

Een skùtsje, een Luxe Motor en de de houten Eyseend van de stamboekbeheerder bij elkaar



En Fin Båt

Jan en Rita Eissens (Stamboekbeheerder en Stamboekadministratie) zijn met hun houten kotter onderweg in Zweden. Eerst langs de kust naar Stockholm en daarna verder via het Götakanaal, dwars door Zuid-Zweden, met 58 sluizen en een hoogste traject van 91,5 meter van oost naar west. Hoewel de Zweden zelf gek zijn van snel plastic, vinden ze hout toch ook wel heel erg mooi.

‘Op het grote water komen ze vaak met hoge golven even langs om te kijken en de duim op te steken,’ zo vertelt Jan Eissens, ‘niet beseffend dat je daar met een langzaam varend schip erg veel last van hebt. In het Götakanaal (uitgezonderd de grote meren die je oversteekt), gelukkig veel langzamer. Daar is 5 knopen vaak het maximum, maar dat haal je meestal niet. En je ligt veel stil, met veel kijkers op de kant langs het kanaal en vooral ook bij de sluizen. En vaak hoor je van de voorbijgangers: “En Fin Båt”, een prachtig schip! Als het tot een gesprek komt in het Engels - met jongere Zweden, oudere hebben daar wat moeite mee - dan wordt duidelijk dat houten schepen in Zweden nog maar heel dun gezaaid zijn. Mogelijk varen er in Nederland meer oude Zweedse klassiekers! Regelmatig hoor je verhalen over schepen die naar Nederland zijn verkocht (ze worden via het internet vaak nog gevolgd) voor weinig geld en staan daar soms te koop voor bedragen waar Zweden alleen maar van dromen.

Nederlandse scheepsbouwers in Zweden

Er bestaat een eeuwenoude relatie tussen de Nederlandse en Zweedse scheepbouw. Nederlandse scheepsbouwers hebben meegebouwd aan de *Vasa*, het oorlogsschip dat zonk tijdens de proefvaart in de haven van Stockholm. Het

verhaal gaat dat de Zweden de ene kant voor hun rekening namen en de Nederlanders de andere kant. Ze haakten af toen de koning van Zweden een extra (prestige) dek op het schip wilde, zodat het later erg onstabiel bleek te zijn geworden. Veel Zweden zijn vanwege de hout- en scheepsbouw in Zaandam en omgeving geweest en hebben daar de kunst afgekeken. Andersom zijn er veel Nederlanders als scheepsbouwer in de Baltische staten aan het werk geweest.

Zweedse boeiers

Het gebied rond het grote Vänern-meer vormt al sinds de Oudheid een streek waar mensen zich graag vestigen. Het Vänern-meer is de verbinding van het Götakanaal vanaf Mem in het oosten met het Trollhättakanaal naar Göteborg in het westen. Via het Trollhättakanaal komt tegenwoordig ook nog veel vrachtafvaart van zee naar de binnenlanden en andersom. Dat is via het Götakanaal niet meer zo. Ten noorden van het Vänern-meer werd veel ijzer gedolven en het leeuwendeel werd geëxporteerd. Ook was er veel transport van graan, hout en zgn. *pit props* (gewelfsteunen voor de mijnbouw). Toen de Nederlanders en Duitsers die zich in Göteborg hadden gevestigd handelsrechten voor Vänern verwierven, begon men ook boeiers te gebruiken.

Van oudsher was de boeier in Nederland ook een vrachtafvaarder, met een platte bodem en weinig diepgang en opgetuigd met een mast en een vierkant zeil. Later werden ook andere typen schepen ontwikkeld met razeilen aan hoge masten om boven de bomen langs de oevers uit te steken. In Christinehamn is tussen 1997 en 2005 een replica van deze vroeger gebruikte boeiers gebouwd, op de traditioneel Nederlandse manier. (Zie SdZ 2005,5) Deze wordt nu gebuikt voor vaartochten met passagiers op het Vänern-meer.

Oude Nederlandse schepen in Zweden

Dat er vroeger veel scheepvaart tussen Nederland en Zweden was, kun je aflezen uit het aantal Nederlandse schepen in de museumhaven van Stockholm, Skeppsholmen. Klippers en (zee)tjalken liggen daar keurig onderhouden. In andere plaatsen kom je net als in Nederland schepen tegen die omgebouwd zijn tot restaurantschip. Onderweg kwamen we nauwelijks oude Nederlandse schepen tegen. Eén stamboekschip, een skùtsje. In Motala aan het Götakanaal lagen we tegenover de paviljoenschuit *Nooitgedacht* uit Purmerend, een schip uit 1896. De schipper vaart het alleen op dergelijke reizen. Rustig weer kiezen over zee is zijn devies.

Toevallig lagen we later in Töreboda met drie Nederlandse schepen achter elkaar. Het skùtsje *Vijf Gebroeders* uit Middelburg was onderweg naar Stockholm; het schip wordt later in het jaar mogelijk via een vrachtboot teruggebracht naar Bremerhaven - en de Luxe Motor *La Hoya*, in bezit van Engelsen, die er 's zomers mee door Europa varen. Twintig jaar geleden kochten ze het schip als casco en werd het door Lex Tichelaar in Harlingen voor hen verbouwd. Het is volgens hen nu dan ook een “Lexe” Motor!

JAN EISSENS, STAMBOEKBEHEERDER
STAMBOEK@SSRP.NL

SSRP

De Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten (SSRP) is opgericht in 1955. De SSRP maakt samen met andere behoudsorganisaties deel uit van de Federatie Varende Erfgoed Nederland (FVEN), gesprekspartner van de overheid.
Secretariaat: Rita Eissens - van Goor.
Stamboekbeheer: Jan Eissens.
Tel. 050-40494094
E-mail: administratie@ssrp.nl