

Herinneringen aan een scheepssloperij

In de jaren vijftig, zestig en zeventig van de twintigste eeuw werd de oever van de Zaan, ter hoogte van het gemaal Ceres en de Poelsluis in Wormer, gedomineerd door de scheepssloperij van Adriaan Cornelis Slooten. Vaak lagen de schepen hoog opgestapeld op het smalle terrein langs de Veerdijk. Ook kwam het regelmatig voor dat grote zeeschepen van 1600 ton of zelfs meer werden afgemeerd aan de smalle dijk. De praktijk zoals die in deze eeuw bekend is van de stranden bij bijvoorbeeld Chittagong in Bangladesh was toen, op kleinere schaal, te zien in Wormer. Schepen werden ontmanteld, bruikbare onderdelen werden weer verkocht en het schroot ging in grote bakken naar de schroothandel. Huidige milieuregels en de wet op de arbeidsomstandigheden zouden een dergelijk bedrijf het werken in Nederland tegenwoordig onmogelijk maken. Met tamelijk primitieve middelen, zoals snijbranders en een tot kraanwagen omgebouwde Amerikaanse legertrac, werden de schepen gesloopt.



Een kleine vloot van zeilende en soms gemotoriseerde tjalken en aken is hier, als gevolg van saneringsregelingen, gesloopt. Het lokale en regionale vrachtvervoer ging in die jaren steeds vaker per as zodat veel van deze schepen en scheepjes overbodig werden. Met de schippers werd een regeling getroffen, zodat ze verzekerd waren van een oudedagsvoorziening. En de sloper moest zorgen dat de schepen gesloopt werden en niet meer aan het economisch verkeer zouden deelnemen.

Ook grotere, zeegaande stoomschepen werden massaal aangeboden voor de sloop. Steeds meer rederijen gingen over tot het ombouwen van hun vloot naar moderne motorschepen. Veel voornamelijk buitenlandse schepen vonden hun einde aan de Veerdijk. Een enkeling ontkwam echter aan de snijbranders van Slooten. Naast zakenman was Slooten op zijn manier ook liefhebber van stoomschepen. Zelf heeft hij jarenlang in een stoombootje (Dampertje), een tot plezierjacht omgebouwd Duits directiebootje, rondgevaren.



Het Dampertje op de Zaan bij de Zaanbrug. Waarschijnlijk tijdens de Sinterklaasintocht.

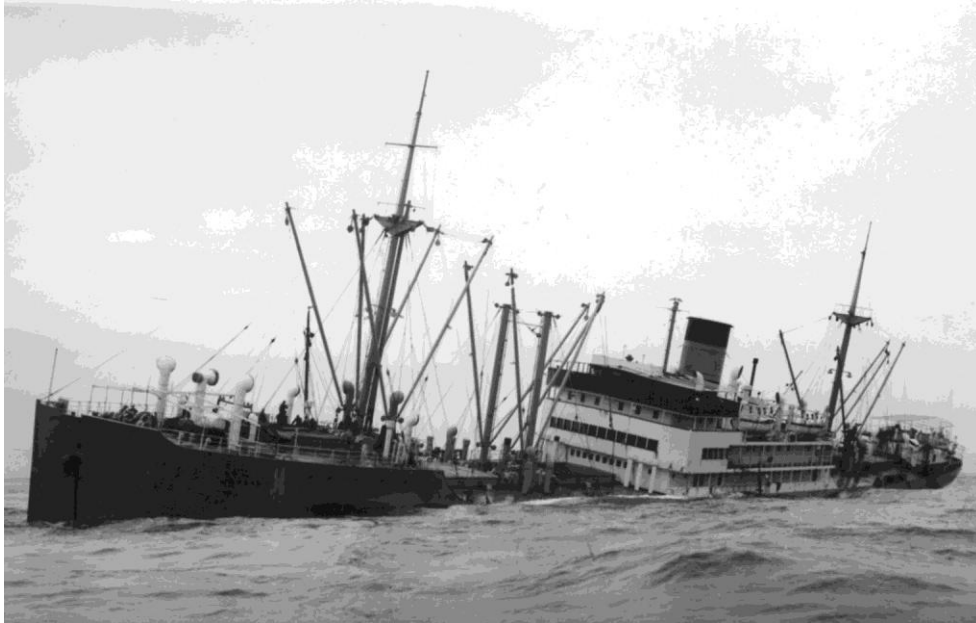
Diverse stoomsleepboten uit Duitse havens varen nu als onderdeel van de Nederlandse stoomvloot en zijn aanwezig op bijna alle stoommanifestaties in Nederland. Dat daarbij waarschijnlijk niet altijd volgens de geldende saneringsregels zal zijn gehandeld, kunnen we nu alleen maar toejuichen. Inmiddels hebben de Scheelenkuhlen, Noordzee en Johannes een Nederlandse i.p.v. de een Duitse thuishaven

Handelsonderneming en Bergingsbedrijf A.C. Slooten ontstond doordat de drie broers het familiebedrijf van vader Simon Slooten opsplitten. Bram Slooten begon een tweedehands houthandel in Knollendam. Piet Slooten werd fabriekssloper en vertrok uiteindelijk met een bedrijf naar Purmerend (de Boer & Slooten) en Adriaan Cornelis Slooten begon een Handelsonderneming en Bergingsbedrijf (anex scheepssloperij) in Wormer.

Ex-medewerkers verzamelen memorabilia

Twee ex-medewerkers van het bedrijf van A.C. Slooten hebben een mooie collectie foto's en andere memorabilia van het bedrijf aangelegd. De ex-zandschipper Cor Phaff woonde lange tijd op het terrein van de scheepssloper Slooten. In het huis is door de eerdere bewoner en vroegere medewerker van Slooten, Dirk Kleijn, veel houtwerk verwerkt dat afkomstig is van de door Slooten gesloopte Schotse veerboot Loch Nevis en de TESO veerboot Koningin Wilhelmina. Henk Kleijn, zoon van de genoemde Dirk Kleijn, heeft bijna zijn gehele loopbaan bij Slooten in alle onderdelen van het bedrijf gewerkt. Ook Henk Kleijn woonde lange tijd op het terrein van zijn voormalige werkgever.

Zandschipper Phaff heeft diverse malen voor de wal gelegen bij de Handelonderneming van Slooten. Zo kocht hij er een tweedehands 120 pk. vier cilinder Mercedes dieselmotor, een stuurhut en een complete schroefas. Hij heeft er zelfs het eerste schip voor zijn oudste dochter en schoonzoon gekocht. Phaff heeft na het beëindigen van zijn zandhandel enige jaren als medewerker van algemene dienst bij Slooten gewerkt.



Henk Kleijn begon in 1956 bij Slooten. Zijn eerste ervaring bij Slooten was het slopen van het bij Terschelling gestrande Zweedse motorvrachtschip 'Ecuador'.

Na een korte loopbaan als matroos bij Tavenier in Zaandam kwam hij op zijn 18e weer terug bij Slooten om te beginnen aan een klus als sloper van de elektrische centrale in Overschie, waaraan hij 2 jaar gewerkt heeft.

Kleijn kwam opnieuw op de Waddenzee terecht, deze keer als wrakkenvisser. Ook die activiteiten zullen gemeten naar de huidige internationale wet- en

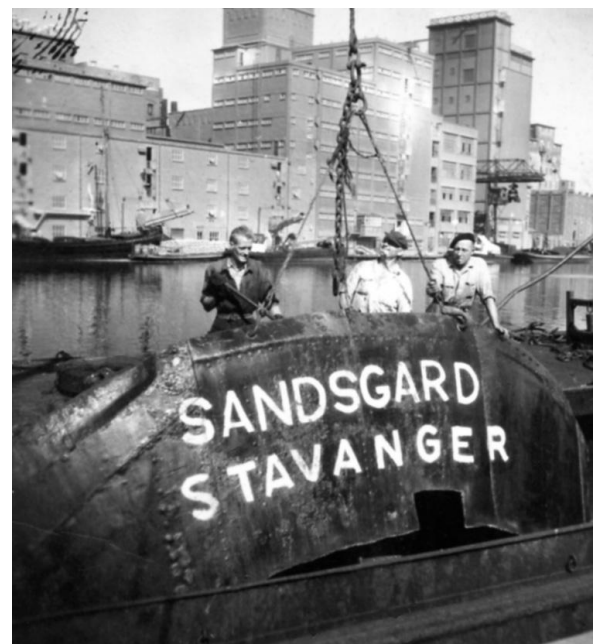
regelgeving wel als zeer onrechtmatig worden ervaren. Kleijn herinnert zich nog goed hoe in totaal 125 ton tin aan broodjes werd geborgen van de bodem van de Waddenzee. De opbrengsten van deze activiteiten moest Slooten delen met de Nederlandse staat. Het was ook zijn eerste ervaring met het bergingsschip 'Simon' van Slooten. Dirk Kleijn, die zijn leven lang bij Slooten heeft gewerkt, bouwde een prachtig model van dit unieke schip.

Met een voormalige Rijnsleper (Haniel/Duitsland), door Slooten ook tijdelijk gered van de sloperskamer, organiseerde het bedrijf vaartochten voor betalende toeristen op de Waddenzee. Slooten was dermate succesvol met deze toeristische activiteiten op de Waddenzee dat hij een tweede schip, de "Meerval" inzette. Henk Kleijn werd motordrijver op dit schip.

Hoofdactiviteit werd echter toch het slopen van schepen. Het personeel van Slooten werd ingezet bij het ophalen van de grote, zeegaande schepen uit buitenlandse havens. Kleijn was in 1959 o.a. aan boord van de ruim 1600 ton metende Sandgard en de Hilde Torm. Deze schepen werden over zee, soms op de eigen kracht uit buitenlandse havens gehaald. Door de grootte en de diepgang van deze schepen moest men bij Den Helder binnen lopen omdat de Wilhelminasluis in Zaandam te klein en te ondiep was. Vervolgens voer men via het Noordhollands Kanaal, het Alkmaardermeer en de Markervaart naar de Veerdijk in Wormer. Kleijn kwam door deze reizen in een aantal buitenlandse havens. In Polen heeft hij vier stoomloggers opgehaald. Twee daarvan waren zelfvarend, de andere twee werden op sleeptouw genomen.

Mooie aanvullingen voor de stoomvloot

Phaff en Kleijn waren beide aan boord van de Duitse stoomsleper Nordsee. Het schip werd in 1922 voor rekening van Blohm & Voss in Hamburg bij de werf van Janssen & Schmillinsky AG in Hamburg gebouwd. In 1975 kocht Handelonderneming A.C. Slooten het schip.





De Nordsee bij Koedijk, wachtend op nieuwe brandstof

Slooten had inmiddels een lijst met gelijkgestemden aangelegd en belde in 1976 o.a. ook met Visser. Visser kon het echter niet eens worden over de prijs die Slooten vroeg voor de Nordsee. Bij het bekijken van de Nordsee moesten ze steeds over dat andere schip, de Scheelenkuhlen, aan boord klimmen. Ondanks het feit dat dit schip ernstig was gestript in Cuxhaven, was er in ieder geval nog een ketelboek aanwezig. Ook het bod voor dit schip was aanvankelijk te laag. Maar toen Slooten een paar dagen later bij Visser langs kwam om hem te vertellen dat hij, als hij de bergingspomp eruit mocht slopen, alsnog akkoord zou gaan met het bod van Visser, was de koop snel gesloten. Voor de wal bij Slooten kon toen het grote restauratieproject gestart worden. In augustus 1977 was het schip weer vaarklaar.

In ieder verhaal dat je optekent over het bedrijf van Adriaan Slooten klinkt de liefde voor de schepen door. Verder blijkt de grote betrokkenheid van de familie Slooten bij het bedrijf. Phaff en Kleijn hadden reeds verteld over het transport naar de Duitse havens. Mevrouw Slooten reed de crew met een Volkswagenbusje naar de haven van vertrek. Mevrouw Slooten deed bovendien het personeelsbeleid en de loonadministratie. Tjalling Langeberg vertelt echter ook nog over de proviandering door mevrouw Slooten. Langeberg was, in februari 1963 als machinist mee voor het ophalen van de Maakenwarder bij Bugsier in Hamburg. Iedereen had z'n taak bij zo'n reis. Zonder al te veel werkoverleg werd het schip, ondanks de strenge winter vaarklaar gemaakt, waarbij Langeberg zich bemoeide met het vullen en opstoken van de ketel. Hij verwonderde zich, ook na al die jaren nog over de netheid en grondigheid van zijn Duitse collega's die eerder op dit schip gevaren hadden.

Door de zware ijsgang werd het uitvaren nog een groot probleem. De ijsbreker Stettin heeft ze echter naar open water kunnen brengen. Door het extra oponthoud was echter een groot deel van de kolenvoorraad reeds opgestookt zodat maar net de sluis van IJmuiden bereikt kon worden. Adriaan Slooten werd er in IJmuiden op uit gestuurd en kwam met een vrachtwagen kolen en een pan met door mevrouw Slooten gebraden karbonaden weer bij het schip terug. Na het passeren van de Wilhelminasluis in Zaandam pikten ze bij Simon de Wit in Zaandam nog een sleepje op voor de Vrede, dat door de Maakenwarder door een dichtgevroren Zaan werd gesleept. De Maakenwarder heeft de sloperskamer in Wormer niet kunnen ontlopen.

Door: Cees Kingma – mei 2014

Met Adriaan Slooten als kapitein en o.a. Cor Phaff als stuurman en Henk Kleijn als machinist werd het schip uit Hamburg via de Noordzee en de Waddenzee naar Den Helder gevaren. Aan boord waren alleen wat oude zeekaarten; er waren bijna geen navigatiemiddelen. Henk Kleijn herinnert zich nog goed dat men nog bij Terschelling naar binnen moest om nieuw ketelwater in te nemen. Met het laatste restje steenkool werd Wormer gehaald. Het was al eens eerder voorgekomen dat men op zee alvast met het slopen van de houten betimmering was begonnen omdat de brandstof oprakte.

C.P. Jongert uit Medemblik, kocht het schip in 1976 van Slooten. Na een volledige restauratie heeft hij het prachtige schip weer in de vaart gebracht, nu onder de naam 'Noordzee'.

Er was trouwens nog een geïnteresseerde voor dit schip. In 1976 had Slooten twee stoomsleepboten voor de wal. Naast de Nordsee lag daar ook de Scheelenkuhlen. Piet Visser had via allerlei eerdere experimenten al de nodige ervaring met stoommachines opgedaan. Hij was al eens eerder bij Slooten langs geweest om in 1972 samen met zijn broer Siem Visser het stoomsleepbootje de Johannes te kopen. De liefhebber



De Scheelkuhlen tijdens Dordt in Stoom 2014 op de Oude Maas.