



Ålands vlag

"Ångbåtsbron"; Mariehamn

Åland, augustus 1995.

**Een noordse zomerdag in de oosthaven van Mariehamn op Åland. De lucht is droog en helder na een lange periode van mooi weer, het is praktisch windstil. Lui komen wat zeilboten hun ligplaats voor de nacht opzoeken, motorbootjes komen ronkend in een hekgolf met veel pocha binnenstuiven.**

Aan een brede steiger ligt een schip afgemeerd, dat danig uit te toon valt tussen al het lichtvaardig gedoe. Majesteitelijk groot en tegelijkertijd uitnodigend met kleine schemerlampen voor de grote ramen van het dekhuis. Hier ligt kennelijk een schip te wachten tot de geëerde gasten aan boord komen en als alle plaatsen zijn bezet zal er wel een tocht door het scherenlandschap gemaakt worden. De naam van het schip is F.P. von Knorring en is in witte letters op de karakteristieke boeg geschilderd. Bij het betreden van de valreep valt ons plotseling een gevernist houten bord op, waarop keurig m/s Jan Nieveen is geschilderd met daaronder "300 passagiers - 83 ton". Reddingsboeien hangen aan de verschansing, het houtwerk van de bovenbouw is goed in de lak gezet en als het donker wordt gaat de illuminatie aan en wordt de zwarte romp nog zwarter. Binnen noden de witgedekte tafels met glanzende glazen en bestek tot aanschuiven. De gasten embarkeren, maar het schip blijft liggen waar het ligt, hoewel alles aan boord gangbaar gehouden wordt. De 250 pk Bronsmotor draait eens in het kwartaal en de machinekamer lijkt in gereedheid te zijn voor de afvaart. Krögare Ulf Danielsson is trots op 'zijn' schip, dat hij na een lange en intensieve speurtocht in Amsterdam

# VAN ZUIDERZEE NAAR ÅLANDSHAV

DOOR MENK ROZENDAAL



Ålands wapen



## VÄLKOMMEN OM BORD!

op de kop kon tikken. Trots is hij ook omdat hij heeft bewezen een gerenommeerd restaurant te kunnen leiden, ondanks de twijfel die men eerst had of het zou lukken zo'n florerend bedrijf op te zetten. Na de aankomst in Mariehamn op 13 december 1989 volgde een aanpassing van het schip aan de eisen van de nieuwe functie, die het zou gaan vervullen. Sanitair, keuken en voorraadruimten werden gemoderniseerd en uitgebreid. De gemeenschapsruimten bleven bestaan in hun oude staat. De modernisering van de stuurinrichting zal binnenkort ter hand genomen worden. Het mechanische systeem wordt vervangen door een hydraulische bekrachtiging.

**E**chter, alle succes ten spijt heeft Ulf Danielsson besloten het schip toch weer in de verkoop te doen en hij ziet, na enige pogingen te hebben ondernomen om mensen in Nederland opnieuw te interesseren, geen andere mogelijkheid dan in te gaan op elk aanvaardbaar bod. Er schijnt zich een gegadigde te hebben aangemeld, die het schip naar Sint Petersburg wil halen.....

Deze ontboezeming uit 1995 is in zoverre achterhaald dat wij nu, dertien jaar later, opnieuw een bezoek zouden kunnen brengen aan een schip met een roemruchte geschiedenis, dat ligt in Fins water en zover van zijn oorspronkelijke thuishaven Lemmer.

Ik prijs mij gelukkig te hebben gemerkt dat het schip niet is verhaald naar Rusland of nog erger, te zijn gesloopt, omdat er geen gegadigden meer voor waren te vinden. De stille wens dat de oude Lemmerboot nog eens terug zou komen naar Amsterdam is wellicht niet reëel.



## Robuust

Jij was een redder in de nood  
Want zelfs in de oorlogsjaren  
Bleef jij voor ons bij dag en nacht  
Het IJsselmeer bevaren.  
Bracht voedsel naar de overkant  
Voor mensen die honger leden.  
Onder het dreigende gevaar  
Voor jou en de bemanningsleden.

**A**ls je deze strofen onder ogen krijgt, wil je wel eens weten, wie die 'Redder in de Nood' is geweest die kennelijk bij nacht en ontij is blijven varen. Is het een kapitein of een schipper die onbaatzuchtig onder moeilijke omstandigheden zijn werk bleef doen? In de laatste regel blijkt dat er ook een

bemanningsbetrokken geweest is bij het bevaren van het IJsselmeer. Oorlogsjaren op het IJsselmeer: dat moeten de jaren van de bezetting van 1940/45 geweest zijn. In 1932 kwam de Afsluitdijk immers gereed waardoor het IJsselmeer ontstond. Bovenstaande strofen blijken deel uit te maken van een "Welkomstlied aan Jan Nieveen" dat volgens de oor- en ooggetuigen spontaan gezongen werd door een grote menigte, die op en bij de sluis in Lemmer stond te wachten. Na 20 jaar afwezigheid zou de 'Jan Nieveen' terugkeren in zijn oorspronkelijke thuishaven.

In de Leeuwarder Courant van vrijdag 8 december 1989 treffen wij het volgende korte bericht aan: Kornwerderzand - De voormalige Lemmerboot Jan Nieveen heeft gisteravond de Nederlandse wateren verlaten. Op zijn reis naar het Finse Mariehamn passeerde de 'nachtboot' Jan Nieveen vannacht rond half één de sluis bij Kornwerderzand. Eigenaar Arthur Nikkessen moest de boot om gezondheidsredenen van de hand doen. Tot zijn grote teleurstelling bleek er in Nederland niemand te zijn die de Lemmerboot wilde overnemen. De Jan Nieveen onderhield tussen 1928 en 1958 de verbinding tussen Lemmer en Amsterdam. Door velen wordt de roemruchte veerboot gezien als oorlogsmonument en een historisch object. In de oorlogsjaren vervoerde het schip duizenden (joodse) kinderen, onderduikers en evacués naar Friesland. Einde bericht! De naam van Nikkessen staat terecht prominent genoemd.



## Levenslijnen

In tegenstelling tot de veerdiensten van het vastland naar de Waddeneilanden waren de veerdiensten over de Zuiderzee en later het IJsselmeer ten dode opgeschreven. Door de ontwikkeling van het trein- en autoverkeer werden de verbindingswegen tussen het noorden en het westen van Nederland, met name Amsterdam, steeds korter. De Afsluitdijk maakte dat de keuze tussen het transport per schip of auto steeds meer ten gunste van de auto uitviel. De afsluiting van de Zuiderzee had verstrekkende gevolgen voor de wijze van vervoer. Terwijl tot in de jaren dertig beurdiensten en passagiersvervoer per schip werden verzorgd tussen bijvoorbeeld Harlingen en Amsterdam via Texel en Enkhuizen, werd het landverkeer afgewikkeld door lokaal spoor en (stoom)tramlijnen. Het verkeer was ondergeschikt aan de graad van organisatie, de behoefte om zich te verplaatsen, de aard van de transporten en de technische mogelijkheden. Ook de opkomst en de neergang van steden is daaraan te danken en te wijten. Tussen 1925 en 1940 verdween de ene bootdienst na de andere en werden tramlijnen en lokaal spoorwegen opgeheven. De concurrentie van het autoverkeer was te groot geworden. Daarom is het des te opvallender dat de Lemmerbootverbinding pas in de zomer van 1959, om precies te zijn op 28 augustus, werd gestaakt. Het was in de loop van de jaren vijftig allengs duidelijk geworden dat de snelheid van trein en auto het zou gaan winnen van het betrekkelijk gezapige tempo van "Jan Scheet", zoals de respectievelijke Lemmerboten genoemd werden in de volksmond. Het motorschip Jan Nieveen had toen 30 jaar trouwe dienst achter zich en niet alleen dat, het schip was een symbool geworden van de geregelde vaart tussen Amsterdam en Lemmer, die zonder onderbreking bestaan door de gebroeders Reint, Jan en Geert Nieveen.



Eetzaal a/b F.P. von Knorring

Bij de eeuwwisseling bestond de vloot van de GLSM uit vijf schepen voor de dienst over de Zuiderzee en vijf schepen voor de zogenoemde binnendienst naar Groningen en Winschoten. De schepen vervoerden voornamelijk vracht en vee.

De boeren maakten gebruik van de verbinding naar Amsterdam om er hun vee op de markt te brengen. Het succes van de rederij was te danken aan goede organisatie, economisch varen en vooral door de inzet van de bemanningen die hard moesten werken. Concurrentie was er ook; succes van de een moedigt de ander aan te proberen er ook een deel van te krijgen. De concurrentiestrijd laaide in alle hevigheid op.

In het begin van de jaren dertig, toen de naam en faam van de Lemmerbootverbinding allang gevestigd was, ontstond de concurrentie met het wegvervoer en die had tot gevolg dat de rederij GLSM zich moest aanpassen aan de vraag van de opdrachtgevers door een vrachtautodienst tussen Groningen en Lemmer te openen. Vrachtovervoer bleek een lucratieve aangelegenheid, maar men kwam tot de ontdekking dat de passagiers liever met de tramboten gingen. Het laden en lossen zorgde voor vertragingen. De JAN NIEVEEN werd in die tijd steeds meer ingezet als pleziervaartuig.

"In negentien-drie-zeven" ("dan-zul-je-wat-beleven!") bijvoorbeeld ter gelegenheid van de Wereldjamborie en tijdens de overdracht van de Piet Hein aan HKH Prinses Juliana en Prins Bernhard. Als men verneemt welke wederwaardigheden er zijn genoteerd uit de mond van bemanningen en passagiers dan kan men begrijpen dat uitvaren uit een haven aan velen het gevoel gaf een soort nieuw leven te beginnen. Neem nou de jonge juffrouwen uit Friesland of Groningen die met de Lemmerboot 's nachts helemaal naar Amsterdam voeren om er een 'dienstje' bij een Mevrouw te beginnen of jongelieden en buitenlui die de wijde wereld ingingen om wat voor reden dan ook: lokkende verten, de verre stad en de kans dat je zeeziek werd. Vijfenenhalf tot zes uur duurde de oversteek tot steiger 4 aan de De Ruyterkade achter het Centraal Station

Landverhuizers en hongertochten

**D**e bezettingstijd is een aparte episode in de geschiedenis van de JAN NIEVEEN. Al lezend en luisterend komt men erachter dat het schip en zijn bemanningen zo plichtsgetrouw waren dat zij niet konden ophouden met varen ondanks intimidatie en tegenwerking van de bezetter. De lonkende stad Amsterdam van voor de oorlog werd ten tijde van de dagelijkse razzia's een oord van verschrikking. Joodse mensen, die hun leven wilden redden, waagden de overtocht versholven onder de lading. Mannen die voor de bezetter moesten werken in het kader van de Duitse werkverschaffing ontvluchtten de stad in de hoop dat zij aan de overkant onvindbaar zouden zijn.



Toen na september 1944 het westen van Nederland was afgesneden van de rest van het land door de spoorwegstaking bleek de toestand al gauw nijpend te worden. De transportmiddelen waren gevorderd en de aanvoer van voedsel stagneerde. Vanuit het westen van Nederland kon men om eten te halen eigenlijk alleen nog maar naar Friesland en Groningen met de Lemmerboot. Het schip is er nog en hoe meer men zich inleeft in de gebeurtenissen uit het verleden des te meer men het idee heeft dat zich achter elke patrijspoort een anekdote schuilhoudt. Patrijspoorten die geblinderd waren geweest tijdens de oorlogsjaren en nu helder verlicht lijken te zijn door de weerkaatsing van de ondergaande zon. Ruimten en ruimen die ooit plaats boden aan mensen en hun bezittingen zijn nu aangepast aan het uitgaansleven van deze tijd: een pub, een bar, een bistro. Tijden veranderden en daarmee de JAN NIEVEEN. In 1952 werd de 250 pk quadruple expansie stoommachine vervangen door een even krachtige viercilinder Brons dieselmotor.

Maar als tijden veranderen, komen andere belangen om de hoek kijken. Iedereen kon zien aankomen dat het wegvervoer en de trein snel terrein zouden winnen ten koste van een relatief langzame bootverbinding. In de nazomer van 1959 maakte het schip zijn laatste reis naar Amsterdam en werd daarna opengelegd tot zich een gegadigde zou aandienen, die het schip zou slopen of weer in de vaart zou kunnen brengen.



Over de jaren dat de JAN NIEVEEN onder andere namen dienst deed als rondvaartboot kunnen we kort zijn. Als "IJsselhaven" en "Wolga" bevoer het witgeschilderde de wateren rond Rotterdam en de Biesbosch. Het schip was onherkenbaar geworden. Pas in 1977 werd zij toevallig door een oud-Lemster ontdekt in de haven van Middelharnis. Door gezamenlijke initiatieven kwam zij terug in Lemmer nadat zij was opgeknapt en weer enigszins van de oude glorie had teruggekregen.

**Ulf Danielsson schreef mij in zijn fax van 31 oktober 1995: "Wat de F.P. von Knorring betreft, ben ik in onderhandeling met mensen uit Rusland; ik heb ook diverse serieuze verzoeken uit Helsinki gehad. Het zou erg leuk zijn als de Jan Nieveen (...) naar Holland zou kunnen terugkeren, dus als er interesse is dan sta ik open voor een gedachtenwisseling. Ik hoop evenwel voor Kerstmis (...) de verkoop rond te hebben in verband met de optredende ijsgang."**



**Onze vraagprijs is thans USD 1.400.000 of de prijs die de hoogst biedende doet. Als er interesse is dan ben ik graag bereid tekeningen en foto's sturen en anders zijn geïnteresseerden van harte welkom in Mariehamn voor een nadere kennismaking en inspectie".**

Bron:

De Lemmerboot, levenslijn tussen Amsterdam en Lemmer. Auteurs: Anne Wielinga en Johan Salverda; uitg. Friese Pers Boekery b.v. Leeuwarden 1983; ISBN 90 330 1330 4 (uitverkocht).



Partyboot Jan Nieveen



Jan Nieveen als rondvaartboot IJsselhaven



eerste klas salon

1989 köptes Jan Nieveen till Åland av Dan Aalto och Ulf Danielsson som restaurangbåt och fick namnet F.P. von Knorring.

2002 övertogs hon av sin nuvarande ägare, krögarfamiljen Jack och Karin Harju-Jeanty.

tel. +35 8457 5958235

[www.fpvonknorring.com](http://www.fpvonknorring.com)

**De huidige naamgever van het m.s. Jan Nieveen, Frans Peter von Knorring, was een statig heerschap. Wij kunnen zijn karakteristieke bronzen sculptuurbuste nog bewonderen in Ålands Sjöfartslärovräk (de zeevaartschool in Mariehamn) waarvan hij in de 19e eeuw de grote instigator en inspirator is geweest. Wie was Von Knorring?**

Hij was ongetwijfeld een veelzijdig man. De mogelijkheden om zich intellectueel te vormen, waren op de Ålandeilanden in de voorvorige eeuw niet erg groot. De samenleving bestond voor het merendeel uit boeren en vissers. Von Knorring, een telg uit een Duits-Fins-Zweeds geslacht, vestigde zich op de Ålandeilanden om er zijn werk te doen als luthers predikant. Maar hij had veel meer in zijn mars. Door zijn intensieve contacten met de bevolking was hij in staat veel te weten te komen over de werkwijzen van de boeren en de zeelui. Hij volstond niet alleen met het geven van praktische aanwijzingen en het ontwikkelen van en het schrijven van verhandelingen over nieuwe methodes, maar hij.



beschouwde het als zijn levenswerk te zorgen voor adequaat onderwijs. Het organiseren daarvan nam hij met voortvarendheid ter hand en hij bleek met zijn opvattingen meermalen zijn tijd vooruit te zijn. Zo schrijft hij: "De school zou niet belast moeten worden met strenge regels die de ontwikkelingsmogelijkheden kunnen schaden, zodat het alleen maar een ellendig oord wordt, een soort intellectfabriek, waarin de leraren starre leermachines worden en de leerlingen kleine leesradertjes, die dan wel passen in het mechaniek van de school maar

niet in het leven van alledag".

(Von Knorring 1857)

Hij neemt niet alleen de verantwoordelijkheid voor de lokaliteiten en het onderwijs, maar ook voor de huisvesting en de maaltijdvoorziening. Vergenoegd constateert hij: "De behoefte aan zo'n school was (immers) allang vantevoren te voorzien"? (1857) Nu het (zeevaart)onderwijs steeds meer afgestemd wordt op de werkelijke behoeften van de varende praktijk en dit van overheidswege wordt gesanctioneerd, kan Von Knorring zich weer gaan bewegen op andere gebieden van de samenleving.

Bronnen; Åländsk Odling, Jaarboek 1992, 52e jaargang, blz. 24 t/m 28; uitg. Museibyran. Frans Peter von Knorring door L.W. Fagerlund; Helsingfors 1929, blz. 142 t/m 149; Ålandsboken, uitg. Ålands Landskapsstyrelse 1993, (ISBN 951-99812-9-2)

Een uitgebreide publicatie van mijn artikel vond plaats in het tijdschrift Maritiem Nederland van februari 1996

