



### Slepend bestaan

De beginletters van de namen Anneke, Douwe, Edy en Alnetty, vormen samen één nieuwe naam: „Adea”. In de wereld van de binnensleepvaart geen onbekende klank. „Adea” – Huizing, meer dan twintig jaar een begrip! In werkelijkheid veel langer. Douwe Huizing uit Groningen sleept al meer dan vijftig jaar. Geen leven waarin hij slapend rijk is geworden, ook niet slepend, al heeft het varen hem geen windeieren gelegd. Douwe Huizing vertelt graag over zijn leven als sleepbootkapitein. Relativerend en soms voorzichtig om bij de waarheid te blijven en achteraf geen mooiere voorstelling van zaken te geven dan de werkelijkheid is geweest. Het verhaal van de in 1921 geboren varensman heeft nog geen eind. Nog altijd ligt zijn sleepboot, zijn „Adea”, op „stootgaren” in de Groninger Zuiderhaven, gereed voor vertrek!

Sleepbootkapitein was wel een erg grootse benaming voor de 16-jarige Huizing toen hij in 1937 met de opdrukker „De Zwaluw” van wal stak. Het bootje hoorde eigenlijk bij het schip van zijn vader. Doordat Huizing senior, die schipper en brandstofhandelaar was, de nadruk meer en meer op het laatste legde, kwam de opduwer ongebruikt te liggen. In het Groningerland maar ook in de aangrenzende provincies werd nog druk gevaren met kleine schepen, al dan niet met eigen voortstuwing. Vooral die schippers die uitsluitend regionaal voeren waren vaak nog afhankelijk van de wind of waren aangewezen op de diensten van de scheepsjager, voor zover de portemonnee dat toeliet. Het gebruik van de trekzeel was de schipper en zijn vrouw zeker niet onbekend. Alhoewel kinderarbeid was verboden liep de jeugd ook

*Een oud plaatje van het gezin Huizing aan boord van hun steilsteven. Langs zij ligt „De Zwaluw”, het bootje waarmee Douwe voor het eerst als sleepbootkapitein van wal zou steken.*

vaak in de treklijn, onderwijl speurend naar dienstdoende veldwachters. Zodra die in het gezichtsveld kwamen veranderden de trekkende kinderen in een groepje spelende kwajongens, dollend met de roeiboort waarmee één van hen de anderen telkens over de dwarswijken bracht. Dát werden de eerste klanten voor Douwe en zijn sleepboot. Op het in 1930 gebouwde vaartuig stond een provisorisch gebouwde stuurhutje. Het geheel werd voortbewogen door een gloei-kop Deutz van 15 pk! Hiermee werd over het algemeen 1 of 2 schepen van zo’n 70 à 80 ton getrokken. De reizen liepen van de Veenkoloniën naar Groningen, of Stad, zoals men daar de hoofdstad van die provincie placht te noemen. Maar ook over het Noord-Willemskanaal, de Drentse Hoofdvaart en het Meppelerdiep, naar Meppel, Zwartsluis en Zwolle. Ook bracht Huizing wel schepen door Friesland naar Staveren. Daar vandaan werden die door andere boten over zee gebracht. Een zwaar punt op zulke reizen vormde bij westenwind het openstaande sluisje van Terhorne. Wanneer het water van het Snekermeer zich daarvoor opstuwde was dat een behoorlijk stroomgat.

Er was werk genoeg; niet weg te slépen! Daarom kocht vader Huizing een jaar later van Vennik op de Smilde een vlet die wat meer mans was. Vennik had tot dan toe het 9.50 meter lange bootje voor sleepwerk op het Noord-Wil-

lemskanaal gebruikt. In het in Vroomshoop gebouwde slepertje, dat „Cornelis” werd gedoopt, stond een 24 pk A.B.C., oftewel Angelo Belge (Corporation).

Ondanks het grotere motorvermogen bleef Huizing in hetzelfde vaargebied werkzaam. Maar toch: de zee roept! Een wat lyrische uitdrukking voor het verlangen de blik op de wereld te verruimen. Voor de vaart over het IJsselmeer en het werk op de rivieren was Douwe's vlet niet geschikt. Nog altijd voer hij op „procenten”. Huizing begreep wel dat hij, om vooruit te komen, voor zichzelf moest beginnen. Van Machinefabriek Huisman in Meppel kocht hij in 1940 de „Twiod” met daarin een 50 pk Rennes gloeikop motor. Naar eigen zeggen een beste trekker! Dan te bedenken dat het scheepje als melkbootje was gebouwd. Om er een goede sleper van te maken moest het eerst drie meter worden ingekort. Voor het eerst telde Huizing echt mee in het noordelijk sleperswereldje. Nu kon hij ook grotere karweien aan, zoals het assisteren van nieuwbouwschepen en het verrichten van transportwerkzaamheden. Het laatste is altijd zijn meest geliefde bezigheid geweest; hoe groter, hoe gekker, hoe mooier! Mèt de „Twiod” werd het vaargebied vergroot. Bij tijd en wijle had de jonge Huizing zich al eens bij andere kapiteins verhuurd en aldoende ervaring opgedaan buiten de provinciegrenzen.

Om daar zelf te kunnen varen werd het voor de 23-jarige Douwe tijd om uit te zien naar vast „personeel”! In 1944 sloot hij een langlopend kontrakt met Edy Borg, evenals hijzelf „tussen de kromhouten” geboren. Een vruchtbare samenwerking want na verloop van tijd werd hun eerste

dochter, Anneke, geboren. Reden om uit te zien naar een boot met een wat grotere behuizing, meer kracht en ruimer vaargebied.

In 1948 kocht Huizing het casco van een in 1921 gebouwde Spido-boot van Piet Smit in Rotterdam. Deze „Oostplaat” was oorspronkelijk voorzien van een 60 pk Deutz-Brons. Huizing liet het casco in Groningen door Botje & Ensing ombouwen tot sleepboot. Als naam werd „Dea” gekozen: Douwe, Edy, Anneke!

In de „Dea” kwam een 100 „peerds” Kromhout van 1936 te staan. „Kromhout is kracht”, was destijds de leuze. Huizing zal er meer dan eens achteraan gemompeld hebben: „als je maar lang genoeg wacht”. De motor maakte bij vollast 320 toeren en gaf een hoop ellende. Douwe ging internationaal varen! Meestal vanaf Amsterdam. Daar was hij zeker eens in de vier weken te vinden; aan de Kromhout-fabriek!

De aankoop van de 2e-hands Kromhout was geen succes. Toen Huizing voor het eerst met malheur aan de fabriek kwam, wist het personeel daar met onbarmhartige Amsterdamse fijngevoeligheid te vertellen, dat hij een machinekamer vol „armen en benen” had gekocht, maar dat van een echte motor geen sprake was! Geen prettig vooruitzicht voor een jong stel dat vooruit wilde maar dat achteraf al het verdiende geld naar de machinefabriek kon brengen. Uiteindelijk heeft na vier jaar modderen de motor zelf een einde aan alle ellende gemaakt. Op een kwade dag maakte de „Dea” aan het eind van de middag, zo ongeveer tegen



Op 17 mei 1938 was Douwe Huizing met de „Cornelis” onderweg naar Leeuwarden. Al slepend was er gelegenheid om de parlevinker langsij te nemen om de nodige mondvoorraad in te slaan.



sluitingstijd van de Stichting, vast aan de Amsterdamse De Ruyterkade. Om nog snel even in te schrijven en te kijken hoe het werk liep, liet Huizing de motor draaien. Terwijl hij nog maar goed en wel de trap naar het Stichtingslokaal had beklommen begon de Kromhout een eigen leven te leiden. In tomeloze vaart voerde de motor het toerental op tot duizelingwekkende hoogte. Voor Huizing's vrouw, die aan boord was gebleven, angstige momenten. Terwijl de Kromhout zijn zwanezang uitbrulde, de boot schudde en stampte, greep ze haar dochttertje en stak in vliegende vaart de straat over om haar man te waarschuwen.

Hij kwam nog juist op tijd om de laatste zucht van de op hol geslagen motor te horen. De machinekamer was één grote puinhoop, een enorme ravage. Na van de schrik bekomen te zijn werd eerst maar eens met Kromhout gebeld, er moest uiteindelijk een expertiserapport voor de verzekering worden gemaakt.

Het lakonieke antwoord van de directeur van de motorenfabriek was: „Wees blij jongen dat ie d'r is uitgevlogen, het was toch nooit wat geworden!”.

's Avonds nog, werd de „Dea” naar de fabriek gesleept. Van slapen kwam die nacht weinig terecht. Telkens werd er geluisterd en gekeken of de boot ook water maakte. Zó had de motor staan stampen en schudden, totdat tenslotte moeren en flenzen afbraken als waren het luciferstokjes. Zelfs het vliegwiel was achter de motor weggeslagen. Toen het personeel 's morgens op de fabriek kwam kreeg de „Dea” plotseling slagzij. Zóveel mensen wilden met eigen ogen zien wat er was overgebleven van hetgeen ooit als een trots produkt hun fabriek had verlaten, maar was verworpen tot een niet te temmen monster dat zich weigerde te onderwerpen aan de dwingende hand van zijn meester.

„Ze hadden op de fabriek glad medelijden met ons” weet Huizing zich nog te herinneren. De directeur wist raad. Hij

*Douwe's „Dea” die hem zoveel hoofdbreken kostte.*

had nog een nagelnieuwe motor van 120 pk staan, die moest maar in de „Dea”. Daar moest natuurlijk wel eerst met de achterban over gesproken worden. Dat hield zoveel in als een retourtje Amsterdam-Sappemeer. Daar hield de Scheepshypotheekbank kantoor. Toen de zaak financieel geregeld was en de bank groen licht gaf, stond na het verwijderen van de machinekamerkap de oude motor in anderhalf uur op de wal. Ook zonder de bank was de nieuwe motor in de boot gekomen. Kromhout had al te kennen gegeven de motor zelf te willen financieren, zoveel vertrouwen hadden ze wel in Huizing.

Uiteindelijk kostte de nieuwe kar f 30.000,-. Voor inbouw werd niet meer dan f 4000,- gerekend; vanwege de goede relatie! Ondanks het geld dat werd teruggevangen van de verzekering waren Douwe en Edy zo goed als terug bij af!

Maar ze hadden de tijd mee. Het is 1953 als ze met de nieuwe motor van de fabriek wegvaren. Nu met een probleemloos machien, hij draait vandaag de dag nóg als een túut! Voor de sleepvaart braken goede tijden aan. De „Dea” pakte wat er maar te slepen viel. „Douwe was een duivel in het varen”, bekent zijn vrouw nu ze aan de wal wonen. Meestal gingen de reizen van Amsterdam, met lege schepen van de Rietlanden naar Maasbracht. „Daar had je zo'n drie-, vierhonderd gulden van, van een schip naar de Lemmer een honderdvijftig en naar Rotterdam ook zoiets” herinnert Huizing zich. Het hoort nu niet veel maar het was, wel zo dat je in die tijd direct weer wat anders achter de boot had. En zo bleef er wel eens een kwartje tussen de dubbeltjes hangen.

Met de „Dea” werd gelukkig gevaren. Vanzelfsprekend ontstaat dan de drang naar groter en sterker. In Wilhelms-

haven wist Huizing het casco liggen van een voormalige Monopool, de „E 21”. Een flinke boot die in 1939 bij Dutmer & Bodewes in Groningen gebouwd was voor de heer Bakkeren. De sleper liep als „Cornelia” van stapel. De Duitse bezetters echter hadden ook wel oog voor de fraaie sleepboot en al spoedig wisselde de „Cornelia” van vlag. In 1964 haalde Huizing het casco, zonder de oorspronkelijke 240 pk M.a.K. motor, naar Groningen. Daar bleef het vaartuig lange tijd ongebruikt, maar inmiddels omgedoopt tot „Dea-H”, in de Noorderhaven liggen. Het uiteindelijke kostenplaatje, om de boot weer vaarklaar te maken, viel dermate hoog uit, dat Huizing van het hele project af zag.

Achteraf een verkeerde beslissing erkent hij. Met de aankoop van een boot uit de vaart was hij tenslotte duurder uit. Gerrit Rigter uit Zwolle nam het casco van Huizing over en maakte van het 20.75 meter lange en 4.92 meter brede schip weer een echte sleepboot, die hij „Albert-R” noemde. Het was 1966 toen deze boot met een nieuwe 380 pk Caterpillar aan zijn tweede jeugd begon.

Toch was Douwe Huizing nog niet rustig. Hij had zijn oog laten vallen op de „Maria” van Gerrit Verwey. Suurmeyer in Foxhol had hem in 1946 gebouwd met een 150/180 pk 2-takt Brons van 1941. Huizing was die boot op zijn reises naar de Ruhr al verschillende keren tegengekomen. De „Maria” deed daar dienst als havenboot en was daarvoor ingehuurd door de N.P.R.C. Verwey had de oude Brons in 1955 vervangen door een nieuwe, een vijf cilinder 4-takt met oplading van 300 pk.

Het was 1966 toen Huizing de boot overnam van Verwey. Het lieve leventje van varen, opknappen, aanpassen en verbouwen begon van voren af aan. Ieder stelt zo zijn eigen eisen aan uiterlijk en staat van onderhoud van zijn materiaal.

Eisen die bij Douwe Huizing tamelijk hoog liggen. Ondertussen was zijn gezin uitgebreid door de komst van een tweede dochter, Alnetty. Om geen „stiefkindjes” te maken moest de naam „Dea” worden aangepast. Er werd een A aan toegevoegd, daarom heette de nieuwe aanwinst „Adea”, en dat werd er met grote letters opgezet. Terwijl de dochters aan de wal naar school gingen voeren Douwe en Edy het water dun. Huizing had nu de boot die hij wilde hebben. Hiermee hoefde hij nooit „nee” zeggen en kon nagenoeg alles aan wat er te slepen viel, behalve boven de Ruhr, daar kwam hij slechts sporadisch, je moet nu eenmaal je grenzen trekken.

Dat alles begrensd is werd opnieuw ervaren door de motor. Voor onderhoud aan Bronsmotoren was de firma v.d. Weerd & Adema in het Amsterdamse hèt aangewezen adres. Daar was destijds de motor van de „Adea” ook ingebouwd en in onderhoud gebleven. Huizing mocht er graag heen gaan, temeer omdat hij en Adema, beide rasechte Groningers, elkaar goed „verstonden”. Dat zou later blijken. Wanneer een motor niet meer loopt en trekt zoals hij eigenlijk zou moeten, is het vertrouwen eruit en wordt het tijd om de machinefabriek op te zoeken.

Na een jaar of vier met de „Adea” gevaren te hebben kreeg men daar ook zo’n gevoel en werd de steven naar het haventje van v.d. Weerd & Adema gewend om de Brons eens goed na te laten kijken. Je lag daar vrij van havengeld, iets waarmee het bedrijf in die tijd adverteerde. Huizing trekt nog een zuur gezicht als hij vertelt hoe meneer Adema hem het slechte nieuws over de toestand van zijn motor kwam brengen. „We hadden net gegeten toen Adema naar

beneden riep: „Douwe bist kloar mit’t eten”. Hij adviseerde Huizing om maar even te blijven zitten. „Rommel kin d’r nait weer in, ’t is allemoal te roem en te groot”. Dat was een klap; vijf nieuwe zuigers en voeringen! Een grapje dat op dik zesentwintigduizend gulden kwam. „Toen hebben we niet zo lekker geslapen. Uiteindelijk heb ik er van betaald wat ik betalen kon. De rest hebben ze laten zitten en omgezet in een lening. Dat heeft me geen cent extra gekost, zó ging dat in die tijd, een kwestie van wederzijds vertrouwen!”

Nog altijd steekt Huizing de loftrumpet over dat bedrijf. Nog één keer heeft hij malheur met die Brons gehad, daarna niet meer. Met de losse boot, terug van een transportje naar het Mittellandkanaal, viel de Brons stil op de Eems. De „Adea” was afvarig en had een ebstroompje op de kont. Nog een geluk dat er niets achter de boot hing. Minder mooi waren de glooiende oevers, bezaaid met stenen en basalt, die soms akelig dichtbij kwamen. Met de grootste moeite wisten Huizing en zijn vrouw de boot vrij van de kant te houden. Van een paar planken werd een roeispaan gemaakt om een klein beetje gang te houden om te kunnen sturen. Al stevelend werd de Eems een stukje afgevaren tot dat ze in de buurt van een paar palen kwamen. Als de bliksem werd het anker er voor gegooid en flink ketting gestoken. Uiteindelijk scheerde de boot naar de kant en kon aan de palen worden vastgemaakt. Een toevallig passerende kennis heeft de volgende dag de „Adea” opzij genomen en de vleugellamme sleepboot in Delfzijl afgeleverd. Daar heeft een monteur van v.d. Weerd & Adema de zaak gerepareerd.

„Ik kon toen toch niet naar Brons in Appingedam lopen, ze hadden mij in Amsterdam nog nooit laten zitten”, aldus Huizing.

De „Adea” voer in de nadagen van de grote sleepvaart. Nog altijd denkt Huizing met plezier terug aan de reizen met kolenscheppen van de Ruhr naar Rotterdam en Antwerpen. Het gemoedelijke Antwerpen waar alles kon en niet zo nauw werd gekeken. Heel anders dan in Holland waar men als snel in de gaten had wanneer je als sleepbootkapitein graag een bakkenschipper uitspaarde. „Ja hoor eens”, verontschuldigt Huizing zich nu, „zo’n vent kost zowat tachtig gulden per dag en hij is helemaal overbodig want die bak zwiebert wel achter de boot aan!”



*Verder dan de naam „Dea H” op de boot schilderen kwam het niet. Huizing verkocht het casco van de voormalige monopool „E 21” aan Gerrit Rigter uit Zwolle die de boot omdoopte in „Albert R”.*

Je kent het materiaal waarmee je omgaat op den duur wel. Huizing deed veel transportwerk voor scheepswerf Niestern toen die in Groningen nog aan het Eemskanaal zat, op de hoek bij de Oostersluis. Ze hadden daar een bak, de „Niegron I”, waarop scheepssecties werden geladen die de „Adea” naar de andere werven van Niestern in Delfzijl of Zaltbommel moest slepen. „Als die bak gelijklastig lag was hij niet te houden, dat ding had geen scheg en scheerde alle kanten op. Als hij iets achterover lag was het best te doen. Meestal regelde ik dat van te voren en gaf het slepen geen problemen. De boot werd kort voor de bak gezet zodat ik zonodig snel over kon stappen wanneer er een grijs bootje in zicht kwam.”

Huizing’s vrouw knikt bevestigend bij dit verhaal. Ze heeft meer dan eens alleen aan het roer van de „Adea” staan zweeten als Douwe weer eens zo nodig een bakkenschipper uit moest sparen. Eénmaal heeft ze hem voor het blok gezet. Een sluiswachter had gewaarschuwd dat er langs het Zederikkanaal op de „Adea” werd geloerd. Op het stikdonkere kanaal nam Huizing toen maar het zekere voor het onzekere en bleef zelf op de bak. Het was zó roetdonker dat zijn vrouw af en toe een schreeuw over de luidspreker gaf om te horen of Douwe nog wel op de bak was. Hoe het gebeurde is achteraf moeilijk te bepalen. Ineens doemden de boordlichten van een motorschip voor de „Adea” op. Met alle kracht die in haar was wist de kapiteinse van de sleepboot een aanvaring te voorkomen. Toen die ene keer heeft ze het bijltje er bij neergegooid en haar man van de bak geroepen. Het was mooi genoeg geweest die dag, eigenlijk te lang, er werd vastgemaakt...

Huizing prijst zijn „stuurman”, nooit ging haar een zee te hoog. Ook niet die keer toen ze bijna een zuiger op het IJsselmeer verspeelden. Ze werden overvallen door slecht weer en konden zich niet, zoals een motorschip, snel uit de voeten maken. Het water was nog dun en binnen de kortste keren liepen er golven van bijna twee meter. De sleepverbinding brak en er moest opnieuw worden aangemaakt. De runner op de zuiger was doodsbang en stond als verstijfd tegen de reling, zonder een hand uit te steken naar de opgegooide werplijn. Gelukkig dat er die reis nog iemand aan boord was want eerst moest een bijna polsdikke sleepdraad van tweehonderd meter uit de machinekamer worden gehaald. Geen misselijk karweitje op een slingerende sleepboot. Uiteindelijk werd er vast gemaakt op de zuiger en werd opnieuw koers gezet op Amsterdam waarvandaan ze een halve dag eerder waren vertrokken! Daar lach je twintig jaar later om en herinnert je dat koude stukje Smac dat smaakte als een biefstukje, want koken, dát ging niet!

Toch deed Huizing dit transportwerk het liefst. Hij nam het meestal aan van Touwslager in Vreeswijk, waarmee hij nu nog goede connecties onderhoudt. Baggermolens, zuigers en tussenstations, de „Adea” heeft ze in alle soorten en maten aan het lijntje gehad.

In 1978 kwam er plotseling een kink in de kabel. De kapitein van de „Adea” belandde voor een periode van zeven weken in het ziekenhuis, net in die ijswinter waarin zoveel sneeuw viel. De doktoren gaven hem te verstaan dat hij het varen beter op kon geven. Huizing haalde het ver weg maar krabbelde weer op, toch besloot hij aan de wal te gaan wonen. Met pijn in het hart werd de „Adea” verkocht. Die transactie was snel gesloten. Er was liefhebberij genoeg voor de prachtige boot waarvan de brugwachter van de

Leuvehaven in Rotterdam eens vroeg: „Huizing hoe speel jij het klaar om die boot als een jacht in de vaart te houden?”

Peter Geeve uit 's-Hertogenbosch kocht de „Adea” en ruilde zijn kleine „Jeanne” er op in. Hij moderniseerde de boot en zette er vrij spoedig een 400 pk Caterpillar in. Tegenwoordig schrijft Geeve zich van Lemmer, hij doet voornamelijk binnenlands werk met zijn „Jeanne”.

Huizing beschikt nu over een eenmans boot. De huidige „Adea”, die slechts 12.20 meter lang is en 3.60 meter breed, werd in 1946 als „Leba” voor Remmert Visser uit Zwolle door Bijlsma in Wartena gebouwd. Zijn eerste motor werd een 75 pk M.W.M. diesel. Beginjaren vijftig verkocht Visser de „Leba” aan Verschoor die de boot de naam „Wout” gaf. In 1961 werd in een andere boot van Verschoor, de „Fiat”, een nieuwe motor gezet. De oude, een 150 pk Deutz van 1942, kwam in de „Wout” te staan zodat die wat beter op krachten kwam!



*Kort nadat Huizing zijn „Adea” aan Peter Geeve verkocht kwam de boot nog eens in originele staat in Groninger wateren. Als achterboot bij dit transportje fungeert Hesselting met de „Freaan”.*

Verschoor verkocht zijn boot uiteindelijk aan Koos van der Hurk die hem tot 1969 als „Eldorado” in de vaart had. In dat jaar nam Peter Geeve de boot over die hij „Jeanne” doopte. Hij was het die later zijn zinnen op de „Adea” zette en door de ziekte van Huizing, misschien eerder dan verwacht, zijn wens in vervulling zag gaan. Met duidelijk hoorbare spijt in zijn stem verklaart Huizing tien jaar later: „Als ik toen geweten had dat ik weer zo op zou knappen dan had ik de boot nooit weg gedaan”.

Nog dagelijks is Douwe Huizing op zijn boot te vinden. Achter hem ligt zijn oude „Dea”. Hijzelf heeft die sleper in 1986 voor zijn buurvrouw Ida de Boer, teruggehaald uit het Belgische Kwaadmechelen. Bijna twintig jaar nadat hij de boot in 1968 aan Joop van Dreumel in Nijmegen verkocht. In die tussenliggende tijd heeft de sleepboot altijd de naam „Tevreden” behouden. Hij vaart nog steeds met de Kromhout die Huizing er in 1953 in liet zetten.

Tegenwoordig is de „Adea” nog regelmatig in de weer met woonarkjes en ander klein spul. Maar ook is hij een veelgevraagde achterboot bij grotere transporten.

Vijftig jaar slepen; een rijk bestaan. Als het aan Huizing ligt blijft hij tot zijn laatste snik kapitein op de „Adea”.



*Huizing in zijn element. Als achterboot bij een groot transport passeerde hij in september 1988 de Groningse Oostersluis.*