij-

'Als mij iets overkomt, gaat ze naar de sloop.'

gen. Maar Adriaan was er goed in daarom nam hij een kapitein in dienst, het stoken deed hij zelf.

Kleine Wim mocht helpen als hij in de vakanties aan boord was. Hij hield er, naar eigen zeggen, een stook-tic aan over. 'Op de sleepboot gooide ik graag kolen op het vuur. Bij mijn grootouders stookte ik verder op het fornuis.



Wim IJsseldijk bij zijn trots, in de jaren dat ze samen nog hard aan het werk waren.

Vaak stookte ik iedereen het huis uit. Per ongeluk.'

Voorbij

Maar na de Tweede Wereldoorlog was het stoomtijdperk voorbij voor de Willem-Marie. Of Adriaan wilde of niet, hij moest haar wel ombouwen. De ketel werd afgekeurd. Repareren was duur en de motor in opmars, de keuze was snel gemaakt. Adriaan vroeg of fertes aan voor een nieuwe motor. Waar hij niet op had gerekend, was dat hij de enige niet was. En dat de productie, zo kort na de oorlog, nog op gang moest komen. De wachttijd bedroeg twee jaar.

Adriaan wilde niet wachten. Hij ging op zoek naar een alternatief en vond de zescilinder omkeerbare Deutz. Die had in een Duits passagiersschip gestaan dat na een bombardement was gezonken. De motor was als herstelbetaling naar Holland gestuurd. Adriaan betaalde er 32.000 gulden voor. Een gok, de machine was 15 jaar oud. Een gelukkige gok volgens Wim: 'Hij draait nog steeds. En hoe!'

Gemotoriseerd had de sleper flink aan vermogen gewonnen. Adriaan ging direct de Rijn op. Zijn gebrek aan kennis loste hij op door een loods te huren en te studeren op de aangeschafte atlas. Al bleef er nog genoeg te raden over: met regelmaat stond Adriaan met de peilstok de rivierdiepte te meten.

Natte aannemerij

Het slepen van Rijschepen naar Duitsland liep tot 1962. De

laatste jaren samen met Wim. Die was in 1961 aan boord gekomen, na zijn dienstperiode waarin hij sergeant-schipper was. Daarvoor had hij korte tijd op zee gevaren. Maar dat was slecht bevallen. Op één reis werden alle Hollandse matrozen zeeziek en de kok vervangen door een Spanjaard. 'Die kookte elke dag prei. Dat hoefde voor mij niet. In Duitsland ben ik afgestapt.'

Zijn vaders kookkunst beviel beter, evenals het leven op de sleepboot. Slepen op de Rijn was een mooi avontuur. Zonder marifoon werd er gecommuniceerd met vlaggen en lantaarns. 'Maar de sleepboot maakte de dienst uit. Na drie keer blazen gingen we ten anker. En de volgende ochtend andersom.'

Maar het sleepwerk werd minder, sleepschepen gemotoriseerd en de duwvaart kwam op. De Willem-Marie liep maar zes kilometer per uur, er viel niet mee te concurreren. En dus gingen vader en zoon IJsseldijk in de natte aannemerij. Vier jaar voeren ze het zand van de te graven Eemhaven naar Puttershoek, waar tegenover de peënfabriek een polder werd aangelegd. Daarna hielp de Willem-Marie met het aflichten van het Hellegat. De Biesbosch was het volgende werkterrein. Twee jaar lang zaten ze in de vol-continue, dag en nacht werden er polders uitgebaggerd om spaarbekkens van te maken. Het was geen makkelijke vaart. 'Tussen de Moerdijkbruggen moest je opletten. Daar neerde het en moest je afstoppen. En dan volaan

d'r op!' De sleepboot had geen hydraulisch stuurwerk. Het was Wim aan te zien: 'Alles was armen- en benenwerk. Ik kreeg m'n hemd niet over m'n spierballen.'

Onmisbaar

In 1975 eindigde het avontuur. Er was steeds minder werk voor de Willem-Marie. Adriaan ging met pensioen, Wim werd kapitein op het autoveer. De sleepboot ging uit de vaart, ze was afgeschreven. Adriaan wilde haar wegdoen, maar Wim weigerde. Maar goed ook. 'Zonder de boot als hobby had vader zich doodverveeld.'

En doodgeërgerd. Als noeste werker verdroeg hij geen luiheid. 'Als een straatveger een half uur op een bezem leunde, belde vader het bedrijf op.'

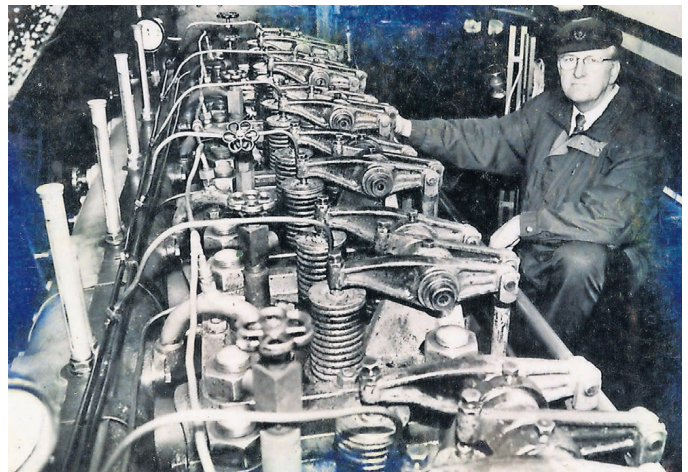
Ook voor Wim is de sleepboot nu onmisbaar. Het onderhoud houdt hem altijd bezig. En hij vaart, met veel bekijks. Hij is trots op de wendbaarheid, op het motorgeluid, op alles eigenlijk. In zijn leven is weinig plek voor iets anders. 'Ik ben zo saai als wat, het komt altijd op hetzelfde neer: de sleepboot. Mijn kinderen zeggen: pa, doe 'ns wat anders. Ga naar een museum. Maar ik heb een museum. Een varend museum.'

Wims leven is verknoot met Willem-Marie. Hoe het verder gaat weet hij niet. Niet met alle aangescherpte regels die er aan komen. Maar één afspraak staat. 'Als mij iets overkomt, gaat de sleepboot naar de sloop.'

En de motor naar een museum alsblijft.



Wie de Willem-Marie zo voorbij hoort komen, kijkt om en ziet haar na.



De stoomsleper zoals ze in 1936 in de familie kwam. (Foto's collectie familie IJsseldijk)