de Lemmerboot

Amsterdams levenslijn tijdens de oorlog

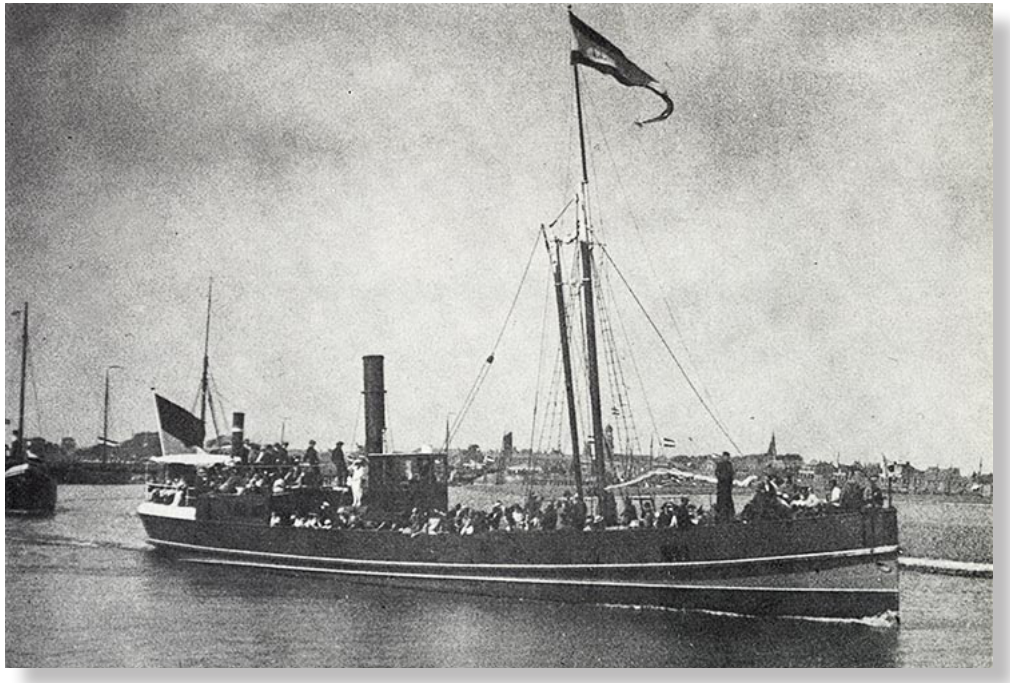


hongertochten - onderduikers - Joden - kinderen - babies naar veilig Noord-Nederland met de Jan Nieveen

Vlaggeschip van de Groninger-Lemmer Stoomboot Maatschappij

De oorsprong van de drukke scheepvaartverbinding tussen het noorden van ons land en Amsterdam lag in de achttiende eeuw. Toen de haven van Kuinre rond 1700 verzandde, werd het Friese Lemmer de natuurlijke toegangspoort voor het goederen- en passagiersvervoer naar de hoofdstad en de Zaanstreek. Zoals toen gebruikelijk was het water de beste optie tegenover vervoer over land wat in die tijd gebrekkig, traag en kostbaar was. Het water bood de uitkomst. In 1710 verleende het stadsbestuur octrooi aan de Lemster ondernemer Albert Haunus voor een geregelde zeildienst. Twaalf uur deden de houten Lemster beurtschepen er over via de roerige Zuiderzee – voor die tijd een opmerkelijke snelheid.





Met de komst van het stoomtijdperk veranderde alles. In 1828 halveerde het raderstoomschip IJssel de reistijd tot zes uur. Al snel breidde de vloot zich uit en begonnen de schepen niet alleen lading maar ook passagiers mee te nemen. In 1870 legden de Groninger broers Reint, Jan en Geert Nieveen de basis voor wat zou uitgroeien tot de vermaarde NV Groninger-Lemmer Stoomboot Maatschappij. Door krachten te bundelen met ervaren Lemster zeelieden als Adriaan de Jong en Jochem de Haan ontstond een hechte, welvarende rederij. Zeelieden uit één stuk, die de verraderlijke Zuiderzee als hun broekzak kenden, stonden aan het roer.

Rond de eeuwwisseling voeren er dagelijks schepen heen en weer. Elk avond om acht uur vertrok er een boot uit Amsterdam en om

▲ *De s.s.Amsterdam, een vrachtschip dat omgebouwd werd voor passagiers*

◀ *Een Lemster beurtvaarder in de 17e eeuw*



negen uur uit Lemmer. Op maandag was er zelfs een dubbele dienst, speciaal bestemd voor de veehandelaren en kooplui die naar de befaamde veemarkt in Purmerend trokken. Naast de Nieveens roerde de concurrentie zich hevig. Rederij Verschure & Co. bracht luxe 'Burgemeesterboten' en de stoomschepen Friesland en Holland in de vaart. Een felle prijzenslag om passagiers, vee en vracht was het gevolg.
Om de concurrentie definitief achter zich te laten, besloot de maatschappij in 1926 tot de bouw van een nieuw vlaggeschip. Het moest het snelste en meest luxueuze schip van de Zuiderzee worden. Het gerenommeerde Scheepsbouwkundig Bureau Cornelissen kreeg de opdracht voor het ontwerp. De rederij stelde echter harde randvoorwaarden: het laadvermogen moest zo groot mogelijk zijn, maar het

▲ *Het Lemster veerhuis op de Prins Hendrikkade te Amsterdam (SAA)*
▶ *De binnenhaven van Lemmer waar de Lemmerboot zijn aanlegplaats aan de Emmakade had*

Ongekende luxe
Het scheepsinterieur van de Jan Nieveen was zo luxueus dat tweede stuurman Schelte Rottiné bij het eerste aanblik op de werf in Arnhem ongelovig aan zijn kapitein vroeg: "Moet dié mee naar Lemmer?"

schip moest met volledige lading de Lemster Binnenhaven kunnen bereiken en door de plaatselijke sluis passen.
Bij Scheepswerf Prins in Arnhem (de Arnhemsche Scheepsbouw Maatschappij) werd in 1927 de kiel gelegd van bouwnummer 219. Het schip werd uitgerust met een krachtige quadruple expansie stoommachine van 250 pk. Met een investering van 140.000 gulden – volledig uit eigen vermogen betaald – was de Jan Nieveen de trots van de vloot.
In maart 1928 werd het schip feestelijk overgedragen. Het kreeg de naam van de in 1910 overleden grondlegger en eerste directeur van de rederij: Jan Nieveen. De overvaart naar Amsterdam zou door een



bemanning van de werf plaatsvinden. De nieuwe bemanning die de maatschappij had uitgezocht, stond overal met de neus bovenop om het straks zelf te kunnen doen. Als bemanning werden de beste krachten aangesteld: kapitein Johannes Grijpsma, eerste stuurman Rein de Jong, tweede stuurman Schelte Rottiné, machinist Jan Bosma, stoker Hans Seldenthuis, hofmeester Gerrit Visser en matroos Arie van der Meer. Na een voorspoedige reis arriveerde de boot bij steiger 4 aan de Ruiterkade in Amsterdam. De machtige stoomfluit loeide over het IJ. Op de steiger juichte de directie, genodigden en het voltallige personeel.



Arie zweeft boven het IJ

Tijdens de eerste officiële reis van de Jan Nieveen vanuit Amsterdam naar Lemmer in het paasweekeinde van 1928, ging niet alles meteen vlekkeloos. Behalve feestelijke passagiers ging er een grote lading rollen tabak mee voor Douwe Egberts in Joure. Toen de bemanning de dekkleden over de lading wilde trekken, schoot het sjortouw los waar de uit de kluiten gewassen matroos Arie van der Meer aan trok. Arie sloeg met een geweldige plons in het kille water van het IJ. Een man van Arie's formaat hijs je niet zomaar even over de reling. Machinist Jan Bosma bedacht de oplossing: de stoomlier! Arie kreeg een dikke tros toegeworpen die hij om zijn borst knoopte. De machinist zette de lier in werking en luttele seconden later zweefde de drijfnatte matroos boven het dek, alsof hij ook een baal tabak was.

Zuiderzee wordt IJsselmeer

De Jan Nieveen werd al snel een vertrouwde verschijning op de 'Lemster koers'. Voor de Zuiderzeevissers uit Volendam, Marken en Urk, die nog onder zeil en zonder moderne navigatie voeren, dienden de stoomboten als een varende klok. Elke nacht om precies half drie passeerden de boten uit Lemmer en Amsterdam elkaar ten zuiden van het Enkhuizerzand. Klonk de stoomfluit van de boten in de mist, dan wisten de vissers op een paar honderd meter nauwkeurig waar ze zich bevonden.

Naast de vaste nachtdienst begon de Jan Nieveen in de zomer van 1930 met populaire dagtochten naar de in aanbouw zijnde Zuiderzeewerken, Urk, Schokland en Marken. Een 'scheepsorkest' onder leiding van de bekende Lemster fietsenmaker, aanspreker en muzi-

◀ *Steiger 4 aan de De Ruyterkade, het domein van de Lemmerboot in Amsterdam; vrachtvervoer was aanvankelijk het belangrijkste dat vervoerd werd (Foto: SAA)*



kant Anton Beljon zorgde voor de vrolijke noot op het middendek. Voor honderden Amsterdammers en Friezen was de overtocht een feestelijke gebeurtenis; men zong mee met de trompettist die op de Oranjesluizen het Friese volkslied of afscheidsliederen speelde, kocht voor twee dubbeltjes een pluchen kussen voor de nacht, of legde een kaartje in de kajuit.

Toch was het niet altijd feest op het water. Met de voltooiing van de Afsluitdijk in mei 1932 veranderde de Zuiderzee in het IJsselmeer. Het water werd zoeter, maar de golfslag werd korter, steiler en onberekenbaarder. Bij noordwesterstormen spookte het op de open zee, met name in het beruchte 'Val van Urk'. Menig passagier veranderde binnen een halfuur in een groen en geel van ellende over de reling hangend wrak. Ook streng vorstweer teisterde de vaart regelmatig omdat zoet water nou eenmaal eerder bevriest dan zout zeewater. In ijsrijke winters raakten de schepen ingevroren en moesten ze soms uitwijken naar Harlingen om buitenom – via de Waddenzee – Amsterdam te bereiken.

In deze jaren trad ook hofmeester Bertus Verschoor aan. Op zijn uitdrukkelijke verzoek kreeg hij keurige uniform met zilveren galons. Met een onuitputtelijke dosis humor werd 'Hoffie' het gezicht van de gastvrijheid aan boord.

In de jaren dertig was het schip een groot commercieel succes. Het vervoer van en naar Lemmer nam toe, alhoewel de concurrentie groot was.



▲ *De kapitein Grijpsma bedient de telegraaf en de eerste stuurman Rottiné manoeuvreert het schip naar open vaarwater*

▶ *'Hoffie' Verschoor, een man met vele talenten en binnen de kortste keren voor de passagiers het 'gezicht' van de Jan Nieveen*





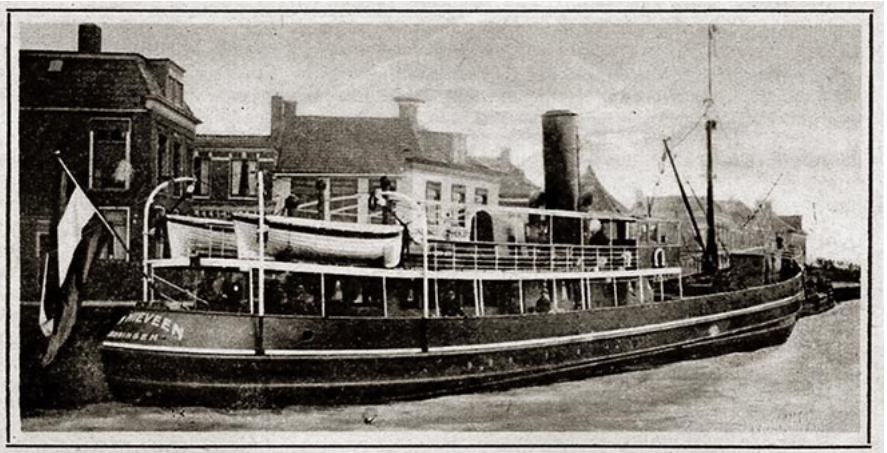


Foto: SAA

De fietsoorlog op de Straatweg

In de jaren dertig voerde de concurrentiestrijd tussen de Lemmerboot van Nieveen en de 'tramboten' van de Noord-Nederlandsche Tramweg-Maatschappij tot verhit spektakel. Vooral 's zomers brachten duizenden vakantiegangers hun fiets mee om in Lemmer de oversteek naar Amsterdam te maken. Wie vanaf de straatweg Sneek-Lemmer aan kwam fietsen, zag de Jan Nieveen als eerste liggen.

Om de passagiers te onderscheppen, stuurde de Lemster stationschef zijn personeel de straatweg op om fietsers op te wachten en hun fiets en bagage aan te pakken. Agent Nieveen liet zich niet onbetuigd en stuurde zijn eigen volk ook het veld in. Het leidde tot hilarische én grimmige scènes waarbij ronselaars van beide rederijen aan weerszijden van hetzelfde fietsstuur trokken. Het ging zover dat een willekeurige fietser van zijn wagentje werd gesleurd en op de Jan Nieveen werd geïnstalleerd. Pas na hevige protesten van de man – die helemaal niet naar Amsterdam wilde maar op weg was naar zijn familie in Sondel – werd de fiets weer van boord gehaald. Pas na een woedend telefoontje van de burgemeester, voor wiens deur de gevechten plaatsvonden, werd de vrede getekend.



Schitterende Zeereis
per
Groninger-Lemmer Stoomboot Mij
met de Nieuwe snelvarende, zeer luxieus en comfortabel ingerichte salonboot „JAN NIEVEEN"

Dag- en Nachtdiensten Lemmer-Amsterdam v.v. in directe verbinding (doorloopende kaarten) met diverse autobuslijnen vanaf Lemmer v.v. naar Joure - Leeuwarden - Sneek - Heerenveen-Gorredijk-Drachten-Gaasterland-Workum-Balk-Woudsend - Steeg - Bolsward - Kuinre-Blokzijl-Wolvega-Steenwijk enz.

Vertrek van LEMMER (Binnenhaven)	Vertrek van AMSTERDAM (de Ruyterkade Steiger 4)
9 uur v.m.†, 9 uur n.m.*†, 11 uur n.m.	9.15 v.m.†, 8 uur n.m.*†, 11 uur n.m.

* Zaterdags niet † Zondags niet

TARIEF
passagiers Lemmer-Amsterdam of omgekeerd:

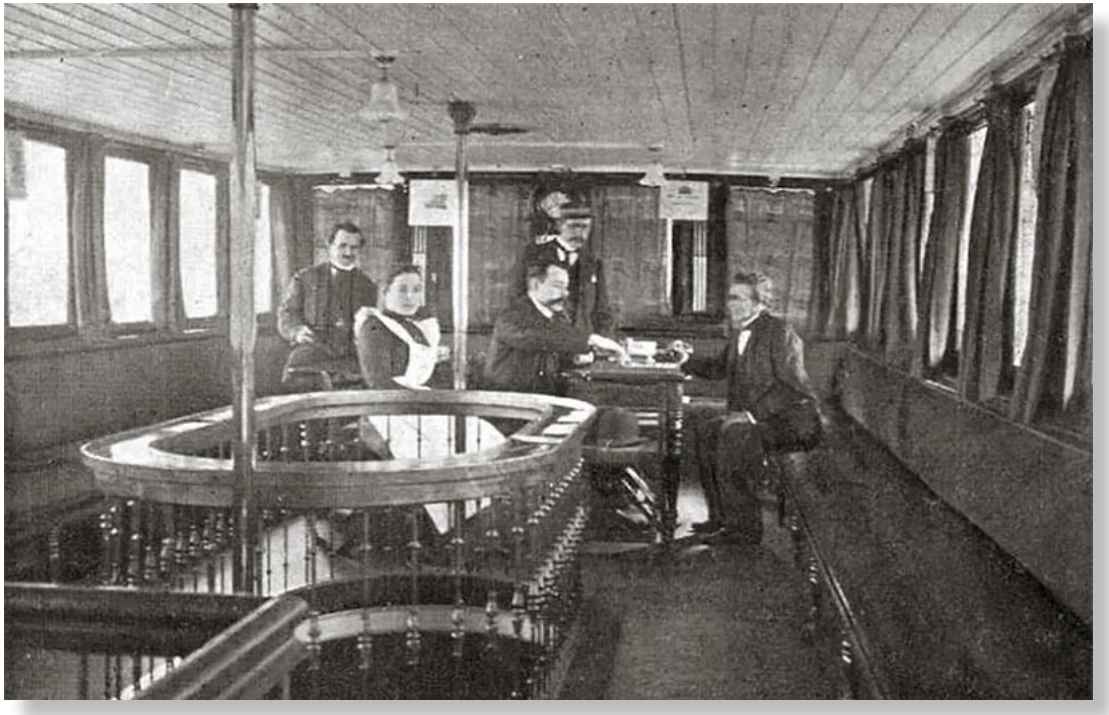
1e Klasse		2e Klasse	
Enkele reis	f 1,25	Enkele reis	f 0.75
Retour	„ 2.—	Retour	„ 1.25

Rijwielen f 0.25

Gezelschappen boven 20 personen reductie
Volledige dienstregeling wordt op aanvrage GRATIS toegezonden

Door de Groninger-Lemmer Stoomboot Mij. is in de vaart gebracht een nieuwe, snelvarende, zeer luxieus en comfortable ingerichte stoomboot, welke deze zomer een geregelde dag- en nachtdienst zal onderhouden tusschen Lemmer en Amsterdam, in verbinding met diverse autobuslijnen door geheel Friesland. We hebben het volste vertrouwen dat van deze schitterende zeereis (overtocht binnen 5 uur), vooral met het oog op de Olympiade te Amsterdam, zeer druk gebruik zal worden gemaakt.

Advertentie van de maatschappij voor overvaarten met de Jan Nieveen. In de 30-er jaren maakte de Jan Nieveen daarnaast lucratieve dagtochten naar de Zuiderzeewerken



Interieur van de deksalon van de Jan Nieveen

Jeneverbad in het ruim

In de zomer van 1938 lag de Jan Nieveen te lossen aan de kade in Lemmer. Het ruim was bijna leeg, op één enkel houten vat na, gevuld met 600 liter jenever. Terwijl de stoomlier het zware vat omhoog hees, begon het vat te slingeren, stootte hard tegen de rand van de luikopening en viel kletterend te pletter in het diepe ruim. In een oogwenk stroomde het ruim vol met een kostbare laag jenever. Omwonenden en omstanders snelden toe met emmers, pannen, potten en zelfs hun hoeden om de gratis drank op te vangen. Agent Nieveen zag de bui al hangen met de accijnsdienst en de verzekering en schreeuwde: "Alles omkeren! Geen druppel overlaten!" Hij beval machinist Jan Bosma om direct de grote lenspomp aan te zetten. Bosma, een rasechte en strikte geheelonthouder, voerde het bevel met een brede glimlach uit en pompte de gehele 600 liter jenever zó de haven in.

Vlooien aan boord?
Aan boord van de volle zomerdiensten was het woekeren met de zit- en slaapplaatsen. De sluwste passagier van de lijn was de Lemster handelaar Markus Davidson. Davidson kwam traditiegetrouw op het allerlaatste nippertje aanrennen als de trossen al los waren. Beneden in de afgeladen kajuit keek hij verontschuldigend om zich heen, ging op een volle bank zitten en begon zich opvallend en hevig te krabben. "Jeuk," mompelde hij verontschuldigend. De omliggende passagiers dachten meteen aan vlooien en stoven op. Binnen twee minuten had Davidson een complete bank voor zichzelf alleen, strekte zijn ledematen uit en sliep als 'n roos tot Amsterdam.

Tijdens de reizen in het eerste jaar werd steeds duidelijker dat er iets aan de machine van de Jan Nieveen haperde. Er werd besloten de boot naar Arnhem te brengen voor reparatie. Begin januari 1929 werd die klus geklaard, maar op de IJssel kwam er toch een loods aan te pas.





De levenslijn voor Amsterdam (1940-1945)

Toen op 10 mei 1940 de Duitse troepen ons land binnenvielen, veranderde de wereld op de Jan Nieveen ingrijpend. Hoewel de lijndienst na de eerste chaotische meidagen weer werd hervat, werd de sfeer grimmiger. De Duitse bezetter vaardigde steeds strengere bepalingen uit, stelde de distributie in en begon met de stelselmatige vervolging van de Joodse bevolking. Al gauw transformeerde de trouwe Jan Nieveen van een vreedzame passagiersboot in een illegale, levensreddende schakel tussen het bezette en uitgehongerde westen en het betrekkelijk veilige noorden.
Honderden onderduikers, verzetsmensen, gezochte spoorwegmannen en Joodse vluchtelingen vonden via de Jan Nieveen een weg naar de veiligheid van het Noord-Nederlandse platteland. Het schip werd gevaren door mannen met het hart op de juiste plaats. Kapitein Haije Bouwman, die het roer had overgenomen van de bejaarde Grijpsma, en hofmeester Verschoor spraken er zelden over, maar verleenden

stilzwijgend en met gevaar voor eigen leven medewerking aan alles wat het verzet hen vroeg.
Vanaf 1942 brachten verzetsgroepen, waaronder die van Kees de Wit (schuilnaam voor Theo de Bruin) en Joop Woortman, tientallen Joodse baby's en kinderen vanuit Amsterdam over naar Friesland. De kinderen werden clandestien aan boord gebracht en in Lemmer opgevangen door contactpersonen die hen naar pleeggezinnen doorstuurden.
Kees de Wit aan het woord: *Het zal in januari 1943 de eerste keer zijn geweest dat ik een joods meisje met de 'Jan Nieveen' naar Lemmer bracht. Maar voordat het zover was, wilde ik eerst kennis maken met kapitein Bouwman. Het gesprek liep nogal stroef, want ik wilde niet zeggen wat mijn doel van mijn overtocht was, terwijl de kapitein deed of hij mij niet begreep. Bouwman, een echte zeebonk, was in die tijd een man van weinig woorden, maar ik moest wel weten uit welk hout hij gesneden was. Heulde hij met de moffen, of was hij een goed vaderlander? Na een moeizaam gesprek kreeg ik het idee, ook niet meer dan dat, dat Bouwman goed was en dat hij niet afwijzend tegenover onze plannen stond. Om kort te gaan, het eerste transport, in januari 1943 dus, verliep goed. Sindsdien heb ik altijd, alle stille medewerking van Bouwman gehad. Kijk ik heb er nooit met hem over gepraat. Hij ook niet met mij, maar telkens als er onraad dreigde, liet Bouwman dat in bedekte termen weten.*
Het vervoer werd met de maand gevaarlijker. Engelse jachtvliegtuigen voerden regelmatig luchtaanvallen uit op het IJsselmeer om de Duitse scheepvaart te treffen. Op 21 oktober 1942 werd het zusterschip Groningen IV bij daglicht door geallieerde vliegtuigen bescho-

Baby's flesje opwarmen
De 11-jarige Klaas Delfsema liep in december 1944 met zijn familie, een evacuatiewagentje én een baby van negen maanden vanuit Haarlem-Noord naar Amsterdam. Na dagen wachten op de ijskoude steiger mochten ze eindelijk aan boord van de stampvolle Jan Nieveen. Klaas baande zich een weg door de rijen op elkaar gepakte mensen om warm water te zoeken voor de babyfles. Vlak onder de stuurhut vond hij het keukentje met de kolenkachel van hofmeester Verschoor. Zonder te aarzelen tilde Klaas het deksel van de grote fluitketel met koffiewater en doopte de babyfles erin om deze op te warmen.

De pastoor en de 'meisjes' met lippenstift
De vindingrijkheid om onderduikers aan boord te verbergen kende geen grenzen. Op een reis zat in de bovensalon een zeer corpulente katholieke pastoor in zijn wijdvallende zwarte toog. Toen er onraad dreigde en Duitse controleurs aan boord kwamen, tilde de eerwaarde heer zijn rokken op, spreidde zijn benen en liet een gezochte jongeman onder zijn gewaad schuilen. De onderduiker zat urenlang klem tussen de benen van de geestelijke tot het schip voorbij de Oranjesluizen op open zee voer.
Nog spannender werd het toen twee Duitse snelboten de Jan Nieveen op het IJsselmeer klem voeren en de Feldgendarmerie aan boord stapte om onderduikers te zoeken. In het ruim zaten twee Joodse jongens als ratten in de val. Medepassagiers bedachten zich geen seconde: ze haalden lippenstift en poeder tevoorschijn, maakten de jongens op, deden hen een gekleurde hoofddoek om en zetten hen tussen de vrouwen. Toen de Duitsers het ruim doorzochten en vragen stelden over verstopte mensen, schoten de passagiers in een schaterlach. De soldaten dropen af; de twee 'gevaarlijke onderduikers' bleken twee buitengewoon charmante Friese grietjes te zijn geworden.

Gelegenheids-verpleegster
Er was maar één kaartje voor de terugreis naar Holland en besloten werd dat moeder alleen zou gaan. De jonge Willy Goudriaan-Loyer bracht haar moeder naar de steiger van de Lemmerboot. Om het voedsel dat moeder bij zich had te helpen beschermen bedacht Willy een list toen ze het grote aantal kinderen aan boord zag. Die werden opgepast door enkele verpleegsters. Willy bond een witte lap om haar hoofd en begaf zich tussen de kinderen als pseudo-verpleegster. Zo maakte ze alsnog de oversteek mee.

ten, waarbij stuurman Jaap Stienstra dodelijk werd getroffen. Voortaan voer de Jan Nieveen 's nachts, volledig geblindeerd en zonder enige navigatieverlichting over de pikzwarte zee.

De hongerwinter

In de ijskoude winter van 1944–1945 bereikte de ellende in West-Nederland een dieptepunt. Door de spoorwegstaking en de Duitse blokkades ontstond in steden als Amsterdam en Haarlem een catastrofale hongersnood. Brandstof was niet verkrijgbaar, de trams stonden stil en men at bloembollen en suikerbieten om te overleven. In deze 'Hongerwinter' werd de Jan Nieveen voor duizenden wanhopige stadsbewoners letterlijk de laatste strohalm.
Op de steigers bij Steiger 4 aan de De Ruyterkade speelden zich dagelijks hartverscheurende taferelen af. Lange rijen uitgemergelde mensen stonden urenlang in de snijdende kou te wachten op een kaartje. Moeders brachten hun kinderen naar de boot in de hoop dat ze in het noorden bij vreemde pleeggezinnen te eten zouden krijgen. Het ruim van de Jan Nieveen lag regelmatig vol stro waarop meer dan honderd baby's en peuters, voorzien van een label met hun naam om de hals, naar Friesland werden overgebracht.

Tegelijkertijd voeren tijdens die hongerwinter duizenden 'etenhalers' mee. Met handkarren, koffers en omgebouwde kinderwagens probeerden zij in het noorden aardappelen, roggebrood en spek te bemachtigen voor hun uitgehongerde gezinnen. De terugreis was een constante zenuwenslag door de dreiging van inbeslagname door de Crisis Controle Dienst (CCD) of de Duitse Landwacht.

Aanvaring

In de nacht van 8 januari 1945 werd de geschiedenis van de rederij echter getroffen door een zwarte bladzijde. De Jan Nieveen en haar zusterschip, de oude Groningen IV, voeren in de pikdonkere nacht in tegengestelde richting over het IJsselmeer. Vanwege het gevaar voor geallieerde luchtaanvallen was alle navigatieverlichting gedoofd. Ter hoogte van Urk beukte de Jan Nieveen met haar machtige voorsteven vol in op het voorschip van de Groningen IV. Dat schip raakte zwaar beschadigd en zonk binnen korte tijd. Veertien

De 'clandestiene' zwangerschap
Vrouwen bedachten de meest ingenieuze manieren om etenswaren aan de controleurs te onttrekken. Mevrouw Roman-Visser bond zes pakjes boter en een stuk spek op een bank en ging er, bedekt onder haar wijdvallende cape, voorzichtig op zitten. Toen de Duitsers haar achterdochtig aankeken vanwege haar vreemde zithouding, riep ze snel dat ze "in verwachting" was, waarna de soldaten verlegen doorliepen. Een andere vrouw naaide een speciale rok met tientallen binnenzakken waarin voor honderden guldens aan boter zat. Toen de controle op de steiger te streng werd, veinsde ze een val en sprong simpelweg tussen wal en schip in het IJ. De geschrokken Duitse soldaten hielpen haar snel op de kant en stuurden haar gehaast naar huis "om niet verkouden te worden" – met haar koffer én haar kostbare boter!

opvarenden, die opgesloten zaten in het vooronder, kwamen in de ijskoude golven om het leven. De Jan Nieveen pikte de overlevenden op en voer gehavend naar Lemmer.

Na de oorlog: Van stoom naar diesel

Na de bevrijding in mei 1945 leefde het vervoer over de Zuiderzee weer op. De Jan Nieveen vervoerde weer zeilboten, vakantiegangers en bruidsparen, maar de maatschappij zag de toekomst veranderen. Het stoomtijdperk liep op zijn einde. Op 31 december 1951 maakte het schip haar laatste reis als stoomschip. Op de werf van De Boer in Lemmer werd de stoommachine vervangen door een moderne 4-cilinder Brons-dieselmotor van 250 pk. De karakteristieke hoge pijp werd gehalveerd en de stoomfluit verdween, maar de Jan Nieveen kon weer jaren vooruit.
In de loop van de jaren vijftig sloeg het noodlot voor de veerdienst echter definitief toe. De snelle opkomst van de vrachtwagen en de





personenauto, gecombineerd met de inpoldering van de Noordoostpolder, maakte de verbinding over land veel sneller. De 'Lemmerboot' werd in de volksmond gekscherend 'Jan Scheet' genoemd. In 1959 besloot de rederij de verlieslijdende lijn op te heffen. Op 28 augustus 1959 maakte de Jan Nieveen haar allerlaatste dienstreis naar Amsterdam en werd daarna opgelegd in het Oosterdok.
Het schip werd ternauwernood van de sloper gered. Rederij Tieleman kocht de boot, schilderde haar wit en zette haar onder de naam IJselhaven in als rondvaartboot tijdens de Floriade in Rotterdam. Na verscheidene eigenaars, waaronder buurthuiswerker Tabe Rienks die de boot als jeugdherberg wilde inrichten onder de naam Utfanherersboat, dreigde in 1976 alsnog de sloophamer.

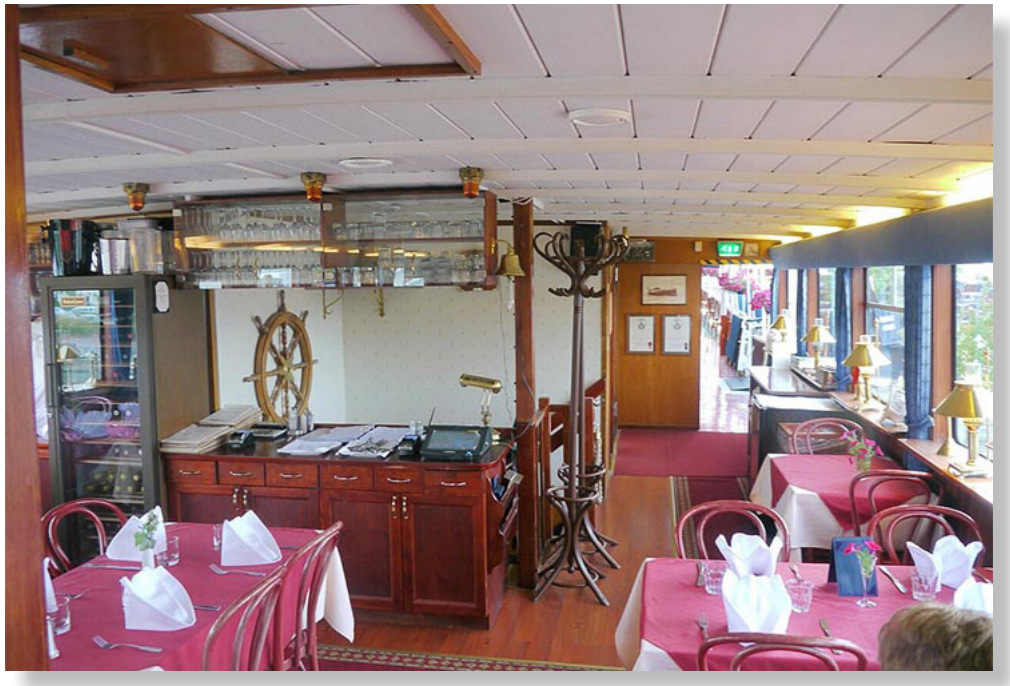
▲ *De voormalige Jan Nieveen als rondvaartschip IJselhaven in Rotterdam; ook de mast was verdwenen ten gunste van meer passagiers-accommodatie*
◀ *De Jan Nieveen in 1952 met dieselmotor en gehalveerde schoorsteen*



In de periode die volgde vonden verschillende verbouwingen plaats en veranderde de functie van het schip. In de periode 1961-1974 was de Jan Nieveen in gebruik als rondvaartboot in Rotterdam. Later voer het schip twee seizoenen in de Biesbosch.
Een groep enthousiaste Lemsters, onder wie Sjoerd van Brug, Piet Burgers en kapitein Koop de Boer, trok de stoute schoenen aan. Zij richtten de *Mij. tot Exploitatie van het ms Jan Nieveen BV* op en kochten het verwaarloosde schip in Middelharnis, lieten het op scheepswerf Peters in Kampen restaureren en gaven de Jan Nieveen haar oorspronkelijke kleuren terug. Op 16 april 1977 voer het schip onder massale belangstelling en gejuich van duizenden mensen de sluis van Lemmer weer binnen.

▲ *De voormalige Jan Nieveen als drijvend restaurant in het Finse Mariehamn*
▶ *Het interieur van het restaurantschip*

In 1987 kwam het schip in handen van de Amsterdamse reder Arthur Nikkessen (Holland Party Cruise). Nikkessen voerde een grondige en liefdevolle restauratie uit. De kapiteinshut, het buffet van hofmeester Verschoor en de authentieke koperen details werden in oude luister hersteld. In 1987 lag de Jan Nieveen weer even op haar historische plek: aan Steiger 4 achter het Centraal Station in Amsterdam. Als prachtig gerestaureerd partyschip herinnerde dit 'zeekasteel' iedereen die langsliep aan de roemruchte, heldhaftige geschiedenis en de ontelbare mensenlevens die onder haar dekken werden gered.
Het schip ligt sinds 1989 als de F.P. von Knorring in de haven van Mariehamn, de hoofdstad van de autonome Finse eilandengroep Åland (gelegen in de Oostzee tussen Zweden en Finland) en fungeert als restaurantschip.





De afbeeldingen in dit boekje komen van de uitgebreide website van Spanvis.com over de geschiedenis van rederij en schepen van de Lemmerboot, tenzij anders aangegeven is.

Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.







Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

