

Het zeilschip HEILTJE, 1895-1995

De geschiedenis van een honderdjarige Hagenaar, deel 2

In de jaren 80 van de vorige eeuw kwam de bouw van de houten binnenschepen snel tot stilstand. De Nederlandse scheepsbouwers schakelden in korte tijd over op de bouw van stalen schepen en verruilden de zaag en de breeuwhamer voor de klinkhamer en de ponsmachine. De scheepswerf P. en A. Ruytenberg in Waspik was een van die werven. In de vorige aflevering beschreef de Spiegel-redacteur Henk Dessens deze eertijds beroemde werf, waar precies honderd jaar geleden zijn schip, de hagenaar 'Heiltje', van stapel liep. Hij vervolgt zijn verhaal met een beschrijving van de verdere levensloop van dit schip.



TEKST: HENK DESSENS

DE REIS NAAR DEN HAAG

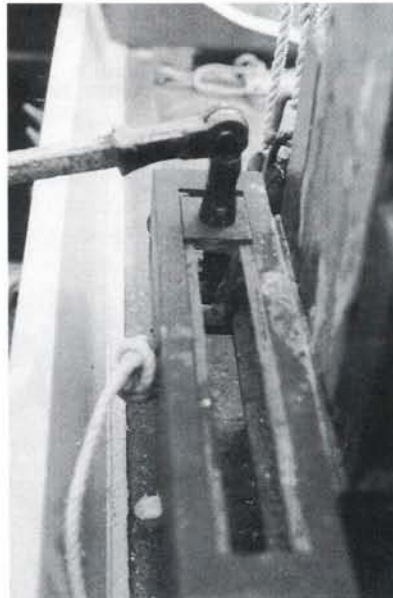
Tallose malen voer de 'Heiltje' diepgeladen tot aan het gangboord over de Waal, de Boven Merwede, de Noord en de Nieuwe Maas, naar Rotterdam. De tuigage bestond uit een grootzeil aan een rechte gaffel en een fok. Een klui-fok werd niet gevoerd, hoewel er wel een korte boegspriet gevoerd werd. Die werd gebruikt bij het voor de wind varen. Op deze koers werd een fokkegiek gezet, en met behulp van een verhaalkop op de ankerlier, trok men deze giek buitenboord. Op deze route moesten een paar vaste spoorbruggen worden gepasseerd. Met half gestreken mast en zeilen voer de hagenaar onder de brug door. Stroomafwaarts leverde dit meestal weinig problemen op, maar de andere kant uit kon de tegenstroom wel eens problemen geven, zeker als de wind het liet afweten. Dan moest met de roeiboort eerst een draad worden uitgebracht, zodat men het schip met behulp van de grote lier op het voordek onder de brug doortrok.

In Rotterdam vormden de Maasbruggen een obstakel voor de zeilschepen. Hiervoor kon de zeilschipper gebruik maken

van de 'kosteloze boot', een sleepboot van de gemeente Rotterdam die de zeilschepen met gestreken masten onder de bruggen doortrok. Voor de aanleg van de Parksluizen in de jaren dertig moest worden geschut in Delfshaven. Via de Aelbrechtskolk bereikte de 'Heiltje' de Schie, die naar Den Haag leidde. Bij een

zuidelijke wind redde Hendriks zichzelf op de zeilen, anders kon hij gebruik maken van de sleepboot tussen Rotterdam en Den Haag. Uiteraard kostte dit geld, dat van het vrachtloon afging. De kinderen-Hendriks konden zich nog goed herinneren, dat ze de 'Heiltje' ook wel zelf getrokken hadden, lopend over het jaagpad!

*Originele geklonken stalen schuif-galg op een west-lander.
(H.Dessens).*



Als een echte Wagenbrugger, was de 'Heiltje' helemaal ingericht voor de vaart door de binnenstad van Den Haag. Om te beginnen was de hele romp er op een uiterst geraffineerde ontworpen, om een zo groot mogelijk laadvermogen te scheppen bij een breedte van 4,18 m, een maximale holte van 1,62 en een kruiphoogte van 2,40 m. Een belangrijke vereiste was, dat het ook een goed zeilschip was, een absolute voorwaarde voor het zeilen bij tegenstroom op de rivier. Het resultaat van de scheepmakerskunst die hierbij te pas kwam, was een sierlijk en handzaam zeilscheepje, met een laadvermogen van 80 tot 100 ton.

Bij het begin van de stad lag een stalen drempel op 1,45 m diepte beneden Delf-

Signalement van het vaartuig.

- (7) Soort van vaartuig verlaakschip
- (8) Wijze van bouw staal met dek
- (9) Aard van het voortstuwingswerktuig * gasmotor
- (10) Werk van aanbouw Rijnbergen te Waaspik
11. Dagekening van de tewaterlating 1895
achtienhonderd vijf en negentig
- (12) Grootste lengte van den romp 22,07 meter
twee en twintig meter en
zeven centimeter
- (13) Grootste breedte van den romp 4,18 meter
vier meter en achttien centimeter
- (14) Gemiddelde inzinking van het ledige vaartuig 0,45 meter
vijs en veertig centimeter
- (15) Maximum leedvermogen in tonnen 91,7⁰⁰
- (16) Verticale afstand van het vlak van den grootsten toegelaten diepgang tot aan het vaste boord: 0,20 meter
neg en dertig (39) centimeter

* Slechts in te vullen voor vaartuigen met eigen beweegkracht.

- (17) Plaats en omschrijving van den vasten ballast
- Geme

Belasting, waarmede rekening is gehouden bij de bepaling van het vlak van inzinking van het ledige vaartuig op het tijdstip der meting:

18. a) Gemiddelde hoogte van het water in de verschillende gedeelten van het ruim nul
- (19) b) Personeel aan boord twee personen
20. c) Bij benadering vastgesteld gewicht van het tuig en de provisoren 2700 kilogram
- (21) d) Gewicht van het water, dat normaal noodig is voor het functioneeren van het voortstuwingswerktuig *

A. Vaartuig bestemd voor het vervoer van goederen.

IJKPLATEN OF IJKMERKEN.

Het vlak van den grootsten toegelaten diepgang is aan weerszijden van het vaartuig

- (22) aangegeven door } twee ijkplaten **
 } twee ijkmerken

PLAATSING VAN DE IJKPLATEN OF DE IJKMERKEN.

23. Afstand van het midden der ijkplaten ** ijkmerken

	Bakboord	Stuurboord
Tot aan de uiteinden van het vaartuig } vóór	6.16	6.16
} achter	6.16	6.16

* Slechts in te vullen voor vaartuigen met eigen beweegkracht.
** Doorhalen betegen niet te pas komt.

Noet. De ijkplaten of de ijkmerken op de zijden van het vaartuig moeten door den schipper steeds duidelijk zichtbaar worden onderhouden. Bij gebreke hiervan wordt de meester niet erkend.

Scheepsnavigatie no. 17 A.
(Binnenvel II)

Meetbrief van de Heiltje, 1 april 1946. Afschrift van de meetbrief van 1937.

lands Peil.¹¹ Deze drempel moest voorkomen, dat te diep geladen schepen in de stadswateren aan de grond zouden lopen en de doorvaart zouden versperren. Omdat de 'Heiltje' geladen 1,60 m diep stak, moest eerst twaalf ton stenen worden overgeladen in een gehuurd westlandertje of in een vlet. Vanaf de Trekvliet ging het schip naar de Wagenbrug, die 2,40 m hoog was en 4,20 m breed. De cascobreedte van de 'Heiltje' was 4,18 m, dus dat betekende dat de zwaarden eraf moesten. Met behulp van een zeillier op het mastdek werd een zwaard van zijn bout afgetild en te water gelaten. Hendriks meende dat de zwaarden gewoon achter het schip aangesleept werden. De mast werd gestreken, de beide zeillieren werden opzij geklapt en de bokkepoten werden er afgenomen en op de luiken gelegd. Daarna werd ook de zware maststrijk- en ankerlier (weegt ongeveer 200 kg) op het voordek achterover geklapt. Om dit voor elkaar te krijgen, ging Hendriks als volgt te werk. Eerst maakte hij de buiten los waarmee de lier aan het voordek bevestigd was, behalve de twee achterste, die hij als scharnierpunten gebruikte. Aan de buitenkant van het kluisgat, stak hij door een van de schakels van de ankerketting een zware bout. De lier werd in het dubbele werk gezet (dubbele vertraging). Met zijn tweeën draai-

De Heiltje voer tussen 1945 en 1953 als sleepschip. Deze foto van de Heiltje met een deklust, werd genomen in de Laakhaven, Den Haag. (G. Hendriks jr. Rotterdam).

de je aan het jachtwiel de lier achterover, doordat via het palwiel en de pal, de lier naar achter werd gedrukt, tot het dode punt bereikt was. Met twee personen aan het wiel en de slinger, kon men de lier, die nu aan de ketting en de doorgestoken bout hing, zachtjes op het voordek laten belanden. De lier lag dan onder de kruiphoogte van het schip. Dat klinkt allemaal heel eenvoudig, maar de schipper moest deze zware karweien met zijn vrouw, en als ze er de leeftijd voor hadden, met hulp van de kinderen zien te klaren.

De 'Auxilium Mariae' was weliswaar



als een echte Wagenbrugger gebouwd, maar Hendriks liet het schip kort na de aankoop nog verder aanpassen. Op de scheepswerf Hendriks in Dodewaard werd een paar centimeter van de kop afgehaald. Het houten ankerspil verdween, evenals de aparte strijklier. In de plaats hiervan kwam een nieuwe, achterover klappbare, gecombineerde maststrijk- en ankerlier. De mastkoker werd verlaagd, waardoor het nodig was om een 'schuifgalg' aan te brengen (een knecht achterop de mastkoker, waarmee de lummelbout van de giek opzij geschoven kon worden), omdat anders bij het strijken van de mast de giek beklemd zou raken. Nu de knecht lager aan de koker kwam te zitten, moest het mastdek 10 centimeter breder worden gemaakt. Dit is nog duidelijk te zien, omdat het mastdek van ruitjesplaat was gemaakt en men voor deze verbreding een stukje gladde plaat gebruikte. Waarschijnlijk werd bij deze operatie, of kort hierna, ook de mast met ongeveer drie meter ingekort en de zeilen verkleind. Of Hendriks dit liet doen om de gestreken mast niet meer voorbij de roef uit te laten steken, of omdat hij het schip te rank vond voor het oude zeiloppervlak, is niet duidelijk. De bovenkant van de kop, van de mastkoker en van de helmstok vormden nu de kruiplijn. Deze grote verbouwing maakte, dat met name op de terugweg de Wagenbrug gemakkelijker gepasseerd kon worden. Na het lossen, was de hagenaar namelijk flink omhooggekomen en dan werd via een kraan in het vlak, ballastwater

ingenomen, om het schip weer voldoende te laten zakken. Na het passeren van de Wagenbrug moest de schippersfamilie dit water er weer met de hand uitpomp.

Meestal voer de 'Heiltje' direct weer terug naar een steenfabriek. Soms kon in Rotterdam een vracht graan worden aangenomen voor een of andere Boerenbond in Brabant. In dat geval werd de steven gericht naar de Zuid-Willemsvaart, waar een jaagpaard voor het schip kwam.

WONEN AAN BOORD

Gerrit en Heiltje Hendriks kregen zes kinderen. Het roefje op het achterschip was drie meter breed en bijna twee meter lang. In het achteronder, onder het achterdek, waren drie kooien en in het vooronder, onder het voordek, twee kooien. In het voorshot, dat de roef van het ruim scheidde, was een nisje gemaakt, waarin een fornuisje stond. Een 'holdeurtje' gaf toegang tot het ruim. In het achtershot waren aan stuurboordskant twee deurtjes gemaakt, die toegang gaven tot een tweepersonskooi. Hier tegenaan stond een kleine tafel, die voor het naar bed gaan opzij geschoven werd. Half onder het trapje aan bakboord was een smalle toegang tot een gangetje, waarmee de andere kooien bereikt konden worden. Aan weerszijden van de roef, waren smalle bankjes gemaakt met daaronder bergruimte. De kinderen zaten met hun rug tegen de deurtjes van vier kastjes, die onder het gangboord waren getimmerd. Ook onder de vloer van de roef was nog bergruimte. Hier bewaarden men de aardappels. Zoals gebruikelijk op dit soort zeilschepen, sierde een imitatie eikenhout-kleur op wanden en deurtjes het interieur op. De toegang tot de roef bestond uit een stalen schuifluik en twee verticale houten schuifjes (in plaats van deurtjes).

Gerrit Hendriks jr.: "Ik sliep met mijn broer in het vooronder. Als we gingen slapen en het was al donker, dan moesten we met onze klompen op het voordek tikken, zodat moeder wist dat we veilig aangekomen waren. Het vooronder was niet verwarmd. Ik weet nog dat in de winter wel eens aan iedere spijker

Ingeschreven	Uitgeschreven voor een reis		Vervoerde goederen		Vracht- aant- houding	Opmerkingen en handtekening van de bevrachtingscommissaris, resp. agent, almede plaats van zegeling
	Datum	Datum	van	naar		
ROTTERDAM Kalmharen 7788	17 NOV 1953	18 MRT 1953	Rotterdam	Delft	100 van 1000 sp. linn. tal. wss.	Soort Sennenburg 100% TOEGEGEN
ROTTERDAM Coolham 8239	19 APR 1953	23 MRT 1953	Rotterdam	Puttershoek	90 ton	Soort Sennenburg 100% TOEGEGEN
ROTTERDAM Aalst 8678	26 APR 1953	31 MRT 1953	Rotterdam	Alphen aan den Rijn	70 ton	Soort Sennenburg 100% TOEGEGEN
ROTTERDAM Aalsmeer 209225	3 APR 1953	09 APR 1953	Rotterdam	Amsterdam	142 ton	Soort Sennenburg 100% TOEGEGEN

Bladzijde uit het laatste vrachtboekje van de Heiltje: in maart en april 1953 vervoerde het schip een lading negerzaadschilfers van Rotterdam naar Delft, 90 ton superfosfaat van Vlaardingen naar Puttershoek, 70 ton kolen van Rotterdam naar Alphen aan den Rijn en een lading stukgoederen van Rotterdam naar Amsterdam. Hierna volgde nog één keer vletten, toen kwam aan het vrachtvaren definitief een einde.

van het plafond boven mij, een ijspegeltje hing! Dat was condens, die bevroren was. Een w.c. was er niet, je ging op de rand van de roeiboort zitten, die we dan tegen het roer aangetrokken hadden.

Koken deden we op een klein fornuisje. 's Winters stond dat in de roef, in een nis. Daarboven lag een herft (bergplaats, HD) waar we de kolen opsloegen. Je moest goed uitkijken voor brandgevaar, want daar ging ook de kachelpijp doorheen. Het schip had een houten roefdekje dat nog wel eens lekte. Dan stuurde mijn vader een van ons met een hete pook naar buiten om de teer in de presenningnaden dicht te smelten. 's Zomers kookten we in het herft aan dek. Water hadden we uit een ijzeren tank, die op het achterdek, onder de helmstok, stond.

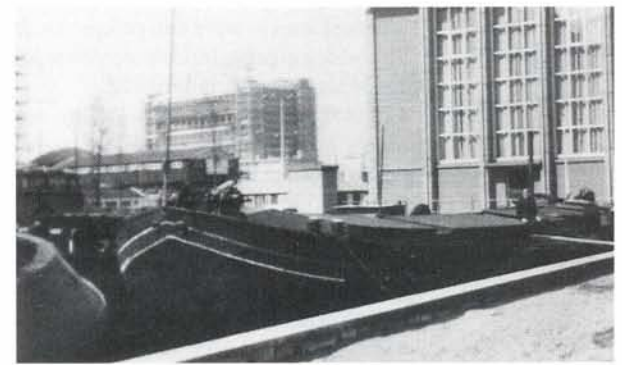
De 'Heiltje' heeft nooit een motor gehad. Mijn vader was bang voor motoren. Toen ik zelf als knecht op de Rijnvaart werkte, lagen we wel eens bij mijn ouders langs zij en als ik dan de dekmotor van de ankerlier startte, dan liep mijn vader altijd weg. Hij moest er niets van hebben.

Tot en met het berghout zat er koolteer op het schip en de rest smeerde mijn vader altijd met lijnolie in. Langs het berghout liep een witte vies. Na de oorlog kwam daar ook een geel viesje bij. Die kleuren werden veel gebruikt door de Betuwse steenschippers. Eénmaal heeft mijn vader hem appelbloesem willen schilderen, een soort roze. Daar is hij wel mee begonnen, maar hij vond

het toch niet mooi en is er vervolgens weer mee gestopt."

NA DE OORLOG

Gerrit Hendriks sr. overleed tijdens de oorlog, 57 jaar oud. Hij werd begraven in Dodewaard. De 'Heiltje' lag in 1944



in de buurt van Gendt, bij Nijmegen. Vanwege het oorlogsgeweld in die dagen, vluchtte mevrouw Hendriks met haar kinderen naar familie in Dodewaard, om daar het einde van de oorlog af te wachten. De 'Heiltje' werd tijdens de gevechten lekgeschoten, en zonk, samen met vele andere binnenschepen die daar achtergelaten waren. De laatste oorlogswinter lag het schip onder water.

Na de Bevrijding, kon de 'Heiltje' gelicht worden en de scheepswerf Hendriks in Dodewaard hielp om het schip weer op te knappen en in de vaart te brengen. Aan bakboord werd een nieuwe plaat ingezet. Alle luiken en het

De Heiltje in het Boerengat te Rotterdam, opgelegd als woonschip, circa 1954. (Mevr. T. Bendervoet-Hendriks, Rotterdam)

Zeilen wil de honderdjarige nog best!
(H. Dessens)

roer waren weggedreven en moesten vervangen worden. De betimmering van de roef en van het vooronder was niet meer bruikbaar. In plaats van het gehoute interieur met paneeldejtes, kwam een eenvoudiger betimmering. De betimmering in het vooronder is anno 1995 nog altijd in goede staat. Het houten roefdekje was na het lichten verrot. Het werfpersonnel bracht hiervoor in de plaats een geklonken stalen dek aan. Omdat de bovenranden van de roef



Als vuilnisbak te Krimpen aan de Lek, 1982.
(H. Dessens).

verroest waren, werd een stukje van de zijwanden afgehaald. Ook werden reparaties aan het vlak uitgevoerd. Gerrit Hendriks jr.: "Er kwam een nieuw roer op en een gelaste stalen helmstok naar het oude model, dus met een roerklik. De oude helmstok was van hout en had een tonnetje als handvat. Op het nieuwe roer hebben ze een messing handgreepje gemaakt, die van een andere hagenaar afgehaald was. Toen mijn vader overleden was, heeft mijn moeder, met mijn broer en zussen, na de oorlog nog één reis op de zeilen gemaakt. Maar dat ging niet meer. Mijn zus was helemaal overstuur en toen is het omgebouwd tot sleepschip. Mijn moeder voer toen nog door met mijn broer en zus."

De mast, giek en alles wat met het zeilen te maken had, ging in 1946 van boord. Verder bleef het casco grotendeels intact. Alleen de mastkoker verdween, maar de gangboorden en dekken, inclusief het mastdek en de den, bleven ongerept. Als zeilschip had de Heiltje een laadvermogen van ruim 89 ton, als sleepschip 91,70 ton. Uit het laatste bewaard gebleven vrachtboekje



van de Schippersbeurs in Rotterdam bleek, dat de Heiltje zijn laatste echte reis maakte tussen 3 en 9 april 1953: een lading stukgoederen van Rotterdam naar Amsterdam. Daarna volgde nog een vletreis binnen het havengebied van Rotterdam. Op 14 april 1953 noteerde de beursmeester: "Afgevoerd, schip is niet meer in de vaart."

Na de oorlog viel het met een klein schip als de Heiltje niet mee om nog een redelijk inkomen te verdienen. De vrachtsom bedroeg iets meer dan een gulden per ton, en hiervan moest ook voor iedere reis de sleepboot betaald worden.

Na de laatste reis meerde de schippersfamilie de oude hagenaar af in het Boerengat in Rotterdam, daarna in het Haagse Veer. In 1960 werd het schip verkocht. Mevrouw Hendriks verhuisde naar een woning aan de wal, waar zij tot haar overlijden bleef wonen. Een inwoner van Rotterdam kocht de hagenaar en bouwde hem om tot woonschip. Slechts de helft van het ruim timmerde hij in met een woonkamer, slaapkamer en toilet, in verband met een gemeentelijke regel, dat een uit de vaart genomen schip dan nog als vrachtschip werd beschouwd, en niet als woonschip. De naam veranderde van Heiltje in 'Diogenes'. In het begin van de jaren '70 moest het schip uit het Haagse Veer weg worden gehaald, vanwege de demping van de sluis tussen de Leuvehaven en het Hang. Een scheepssloper in Rotterdam kocht de hagenaar op, maar tot sloop kwam het niet. Hij verkocht het casco door aan een particulier, die het vervolgens doorverkocht aan een scheepsreparatiebedrijf. Jarenlang diende het schip als drijvende steiger en vuilnisbak. In 1982 vond ik het schip in de Sliksloot, in desolate toestand. Daar

na volgde een tijd van hard werken, zinnig leven en niet te vergeten van het trotseren van tegenwerkende lagere overheden, om het schip weer goed te conserveren en onder zeil te brengen. In augustus 1988 gingen, na ruim 40 jaar, voor het eerst de zeilen weer omhoog, op de nu honderdjarige Heiltje.

(Met dank aan de heer G. Hendriks jr., de heer M. Hendriks en mevr. T. Bendorvoet-Hendriks, te Rotterdam; Maritiem Museum Prins Hendrik en Gemeente Archief Rotterdam.

NOTEN

11. F. Hin, Scheepstypologieën. Houten 1988, 30.

