

De steekhengst 'Boreas', scheepstype of ontwerp van eigen vinding?

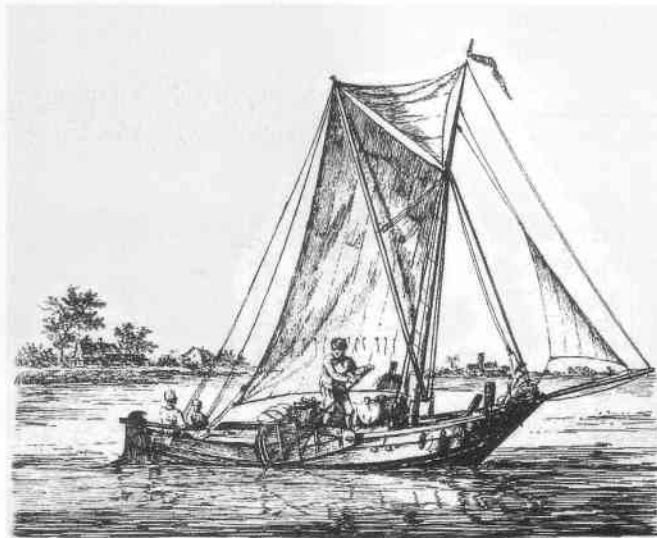
Peter Hamer

Het begon allemaal met een oproep in de Consent van 1994 onder de kop: Wie ontfermt zich over de laatste steekhengst? Met, na een korte uitleg over het schip: "Het mag niet gebeuren dat ook van dit scheepstype het laatste exemplaar naar het buitenland verdwijnt!" En daarna werd het stil. Reacties van enthousiaste liefhebbers bleven uit, de SBH vrijwilligers hadden hun handen vol aan de restauratie van de eigen schepen en de inrichting van de werf in Arnhem. Het scheepje ging zienderogen achteruit. Het belandde in halfgezonken toestand tegen de wal tussen de scheepswerven van Piet Dekker en Peter Schouten aan de Kortenhoefse dijk in Kortenhoef, om in alle rust weg te rotten in het veen. Het dek en de roef stortten in, gras en varens groeiden uit de naden. Het zou niet lang meer duren voor het volledig met de oever van de sloot zou vergroeien.

Tot eind 2007. Op een rustige herfst dag werd door een paar vrijwilligers onder begeleiding van scheepsbouwers Peter Schouten en Cees Droste een drietal pompen in het wrak gehangen om te zien of er nog leven in zat. Met een lang verlengsnoer, één pomp van Peter en twee geleende pompen van de jachthaven in Steenberg (NB) werden grote hoeveelheden pikzwart water verzet. En wie schetst de verbazing toen er na een dag pompen beweging in kwam. Het bleek dat het scheepje nog drijven wilde.

Dat was de aanzet tot een echt reddingsplan. Begin 2008 is door Ria Geluk (toenmalig voorzitter SBH) een aanvraag naar het Prins Bernhard Cultuurfonds gestuurd, voor ondersteuning bij het bergen en in tekening brengen van dit bijzondere schip. Daar werd eerlijk bij vermeld dat succes onzeker was, omdat niemand wist in hoeverre het casco verrot was en bij de berging uit elkaar zou vallen. Desondanks werd de aanvraag gehonoreerd met een forse subsidie. Zoals werfbaas Piet Dekker het samenvatte: "Dit is een unieke gelegenheid om dit bijzondere schip voor de toekomst te behouden, we zijn nog net op tijd. Het schip was gezonken en als er nu niets wordt gedaan hoeft het niet meer."

Op 31 oktober 2008 was het zover. Met deze keer een echte pomp (80 m³/u), een baggeremmer, schoppen en een bok (schuif) van de burens werden grote hoeveelheden water en veenbagger verzet. Al het overtollige hout werd in de bok gekieperd. Twee rivierkreeften die al sinds jaren in het schip



*Heijnst volgens Groenewegen,
een verre voorvader*

woonden werden voorzichtig verhuisd, gaten in de zijden werden met lappen afgestopt en zodra de romp begon te drijven werd er een zeil onder getrokken om verdere lekkages af te stoppen.

Zoals te lezen valt in de Spiegel der Zeilvaart van februari 2009 was de operatie een doorslaand succes. In de loop van de middag dreef de romp en kon naar de werf worden gesleept met behulp van de opduwer van schipper Martijn Vermeer, die toevallig voor de werf lag. Daar werd het scheepje tegen de wal afgemeerd en werden verstevigingen aangebracht om te zorgen dat het niet in elkaar geknepen zou worden bij het hysen. Om opnieuw afzinken in de nacht te voorkomen werd het geheel met een paar stropen ondersteund onder de kraan gehangen. Het succes van die dag werd bekroond met een pint bier en een pannenkoek voor de bergers in Ankeveen.

De volgende dag is het casco opgetakeld en op de werf droog gezet. De angst dat het zou breken of uit elkaar vallen bleek gelukkig ongegrond. Vermoedelijk doordat de hele romp tot aan het potdeksel in het blik zit bleek deze nog verrassend goed in model. Daarmee trad fase twee van het reddingsplan in, het opmeten en op transport zetten naar Zeeland.

Gerrit Schutten (auteur, zie hieronder) heeft de romp het volgende weekeinde opgemeten en een lijnenplan getekend. Onder grote belangstelling van de Kortenhoefse gemeenschap is het casco twee dagen later op een dieplader richting Capelle vertrokken, waar het tijdelijk een plekje heeft gekregen op het erf van de boerderij van Ria Geluk, de voormalige voorzitter van de SBH.



*Kortenhoef in 1994
foto Consent*



*Er was in 2007 niet veel
meer van over
foto: P. Hamer*



*Weer boven water
na 15 jaar
foto: P. Hamer*



*Harlingen - Terschelling race 1950
foto: De Waterkampioen*

De Steekhengst

Over de steekhengst is weinig bekend. Er is maar weinig literatuur waarin het type wordt vermeld. Het is beschreven door G. J. Schutten in zijn boek "Verdwenen schepen", en in zijn artikel Hengsten, niet alleen in Zeeland in de Spiegel der Zeilvaart 1997/9. E. van Konijnenburg noemt in "De Scheepsbouw vanaf zijn oorsprong (1903)" alleen de steekschuit en de gewone hengst, maar de tekening die hij een hengst noemt lijkt als twee druppels water op onze steekhengst. Nog niet eerder was er gelegenheid een origineel exemplaar op te meten en in tekening te brengen en de reconstructies laten daarom veel ruimte voor twijfel. Veel onduidelijkheid dus over zowel het type als de herkomst.

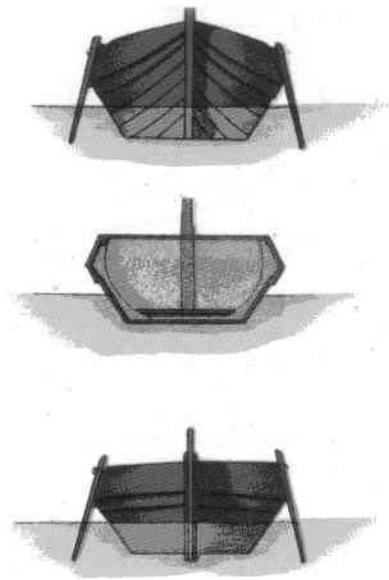
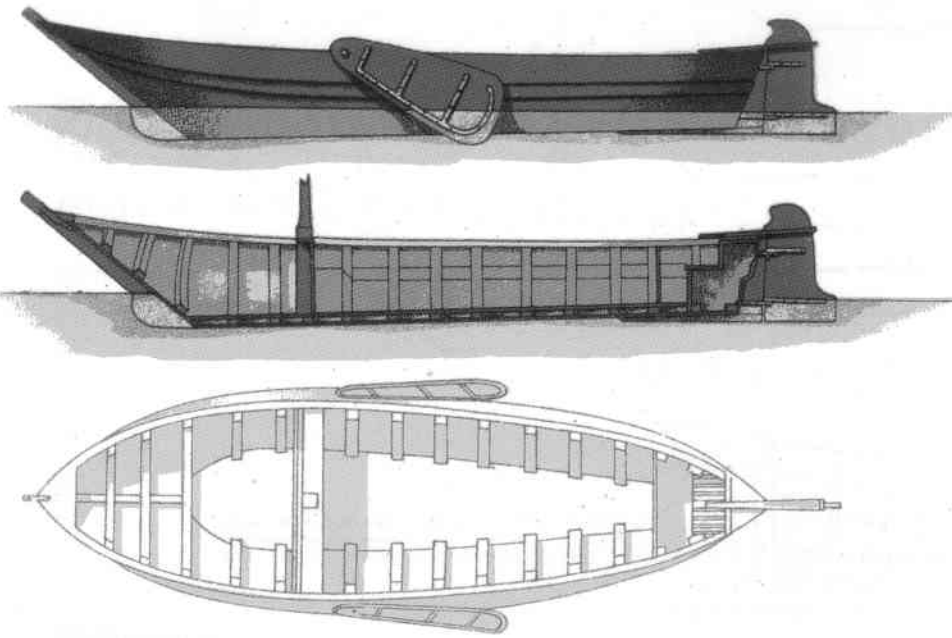
Volgens Schutten werden de steekhengsten gebruikt in de zalmvisserij, vooral op de Brielse Maas. Het visserijregister begint pas in 1911 en de gemeentelijke registratie is, zoals in de meeste vissershavens, niet bewaard gebleven. De enige beschikbare informatie komt uit de verslagen van het College op de Zeevisscherijen. Volgens deze verslagen waren er in het begin van de twintigste eeuw geen vissersschepen geregistreerd in Den Briel. Daarentegen vermelden ze van 1899 tot 1903 wel vier steekhengsten en van 1903 tot 1911 twee zalmsteekhengsten, met als thuishaven Zwartewaal. Deze verslagen geven na 1911 geen vlootsamenstelling meer, omdat vanaf dat jaar de centrale registratie in het visserijregister ingaat. Vanaf juni 1911 worden vier hengsten voor de zalmvisserij vermeld in het Brielse register, allemaal van één eigenaar: J. Veltenaar Czn uit Maassluis. Deze schepen stonden oorspronkelijk geregistreerd als 'open roei / zeilboot' met een inhoud van vier kubieke meter, maar dat is later veranderd in 'hengst' met een inhoud van vijftien kubieke meter, onder het zelfde visserijnummer. Het gaat dus over dezelfde schepen. Het verschil in meting is te verklaren uit het verschil tussen draagvermogen en bruto tonnage. De invoering van de visserijwet van 1909 ging gepaard met de nodige verwarring. Voorheen werd namelijk het draagvermogen van een schip gemeten, het verschil in diepgang tussen geladen en ongeladen schip. Volgens de nieuwe wet moest het hele volume van het schip worden gemeten, de bruto tonnage. Na een aantal wijzigingen van eigenaar worden de schepen afgevoerd uit het register bij de herziening in 1947.

De 'Boreas'

De speurtocht naar de herkomst van onze steekhengst begint met het zoeken naar de laatste eigenaar. In de Consent van 1994 staan de naam en telefoonnummer van de heer G. Marlet van de Stichting Noordzeebotter. Die weet te vertellen dat het scheepje in 1993 is overgedragen aan het scheepvaartmuseum in Baasrode. Maar uit een gesprek met de voorzitter van het museum Jan Annemans blijkt dat de overdracht nooit is doorgegaan. Weliswaar is het overdrachtsformulier destijds ondertekend, maar na een bezoek van museummedewerker Maurice Kaak aan Kortenhoef is de conclusie dat voor zo'n wrak de transportkosten te hoog zijn. Het schip blijft waar het is. En dan herinnert Piet Dekker zich de naam Durk Visser uit Middelharnis, de laatste eigenaar die er nog mee heeft gevaren en het schip bij de werf heeft gebracht. Het was ernstig lek en een onverwacht slecht expertiserapport van Kersten experts uit Enkhuizen schatte de reparatiekosten op meer dan fl.17.000,- of 65 procent van de dagwaarde. Piet Dekker zou proberen een koper te vinden, maar het zoeken bleef zonder succes.

Met enige moeite wordt de heer Visser gevonden (hij woont inmiddels in Sommelsdijk) en die is meteen enthousiast over de plannen om het schip te restaureren. Hij heeft zelf in de jaren 1980 al gezocht naar de herkomst en zijn archief blijkt heel wat oude brieven en andere documenten te bevatten. Contacten met diverse musea en maritieme experts hebben echter niet veel opgeleverd. Via de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten en het Veluws Museum komt hij terecht bij J. Van Beylen, de kenner van Zeeuwse schepen bij uitstek, die er ook niet goed raad mee weet. Hij schrijft: "Geachte heren, Uw platbodem is een vreemd schip. Het lijkt me een kruising van een hengst en een hoogaars te zijn..... Het is een mengtype, waarschijnlijk een ontwerp van eigen vinding." Zoals hieronder zal blijken was hij dichter bij de waarheid dan iemand toen kon vermoeden.

Uit de brieven blijkt dat er sinds 1947 drie eerdere eigenaren zijn geweest. De eerste, de heer C. Kolff uit Leeuwarden, heeft het schip gekocht naar aanleiding van een advertentie van de N.V. Nauta-werf in Leidschendam in de Waterkampioen van



Hengst volgens Konijnenburg

13 juli 1946: "te koop: een kleine hoogaarts pl.m. 10 x 3,20 m, met 35 m2 zeil en Penta hulpmotor." De benaming hoogaarts is te begrijpen vanwege het model van het voorschip, dat wel wat lijkt op dat van de Kinderdijkse hoogaarts. Kolff noemt het schip 'Boreas'. De Nauta werf bestaat niet meer, de eigenaren zijn niet meer te achterhalen. Hoe de 'Boreas' op de werf terecht is gekomen blijft daarom onduidelijk. Het schip heeft volgens Kolff het grootste gedeelte van de oorlog op de werf in Leidschendam gelegen, en is daardoor helemaal uitgedroogd. Het lekt verschrikkelijk bij de tewaterlating. Om dat te verhelpen wordt het vlak met blik beslagen en er wordt een roef op het schip gezet. Na een aanvaring met een rijnaak wordt aan stuurboord voorin een gang gerepareerd en een extra spant ingezet. In 1957 wordt de romp volledig ingeblikt. Het blik is van prima kwaliteit en heeft zich door de jaren heen bijzonder goed gehouden. Zonder dit "doodskleed" was het scheepje al lang verloren gegaan. De thuishaven wordt Eernewoude in Friesland.

Kolff vaart 18 jaar met de 'Boreas'. Omdat er door het lage vrijboord nogal gemakkelijk water overkomt wordt er bij de werf van Langenberg in Leeuwarden een zetboord opgezet. Op een foto van de Harlingen – Terschelling race in de Waterkampioen van 1951 is de 'Boreas' nog zonder zetboord te zien. Kolff verkoopt het schip in 1965 aan ene Van Duuren, de ligplaats wordt Grouw.

Hoe moeilijk het is dit schip in te delen blijkt uit de omschrijving van de bekende jachtontwerper J.K. Gipon in een artikel in de Waterkampioen: "het Pluut-jacht 'Boreas'..... waarvan mij het te scherpe achterschip niet beviel". Hij had kennelijk de hengstenkont niet als zodanig herkend.

Na vijf jaar verkoopt Van Duuren de 'Boreas' aan H.Visser, een broer van Durk Visser, de laatste eigenaar. Het wordt in 1978 ingeschreven als hoogaarts in het Stamboek Ronde en Platbodemjachten onder nummer 1122. De na-oorlogse geschiedenis is daarmee dus feitelijk helemaal in kaart gebracht.

De voor-oorlogse geschiedenis

Tussen de brieven van eerdere eigenaren zit ook een brief van Van Duuren, waarin deze vertelt dat hij in Maassluis heeft gesproken met ene Van Fessem. Deze laatste was een ondernemer die tot de dag van vandaag bekend staat als iemand die werkelijk alles van historisch maritiem Maassluis wist. Van Fessem meende dat het scheepje vermoedelijk rond negentienhonderd was ontworpen en gebouwd in Maassluis, op de werf van Richter Uitdenbogaardt. Dit was destijds een bekende werf, waar sinds het midden van de 19e eeuw meer dan 200 loggers zijn gebouwd. Er zouden maar een paar steekhengsten in hout gebouwd zijn. De familie Richter Uitdenbogaardt was zo vriendelijk een overzicht te geven van de historie van de

Boreas in betere tijden ca 1970
foto: coll. D.Visser

