

100 Jaar Zuid-Holland

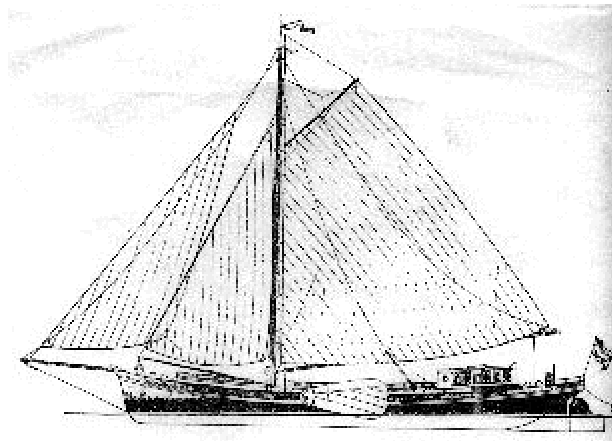
1896 - 1997

dit verhaal draag ik op aan mijn partner in zaken en liefde: inge van hesteren, zonder wie er noch schepen, noch boeken van de grond zouden zijn gekomen!

this story is dedicated to my partner in business and in love, inge van hesteren, without whom nor ships nor stories would have been completed!

Uitgegeven ter gelegenheid van
het eeuwfeest van de klipper
"Zuid-Holland"

Harlingen, november 1997
Druk: copyshop Franeker
Uitgave: Festina Lente VOF
Harlingen



inleiding

De nu volgende kroniek is opgedragen aan de “Zuid-Holland” een vaartuig, dat de afgelopen eeuw al veel heeft meegemaakt. Dat maakt het niet uniek. Vele andere schepen hebben een vergelijkbare geschiedenis. Wat ons echter aansprak, was het feit dat deze historie van het begin tot nu zo goed bekend was. Waarschijnlijk komen er na lezing van dit verslag weer heel wat nieuwe herinneringen en feiten naar boven. Dat althans is wat wij hopen.

scheepswerf van den adel

Wat verstond men tegen het einde van de negentiende eeuw onder “klipper”? Men moet dat zien als een stukje “high-tech” anno 1890. Reeds geruime tijd was men voor de grote zeezeilvaart gewend in ijzer en staal te bouwen. De sterkte en duurzaamheid maakten dit het aangewezen bouw materiaal voor schepen, nadat men de weerbaarheid ervan had weten te bedwingen. De opgedane vakkennis werd doorgegeven aan de kleinere Nederlandse werven voor kust- en binnenvaart. Aanvankelijk schoorvoetend bouwde men vooreerst metalen kopieën van de aloude ronde vaderlandse scheepstypen, zoals de vele nog rondzeilende tjalken en aken ons nog steeds laten zien.

Later lieten de bouwers zich steeds meer inspireren door bewezen snellere en effectievere scheepsvormen uit de zeevaart. De klipper was er één van. Men zag af van de kiel onder het schip, verving die door de aloude zwaarden en voilà, daar was de platbodemklipper ontstaan. Sneller dan de oude ronde binnenschepen, net zo sierlijk en met een functionele, maar mooie vormgeving die mogelijk werd gemaakt door de bouw in ijzer.

U zult zich afvragen, waarom die handige stabiele kiel vervangen door zware, onhandige zijzwaarden? Deze keuze werd ingegeven door het vaargebied: smalle, ondiepe kanalen, rivieren met sterk wisselende waterstanden, getijdenwateren met eb en vloed en overall dreigende ondiepten. Men had niets aan een schip met veel diepgang. Ongeladen steekt een klipper als de “Zuid-Holland” 1,25 m, geladen slechts 2 m.

De klipper “Zuid-Holland” liep tegen het einde van de negentiende eeuw van stapel bij de bekende Papendrechtse werf van de gebroeders Van den Adel (afb. 1). In de provincie Zuid-Holland was deze werf er één, die bekend stond om haar stoere, brede en toch elegante klippers.

Helaas heeft men bij dit bedrijf nooit van tekening gebouwd; alles werd in elkaar gezet met behulp van mallen en de “natte vinger”, zij het met groot vakmanschap. We zeggen “helaas”, want een deel van de ontstaansgeschiedenis zal nu voor altijd verborgen blijven.

Van de werf is inmiddels niet veel meer te zien. Alleen een oude keet, vroeger de mallenschuur, bevindt zich nog steeds op de oude plek. Reeds in de jaren twintig legde de onderneming het loodje, naar horen zeggen niet in de laatste plaats tengevolge van drankmisbruik door de ene broeder en onzakelijk handelen van de andere.

Desondanks lieten schippers hun vaartuigen graag bouwen door de gebroeders, omdat hun sterke, fraai gelijnde produkten ook nog eens tot de beste zeilers in hun soort behoorden. Van de “Zuid-Holland” beweert de familieoverlevering dat er geen klipper sneller was, in ieder geval niet rond de benedenrivieren.



Aan het eind van deze geschiedschrijving gaan we nog even wat dieper in op voorbeelden van den Adelschepen die nu nog rondvaren.

de familie pieterse

Het schip is gebouwd in oktober 1896, in opdracht van Aldert Pieterse, betovergrootvader van de jongste nakomelingen van de familie Pieterse. Hij liet het schip uitrusten met één mast van 22 m hoog. De giek werd 16,5 m lang, met een grootzeil van 156 m² (afb. 2).

Aldert heeft er maar kort mee gevaren. Hij ging zaken doen vanaf de wal. Hij voer in de wateren rond de Merwede, op de grote rivieren en langs de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden. Hoofdzakelijk zand en grind, maar ook suikerbieten tijdens de campagne (afb. 3, uit het boek "Weerzien met de oude binnenvaart" van Martens en Westra). Vermoedelijk is er ook allerlei ander spul vervoerd, maar daarover zijn geen exacte gegevens voorhanden.

Daarna heeft zijn zoon Gerrit ermee gevaren. Hij was nog heel jong. Ook hij was niet zo heel lang schipper van de "Zuid-Holland" Hij is overleden in 1948.

Vervolgens traden in 1929 de twee zoons van Gerrit aan, die ook wel de "Gebroeders Bever" genoemd werden: grootvader Peter Hendrik die 17 was (1912-1996) en oom Mareginus (Ome Gien) die 19 jaar oud was. Zij bevoeren en exploiteerden het schip gezamenlijk.

Men noemde de "Zuid-Holland" in de familie "het leerschip", het opleidingsschip. Steeds werd zij meegegeven aan de jongste opkomende generatie die daarmee het klappen van de zweep kon leren.

Peter Hendrik trouwde in 1929 met Adriana Blom, geb. 1915 (afb. 4). Peter Hendrik overleed helaas in het voorjaar van 1996, kort voordat wij contact opnamen met de Pietersen om hen uit te nodigen voor de feestelijke eerste proefvaart onder zeil. Moeder Adriana leeft nog steeds, in Hardinxveld ¹. Zij stelt wel belang in het wel en wee van de "Zuid-Holland" maar komt liever niet meer aan boord - vanwege de herinneringen en omdat zij niet best ter been meer is. Zij kregen aan boord vier kinderen, die met hun jeugdherinneringen aan dit schip deze historie mogelijk gemaakt hebben.

De familie had een eigen handel in zand en grind. Men kocht dit aan baggermolens langs de grote rivieren (afb. 5 en 7). Men voer naar vaste klanten rond de Zuid-Hollandse eilanden, o.a. te Voorne-Putten, Den Briel, Spijkenisse, Heerjansdam en Rhoon (afb. 6). In andere regio's kwam het schip minder vaak. Van de schaarse keren dat dit toch voorkwam getuigen bijgaande foto's 8 en 9.

Wel is er nog lange tijd zonder hulpmotor, alléén op de zeilen gevaren. Was er tegenwind, dan moest men in de kanalen in het trekzeel om het schip te jagen, zelf of met paarden. Als de oever te ver weg was, kon men met een lange boom van een meter of zeven het schip vooruitbomen. Op de grote rivieren liet men zich soms door een stoomsleepboot omhoogsleepen. Stroomafwaarts kon men zich bij windstilte door de stroom laten meevoeren, soms met de matroos ervoor in een roeiboetje om stuursnelheid te houden.

Halverwege de jaren dertig was de kluiverboom niet meer aanwezig, maar op fok en grootzeil kwam met de Rijn ook wel op en af, zoals de afgebeelde foto 10 met de "Zuid-Holland" ter hoogte van Emmerich aantoont.

In de loop der jaren bracht de familie steeds meer schepen in de vaart. Foto's in dit verslag laten dat ook zien. Ook nu nog heeft Gerrit Pieterse uit Hagestein (afb.11) een motorschip dat "Zuid-Holland" heet in de vaart.

Deze zoon Gerrit (geb. 1950), die het schip van zijn vader overnam in 1973, is aan boord geboren, net als zijn zussen Ria, Marie en Adrie (afb. 12). Al op jeugdige leeftijd voer hij met zijn vader mee om het vak te leren (afb. 13 en 14). Ook Gerrit voer met zand en grind op vaste eigen klanten. Gerrit en zijn zussen weten nog dat het zeiltuig aan boord was. Maar toen zij de volwassenheid bereikten werd er al niet meer gezeild. De houten mast en giek waren na de oorlog vervangen door een stalen laadtuig, dat gebruikt werd als zelflosinstallatie. De mast werd 13 m lang en de giek werd verlengd tot 21 meter. Ze hadden nog wel de oude fok bewaard, die ze in de jaren vijftig soms achter dat mastje hesen aan een kort gaffeltje. Dan kwam er nog een behoorlijke vaart in het schip. Er zou nog een foto van moeten bestaan. Met de extra snelheid kon men eerder bij de baggermolen zijn dan de concurrentie, dus ook eerder geladen terug naar de afnemers.

Die fok hebben de Pietersen aan Lodewijk van Duuren meegegeven. Waarschijnlijk is er een andere zeilliefhebber blij mee gemaakt, want wij hebben dit zeil niet meer aan boord aangetroffen.

modernisering na de tweede wereldoorlog

In de oorlogsjaren is het schip gevorderd door de Duitsers. Die hadden het plan de invasie van Engeland met omgebouwde binnenschepen uit te voeren. Gelukkig is de "Zuid-Holland" ontsnapt aan het "koppen". ("Koppen": zoals bij een landingsvaartuig werd de voorsteven afgesneden met een snijbrander en vervangen door een rechte voorkant met een neerklapbare sectie; daarlangs konden manschappen en voertuigen ontschepen naar het strand van Engeland. Op die manier zijn heel wat

¹ Helaas is zij inmiddels overleden in november 1997.

fraaigelijnde zeilschepen aan hun eind gekomen. Afb. 15). Wél was er een granaat ingeslagen in het achterdek. Het plaatje dat daaroverheen is gezet kan je nog steeds zien (afb. 16).

Ome Gien vond het schip terug toen hij aan boord van een ander schip door Duitsland voer. Hij heeft het eigenhandig teruggevorderd en naar Nederland gevaren. Het zeiltuig was er toen af of is er toen afgegaan, zoals hierboven al beschreven.

motoriseren en moderniseren

Men ging over op modernere manieren van aandrijving. Nou ja, modern, er kwam een zijschroef ("lamme arm") met een liggende Deutz type MIH 322 (14 PK) die vanuit het ruim via poelies en riemen de mastlier, de ankerlier, de hijslier, en de zijschroef aandreef (afb. 17). Het geheel vergde nogal wat vakmanschap van de schipper, gezien het beperkte motorvermogen en de vreemde plaatsing van de schroef: de schroefas hing in een kraantje in een lange as naast het voorschip aan stuurboord. Men moest bij bruggen en sluisen goed opletten dat de draaiende schroef nergens tegenaan kwam, om hem niet te beschadigen. Bovendien had het schip sterk de neiging hard naar bakboord te sturen. De hele contraptie was in staat de "Zuid-Holland" voort te stuwten naar een topsnelheid van ongeveer 3,5 knopen (1 knoop= 1,85 km/u).

De installatie is ingebouwd bij machinefabriek Krijgsman te Hardinxveld. Er kwam toen ook een stuurhut, rond 1949, 1950. De Deutz is naderhand vervangen door een luchtgekoelde remcilinder Lister van 40 pk. Die heeft Lodewijk later verhuisd naar het vooronder en omgebouwd om een driefasengenerator aan te drijven. Toen het schip klaargemaakt werd voor de chartervaart moest het vooronder ingericht worden als verblijf en is de Lister eruitgetakeld. Een paar jongens uit Rotterdam hebben het hele spul opgekocht om het in een of andere woonboot in te bouwen (1996). (afb. 18).

In 1952 werd er een Kromhout 1-cylinder (type M4, 50 PK gloeikop) met een normale schroefas ingebouwd bij scheepswerf "de Holland" in Hardinxveld, door monteur Henk v.d. Vlies. Deze machine deed een aantal jaren dienst, maar moest toch het veld ruimen voor een nieuwe, omdat men vond dat de motor teveel trilde. In mei 1958 kwam er een tweecilinder Kromhout, type 2H3, 80 PK. Ook weer ingebouwd door Henk v.d. Vlies, die zich beide gevallen nog goed herinnert.

Om haar in staat te stellen meer vracht mee te nemen, is het schip in 1961 bij "de Holland" verlengd met 10 meter (afb. 19 en 20). Marie, geboren in 1944, trouwde net toen het schip op de helling stond.

De geklonken originele roef is rond 1963 vervangen door een modernere, gelaste doorzonroef en aangevuld met een stuurhuis (afb. 21)².

Gerrit Pieterse heeft de potdeksels (de "plattung" zegt men in



Hardinxveld) van de voorsteven opnieuw laten maken van gelast staal met daarop het opzetsteventje. Toen het nog geklonken was kwam er heel veel roestwater vanaf. Het "lofwerk" op de voorstevenboeiing is aangegeven door centerpuntjes in het staal. Je zou het nog moeten kunnen zien (lofwerk bestaat uit een geschilderde versiering op het boeisel van de voorsteven, met wijnranken, hoornen des overvloed en wat dies meer zij - een tamelijk gebruikelijke verfraaiing van de verder vaak nogal functionele schepen in de binnenvaart).

Ome Gien heeft eens een heel groot gat gevaren in de boeg aan stuurboord, tijdens een moment van onoplettendheid. Op het Amsterdam-Rijnkanaal is hij tegen de oeverbeschoeiing aangevaren. Er ontstond een gapend gat, je kon er wel doorheen kruipen! De reparatie is van binnenuit in het vooronder nog heel goed te zien. Als je er nu nog een keer tegenaan zou varen zou de damwand eerder stuk gaan dan het schip!

² Gerrit Pieterse vertelde me dat er tweemaal een nieuwe roef op het schip is geplaatst. Dat was bij het eeuwfeest in november 1997. Zijn moeder lag op sterven, waardoor hij en zijn vrouw Ida de enigen waren die in staat waren naar Harlingen te komen. We moeten nog uitzoeken hoe dat precies zat met die tweede roef.



nadagen van de vrachvaart

De laatste zand- en grindschipper van de “Zuid-Holland” was Gerrit Pieterse. Hij bevoer het schip als zetschipper tussen 1973 en 1977 voor zijn oom. Gerrit is aan boord geboren in 1950, Hij herinnert zich nog dat er zeilen aan boord waren. De volwassenen om hem heen hadden het er nog geregeld over. Gerrit heeft nog vele herinneringen aan zijn jeugd aan boord. Hij bezit vele foto's en schilderijen. Gerrit heeft het originele stuurwiel thuis in de hal aan de muur hangen, alsmede een oud fokkeblok en diverse schilderijen van vroeger (afb. 22, 23 en 24).

In 1977 werd het schip uit de vaart gehaald en afgemeerd in de haven van Hardinxveld. De moderne binnenvaart had behoefte aan grotere tonnages dan oude zeilschepen uit de vorige eeuw konden leveren. Ome Gien ging erop wonen, die had dan in de haven op zijn oude dag wat aanspraak en aanloop.

Lodewijk van Duuren, een liefhebber van oude zeilschepen, waarover later meer, kwam vaak op de koffie en stelde meermalen voor het schip te kopen. De familie wilde er niet van scheiden, totdat ome Gien naar het bejaardenhuis verhuisde. In 1981 kon Lodewijk het schip overnemen voor fl. 8000, feitelijk de oud-ijzerprijs. De familieleden Pieterse deden node afstand van een vaartuig, dat in de loop van meer dan acht decennia en vier generaties bijna een lid van de familie was geworden. Hoe nuchter een binnenvaartman ook aankijkt tegen zijn broodwinning, zij weten toch heel goed dat hun schip niet alleen hun woning was, maar ook hun gezelschap voor dag en nacht, waarmee zij lief en leed deelden, waarop zij geboren werden en opgroeiden, waarop de generaties elkaar afwisselden, en dat af en toe blij gaf van een geheel eigen karakter. Niet uit het niets komen de verhalen, dat schepen als een levend wezen beschikken over een ziel. De familie liet zich pas van haar schip scheiden na vele geruststellingen door Lodewijk en Martha. Eén daarvan was de conditie dat de naam “Zuid-Holland” nooit gewijzigd mocht worden. Daaraan heeft Lodewijk zich gehouden, want toen wij het schip kochten was dat een voorwaarde voor verkoop.

Lodewijk van Duuren

Lodewijk en Martha van Duuren (afb. 25) waren voorbeelden van een nieuwe lichting schepelingen. In het kielzog van de beweging van de zestiger jaren, waarin op allerlei manieren werd gezocht naar alternatieve woonvormen, maakten zij deel uit van een groeiende groep mensen die getroffen waren door de romantiek en de functionele schoonheid van een verdwijnend industrieel erfgoed: de zeilende vrachtaarder. Dankzij de inspanningen van deze halverwege de jaren zeventig belangrijk wordende beweging bestaat er nu in Nederland een omvangrijk en in de wereld uniek bestand van historische zeil- en motorschepen, in gebruik voor recreatie, bewoning en beroepszeilvaart. Hier mogen we trots op zijn, in de wetenschap dat dit alles is bereikt zonder enige overheidssubsidie!

Aanvankelijk wilden de Pieterses niets weten van verkoop, maar na veel geduld, bezoeken en onderhandelingen veranderde het schip toch van eigenaar. Voor het eerst in de twintigste eeuw waren dat geen Pieterses. De van Duurens gingen vol goede moed aan het werk. Twaalf jaren besteedden zij vele vrije uren aan de “Zuid-Holland”.



De Kromhout langzaamloper, die dure reparaties nodig had, werd er uit getakeld en vervangen door een modernere DAF D 825 snelloper (afb. 26). Deze 8,5 liter zescilinder ontwikkelt 135 PK bij 2000 omwentelingen per minuut. In de jaren zeventig vormde zij de aandrijving voor een vrachtwagen. Zij loopt nog steeds zeer goed. De hele machinekamer werd gemoderniseerd. Bedrading, pijpleidingen, verwarming werden aangelegd.

In één moeite door is er een nieuwe roef op gebouwd die een kopie was van de originele. Door Ria de Jong-Pieterse is wel gemopperd over de verschillen: de ramen liggen niet meer zo diep ingelaten in de roefwand, de patrijspoorten in de zijkan- ten zijn er niet meer en de roef heeft iets meer zeeg. Bovendien is er niet meer geklonken, maar gelast (afb. 27 en 28).

De romp werd weer ingekort op haar originele lengte. Heel wat ijzerwerk werd vernieuwd. Railingen, een nieuw mastdek, potdeksels, boeisels, mastkoker, voordek, het werd allemaal aangepakt. Het oude vrachtruim en de nieuwe roef werden prachtig betimmerd met antieke bouwmaterialen, die verzameld werden bij de vele scheepssloperijen in de omgeving van Dordrecht.

De gangboorden zijn weer op originele hoogte gebracht. Er is een nieuw mastdek met mastkoker gemaakt. Die koker was volgens vader Peter Hendrik veel te dik en te zwaar. Maar Lodewijk houdt van degelijk. Het mastdek van ruitjesplaat lijkt wel heel veel op het originele dek. De gangboorden zijn ook van ruitjesplaat, maar die zijn dusdanig afgesleten dat het ruit- patroon nog maar op enkele plekken goed te zien is. De generaties van schippers die eroverheen hebben gesloft op hun schippersklompen hebben hun sporen nagelaten.

Lodewijk heeft ook een reling van ca. 60 cm. langs de gangboorden gemaakt.

het heden

In de reguliere binnenvaart ontmoet men de Van den Adelschepen niet meer. Daarvoor is hun tonnage te klein. Maar hier en daar, verborgen onder een houten woonark herkent men ineens de typische lijnen - de relatief smalle boeisels, die in de kop bijna horizontaal op elkaar toelopen, de dubbele spuigaten in de gangboorden, de mastkoker, die verder naar achteren is geplaatst dan de meeste werven gewoon waren, de houten aanvaringsklampen in het achterschip, de soms zelfs wat overdreven zeeg, en - stel dat men onder de waterspiegel kan kijken - de scherpe en vloeiende lijnen van het onderwa- terschip. Ook in de zeilende chartervaart zijn diverse mooie exemplaren nog immer actief.

De bekendste klipper is wel de "Anna" (afb. 29), eerst eigendom van de gebroeders Vreeken, later van de illustere Rooie Gerrit uit Muiden. Over dit schip is ooit een prachtig boek verschenen, van de hand van C. Budding' (ISBNnummer 90 6413 0035, 1980). Een ander prachtig voorbeeld is de "Najade" (afb. 30), weer in de vaart gebracht door Jan Christiaan en nu actief in de kleine kustzeilvaart vanuit Zoutkamp onder de hoede van Hans Vlasbloem. In Harlingen vindt men de "Risiko" (afb. 31), na diverse eigenaars nu onder de veilige hoede van Richard van Stekelenburg. Tot slot verdient nog melding de "Antje Adelheid" uit Stavoren, één van de mooiste, en al zeer lang actief in de chartervloot.

Ook diverse opvallende tjalken zijn nog steeds in de vaart: bijvoorbeeld de "Courage" (afb. 32), gered door Cor Rozema en in 1988 in Harlingen in de chartervaart gebracht door de schrijvers van dit verhaal. Huidige eigenaren: de familie Bruin uit Amsterdam. Daarnaast de "Goede Verwachting" van Henk Groothof uit Enkhuizen, die nog veel langer chartert, en de "Parodie" uit Zwartsluis. Deze tjalken hebben de ronde kimmen en het behaalde achterschip van hun klipperneven, maar een nogal zware boegpartij, waardoor ze in zware deining wel eens wat moeite hebben om aan de wind vooruit te komen, een euvel dat hun klippercollega ook soms wel aan te rekenen is.

Naast al deze charterschepen zijn er vele boten in goede handen bij de liefhebbers die al hun vrije tijd en geld besteden aan het restaureren en bewonen van deze oude schepen. Lodewijk van Duuren en zijn familie waren zulke mensen.

We mogen vaststellen dat er voor ons varend industrieel erfgoed nog een vruchtbare toekomst open ligt.

van Hesteren

In september 1996 veranderde de "Zuid-Holland" weer van eigenaar. De Van Duurens hadden besloten een woning op de wal te betrekken en hadden hun schip te koop aangeboden in de "Spiegel der Zeilvaart" (afb. 33). Wij, de schrijvers van dit verhaal, waren juist op zoek naar een opvolger voor onze tjalk "De Zwarte Haan" (afb. 34). Zoals elk bedrijf moest ook het onze doorgroeien om mee te kunnen blijven doen aan de wedstrijd van het zakenleven.

Wij werden getroffen door de fraaie lijnen van het schip en de kwaliteit van het werk dat door de Van Duurens was verricht. Na enig onderhandelen was de overdracht een feit, waarna we spoorslags aanvingen met de grootste klus van ons leven: het in eigen beheer ombouwen van het vaartuig voor de chartervaart.

Daartoe moesten onder meer de betimmering ingrijpend aangepast worden (afb. 35 en 36), een compleet tweemasttuig ontworpen worden, uitgebreid ijzerwerk verricht worden (afb. 37), de technische installaties uitgebreid en ten dele vervangen worden en het geheel op de veiligheidsstandaard van Register Holland gebracht worden. Daarvoor waren 6 maanden beschikbaar; in april 1997 stonden de eerste boekingen al genoteerd! Met hulp van vele collegae en vaklui werd de klus geklaard (zie noot³).

3

Lijst van medewerkers:

Betimmering: Martin Vlasbloem, Larry Redman, Jan van Berge, Welmer Woudstra, Inge van Hesteren, Romano, Freek Vijver, Willem Koornstra.

Ijzerwerk: Andy Witzke, Henk Demage, René Oosterman.

Installaties: Sjak Smits en zijn kompanen, Ray Veth en zijn maten, Henk Demage, Andy Blecher, Heine v.d. Molen, René Oosterman, Gijs van Hesteren, Firma Bram Philipse, Firma Eddy Bouma.

Rondhouten en zwaarden: Ed Popken (de Oorsprong).

Tuigage: Firma de Groot, Firma Langman, Richard Sirre, Jaap Koutstaal, Firma Bram Philipse, Firma Walinga.

Zeilen: United Baltic Sails.

Schilderwerk: Andy Blecher, Ruan de Haas en zijn gewaardeerde vriendenkring, Erik Boersma, Hanneke Verkuil,

Wij wilden het schip zo authentiek mogelijk houden, daarmee recht doende aan haar historie en haar lijnvoering. Tegelijkertijd moest de accommodatie voldoen aan alle eisen die de moderne chartervaart stelt. Daarmee zouden we ons levenswerk veilig kunnen stellen en nog vele jaren volhouden.

anderhalfmaster

We besloten het schip niet weer als een éénmaster te tuigen⁴. Met 26 passagiers aan boord moeten er wel voldoende taken voorhanden zijn om allen aan het werk te houden. Daarom kozen we voor een zogenaamde anderhalfmasttuigage (afb. 38). Al is deze zeilvoering niet authentiek voor dit specifieke schip, het is er wel één die vaker werd toegepast in de oude zeiltijd.

Men had rond de eeuwwisseling meestal nog niet de beschikking over stoom- of motorkracht. Stoomsleephulp was er wel, maar niet goedkoop. Het aantal spoorbruggen over de grote rivieren nam echter zienderogen toe. Om deze bruggen zeilend te kunnen passeren plaatste men een tweede mast achter op het vaarttuig, precies op "Rijnvaarthoogte": 12 meter. Deze mast werd bezaansmast genoemd, maar ook vaak "druilmast".

Als de schippers een spoorbrug (afb. 39) ontmoetten, dan streken ze met behulp van de handstrijklier zo laat mogelijk de hoofdmast, met zeilen en al. De druil kon men laten staan, met "geschoten steng". (de steng schieten: de topmast met behulp van een val neerlaten tot zij niet uitsteekt boven de ondermast). Op die manier kon men precies voldoende snelheid behouden om onder de brug door te komen. Natuurlijk zette men zo snel mogelijk de grote mast weer rechtop. Geen sinecure, als je weet dat zo'n mast met beslag en tuig ruim 2000 kg weegt!

Ria de Jong-Pieterse herinnert zich nog levendig hoe zij en haar broer en zusjes de opdracht kregen om in de roef onder de tafel te gaan zitten. Toen dachten de kinderen dat het daar kennelijk veiliger was ingeval de grote mast naar beneden donderde of aan de brug bleef haken, maar achteraf gezien was die plek waarschijnlijk gewoon de handigste om de kinderen niet in de weg te hebben bij de manoeuvre.

Nu de "Zuid-Holland" aldus uitgerust is lijkt zij er niet minder om te zeilen. De zeileigenschappen zijn lang niet slecht! Of er nu veel of weinig wind staat, het schip glijdt als een mes door de boter. Niet verbazend: de "Zuid-Holland" is goedgelijnd, zowel boven als onder de waterlijn. De kimmen zijn mooi afgerond, de steven scherp en het achterschip verdwijnt als een dolfijn in het water. Een hekgolf is niet te ontdekken, ook niet bij de hoogst tot nu toe gemeten snelheid van 11,5 knopen (afb. 40).

Marjon Wessels, Gijs jr. en zijn gewaardeerde vrienden, Gijs en Inge.

Tekeningen: Derk van Dieren, Inge van Hesteren.

Supervisie: Gijs en Inge van Hesteren.

Duizendpoot: Andy Blecher.

En dank aan: Firma HJB/Cumulant, SRF, Frael, Van Smeden, Piet Karsten, Gamma Leeuwarden, Karwei Franeker, Van der Meer Meubelen Sneek, Kwantum Leeuwarden, Hoogendijk accu's, Harry Paques, Vihamij Leeuwarden, Harm Visser, Vetus, Cuno, Jelmer Valk Aggregaten, Jan Wever Sportvisbedrijf, Lolke Bloemsma, Koehoorn, Kwint, Lukas Klamer, de Meerpaal Oldeboarn, Sjaak Willard, Permako, Frieslandbank, Stichting Kinderdagverblijf Noordwest, Robert-Jan Kersbergen, Robert Demage, Daniel, Gijs jr., Wies, Diana, Fa. Smits Installatie, Shiptron, Sipke de Vries, Dhr. Twijnstra, Fa. Walinga, Scheepswerf Hendrik-Ido-Ambacht, Klaas van Dijk Glasbedrijf, Lodewijk van Duuren, de familie Pieterse, E. van Hesteren, de S.H.Z.H., Maren Fisher.

En dank aan allen die we onverhoopt vergeten zijn!

⁴ Voor de tweede druk: Lodewijk van Duuren had zich uitputtend beziggehouden met het ontwikkelen van een zeilplan voor een éénmasttuigage. Hij heeft mensen geraadpleegd uit het verleden van het schip, mensen die op de werf van Van den Adel hebben gewerkt, metingen verricht op de "Zuid-Holland" op plaatsen waar sporen van oude puttings en mastsporen aanwezig waren, gesproken met mensen uit de aktieve zeilvaart. Hij heeft iemand gevonden, die het zeilplan voor hem in tekening kon brengen, zie de afbeelding. Dat was Het is jammer dat wij hem al deze noeste arbeid deels voor niets hebben laten doen. Wij kozen voor de tweemastuitvoering. De tekeningen, die wij van Lodewijk gekregen hebben, hebben ons echter wél heel veel werk bespaard bij het bedenken en tekenen van ons nieuwe zeilplan. Voor een schatting van het zeildragend vermogen van de "Zuid-Holland" was de tekening een leidraad. In de "Schepenlijst" van de LVBZB uit 1992 is ook een berekening opgenomen voor de "Zuid-Holland", inzake haar maximale zeiloppervlakte. Zij kreeg daar een indexcijfer van ...; ruwweg overeenkomend met het optimale zeiloppervlak in vierkante meters.

tot slot

We hopen, lezers, dat jullie interesse voor dit fenomeen is opgewekt: het enorme bestand aan historische zeilschepen, waarover varend Nederland beschikt. We mogen dit gerust als een industrieel erfgoed beschouwen en de schepen benoemen als varende monumenten. Wie weet komt er een tijd, dat ook de overheid dit inziet. Dan zal zij de traditionele schepen misschien niet langer beschouwen als onverklaarbaar beweegbare woningen zonder vergunning, maar het behoud ervan juist gaan stimuleren.

En met dit boekje willen wij onze collegacharterschippers en ook onze collega-liefhebbers van oude schepen aanmoedigen vooral niet te vergeten onderzoek te doen naar de geschiedenis van hun vaartuigen. Nu kan het misschien nog, op de drempel van de eenentwintigste eeuw! Nu zijn er nog mensen die kunnen vertellen over het wedervaren van hun voorouders in de scheepvaart.

En of dit alles nu lukt of niet, wij zijn er trots op dat wij konden helpen om dit mooie schip in haar oude glorie te herstellen en dat wij er ons brood mee kunnen verdienen!

Gijs van Hesteren

Harlingen, 02.11.1997

kenmerken van de Zuid-Holland

Bouwjaar	1896	
Werf		Gebr. van den Adel, Papendrecht
Afmetingen	28,3 x 5,7 x 1,9 m	
Diepgang	1,25 m	
Tonnage	160 ton	
Tuigage	1,5 mast kits	
Grote mast	22 m	
Bezaansmast	18 m	
Zeiloppervlak	280 m ² aan de wind; max. 375 m ²	
Aandrijving	DAF D 825, 135 PK	
Generator	Mitsubishi 220/380 volt	
Drinkwatertanks	6000 liter	
Vuilwatertank	1200 liter	
Dieselolietanks	2000 liter	

Centrale verwarming in alle verblijven, mechanische ventilatie in de slaapvertrekken.

Accommodatie voor 26 slapers in vijf tweepersoonshutten en vier vierpersoonshutten.

Ruim dagverblijf (afb. 39)

Dagtochtencapaciteit 35 personen.

Twee toiletten, twee douches.

Uitgebreide kombuis met oven en zes gaspitten, keukenmachine, koffiezetapparaat, broodrooster, handmixer.

Koelkast 365 liter.

Boordbibliotheek en gezelschapsspelen.

Cassetterecorder, televisie, magnetron in overleg.

Overal warm en koud stromend water.

Ruime zitgelegenheid aan dek.

Twee noodkooien.

Visgerei, bijboot, scheepsfiets.

personenindex Bron: C:\wp51\teksten\zhhist2.ind

Adriana Blom
Adrie Pieterse
Aldert Pieterse
Berge
Biezenaar
Blecher
Bloemsma
Boersma
Borgen
Bouma
Bruin
Budding'
Christiaanse
Daniël
Demage
Demage
Dieren
Dijk
Fisher
Fopma
Gebroeders Bever
Genesis
Gerrit Pieterse
Groot
Groothof
Haas
Henk v.d. Vlies
Hesteren
Jong
Kam
Kersbergen
Koonstra
Koutstaal
Lodewijk van Duuren
Loomeijer
Maregienus Pieterse
Marie Pieterse
Martens
Martha van Duuren
Molen
Ome Gien
Oosterman
Paques
Peter Hendrik Pieterse
Philipse
Pieterse
Plas
Popken
Redman
Ria de Jong-Pieterse
Romano
Rooie Gerrit
Rozema
Sirre
Smits
Smits
Stekelenburg
Twiynstra
Twisk
Van den Adel
Verkuil
Veth

Vijver
Visser
Vlasbloem
Vlasbloem
Vreeken
Vries
Wessels
Westra
Wever
Willard
Witzke
Woudstra

index Bron: C:\wp51\teksten\zhhist1.ind

alternatieve woonvormen (8)
Amsterdam-Rijnkanaal (7)
anderhalfmaster (11)
anderhalfmasttuigage (11), (16)
ankerlier (6)
Anna (9), (15)
baggermolen (5), (14)
beslag (11)
betimmering (10), (16)
bezaansmast (11), (13)
bietencampagne (14)
binnenvaart (3), (4), (7), (9), (14), (15)
boeisel (7)
Boontjes (16)
chartervaart (6), (9), (10)
Courage (9), (15)
Cuno (10)

DAF (8), (13)
Den Briel (5)
Deutz (6)
Disponibel (14)
Dordrecht (8)
druil (11)
druilmast (11)
Duisburg (16)
éénmaster (11), (14)
Emmerich (5), (14)
Enkhuizen (9)
Firma de Groot (10)
Firma Langman (10)
Firma Walinga (10)

FRAEL (10)
Frieslandbank (10)
Gamma Leeuwarden (10)
Goede Verwachting (9)
granaat (6), (14)
Hagestein (5), (14)
Hardinxveld (4), (6), (7)
Heerjansdam (5)
HJB/Cumulant (10)
Hoogendijk Accu's (10)
hulpmotor (5)
industrieel erfgoed (8), (9), (12)
jagen (5)
Jelmer Valk Aggregaten (10)
Karwei Franeker (10)
kiel (3)
klipper (2-4), (9)
Koehoorn (10)
koppen (6)
Kromhout (6), (8), (15)
Kwantum Leeuwarden (10)
lamme arm (6)
langzaamloper (8)
Lister (6), (15)
lofwerk (7)
Lukas Klamer (10)
machinekamer (8)
mallenschuur (4)

mastkoker (8), (9)
 Meerpaal (10)
 Mia (14)
 Moezel (14)
 Najade (9), (15)
 Oorsprong (10)
 Papendrecht (13)
 Parodie (9)
 Permako (10)
 platting (7)
 Register Holland (10)
 Rhoon (5)
 Rijn (5), (14-16)
 Rijnvaarhoogte (11)
 Risico (9), (15)
 Rotterdam (6)
 ruitjesplaat (8)

S.H.Z.H. (10)
 Shipton (10)
 Spiegel der Zeilvaart (9), (15)
 Spijkenisse (5)
 spoorbrug (11), (16)

SRF (10)
 steng (11)
 stoomsleeboot (5)
 stuurhuis (7), (14), (15)
 stuurhut (6)
 tjalk (10), (14)
 trekzeel (5)
 tweemasttuig (10)
 United Baltic Sails (10)
 Van Der Meer Meubelen (10)
 Vetus (10)
 Voorne-Putten (5)
 zand en grind (4), (5)
 zeezeilvaart (3)
 zeilplan (11), (14), (16)
 zelflosinstallatie (5)
 zestiger jaren (8)
 zijschroef (6)
 zuidhollandse eilanden (5), (14)
 Zwarte Haan (10), (15)

inhoud

INLEIDING	3
SCHEEPSWERF VAN DEN ADEL	3
DE FAMILIE PIETERSE	4
modernisering na de TWEDE WERELDOORLOG	5
NADAGEN VAN DE VRACHTVAART	7
LODEWIJK VAN DUUREN	8
HET HEDEN	9

VAN HESTEREN	9
ANDERHALFMASTER	11
TOT SLOT	12
KENMERKEN VAN DE ZUID-HOLLAND	13
LIJST VAN AFBEELDINGEN	14
PERSONENINDEX	17
INDEX	18
inhoud	20