

Erfgoedtopper Helena

Terug in de tijd

Wie aan boord stapt van de *Helena* stapt terug in de tijd. Terug in de tijd waarin de eerste binnenschepen van ijzer werden gebouwd in plaats van hout. Terug in de tijd ook waarin de Rijnvaart een enorme groei doormaakte.

Foto's: **Arthur Smeets** en **Bertel Kolthof** (details) Tekst: **Arthur van 't Hof**







In Nederland had die Rijnvaart als centraal punt de haven van Rotterdam, waar zeevaart en binnenvaart elkaar ontmoetten. In de vorige Spiegel wiste te lezen dat Rotterdam tegenwoordig de grootste museumhaven van Nederland kent en daarin hebben meerdere erfgoedtoppers een ligplaats. Als die niet op (wereld)reis is vind je er de *Oosterschelde*. Een spectaculair schip, door velen gezien als het mooiste dat Nederland te bieden heeft in de zeezeilvloot. Maar minstens zo bijzonder is de stevenaak die op dezelfde plek ligt, de *Helena*. Wie daar aan boord stapt, stapt terug in de tijd. Als ik aan boord stap is de *Helena* net terug van een reisje met gasten. De stevenaak wordt op de Maas vaak ingezet voor dagtochten om in haar eigen onderhoud te kunnen voorzien en biedt dan een historische ervaring. Een aantal bemanningsleden is nog onderdeks om wat op te ruimen, zoals de kok en wat meevarende vrijwilligers en natuurlijk de schipper. Dit keer is dat Piet Balk, zelf eigenaar van een door hem bewoonde klipper in Gouda. Piet is nauw betrokken bij de historische

werf Koningspoort, een deur verderop, maar springt ook in als er gevaren moet worden met de *Helena*. 'Toen ik het schip voor het eerst zag, meldde ik mij meteen al aan als schipper, zo bijzonder vond ik het', zegt hij nu. 'Bart Vermeer had het casco gespot op de Mooie Nel bij Haarlem en kon het overnemen. Hij gebruikte het daarna in Krimpen aan de Lek als opslag- en werkplaats.'

Iedereen die het casco had gezien – het droeg toen nog de naam *Argus* – begreep dat Bart iets bijzonders in handen had. Vermeer had eerder al een aantal restauraties op zijn naam gezet – projecten waarin authenticiteit de maatstaf was – zoals de *Annijje*, waarover het boek *Scheepsrestauratie* verscheen. Het lag dus voor de hand dat hij met de stevenaak ook op die manier te werk zou gaan.

Het project bleek echter te veelomvattend voor een persoon en zo kwam het dat Bart de stevenaak uiteindelijk overdroeg aan de stichting 'Het Rotterdams Zeilschip', de stichting die ook de *Oosterschelde* onder haar hoede heeft. Bart kreeg de regie over de restauratie

vorige pagina's: Halve wind op het Haringvliet. Een waterstag onder de kluiverboom ontbreekt (net als een net). Je kunt met de kluiver dus niet echt hoog aan de wind zeilen.

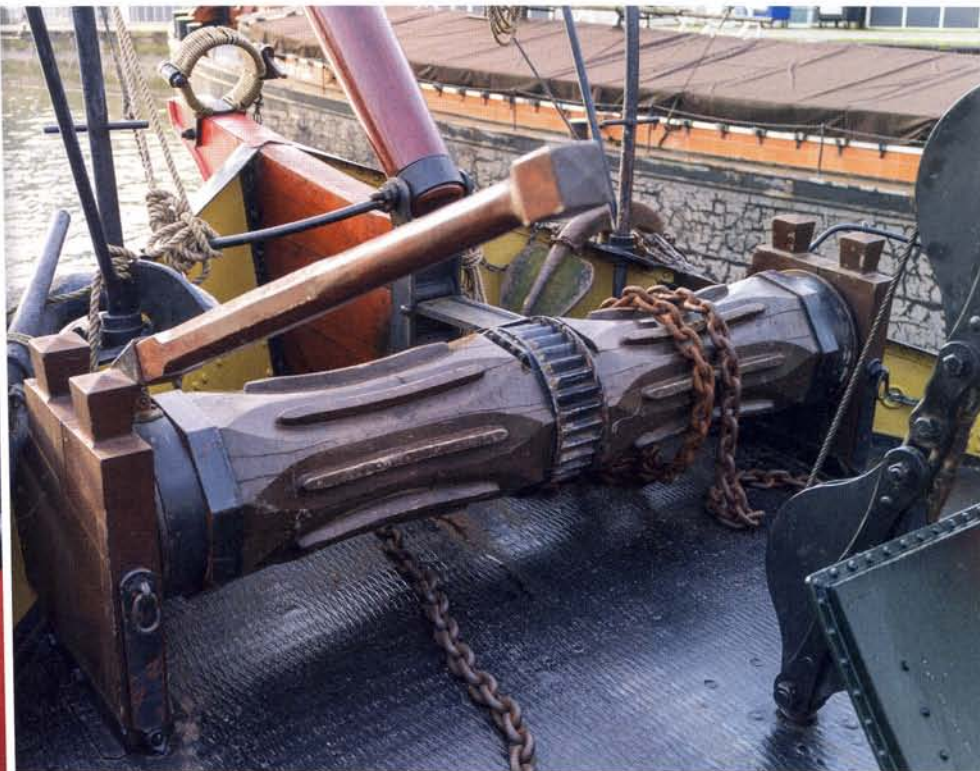
boven: Omdat het schip zo breed is, biedt de roef behoorlijk wat ruimte. Je komt naar binnen via een zijdeur, vandaar dat de reling om het schip origineel is, anders viel de schippersvrouw wel heel makkelijk overboord.

rechtsboven: De achterwand op deze foto is wegklapbaar. (Het is de voorwand van de foto ertegenover.) Dit is zo gemaakt met oog op de dagtochten, om de gasten een grote binnenruimte bovendecks te bieden. Aan weerszijden van de potkachel waren origineel twee bedsteden, de linker kan teruggebouwd worden als de doorgang met trap niet nodig is.

rechtsonder: Het luik schuift naar boven om een roefraam te blinderen. Je stopt dan simpelweg het pennetje in het onderste gaatje.

én was tevens de uitvoerder. Tegenwoordig zou je dat niet snel meer doen, al was het maar omdat een restaurateur vaak meer wil dan er om redenen van tempo en betaalbaarheid mogelijk is. Geen wonder dat de *Helena* de boeken is ingegaan als een kostbaar project.





linksboven: Authentiekier wordt het niet: houten bolders op een ijzeren schip

boven: Op het voordek een braadspil. Bij de restauratie had gekozen kunnen worden voor een ankerlier, want die kwamen niet veel later na het bouwjaar in zwang. Nu moeten de loodzware stokankers eerst met davits overboord worden gezet. In de praktijk gebruikt de bemanning echter een lichter anker.

linksonder: Luikenkap met genummerde luiken. De luiken zijn zwaar, want vier planken breed

als hij op een sloperij of werf zo'n stuk plaat zag liggen probeerde hij het mee te krijgen', vertelt Balk, terwijl hij op het achterdek naar de ruiten wijst.

Op datzelfde achterdek bewonder ik een stuk sluitwerk aan de mastkoker van de bezaan. Het kan opengeklapt worden, zodat de mast gestreken kan worden – naar voren voor de

verandering, zodat je geen uitstekend rondhout achter je schip hebt. Ieder ander zou de verschillende delen aan elkaar gelast hebben, maar nee, hier is sprake van een geklonken werkstuk. Of neem het staalraad verbonden aan de reling. Daar kun je natuurlijk gewoon een kous omheen knijpen om er een oog in te maken, maar nee, hier is het fraai gesplitst en afgebindseld.

'Dat compromisloze zorgt soms voor praktische bezwaren in de dagelijkse vaarpraktijk', zegt schipper Balk. 'Zo moest de mast een bepaalde lengte krijgen, en die is meer dan de hoogte van het vaste deel van de Brienenoordbrug. Niet bepaald handig als je dagtochten vaart hier op de rivier. Dus is de grote mast nu, net als sommige botters, voorzien van een klappmuts, zodat de top wegklapt.'

Ook de zeillier onder de grote mast is een ver-

Compromisloos

Maar dan heb je ook wat, kun je daarop zeggen. Want zagen we bijeerdere erfgoedtoppers (zie de *Gudsekop* in SdZ 2022.3) dat er regelmatig voor compromissen wordt gekozen, op de *Helena* is vrijwel alles compromisloos. Het begint er uiteraard mee dat alles geklonken is. Of nee, het begint er eigenlijk mee dat Vermeer de vele slechte delen van het ijzeren(!) dek alleen wilde vervangen door exact dezelfde platen met "grote ruit" die voor 1900 gangbaar waren. (Na 1900, toen staalplaat gemeengoed werd, werden de ruitjes kleiner.) 'Bart sleepte daarom overal platen vandaan,

STEVENAAK HELENA

Lengte over de stevens: 34,76 m

Breedte: 5,98 m

Holte: 1,82 m

Diepgang: 0,90 m

Motor: Deutz, 186 pk

Zeiloppervlak aan de wind: 274 m²

Zeiloppervlak met breefok: 400 m²

Bouwjaar: 1875

Werk: Jonker, Kinderdijk

De *Helena* heeft als enige zeilschip goedkeuring voor het varen met passagiers op de Rijn

en voldoet aan de zwaarste veiligheidseisen. Over de restauratie en de achtergronden van het type stevenaak schreef Pieter Blussé van Oud-Alblas het boek *Een sprookje uit oude tijden...* (antiquarisch nog te koop). Dat boek gaat ook dieper in op de Rijnvaart en over de van oorsprong Duitse familie die de *Helena* liet bouwen en op de verder levensloop van de stevenaak tot die in 1977 aan de sloper werd aangeboden. Die kon het echter niet over zijn hart verkrijgen de snijbrander erin te zetten. De rest is geschiedenis.

haal apart, die is zo gecompliceerd dat men al snel overstapte op hijsen met de hand. 'Wel zo veilig', aldus Balk. De lummel van de giek hangt er bovendien zo dicht op, dat hij eigenlijk heel onhandig in gebruik is. Maar ja, die constructie stond nu eenmaal op oude foto's, dus zo moest het ook worden.

Oude foto's speelden vaker een rol om de *Helena* te kunnen "terugrestaureren" naar zogeheten bouwstaat. 'Je ziet dat de grootschootblokken geen standaardmaat zijn', vertelt Piet. 'Er is gekeken naar oude foto's en dan werd de grootte vergeleken met de hoofden van de mensen die er ook op stonden, zo hadden de makers een idee van het formaat.'

Druk verkeer

De *Helena* is voorzien van het typische 'anderhalfmast tuig' dat gebruikelijk werd voor zeilende rivierschepen in de latere negentiende eeuw. Toen verschenen steeds meer spoorbruggen en die kregen een vaste hoogte.

Schippers konden, door de grote mast te strijken tot aan de bezaan dan min of meer zeilend onder de brug door. Bij de bezaan werd dan even de steng "geschoten". 'Je moet bedenken dat die manoeuvre ook veel beter uitgevoerd kon worden in die tijd, want de rivier was veel rustiger. Met al het verkeer van motorschepen is de rivier tegenwoordig veranderd in een grote klotsbak', zegt Piet.

Je kunt je sowieso moeilijk nog een voorstelling maken van hoe het er toen aan toeging op de Rijn. Het bouwjaar van de *Helena* is 1875. Foto's uit die tijd laten zien dat er al volop gebruik werd gemaakt van stoomslepers – daarvoor was het een heel geploeter met jaagpaarden. Maar in het Nederlandse deel kon er wel gezeild worden en omdat het vaak westenwind was liet men dan een breekfok, bevestigd aan een ra in de grote mast, zakken. 'Dat scheelde natuurlijk heel wat gijpmanoeuvres, en dus een steeds overkomende giek', aldus Balk.

Toen de stevenaak van de helling gleed bij Jonker in Kinderdijk moeten de houten tegenhangers nog volop hebben rondgevaren. Dat waren de Dorstense aken en samoureuzen die Gerrit Schutten uitgebreid beschreven heeft in de Spiegel (zie SdZ 1998.9 en 10 en 2000.9). De gelijkenis is treffend, met als meest opvallende kenmerk misschien wel die roef die lukraak middenop het dek geplaatst lijkt te zijn. 'En de breedte', voegt Balk toe. 'Het zijn brede schepen met weinig holte en erg ronde kimmen; zeer geschikt voor als er weinig water staat. De zeileigenschappen houden dan ook wel enigszins te wensen over, het is toch een beetje een dweil. Ik gebruik dan ook altijd een zwaard als ik ermee moet manoeuvreren.' In een tijd waarin de boegschroef steeds meer gewoongoed is geworden is zelfs dat weer een beetje terug in de tijd. ♪

Met de roef ver naar voren en het hoge roerblad heeft de *Helena* een uniek silhouet

