



Twée ijseren steekhengsten

Het artikel over de herbouw van de houten steekhengst Boreas lokte een reactie uit van Gerard van Stokkum. Hij wees er op dat de Boreas niet de laatste steekhengst was, aangezien hijzelf al jaren eigenaar is van een ijzeren exemplaar, de Gouwe Slak. En er bleek er ook nog een geklonken steekhengst in Antwerpen te liggen, de Nomade. Hoog tijd om deze twee ijzeren steekhengsten te belichten.

Door: **Wim de Bruijn** Foto's: **Gerard van Stokkum** en **Eddy Haesebrouck**

Na de publicatie over de *Boreas* in de Spiegel (SdZ 2015.5) ontving Peter Hamer van Stichting Behoud Hoogaars bericht van Gerard van Stokkum, eigenaar van de *Gouwe Slak*. Hij schreef: 'Ik las het bericht over de *Boreas*, de laatst overgebleven steekhengst etc. De betreffende werf, Richter Uitdenbogaardt te Maassluis, heeft in 1903 nog twee ijzeren steekhengsten gebouwd. Die zijn beide nog in de vaart. Een daarvan is de *Gouwe Slak* en hoort mij. Hij ligt in Kampen. Volgens informatie van internet zou die boot bij u als Hoogaars zijn geregistreerd, toenmalige eigenaar Giel Payens.' Voor het schrijven van een artikel lees ik me altijd zoveel mogelijk in. Bij de *Boreas* was ik wat bevooroordeeld omdat iedereen sprak over 'de laatst bewaarde steekhengst'. Het betrof hier

echter het laatst overgebleven houten exemplaar. Ik zocht niet veel verder. Dom. Dom! En als ik de index van de Spiegel (te vinden op www.spiegelderzeilvaart.nl) wat zorgvuldiger had bekeken, dan was ik zeker het artikel van Gerrit Schutten (SdZ 1997.9) tegengekomen, getiteld: 'Hengsten, niet alleen in Zeeland'. In zes pagina's beschrijft Schutten steekhengsten, mosselhengsten, garnalenhengsten en de Lemmerhengst. Hij maakte ook een reconstructietekening van een steekhengst van 8,1 x 2,4 m, gemaakt aan de hand van de maten van Konijnenburg (deel III, pag. 90) en een foto van de havendam van Brielle met voor de wal twee houten steekhengsten. Voor een duidelijk beeld drukken we deze tekening hierbij af.

Tevens kwam ik bij het inventariseren van mijn



boven, grote foto: Met een knik in de schoot zit er best wel vaart in de *Gouwe Slak*

boven: Hier is het vlakke onderwaterschip van de steekhengst de *Gouwe Slak* goed te zien

onder: De knikspantvorm van de *Gouwe Slak*

rechts: De steekhengst *Nomade* werd gebouwd en omgebouwd tot jacht in Maassluis

illustratie: Reconstructietekening van een steekhengst door Gerrit Schutten, afmetingen 8,1 x 2,4 m

onder: Foto van een steekhengst dienstdoende als politievaartuig te Dordrecht (Foto via Hein Sommer)

geheel onder: De *Nomade* drooggevalen. Het roer zit voor een deel in het zand dat is weggespoeld door de motor een tijdje in zijn voorruit te laten draaien



TECHNISCHE GEGEVENS DE GOUWE SLAK

L.o.a.	12,50 m
Lengte over de stevens	10,80 m
Breedte	3,30 m
Diepgang	0,65 m
Zeiloppervlakte	55 m ² (grootzeil, fok en kluiver)
Motor	Vetus M4.14.
Accommodatie	4 slaapplekken; 2 in kajuit, 2 in vooronder en babykooi



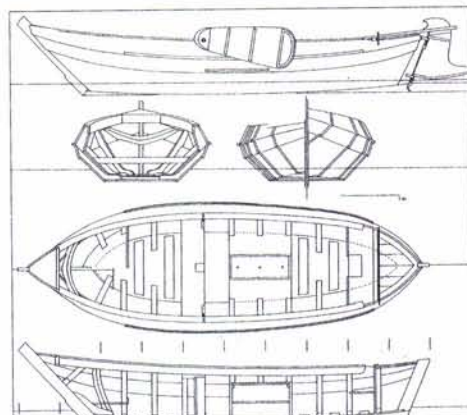
bibliotheek het boek tegen van dr. P.J.M. Martens, *De zalmvisserij van de Biesbosch 1421-1869*, gepubliceerd in 1992. Het gaat over zijn onderzoek naar de visserij op het Bergse Veld. In ruim 500 pagina's wordt de steekvisserij vanaf 1422 tot begin 19e eeuw beschreven. Het Bergse Veld, ruwweg gelegen tussen Lage Zwaluwe, de Biesbosch en Geertruidenberg, was hét zalmreservoir van de Nederlanden, met Geertruidenberg als centrum van de zalmhandel. Toen herinnerde ik me ook weer de artikelen die deze auteur in SdZ 1990.3 en 4 schreef over de Visserij met zalmsteken.

Waterpolitie Dordrecht

Achteraf ben ik blij dat de heer Van Stokkum uit Enschede reageerde met de opmerking dat zijn *de Gouwe Slak*, een authentieke ijzeren steekhengst, nooit weg is geweest en van 1903 tot op heden niet onder (zoals de *Boreas* een groot deel van zijn bestaan) maar in het water heeft gelegen.

De heer Van Stokkum mailde verder nog wat algemene gegevens over zijn steekhengst (zie kader), en zegt: 'Wat betreft vaar/zeileigenschappen kan ik uit eigen ervaring nog medelen dat kruisen bij weinig wind nauwelijks voortgang oplevert, met andere woorden, zo'n 70 tot 80 graden is bij weinig wind onbezeild. Bij het manoeuvreren en zijwind waait de boeg, ondanks de door ons aangebrachte scheg, gemakkelijk weg. Het achterschip komt in golven goed omhoog, hetgeen een must is bij zo'n lage boot.' We kunnen dus wel zeggen dat de naam 'slak' niet voor niets aan de boot is gegeven.

Voor de visserij was het belangrijk dat de boot veel laadvermogen had; er moesten lange bomen worden vervoerd om de steek te kunnen uitzetten. Snelheid was in die tijd (nog) niet zo belangrijk. De vissers kwamen, zeker als ze tij mee hadden op de rivier, altijd wel in de thuishaven. In 1979 kwam de



Tekening reconstructie steekhengst, afmetingen 8,1 x 2,4 meter

steekhengst in bezit van de familie Van Stokkum. Vanaf 1987 werd *de Gouwe Slak* rustig maar gestaag steeds verder opgeknapt. Elk jaar werden er grotere en kleinere opknappwerkzaamheden uitgevoerd, veelal door specialisten. Zo werden vanaf 1990 telkens met intervallen van een of meer jaar de giek, het grootzeil, de motor en een fok vervangen. De laatste werd groter gemaakt dan de oude. In 2001 werden vlak en zandstroken gedubbeld en werd een scheg onder het schip gelast. Door de dubbeling van het vlak ligt de boot nog dieper dan op de oude foto's, ze weegt thans 5,7 ton. Maar voor dagtochten moet *de Gouwe Slak* ideaal zijn: de grote open kuip biedt acht zitplaatsen en een vaste motorkist annex tafel.

Steekhengst Nomade

Peter Hamer noemde in zijn artikel over de steekhengst *Boreas* in de Consent van 2010 (kijk voor het hele artikel op www.ssrp.nl onder steekhengst) zowel *de Gouwe Slak* alsook de ijzeren steekhengst *Nomade* van Eddy Haesebrouck en Gerda van Steenhuyze uit Zwijndrecht bij Antwerpen. We gingen op bezoek in Zwijndrecht en



nenbetimmering, zonder één latje te breken, alles was zeer netjes geschroefd met messing schroeven, ontdekte hij dat aan BB de plaat achter de zwaardklamp doorgeroest was en erg amateuristisch hersteld en gecamoufléerd met een blikken plaat, poprivetten en siliconen. Toen bleek al snel dat een complete restauratie nodig was. In overleg met zijn baas is dat toen ter plaatse gebeurd, met materiaal en goede vaklui die voorhanden waren. Het schip werd binnen gezet en het vlak en de onderste gang tot op een halve meter hoogte, werd

links: Eddy Haesebroeck en Gerda van Steenhuyze varen al weer 20 jaar met de *Nomade*

onder: Het interieur is indertijd fraai afgetimmerd door een goede timmerman. Voor de restauratie konden alle onderdelen los worden geschroefd en later weer worden gemonteerd

geheel onder: Het vooronder met twee kooien

kregen foto's mee en zoveel mogelijk informatie over deze ijzeren steekhengst die met een bun was gebouwd. Eddy Haesebrouck heeft de *Nomade* al twintig jaar in zijn bezit. Hoewel zijn ouders niets met boten of varen hadden, was hij graag bij het water te vinden. Zijn buurman werkte op een scheepswerf en Eddy ging al op zijn twaalfde naar de technische school, richting metaal en de laatste twee jaar kon hij naar de afdeling scheepsbouw. In de zomervakantie kon hij als assistent-machinist (als stagiair) mee op zeeschepen. Hij was, in de jaren '70, zestien jaar en vond het prachtig om een reis van een maand over zee te maken. Zijn zeebenen waren snel geboren.

Later gingen zijn zoon en dochter bij de Zee-scouts op de Linkeroever. Eddy sluit zich aan bij de vriendenkring van de zeescouts. Dit is een groep van ouders die zich inzet voor de groepen. De meest actieve leden charterden jaarlijks voor enkele dagen platbodems of scherpe jachten voor zeiltochten. Zo kwam het dat hij circa 10 jaar als materiaalmeester de zorg droeg voor de boten van de meisjesgroep. In die periode hield de club vanuit het haventje Paal, een getijdenhaven aan de Westerschelde naast het Verdrongen land van

Saeftinge, ieder jaar een zeilwedstrijdje Paal-Ter-neuzen-Paal. Ze regelden het om als bemanning op andere jachten mee te mogen zeilen. Daar leerde hij omstreeks 1993 de *Nomade* kennen. Hij was meteen verliefd op haar speciale vorm.

Toen het jachtje in 1995 te koop kwam, was hij snel gezwicht. Direct na de aankoop voer hij in oktober '95 met de boot van Paal naar de jachthaven van Antwerpen LO. Hij had al overlegd en toestemming van zijn werkgever, een metaalconstructie atelier in het Waasland, om de boot achter de werkplaats te stallen voor winterberging en groot onderhoud. Hij was van plan om te schilderen en het draaien te verbeteren, het roer was namelijk te klein en had een te kleine uitslag door de overloop. Bovendien volgden de zwaardklampen de rompvorm en hadden dus een negatieve hoek, en niet de vereiste hoek van 4 graden met de hartlijn. Tevens wilde hij het vlak inspecteren onder de vloeren, dat was in zeker 25 jaar niet gebeurd.

Uit de weinige documentatie die Eddy bij de koop had gekregen kon hij opmaken dat zij omstreeks 1968-69 bij Scheepswerf Fa. Fessem in Maassluis was omgebouwd tot jacht. Tevens werd het gezin omstreeks 2005 in Middelharnis tijdens de zomervakantie aangesproken door een stokoude man die pertinent beweerde het schip te kennen en dat ze van Maassluis kwam.

Restauratieproject

Waar Eddy voor vreesde werd werkelijkheid: het vlak was er zeer slecht aan toe. Het schip moet ooit water gemaakt hebben. Dit was te merken aan verkleuring aan de binnenkanten van het hout van de binnenbetimmering tot circa een halve meter hoog onder het mastschot en aan de roestvorming. Onder het toilet sloeg hij na twee tikken dwars door het vlak! Hij vond ook een klinknagelgat dat hersteld was met een bout en moer met een rubberkje als dichtung. Bij het verderslopen van de bin-



in twee secties vervangen over de lengte van de roef. Dus het voorschip, het deel onder de kuip en de machinekamer, bleven behouden. Daarna is zij volledig gestraald en in een 2-componenten grondlaag gezet. Vervolgens was het terug aan Eddy om haar weer volledig af te werken. Op 25 maart 1997 is ze weer te water gelaten en met regenwater gedoopt. Het goot pijpenstelen.

WERF MAASSLUIS

De twee geklonken, ijzeren steekhengsten zijn vrijwel zeker gebouwd op de werf van Richter Uitdenbogaardt in Maassluis. Deze werf bestond al heel lang en lag direct in de schaduw van de grote kruiskerk van Maassluis. Uitdenbogaardt werd in 1854 eigenaar en bouwde vooral vissersschepen. Hij gaf de werf de naam 'Frederiksoord' en verkocht die in 1921. Momenteel probeert de Stichting Historische Scheepswerf 'Zorg en Vlijt' deze locatie als industrieel erfgoed in stand te houden. Zie ook: www.historischewerf.nl

BENAMING

Namen van scheepstypen blijven moeilijk. In de zalmvisserij sprak men vooral over schuyt en men doelde daarbij ook op de steekhengst. De twee modellen van steekhengsten in het Maritiem Museum Rotterdam staan te boek als Biesboschschiutje, ofwel Biesboschschiutje van het type steekhengst (zie www.maritiemdigitaal.nl); Martens spreekt over een steekschiut.

Dan blijft er nog een slotvraag. Waarom publiceerde Van Konijnenburg een tekening van een hengst die als twee druppels water lijkt op de steekhengst? Wel, toen Durk Visser (de laatste eigenaar van de *Boreas*) ooit foto's van zijn schip liet zien aan scheepsbouwer Dirk van Duivendijk op Tholen, merkte die op: 'Het heeft wel wat van een Brielse hengst'. De steekhengst stond in Den Briel kennelijk bekend als hengst zonder meer.



boven: In het voorschip is het originele, geklonken vlak goed zichtbaar, evenals de onderste geklonken huidgangen

onder: De huid ter hoogte van de zwaardklampen was geheel weggeroest en moest worden vervangen

In 2005 is er besloten om het vlak van de machinekamer te vervangen inclusief de schroefaskoker. Boven de schroefaskoker was tussen de spanten beton gegoten als ballast en dat begon te 'leven'; het vlak was aan het roesten. Dit karwei is bij Michiel Verras van de werf "Moed en Trouw" gebeurd in Walsoorden. Eddy was met Michiel overeengekomen dat hij mocht komen helpen en al het schilderwerk doen.

De afmetingen van de boot zijn: lengte 10 m (van ankerrol tot roerkoning); breedte 2,60 m (over de zwaarden 2,85 m); diepgang 0,55 m onder de mast,

en bij het roer 0,80 m. Het roer is - na verlenging - 1,25 m lang (dat lijkt nu ook wel op het roer in de tekening van Schutten - red). De zwaarden zijn 2,5 m lang. In de motorkamer staat een Yanmar 3 GMD 20 pk diesel en die voldoet ruimschoots. Op de foto's van het interieur is te zien dat er geen tafel staat. Die bestaat wel, maar is niet geplaatst. Aangezien het een vrij smal schip is, is het een "sta in de weg". Er wordt een picknicktafel gebruikt, die zowel binnen als in de kuip kan worden geplaatst. Na gebruik wordt hij op een kooi gelegd.

Vaareigenschappen

Zoals de heer Van Stokkum ook al meldde is scherp aan de wind zeilen geen succes. Maar goed, het is geen wedstrijdboot. Met wind dwars of achterlijk loopt ze prima en met het zwaard erbij is de *Nomade* met twee vingers te sturen. Eddy en Gerda zijn in die twintig jaar nog nooit bang geweest dat het fout zou lopen, niettegenstaande dat ze zowel op de Westerschelde als op de Oosterschelde in alle mogelijke weersomstandigheden hebben gevaren en gezeild. Wind tegen tij bij 5-6 Beaufort, golfdalen van zeker een meter - vooral van golven van containerschepen! - overal werkt het scheepje zich erdoor met een minimum aan buiswater. Dit is volgens Eddy het bewijs dat de rompvorm vroeger goed doordacht was om op ruimer water dagelijks bij de zalmsteken te kunnen werken.

De eigenaars hopen volgend vaarseizoen de mogelijkheid te hebben om de andere steekhengst te

ontmoeten om ze eens naast elkaar te leggen en de gelijkenissen en verschillen te bestuderen. Tot slot is Eddy ervan overtuigd dat hij 20 jaar geleden een goede beslissing heeft genomen om de *Nomade* te kopen. Bovendien is er veel aan gewerkt om haar te conserveren voor op zijn minst nog eens twintig jaar! Hij is er zeker van dat ze anders niet meer had bestaan... 

Verder lezen:

- Wim de Bruijn, *SdZ* 2015.5, *Steekhengst gered van uitsterven*.
- Peter Hamer, *Consent* nr. 26, voorjaar 2010, *De steekhengst 'Boreas', scheepstype of ontwerp van eigen vinding?*
- dr. P.J.M. Martens, *De zalmvisserij van de Biesbosch* 1421-1869.
- drs. P.J.M. Martens, *SdZ* 1990.3 en 4, *Visserij met zalmsteken*.
- Gerrit Schutten in *SdZ* 1997.9, *Hengsten, niet alleen in Zeeland*.
- www.ssrp.nl, *steekhengst*: In de publicatie *Netwerk*, het jaarboek van het museum Vlaardingen, 2011, staat een uitgebreid artikel van Peter Hamer over de steekhengst.

Oude nummers:

Wilt u de oude artikelen uit de *Spiegels* nalezen en heeft u ze niet (meer) in uw bezit, mail dan naar redactie@spiegelderzeilvaart.nl en ze worden tegen een kleine vergoeding aan u gezonden.



EEN PRIMA ZEILER

Tijdens de Van Loon Race dit jaar op het Veerse Meer deed de herbouwde houten steekhengst *Boreas* voor het eerst mee aan de wedstrijden. De meezeilende scheepsbouwer Peter Schouten was blij verrast dat het scheepje ondanks zijn spriettuig, zelfs op aandewindse koersen, goed mee kon komen in het wedstrijdveld. Bij ruime koersen werd een bijzeil gezet om er nog wat extra snelheid uit te persen en ook het topzeil trok er goed aan. Dat moet een bouwer en alle vrijwilligers die er aan hebben gewerkt, toch wel veel voldoening geven. En biedt perspectief voor de eigenaren van de geklonken ijzeren exemplaren. Bij een goede zeilvoering,

met goed gesneden zeilen, eventueel bakstagen en goede, juist gepositioneerde zwaarden moet het mogelijk zijn ook van een steekhengst een redelijk zeilend scheepje, dus ook aan de wind, te maken.



links: De *Boreas* met ruime wind komt goed mee in het veld tijdens de Van Loon Hardzeildagen

rechts: De *Boreas* aan de wind op het Veerse Meer