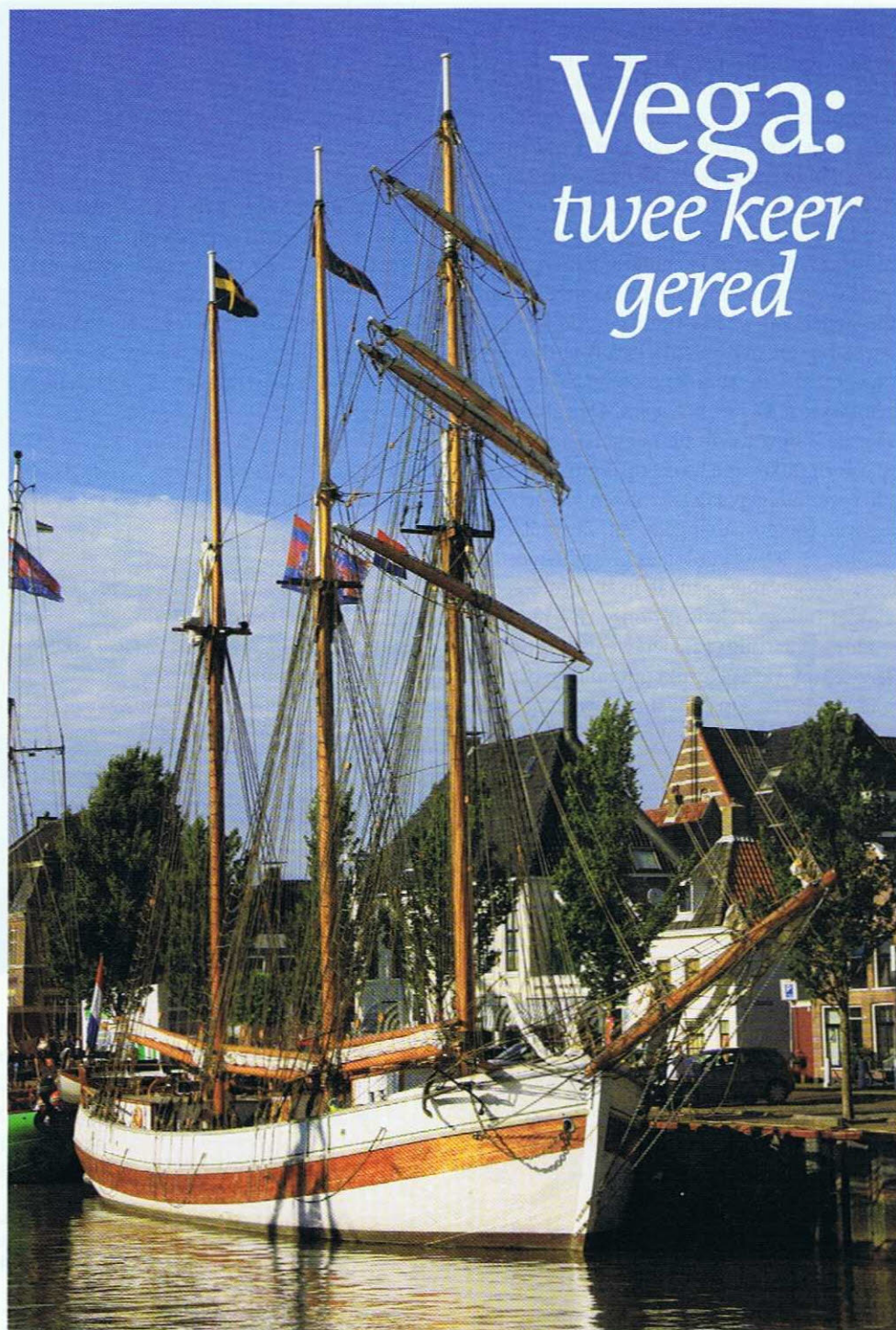




Vega: twee keer gered



Egil Bergström 'vond' in zijn jonge jaren al het roer

links: De Vega in Harlingen, tijdens de Tall Ships Races

Het dek kleurt warm in de ondergaande zon. Het ruikt er naar teer en touwen. Het ruikt er naar passie en pracht. Eigenaar Egil Bergström, een tanige man van 63 jaar, heet me welkom. Hij gaat me voor naar de kajuit, op de smalle trap die alleen achterstevoren is af te dalen. Bergström transpireert. Niet alleen van de warme zomerzon, maar ook van de drukte. Hij is nog maar net aangekomen, voor het eerst met *Vega* buiten Baltische wateren, vertelt hij. Zo dadelijk moet hij naar het Captain's Dinner, met zijn collega-deelnemers aan de Tall Ships Races. En bovendien is er altijd wat te doen aan boord van een zeilschip, zeker als dat schip al meer dan een eeuw oud is en al diverse keren van de ondergang gered is. Maar zodra we in de kajuit staan lijkt Bergström de wereld om zich heen te zijn vergeten en vuurt hij vol passie zijn verhaal op me af: 'In 1985 lag *Vega* half onder water in de haven van Stockholm'. Hij wijst me op een wand vol met krantenartikelen; een foto toont het toenmalige wrak. Het houten gevaarte, half uitstekend boven water, biedt een treurige aanblik. Het doet enigszins denken aan een geraamte. Alles eraan roept: ik ben opgegeven. 'Niemand in Stockholm wilde dat, zo'n lelijk ding in de haven. Er moest iets gebeuren. Het Nationaal Museum wilde de boot wel gebruiken.' Wilde die haar opknappen? 'Nee, doorzagen', vervolgt Bergström. 'Ze hadden alleen de boeg nodig, om een tentoonstelling over walvisvaarders mee op te sieren. De rest zou verbrand worden.'

Grootste Zweedse zeilschip van hout

Vega is nooit een walvisvaarder geweest, maar een vrachtboot, die kolen, graan en hout over de Baltische wateren vervoerde. Gedurende de eerste jaren van haar bestaan deed ze dat nog motorloos. Maar gezaagd is er gelukkig niet. 'Net voordat ze wilden beginnen met het doorzagen van het schip kwamen ze tot de conclusie dat de hele operatie te duur voor ze zou worden.' Bergström, een liefhebber van traditie, vond het maar niks, dat doorzagen. 'Het was het grootste oude houten zeilschip van Zweden.' Hij zag zijn kans, nam contact

De Zweedse schoener *Vega* is al meer dan een eeuw oud, en werd al twee keer van de ondergang gered. Met hun liefde voor geschiedenis en authenticiteit transformeerden Egil en Kerstin Bergström een wrak in varende erfgoed. Michiel van Straten stapte afgelopen zomer in Harlingen aan boord, aan de vooravond van de Tall Ships Races.

op met het museum en was ineens eigenaar van een wrak. De ambitie van Egil Bergström en zijn vrouw Kerstin ging verder dan het tentoonstellen van de boeg van het schip. Veel verder: ze wilden de oude dame weer aan het varen krijgen. Egil Bergström wist waar hij aan begon. Als bouwkundige had hij eerder aan een schip gewerkt, de *Linnéa*. Daarmee deden de Bergströms al eerder mee aan een Tall Ships Race, namelijk die van 1992. Voor dat er begonnen kon worden aan het opknappen van de *Vega* zette hij ook nog even een scheepswerf neer, met een eigen houtzagerij en wat al niet meer. 'We wilden *Vega* restaureren tot in haar oorspronkelijke vorm.'

Alsof de taak die hem wachtte nog niet groot genoeg was, ging het schip op de werf voor een tweede keer ten onder. 'We waren buiten aan het draaien', vertelt Egil. 'Er waren vonken. Het was winderig, het hout was droog. Wat er nog over was van *Vega* vloog



FEITEN

Vega is een schoener, met een lange en smalle S-vormige romp, en een diep stekende kiel. Schoeners werden in West-Europa rond 1900 veel gebruikt voor de kustvaart.

Lengte:	30,5 m
Breedte:	7,75 m
Diepgang:	2,7 m
WATERVERPLAATSING:	235 ton
Ballast:	60 ton
Zeiloppervlak:	650 m ²
Voormalige lading:	225 ton
Gastcabines:	7
Bedden:	14-29, uit te breiden tot 36
Gasten:	maximaal 70 tijdens dagtochten
Bemanning:	4-7

in brand, op nieuwjaarsdag 1993.' Wat een pech allemaal voor dat schip, merk ik op. 'Ik vond van niet', werpt Egil Bergström verrassend genoeg tegen. 'Het is minder werk om een schip opnieuw te bouwen dan om een bestaand schip te restaureren.'

Voor het eerst mengt zijn vrouw Kerstin zich in het gesprek: 'Ik vond het wel een tegenvalser.' Ze zucht er bij. 'Het leek mij een moment om te stoppen.' Maar Egil wilde daar niets van weten. 'Het kostte geen extra werk', zegt hij. 'Hohoho', reageert Kerstin in protest. 'Veertien jaar!', roept ze uit, doelend op de tijd die het heeft gekost om *Vega* varend te krijgen. Ze kijkt er niet heel blij bij. Haar man is niet van zijn stuk gebracht. 'Ja, ja.' En hij vervolgt zijn verhaal met een nog groter enthousiasme dan hij eerder al vertoonde. 'Het kostte alleen wel meer hout.' Maar daar heeft Zweden meer dan voldoende van. Wanneer ik later een foto van het echtpaar maak, buiten, staat Egil in het zonlicht en verdwijnt de zwart geklede Kerstin bijna in de schaduw. Toeval?

100.000 werkuren

Egil Bergström vervolgt zijn verhaal over spanten en planken, en het uitzoeken van bomen om die uit te zagen. Lariksen voor de beplanking en de dekbalken, de spanten zijn van eikenhout, het dek van Oregon pine. 'Ik deed metingen, maakte bouwtekeningen. We startten met het bouwen van een nieuw schip.' Nadat de scheepswerf in 1990 was neergezet, kon twee jaar later de *Vega* aan land gebracht worden. Na veertien jaar werken op het land was er na de tewaterlating in 2006 nog twee jaar nodig om het schip vaarklaar te maken. In 2008 maakt het haar tweede maidentrip, nadat er meer dan 100.000 werkuren in waren gaan zitten volgens de berekening van Egil Bergström. Dat is bijna vijftig manjaren. 'We zijn een gekke familie', duidt Kerstin dat onvoorstelbare aantal uren. Niet alleen Egil en Kerstin hielden zich met *Vega* bezig (Kerstin naaide alle zeilen), maar ook hun vier zoons en enkele schoondochters. Op deze zomeravond in 2014 is het inmiddels etenstijd geworden, en we worden nu omringd door een grote schare aan familie, want ook diverse kleinkinderen hebben de weg naar het schip van opa en oma inmiddels gevonden. Sommigen zijn al groot genoeg om te helpen varen, terwijl de baby's onder hen ook al gewend lijken aan het leven aan boord.

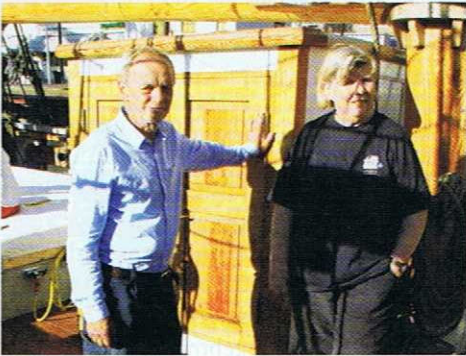
10-15% origineel

Het meeste geld voor de restauratie werd verdiend met de exploitatie van de *Linnéa*, die nog steeds in het bezit is van de Bergströms. De Europese unie en diverse materiaalssponsors

400 JAAR BETREKKINGEN

In 1614 sloten Nederland en Zweden een verdrag over handel, militaire ondersteuning en de uitwisseling van ambassadeurs. Vierhonderd jaar samenwerking werd in het jubileumjaar 2014 gevierd met verschillende activiteiten. Zie ook swe400nl.com/nl.

Over de tijd van het sluiten van het verdrag en de vier eeuwen betrekkingen is uitgebreid te lezen in het boek *The Swedes & The Dutch Were Made For Each Other*, onder de redactie van Kristian Gerner.



Egil Bergström toont monsters van penverbindingen van het oude en het nieuwe hout van de schoener

boven: Het echtpaar Egil en Kerstin Bergström. De bescheiden Kerstin staat in de schaduw. Zij stikte wel alle zeilen

legden bij, en ook de koning. Momenteel zijn de rollen van de twee schepen omgedraaid, er vaart *Vega* terwijl *Linnéa* op het droge ligt. 'We vervangen nu *Linnéa's* bevoorradingsluik, om de oude vorm van het dek terug te krijgen. Het ene schip financiert dus de restauratie van het andere. Zo vormen *Vega* en *Linnéa* de communicerende vaten van de familie Bergström. Wat van de oorspronkelijke *Vega* zien we hier nu terug in de boot van nu, wil ik weten. 'De kiel', is het snel gegeven antwoord. 'En achterin is nog iets van het originele vlak aanwezig. Drie houten knieën. En een ijzeren doorgang voor de ankerketting. Al met al is tien tot vijftien procent van het schip origineel.' Bergström is daar niet ontevreden mee zegt hij, als hij de vergelijking maakt met het fregat *Constitution* in Boston, uit 1797. Maar

LEVENSLLOOP VEGA

1909: gebouwd
1932: hulpmotor
1966: einde als vrachtschip
1985: gezonken in haven Stockholm
1990: bouw scheepswerf
1992: op het droge, start restauratie
1993: brand
2006: tewaterlating, start vaarklaar maken
2008: tweede maidentrip
2011: Egil en Kerstin Bergström ontvangen een prijs voor hun restauratie op het Zweedse Toeristen Gala
2014: deelname aan Tall Ships Races vanuit Harlingen

dat is dan wel het oudste nog zeilende schip ter wereld, voegt hij er zelf aan toe.

Egil Bergström pakt een platte kist die in de kajuit staat en opent die voor me op de vloer. Er zitten stukken schip in, hout en verbindingen. Een deel van de kist bevat oud materiaal, van de bijna verbrande *Vega*. Delen hout zijn zwart, gescheurd, afgebrokkeld. Een ander deel bevat voorbeelden van de huidige betimmering. De ijzeren nagels en bouten zijn allemaal vervangen door koper, legt Bergström uit. 'Dat is iets minder sterk dan ijzer, maar het roest niet, en het veroorzaakt geen rotting in het hout'. Ook de bodemplaat is van koper, tegen de paalworm, voor als *Vega* in warmer water gaat varen. 14 ton koper is er verwerkt. Bergström weet van alles aan boord exact waar het vandaan komt, hoeveel het weegt en wat het gekost heeft. 'De motor was erg goedkoop', vertelt hij als we in de machinekamer staan, omringd door machines, leidingen, snoeren, jerrycans, gereedschap en alles wat je nog meer kunt bedenken voor zo'n ruimte. 'Nog geen tweeduizend euro. Stond op een vissersboot die gesloopt werd. 260 pk. 44 liter.' Bergström geeft met zijn onuitputtelijke kennis over het schip inzicht in de personen die hij allemaal in zich heeft: schipper, historicus, ingenieur, conservator.

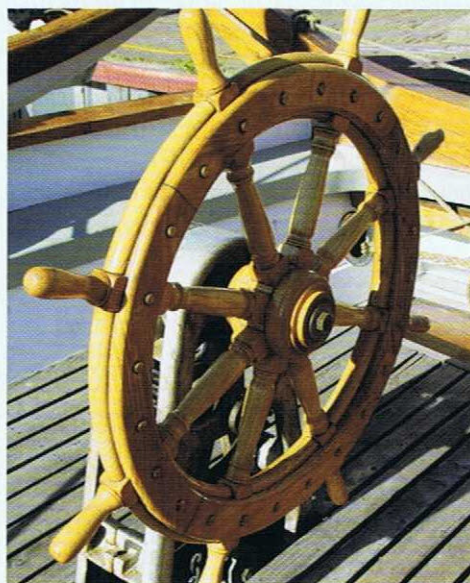
Denken in mogelijkheden

Bovenal is Egil Bergström een passievol verteller. Ik wil van hem weten of hij het allemaal opnieuw zou doen, als hij terugkijkt over de afgelopen decennia waarin hij zo ongeveer fulltime met zijn schepen is bezig geweest. Daarover hoeft hij niet lang na te denken. 'Ik denk dat we een goed leven hebben zo, ja. Daarbij is het interessant om dingen te doen waarvan mensen denken dat ze onmogelijk zijn.' Ook over het voor de eerste keer varen buiten de Baltic zegt Egil Bergström dat het 'interessant' was, wanneer ik hem naar zijn

ervaringen vraag. Dit is een man die denkt in mogelijkheden. Als ik denk aan de foto uit 1985 van het wrak zie ik een half schip, maar Bergström moet vooral een heel schip gezien hebben. Niks halfvol of halfleeg, alles lijkt vol kansen bij deze man. Ook voor zijn kinderen en kleinkinderen: 'Als wij *Vega* niet hadden gerestaureerd, hadden ze niet kunnen kiezen om er iets mee te doen. Nu wel.'

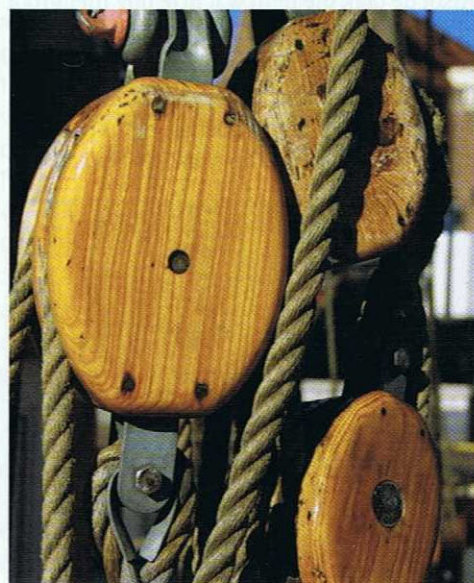
In contact blijven met je geschiedenis

Egil Bergström wordt naareigen zeggengedreven door zijn weerstand tegen een 'arm leven'. Dat is geen leven zonder geld, maar iets wat je krijgt wanneer je oude huizen vervangt door



moderne supermarkten. 'De sfeer verdwijnt daardoor'. Toen hij jong was maakte hij dat mee in zijn leefomgeving. 'Ik denk dat mijn wil om zaken te restaureren daar een reactie op is.' Hij kiest daarbij niet voor de gemakkelijkste weg, zo wordt ook duidelijk wanneer hij me tijdens een rondleiding door het schip op de knieën wijst die ter versterking zijn aangebracht. Die zijn van hout dat hij gebogen heeft, een nogal arbeidsintensief proces. 'Dat is sterker.' Hoeveel tijd had hij zich kunnen besparen als hij voor een snellere methode had gekozen? Bergström schiet in de lach. 'Oh, misschien enkele jaren', is zijn antwoord. Het mag geen naam hebben. En hij had dat ook niet gewild, die gemakkelijkste weg. 'Bovendien gaat een sterker schip langer mee', is zijn even simpele als overtuigende toevoeging. Hoeveel tijd kost het onderhoud van zo'n schip? 'Oh,' reageert hij opgewekt, 'dat is wel een fulltime job voor één of twee personen.' Voor het zeilen van *Vega* hebben ze minimaal vier personen nodig, afhankelijk van of ze wel of niet met de vierkant getuigde zeilen varen. Maar Bergström heeft geen haast. Lachend

vertelt hij dat de premier van Zweden het standpunt heeft ingenomen dat men niet met pensioen moet gaan vóórdat men 75 jaar is geworden. Voor Egil Bergström lijkt dat eerder een uitkomst dan een probleem. 'Mijn doel is wel dat *Vega* daarna blijft zeilen.' Wie moet dat dan gaan doen? Bergström heeft daar duidelijke ideeën over, gestoeld op eerdere ervaringen met reizen waarop probleemjongeren meevoeren op *Vega*. 'Die jongeren moeten zich aanpassen aan een voor hen volledig nieuwe omgeving, en daar gaat een goede werking van uit. Het is zeer profijtelijk voor de overheid om dit schip over te nemen. Een jongere die het criminele pad op gaat kost de



Links: 'We wilden *Vega* restaureren tot in haar oorspronkelijke vorm'

Rechts: 'Het riekt hier naar teer en touw'

staat acht miljoen euro. Als de jongeren die hierop meevaren door hun ervaringen daar voor gespaard blijven, levert dat 160 miljoen euro op', concludeert Bergström aan de hand van wat verder rekenwerk met aantallen en percentages. En dat vindt hij best veel geld. Hij is blijkbaar, naast al zijn eerder genoemde rollen, ook nog jongerenwerker. En zakenman. Maar vooral liefhebber, want 'het is fijn om in contact te blijven met je geschiedenis, en dan niet alleen via boeken en films.' 🍷

TEGENWOORDIG

Stockholm is de thuishaven van de Schoener *Vega*. Tijdens de winter ligt ze langs het Museum voor Moderne Kunst, waar ze onder meer fungeert als drijvend conferentiehotel. Meevaren kan tijdens het vaarseizoen, vanuit Stockholm of andere Europese havens. Zie www.skonarenvega.se voor informatie.