



De clipper Helena Jacoba van 1903 – 2014

Het schip de Helena Jacoba is gebouwd in 1902 op de werf Nederloff in Sliedrecht. De werf is opgehouden te bestaan en is overgegaan in scheepswerf Lanser. De Helena Jacoba is in 1903 e water gelaten voor de eerste eigenaar. De eerste eigenaar was Haring de Boer uit Rotterdam. Deze schipper heeft de clipper Helena Jacoba genoemd.

Het schip heeft een afmeting van 36,25 meter lag, 6.30 meter breed en een diepgang van 2.11 meter. Het schip heeft een laadvermogen van 250 ton.

De schepen kregen meestal de naam van een vrouw in de familie. Zo zit er aan deze naam ook een verhaaltje vast. De naam is namelijk afkomstig van d ante van mijnheer de Boer. Tante Helena Jacoba was bang als het schip onder zeil scheef ging en vond het niet zo leuk om te varen. Nadat schipper de Boer er verschillende jaren op heeft gevaren, heeft hij het schip in 1908

verkocht aan Adrianus Teunis, zoon Muller. Het schip werd bevaren door de familie en nog een dienstbode en knecht. De familie en de dienstbode sliepen achterop in de roef en het achteronder en de knecht voorop in het vooronder. De knecht van familie de Boer was een Muller.



Het schip heeft in 1908 een brandnummer gekregen. Dit is een nummer, dat op een duidelijk zichtbare plaats in het staal van schip gehakt zit en dat onlosmakelijk met het schip verbonden is. Je krijgt dit nummer als bewijs, dat het schip bij het kadaster ingeschreven staat. Het brandmerk, dat de Helena Jacoba kreeg was 2131 B Dordt 1908. DE B in het brandmerk betekent, dat het schip een binnenschip is, Dordt betekent, dat het schip ingeschreven is in het kadaster te Dordrecht. En 1908 is het jaartal waarin het schip het brandmerk gekregen heeft.

In 1924 is de eerste motor in de Helena Jacoba gezet. Dit betekent, dat het schip toen officieel omgebouwd was van een zeilschip naar een motorschip. De eerste motor was een 2 cilinder Kromhout gloeikopmotor van 80 PK. De kop van de motor moest elke keer als hij gestart werd en koud was met een brander warm gemaakt worden.

Het schip is in 1940 overgenomen door de zoon van Adrianus Muller, namelijk Jas Muller. Deze heeft het schip de naam Adrianus gegeven.

Het schip heeft in dat jaar ook een nieuw brandmerk gekregen, dit is 2207 B Dordt 1940.

Jas Muller heeft er in 1966 een nieuwe motor ingezet. Dit is een 8-cilinder Gardner van 200 PK. Deze motor zit nog steeds in het schip. De zeiltuigage heeft hij allemaal van het schip gehaald. Hij heeft er een modern motorschip van gemaakt. Jas Muller heeft veel modernisering op het schip aangebracht. Een theehut, een hoge den, stuurhut en er is een aluminium luikenkap aangebracht. En het mastdek is verwijderd. De theehut en de stuurhut hebben ze er als eerste opgezet. In de theehut was de keuken en de stuurhut hebben ze erop gezet om beschut te staan voor wind en regen. Daarna is de achtermast eraf gehaald en hebben ze de hoofdmast ingekort.

Op de plaats van de achtermast is de uitlaat van de motor gekomen in de vorm van een stoere pijp.

De den, waar de luiken van het laadruim op liggen, hebben ze twee keer verhoogd. De eerste keer hebben ze het tegelijkertijd met het weghalen van het mastdek gedaan omdat ze meer ladingvolume mee wilden nemen. Nadat ze voor de tweede keer de den verhoogd hebben, hebben ze er een aluminium luikenkap op gelegd. Daarvoor lag er een houten luikenkap op.

De houten luikenkap vraagt veel meer onderhoud. Een luikenkap ligt op de den om de lading te bedekken en droog naar de plaats van bestemming te brengen.

Dit alles is door de huidige eigenaar Arjen van der Grient en zijn vrouw Dia weer in de originele staat teruggebracht. Ze hebben er weer twee masten opgezet en het mastdek is ook weer teruggeplaatst.

Ze hebben het schip in 1980 gekocht. Nadat ze het schip gekocht hebben, hebben ze er eerst nog een paar jaren vracht mee gevaren. Daarna zijn ze gaan restaureren. Ze hebben de hoofdmast er weer opgezet, ze hebben de theehut en de stuurhut er weer afgehaald. En verder hebben ze het schip weer teruggebracht in de staat van ca 1924. Op de Helena Jacoba ligt weer de houten luiken kap, die kenmerkend is voor zeilende vrachtaart voor 1960.

Het schip is nu een stukje cultureel erfgoed. Het is een goed voorbeeld van een in originele staat gebracht historisch bedrijfsvaartuig. Waarbij de aanpassingen voor de moderne tijd minimaal zichtbaar gehouden zijn. Het grote verschil met vroeger is, dat er nu een motor in staat en dat er i.p.v. dat er vracht mee gevaren werd, ze er nu in wonen. Het vrachtruim is omgebouwd tot woning.

Het schip heeft vele reizen gemaakt in Nederland en de buurlanden. Vroeger laden en losten de schippers van alles. Van jutezakken tot en met stenen en voedingswaren, veevoer en landbouwproducten. Ook ijzer en schroot werd er vervoerd. Een belangrijke bron van inkomsten voor de schippers was ook de suikerbietencampagne.

Later werden deze reizen allemaal geregistreerd in een boekje, dat het bevrachtingsboekje heette. Het bevrachtingsboekje werd gebruikt bij de evenredige vrachtverdeling. Ook wel de schippersbeurs genoemd.

De schippersbeurs is in 2000 opgeheven. Nu is het meer zoals vroeger, de schippers moeten nu zelf hun reisesjes(ladingen) bij de bevrachters gaan regelen. Zo kunnen ze beter concurreren met het wegvervoer en de trein.

Als het schip op de Rijn mag varen, wordt het ook nog in een speciaal boekje geregistreerd. Hierin staan alle schepen, die met de Rijnvaart te maken hebben in geregistreerd. Dit is het Rijnvaartregister. Hier heeft de Helena Jacoba ook in gestaan.

Ook buiten Nederland heeft het schip gevaren. Zo zijn de huidige eigenaren in 1989 naar Denemarken gevaren. Het schip had toen weer twee masten. En ze konden in het ruim wonen en slapen. Ze zijn via de Waddenzee en het Kielerkanaal naar Denemarken geweest. Dit was een vakantiereis.











