

## PARIJSVAARDER



*De in 1955 gebouwde Parijsvaarder MARIANNE*

In november 2001 heeft men in de Industriehaven van Harlingen het kleine droogdok "DAVID" van Scheepsreparatiewerf Welgelegen gesloopt. Naast dit dok lag al jaren de romp van een oude coaster. Er was een bouwkraan op geplaatst die het kleine dok bediende. Het kleine dok werd samen met deze oude coaster in het grootste droogdok waarover de werf toen nog beschikte geplaatst en daar werden beide tot schroot gemaakt. Dit gebeurde niet met de gebruikelijke snijbranders. Een kleine hydraulische kraan reed het grote droogdok in. Op de giek zat een schaarvormige bek gemonteerd. Hiermee werden het dokje en de oude coaster aan stukken gescheurd. Zo kwam er niet alleen een einde aan het kleine droogdok maar ook aan dat van een oude Parijsvaarder. In onderstaand verhaal beschrijf ik de geschiedenis van dit schip dat onder de naam "Marianne" elf jaar heeft deelgenomen aan de Parijsvaart. Een aparte vorm van kustvaart in de Europese wateren. Ik heb hiervoor gebruik gemaakt van de vele informatie die ik heb gekregen van de heer Timmermans, oud-kapitein op de Parijsvaart, en de heer C.Boon, oud medewerker van het Verenigd Cargadoors Kantoor.



*De "Vliehors"(ex-Marianne)*

In 1955 liepen op de werf van de Scheepsbouw Unie in Groningen twee identieke coasters van stapel. Het waren de "Ella" en de "Marianne". Beide waren 390 brutoregistraton. Ze waren gebouwd voor het Verenigd Cargadoors Kantoor(V.C.K.) dat was gevestigd in Amsterdam. Uiterlijk leken de twee schepen niet veel op de talloze coasters die in de vijftiger jaren op de vele Friese en Groninger werven werden gebouwd. Dat waren aantrekkelijke schepen. De opbouw meestal achterop geplaatst. En gordijntjes voor de ramen als de kapiteinsvrouw ook meevoer. De twee nieuwe coasters van de V.C.K. hadden achterop uiteraard wel een bemanningsverblijf maar dit stak niet boven het luikhoofd uit. Alles wat boven het luikhoofd uitstak was een klein stuurhutje. De beide nieuwe schepen waren twee lage kruiplijncoasters bestemd voor de vaart op Parijs.

In de vijftiger jaren van de vorige eeuw startte de Zweedse Götha Line(sprek uit Jeuta) een lijndienst voor stukgoed van de Zweedse zuidkust op de haven van de Franse hoofdstad. De V.C.K. zorgde voor de twee schepen en bemande de "Ella" en de "Marianne". Een rondreis van deze schepen begon met het laden van vracht voor Parijs in een aantal kleine havens aan de Zweedse zuidkust onder andere Malmö. Vervolgens werd het schip afgeladen in Götheborg en dan begon de reis naar Frankrijk. Het ruim was gevuld met stukgoed zoals staal, rails en pakpapier. Als deklust namen de schepen van de Götha-Line vaak Husqvarna-tractoren mee naar Frankrijk. Na een reis van een paar dagen over de Noordzee kwam de coaster het Kanaal binnen en op de hoogte van Le-Havre kwam de loods aan boord. Hij had zijn tandenborstel meegenomen want de verdere reis naar Parijs gingen dagen duren. De kruiplijncoaster voer dan de benedenloop van de Seine op met als eerste bestemming de haven van Rouan. Tegen de stroom in de rivier op met als tegenliggers binnenvaartschepen en coasters. Of een groot zeeschip dat op zijn kustreis had gelost in Rouan. Met de laadbomen nog omhoog was het op weg naar zee. In Rouan aangekomen werd een deel van de lading uit Zweden gelost. Voor het traject van Rouan naar Parijs mocht de kruiplijner niet dieper steken dan drie meter. Om dit te bereiken moest de nog resterende lading vaak opnieuw worden gestouwd. Had de coaster maar iets te veel diepgang dan weigerde de Franse loods verder mee te gaan. Na Rouan werd de Seine moeilijker bevaarbaar. Onder de Seine- bruggen ging het door. Er zaten zeven sluisen in dit stuk. Met een slakkegangetje ging de kruiplijner verder. Bijna drie dagen deed het schip over het laatste stuk. Dat kwam ook omdat er alleen overdag gevaren mocht worden op dit traject. 's Avonds ging de kruiplijner tegen de wal en de hoofdmotor ging uit. Alleen het zachte gebrom van de hulpwerktuigen was 'snachts te horen. Maar de loods, zo werd verteld, kon dit geluid niet verdragen. Hij zocht iedere avond een hotelletje aan de wal op. Het zal het Nederlandse eten wel geweest zijn. De Franse keuken heeft wereldfaam. De Nederlandse keuken niet. Nederlandse zeelieden krijgen van Moermansk tot Bombay grauwe erwten en aardappels te eten. In Parijs aangekomen ging het schip leeg en dan met de stroom mee weer terug naar Rouan. Daar werden nieuwe Renaults en Citroëns geladen voor Zweden. Na een dag of drie varen kwam het schip weer in Götheborg aan. De hele rondreis had dan zo'n veertien dagen geduurd. De schepen die op de lijndienst vanuit Zweden naar Parijs voeren waren het grootste deel van het jaar goed beladen met vracht. Alleen in augustus als in Zweden de vakanties begonnen was het wel eens een beetje slapper. Dan werd de open ruimte in het ruim opgevuuld met goedkope lading, meestal hout. In de jaren zeventig ondervond de lijndienst echter steeds meer concurrentie van het railvervoer en werd uiteindelijk beëindigd.



De romp van de oude "Marianne" met erachter het kleine droogdok DAVID in het grote droogdok voor de sloop.

In 1966 werden de "Ella" en de "Marianne" verkocht aan rederij Van der Schoot uit Harlingen. Modernere schepen namen de lijndienst toen over. Eén van die schepen was de "Tor Parisia". Onder een latere naam "Haico Holwerda" werd dit schip een bekende in Harlingen. Het voer van 1973 tot 1979 op de lijndienst Harlingen - Leith van de S.S.M. Tot 1982 voeren de twee voormalige Parijsvaarders, omgedoopt als "Vlieree" en "Vliehors" op de wilde vaart. In genoemd jaar kwamen ze allebei naar Harlingen en werden een tijd opgelegd in de Zuiderhaven. De "Vlieree" werd totaal verbouwd en kwam als zandzuiger weer in de vaart. Toen in het begin van de jaren negentig de droogdokken vanuit de Nieuwe Willemshaven verplaatst naar de Industriehaven kwam de gestripte romp van de oude "Vliehors"(ex-Marianne) naast het kleinste dok te liggen. Maar voor de nieuwe havenuitbreiding lagen de droogdokken in de weg en daarom zijn ze gesloopt. De oude reparatiewerf verloor hiermee nogal wat reparatiecapaciteit. De werf zou later helemaal bezwijken onder de hoge lasten die het verplaatsen van de Zuiderhaven naar de Industriehaven met zich meebracht. Daarmee verloor Harlingen zijn grootste werkgever.