

WIM KNOL (1955), REEDERIJ DE IJSEL

EEN UIT DE HAND GELOPEN DAGDROOM

Zelf noemt hij het een dagdroom, maar de realiteit toont iets anders. Een vloot van vier schepen in de Hollandse IJssel bij Oudewater, ondergebracht in een scheepsrederij. Met alweer een volgend project op stapel.



SCHEEPGAAN

EOC is een scheepsverzekeraar met een brede blik. Onze leden varen in de beroepsvaart, de pleziervaart, de charter- en passagiersvaart of wonen op al dan niet varende schepen en arken. Ieder EOC-lid heeft een ander waterverhaal. In de serie Scheepgaan tekent schrijfster Corine Nijenhuis ze op.

De dagdroom van Wim Knol begon in zijn jongenskamer, in het huis van zijn ouders op het terrein van de touwfabriek in Oudewater. Vanuit zijn slaapkamerraam keek hij uit op de Hollandse IJssel waarover drie vrachtschepen van rederij Cuijk traag heen en weer voeren, de ruimen gevuld met kopra en veevoeder. “Ze hoorden bij het landschap. Toen de rederij stopte ontstond het idee het laatste schip, een spits, te kopen. Om het beeld te bewaren.” Wat hij ermee doen zou, was wat onduidelijk. Een feestzaal, wat rondvaren met gasten: “Er was niet echt een businessplan, het was meer die dagdroom in vervulling brengen.”

“Het was een botsing van de tijd. Een hele uitdaging”

Dat het vrachtschip vlak voor zijn neus verkocht werd aan een stel Engelsen, bleek uiteindelijk een geluk bij een ongeluk. Op zoek naar een ander schip stuitte hij in een vluchthaventje aan de Waal op een passender schip: een IJsselaak uit 1912. “Het was een wrak, van twee oude hippies die het ooit nog eens wilden opknappen. Ik kocht het voor een prikkie.” De IJsselaak werd naar scheepswerf Talsma gesleept, waar het schip, op zicht, werd gerestaureerd. Daarna voeren Wim en Willem, zijn compagnon in het project, naar Oudewater waar de aak haar nieuwe naam kreeg: “Den Onthaestingh”. Ze besloten wat dagtochten te gaan varen, Willem als schipper, Wim als walkapitein. Het werd een succes want zoiets bestond nog niet in Oudewater, die eerste jaren van de nieuwe eeuw.

Wim leerde intussen meer over varen en schepen. Het deed zijn dagdromen groeien. Na enkele jaren ambieerde hij een trekschuit. “Maar waar vind je die? Nergens. Dus wilde ik er één laten bouwen.” Hij stuitte op een Europese regeling ter stimulering van stads- en plattelandsverbindingen. Wim, oorspronkelijk journalist en communicatiedeskundige, schreef een uitgebreid plan over eerherstel van de trekvaart in Nederland. Dat werd zo ruim gehonoreerd dat er niet één, maar twee trekschuiten moesten komen. Scheepsbouwkundig ingenieur Marijke de Jongh werd gevraagd een replica van de Oudhollandse trekschuit te ontwerpen die voldeed aan alle hedendaagse eisen. “Het was een botsing van de tijd. Een hele uitdaging.” Het schip, zestien meter lang, werd bij scheepswerf Bocxe in Delft gebouwd en gedoopt als “Jan Salie”. Als ligplaats werd fort Wierickerschans gekozen om van daaruit tochten over de Oude Rijn te organiseren. Maar toen het zover was, herriep de stichting van het fort zijn beslissing om mee te doen. Wim bedacht een alternatief: rondvaarten door de grachten van Gouda. “Het werd me ontraden, er zou geen animo voor zijn.” Dat bleek waar, maar de “Jan Salie” voer hardnekkig door, soms met maar een man of twee aan boord. Na verloop van tijd én een verbinding met de VVV, kwamen de

toeristen. Het werden geliefde rondvaarten met een prachtig verhaal, gevaren en verteld door vrijwilligers.

Voor de bouw van een tweede trekschuit van de Europese subsidie was te weinig geld overgebleven. Wim ging op zoek naar een bestaand schip en vond een Friese snikke in Den Helder. Het scheepje, in vroeger tijden gebruikt voor de zeilende beurtvaart, was in slechte staat. Het werd gerestaureerd bij Bocxe. Rederij de IJssel stopte er flink wat eigen geld in, want afspraak was afspraak: dat schip moest er komen.

De schare vrijwilligers bij de rederij was inmiddels zo gegroeid dat er best nog een vierde schip bij kon. Bij de doop van westlander “Jan Compagnie” hadden Wims vrienden een lied geschreven: “Geen boot maar een vloot, ja die jongens denken groot.” Als om dat te bevestigen schreef Wim opnieuw een subsidieplan, ditmaal voor een beurtvaartverbinding tussen Gouda en Rotterdam, met passagiers als vracht en een verteller om de nautische historie levend te maken. Een passend schip – een boeier – is al gevonden, maar dat vindt Wim niet genoeg. “Er zijn maar weinig aanlegplaatsen, terwijl het gebied veel fiets- en wandelmogelijkheden biedt. Het zou mooi zijn een extra op- en afstaptelek te hebben.” En dus komt er een mobiel steigerponton aan een voormalig fabrieksterrein, een samenwerking met Stichting Goudasfalt, de overkoepeling van creatieve en sociale bedrijfjes en projecten.

De geplande beurtvaart is een aanvulling op het brede vaarprogramma. Rederij de IJssel organiseert grachtentochten, plassentochten, kaasvaarten en trekvaarten. Die laatste zijn zeer geliefd. Al had het opstarten ervan wel wat voeten in de aarde. “De paarden die we gebruiken voor het jagen waren onervaren met het werk. Net als wijzelf trouwens.” Ze moesten het spreekwoordelijke wiel opnieuw uitvinden, want oude gravures waarop de trekvaart staat afgebeeld zijn heel globaal: “Iedereen wist zelf wel hoe het moest.” Inmiddels glijdt “Den Onthaestingh” majestueus achter twee werkpaarden over het water van de Hollandse IJssel. Het kost de verhalenverteller aan boord weinig moeite om oude tijden te doen herleven. Het is een perfecte combinatie van hetgeen de rederij wil bieden: schepen en historie, verpakt in een prachtige beleving.

