

NETwerk

Museum Vlaardingen

Jaargang 22, 2011



Uitgegeven onder auspiciën

Van de Vereniging Vrienden van het Visserijmuseum te Vlaardingen



De steekhengst. Een vergeten scheepstype

Peter Hamer

Inleiding

Eind oktober 2008 werd, dankzij een subsidie van het Prins Bernhard Cultuurfonds, een klein houten wrak met de naam *Boreas* geborgen uit het modderige water van een sloot in Kortenhoeve (Utrecht). Het had daar al een aantal jaren liggen verkommeren. De roef en het voordek waren ingezakt; riet en struiken groeiden in de nu open romp.

Over dit type schip bestond maar heel weinig informatie. Het werd wel herkend als bijzonder: het zou gaan om de

laatste overgebleven steekhengst. Het was begin 1980 met schade te koop gelegd bij de plaatselijke botterwerf van Piet Dekker in Kortenhoeve. De verkoop vlotte echter niet en reparatie was commercieel niet aantrekkelijk vanwege de bescheiden afmeting: ruim 9 meter lang, 3 meter breed en 90 centimeter diep. Vooral dat laatste maakte het moeilijk er een, naar moderne maatstaven, comfortabel jachtje van te maken. Zo raakte het scheepje stilaan buiten beeld en rotte het de daaropvolgende jaren weg in het veen. Tot het najaar van 2007. Toen werd onder auspiciën van de Stichting Behoud Hoogaars een poging



De *Boreas* zoals het houten scheepje was aangetroffen in Kortenhoeve, 2007.
(Collectie P. Hamer)

gedaan het wrak te lichten. Nadat duidelijk werd dat de romp nog voldoende dicht was om te kunnen drijven, werd de operatie een jaar later met succes bekroond.¹ Met behulp van een grote pomp, veel lappen en zeilen werd het scheepje boven water gebracht en naar de naastliggende werf van Peter Schouten gesleept, waar het op de kant werd gezet. Eenmaal boven water bleek de romp van top tot teen met blik beslagen. Het zogenaamde 'doodskleed' bleek uiteindelijk de redding te zijn geweest. De romp was goed in model gebleven. Het schip werd opgemeten en in tekening gebracht door G.J. Schutten, waarna de *Boreas* op transport ging naar Zeeland in afwachting van restauratie.

Daarmee begon de zoektocht naar de achtergrond en de historie. Is de steekhengst een hengst, of is het een nieuw type schip; is het een aan het einde van de negentiende eeuw ontwikkeld model, en zo ja, welke omstandigheden hebben aanleiding gegeven tot die ontwikkeling? Of is het een al ouder scheepstype, dat door omstandigheden bewaard gebleven is. Wat waren dan die speciale omstandigheden? Dit artikel laat zien dat ieder antwoord weer aanleiding geeft tot nieuwe vragen, maar ook dat een schip een complex stuk gereedschap is, dat wordt geselecteerd en aangepast om aan de specifieke eisen van een beroepsgroep tegemoet te komen.

De steekhengst

De term steekhengst is in de literatuur alleen terug te vinden bij Schutten, als een verdwenen scheepstype.² Omdat deze schepen volgens Schutten gebruikt werden in de zalmvisserij op de Brielse Maas werd het visserijregister geraadpleegd. Dat register vermeldt geen steekhengsten. De centrale registratie van vissersschepen dateert pas van na de invoering van de Visserijwet in 1911 en de gemeentelijke registratie van voor die tijd is in de meeste vissershavens niet bewaard gebleven. Andere bronnen moeten worden gezocht. De enige andere vermelding van de samenstelling van de vissersvloot is te vinden in de verslagen van het College voor de Zeevisscherijen.³ Volgens deze verslagen waren in Den Briel in het begin van de twintigste eeuw geen vissersschepen geregistreerd. Daarentegen worden van 1899 tot 1903 wel vier steekhengsten



De *Boreas* onder zeil in Friesland, circa 1980.
(Particuliere collectie)

en van 1903 tot 1911 twee zalmsteekhengsten vermeld, met als thuishaven Zwartewaal. Deze verslagen geven na 1911 geen vlootsamenstelling meer in verband met de invoering van de centrale registratie. Vanaf juni 1911 worden in dit register onder Brielle vier hengsten voor de zalmvisserij genoteerd, allemaal van één eigenaar en wel J. Veltenaar Czn. uit Maassluis, die volgens het register van Haven en kaaigelden van Zwartewaal eveneens eigenaar was van een aantal zalmshuiten in Zwartewaal.⁴ De oorspronkelijke registratie van de schepen als 'open roei / zeilboot' met een inhoud van vier kubieke meter werd later veranderd in 'hengst' met een inhoud van vijftien kubieke meter, onder hetzelfde visserijnummer. Of dat betekent dat er een fout was gemaakt bij de inschrijving, of dat de schepen opnieuw zijn gemeten, is niet meer te

achterhalen. Vermoed wordt dat het hier om dezelfde schepen gaat.⁵ Na een aantal wijzigingen van eigenaar worden de schepen afgevoerd uit het register bij de herziening in 1947. Van steekhengsten is dit register verder geen spoor meer gevonden.

De geschiedenis van de *Boreas*⁶

Verder onderzoek leidde naar de laatste eigenaar van het schip, die vertelde dat het ernstig lek was en de reparatiekosten op meer dan de helft van de dagwaarde werden geschat. Verkoop was de laatste oplossing, maar zoals hiervoor gemeld lukte dat niet. Omdat uit mededelingen van eerdere eigenaren bekend was dat de *Boreas* uit het gebied van de grote rivieren afkomstig moest zijn, had hij zelf in de jaren tachtig al onderzoek naar de herkomst gedaan, overigens zonder veel succes. Zijn archief bleek heel wat oude brieven en andere documenten te bevatten, waaronder een brief van J. Van Beylen, de kenner van Zeeuwse schepen bij uitstek. Hij schreef: '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'. Hij kende de steekhengst kennelijk niet als scheepstype.

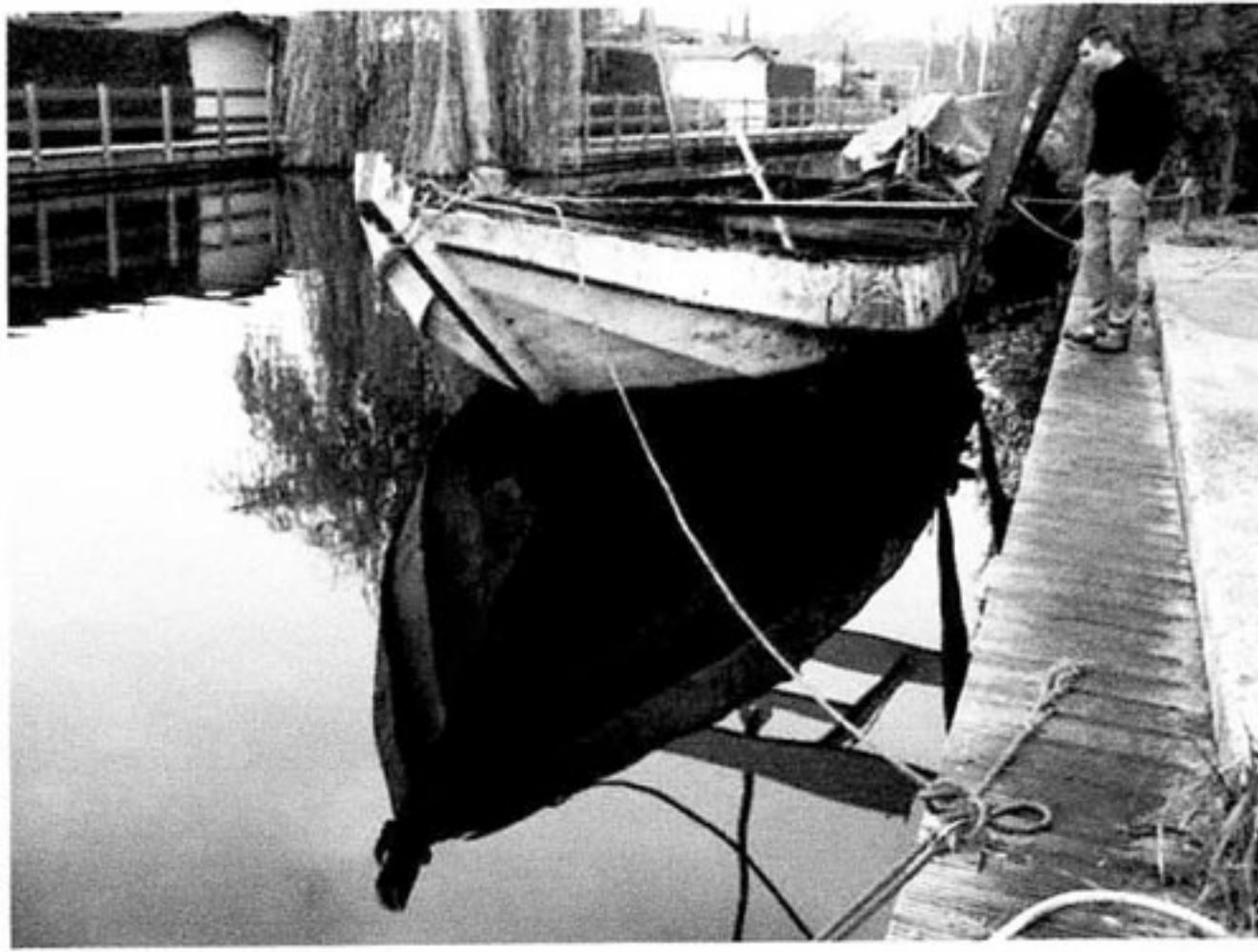
Uit het archief blijkt verder dat het schip verkocht werd naar aanleiding van een advertentie in de *Waterkampioen* van 13 juli 1946: 'te koop: een kleine hoogaarts pl.m. 10 x 3,20 m, met 35 m² zeil en Penta hulpmotor'. De typering is te verklaren vanwege het model van het voorschip, dat wel wat lijkt op dat van de Kinderdijkse hoogaars. Het schip had het grootste gedeelte van de oorlog op een werf in Leidschendam gelegen, was daardoor helemaal uitgedroogd en lekte verschrikkelijk bij de tewaterlating. Om dat te verhelpen werd het met blik beslagen. Ook werd een roef op het schip gezet, een aanwijzing dat het voordien niet als jacht gebruikt was. In 1957 werd de romp volledig ingeblikt. Tot 1978 heeft de *Boreas* nog diverse eigenaren gehad. In dat jaar werd hij ingeschreven als hoogaars in het Stamboek van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten onder nummer 1122. Hoe moeilijk het is dit schip naar type 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'. Ook hij had kennelijk de hengstenkont niet als zodanig herkend.



De *Boreas* op het droge in Kortenhoef, 2008.
(Collectie P. Hamer)

De heer Van Duuren, één van eerdere eigenaren, schreef dat Van Fessem, een oude Maassluisse scheepsinstallateur, aan de hand van foto's van de *Boreas* een steekhengst herkende die 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 negentiende eeuw een groot aantal loggers is gebouwd. Er zouden volgens de brief maar een paar steekhengsten in hout gebouwd zijn. Uit het door de familie Richter Uitdenbogaardt beschikbaar gestelde overzicht van de historie van de werf bleek dat deze al in 1937 werd overgenomen door de (nog bestaande) scheepswerf De Haas in Maassluis. De heer De Haas vertelde desgevraagd dat het archief van Richter Uitdenbogaardt bij de overname door een teleurgestelde werknemer in brand werd gestoken en volledig verloren is gegaan. Daar liep het spoor dood. Dankzij informatie van de Historische Vereniging Maassluis kwam er meer licht in de zaak. Uit een publicatie



De *Boreas* op Scheepstimmerwerf Peter Schouten in Kortenhoef. Rechts J. de Jonge, scheepstimmerman bij de Historische Scheepswerf C.A. Meerman in Arnhem. (Collectie P. Hamer)

van M. van de Ree over de zalmvisserij bleek dat de zalmvisserijmaatschap 'Arbeid Adelt' in de eerste helft van de twintigste eeuw zalmsteken had staan in de Botlek, de Oude Maas en de Brielse Maas.⁷ Eén van de directeurs van deze maatschap was J. Veltenaar Czn, dezelfde onder wiens naam de hengsten in Brielle waren geregistreerd. Mogelijk brengt het archief van de zalmvisserij meer nieuws?

De zalmvisserij op de Brielse Maas

De zalmvisserij was in de negentiende eeuw een bedrijfstak van nationaal belang, die aanzienlijke inkomsten genereerde. De Staat was eigenaar van een aantal grote zegenvisserijen en genoot daarnaast de inkomsten van de verpachting van de visserij op de domeinen.⁸ Exacte vangstcijfers ontbreken, maar nadat de grootste zalmzegenvisserijen in 1870 besloten om hun vangst nog uitsluitend op de afslag te Kralingseveer aan te brengen geven de cijfers een goed beeld. Deze markt verhandelde gemiddeld 84 procent van de totale geregistreerde zalmvangsten.⁹ Vooral na de introductie van de gemechaniseerde zegenvisserijen in het midden van de negentiende

eeuw nam de opbrengst enorm toe, tot een aanvoer van meer dan 100.000 zalmen in 1885 (zie grafiek 1). Nadien liepen de vangsten aanzienlijk terug en daarmee ook de pachtopbrengsten. De aanvoer van zalm in Kralingseveer werd uiteindelijk beëindigd in 1940. Door een enkeling werd tot 1949 nog wel op zalm gevestigd, maar feitelijk was daar geen droog brood meer mee te verdienen.¹⁰



Grafiek 1. Aanvoer van zalm op de belangrijkste markten 1870-1915. (Bron: Verslagen van de Staat der Nederlandsche Zeevisserijen)

Het visrecht op de Nieuwe Maas en in het Brielse gat behoorde tot de zogenoemde Visscherijen van de Staat, en stond sinds het begin van de negentiende eeuw onder toezicht van het Bestuur der Domeinen. De verpachting van het visrecht gebeurde door middel van openbare verpachting onder verantwoordelijkheid van een notaris. De te verpachten percelen en de daaraan verbonden rechten en plichten waren beschreven in de 'Voorwaarden der verpachting van visscherijen van den Staat', die voor elke verpachting opnieuw werden uitgegeven.

Het visrecht was verdeeld in afdelingen, die betrekking hadden op de toegestane vismethodes: afdeling A: Visscherij met den grooten zalmzegen, afdeling B: Visscherij met drijfwan, afdeling C: Visscherij met zalmsteken en stallen en de daaraan verbondene fuiken, korven, kubben en schutnetten enzovoort, tot en met afdeling H. Elk van deze afdelingen was onderverdeeld in geografisch nauwkeurig omschreven percelen met nadere bepalingen, zoals bijvoorbeeld het maximaal toegestane aantal steken of het toegestane aantal schepen (ankerkuilen). In 1897 werden de voorwaarden opnieuw gedefinieerd en werd per perceel de toegestane vismethode omschreven. Latere verpachtingen

gen refereerden steeds aan de perceelindeling van 1897. Zo was het water van de Brielse Maas beschreven als de percelen 16, vanaf de Botlek tot aan de haven van Brielle en 17, vanaf de haven van Brielle tot aan zee.

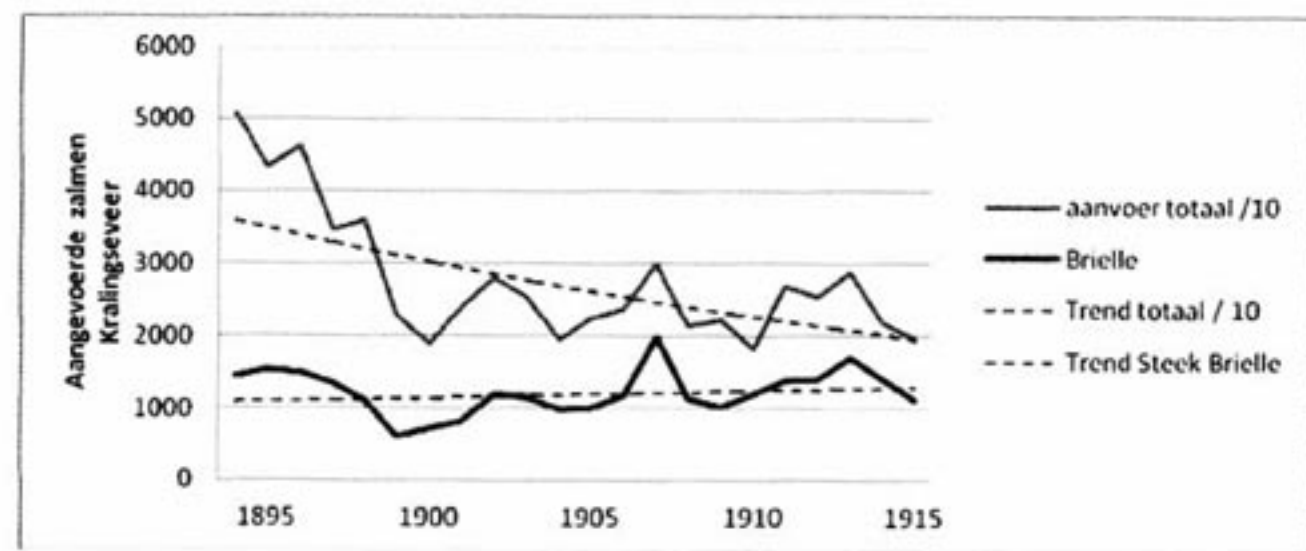
In de Brielse Maas werd gevist met de ankerkuil, drijf-want en zalmsteken. In de pachtcontracten komen vanaf 1860 veelal dezelfde namen voor: A. Kapteyn Dzn., zalmvisser, W. de Jong Azn., zalmafslager te IJsselmonde, en J Veltenaar Czn., vishandelaar te Maassluis en zo meer. Ook blijken er nogal wat vissersfamilies te zijn die rond het midden van de negentiende eeuw vanuit Brabant naar de Maas gekomen zijn nadat de zalmvisserij op het Bergse Veld op een einde liep.¹¹ Veel namen komen terug als borgstelling voor elkaars verplichtingen als pachter. De zalmvissers op de benedenrivieren vormden duidelijk een betrekkelijk kleine maar hechte gemeenschap.

De maatschap 'Arbeid Adelt'

Aan het begin van de twintigste eeuw waren er op de benedenrivieren tien tot twaalf zalmvisserijen actief, allen zegenvisserijen. De uitzondering vormde de 'Burgerlijke Maatschap tot het uitoefenen van de steekvisserij van den Staat in de Oude Maas, Botlek en Brielsche Nieuwe Maas - Arbeid Adelt', een steekvisserij, op de zalmmarkt te Kralingen bekend als de Steek te Brielle. Van de vangsten in die periode was een kleine vier procent afkomstig van deze maatschap. De steekvisserij was een aantrekkelijke belegging: de investering was gering in vergelijking met de zegenvisserij en de opbrengsten waren doorgaans goed.

Arbeid Adelt was een samenwerkingsverband met 45 aandeelhouders, waaronder zalmvissers en -handelaars zowel als beleggers. Het maatschappelijk kapitaal bedroeg f 45.000, verdeeld over 45 aandelen van f 1000,- elk. De directie bestond uit Daniel van der Gaag, Andries Kapteijn Dzn. en J. Veltenaar Czn., allen te Maassluis. Van der Gaag was als directeur/boekhouder/kassier gemachtigd tot inschrijving op de verpachtingen van Domeinen. De maatschap werd opgeheven bij het aflopen van het pachtcontract en werd telkens heropgericht nadat de pacht was vernieuwd.¹²

Het bedrijf bestond uit drie onderdelen met elk hun eigen



Grafiek 2. Aanvoer van zalm aan de markt te Kralingseveer 1894-1915. (Bron: Mededelingen over de Visscherij. 1894-1914)

inrichting en materialen, ten behoeve van de gepachte percelen Oude Maas, Zwartewaal en Brielle. De waarde van de inventaris van de maatschap (palen, fuiken, schuuten, zalmschuur etc.) werd in 1922 geschat op ruim f 90.000.¹³ De inleg van de aandeelhouders vormde het werkkapitaal voor onderhoud en vervanging van het materiaal.

Opvallend is dat in de jaren 1894 – 1914 de vangsten van de Steek bij Brielle een lichte verbetering laten zien, terwijl de vangsten van de grote zalmvisserijen teruglopen (zie grafiek 2). Waarschijnlijk hield dit verband met het steeds verder naar zee verplaatsen van de steken. Daarmee was volgens de jaarverslagen van het College al in de laatste jaren van de negentiende eeuw een begin gemaakt. Het verplaatsen van de steken was het gevolg van het in de eerste decennia van de twintigste eeuw in hoog tempo verzanden van de Brielse Maas. De verzanding was het gevolg van de aanleg van de Nieuwe Waterweg die gereed kwam in 1872.

In 1930 wordt gerapporteerd dat er 30 steken met 56 fuiken in de mond van de Brielse Maas beneden de Steenen Baak staan.¹⁴ Een bijkomend voordeel was dat de steken buiten de riviermond stonden en daarom geen pacht hoefde te worden betaald. Het is dus niet te verbazen dat er altijd wel beleggers waren te vinden om de activiteiten voort te zetten. Van de jaren na 1914 zijn geen vangstcijfers voorhanden. Uit de jaarrekeningen blijkt dat de Oude Maas vanaf 1921 niet meer werd bevist in verband met tegenvallende vangsten maar dat werd kennelijk goed gemaakt door de betere vangsten direct aan zee. Een voorwaarde voor het vissen zover naar buiten

was wel dat de schepen zeewaardiger waren dan de op de rivier gebruikelijke Beijerlandse schuiten. Was dat de reden voor het gebruik van hengsten, en leken die op onze steekhengst?

Ondanks de klachten over de malaise in de zalmvisserij was de maatschap succesvol: zo werd in 1924 nog een winst gemaakt van ruim f 7.200, en kon f 4.400 (9,8 %) aan dividend worden uitgekeerd.¹⁵ Maar vanaf 1930 keerde het tij en toonde de exploitatie steeds vaker een verlies. Diverse bijzondere aandeelhoudersvergaderingen werden bijeengeroepen in café Kortman op de Gelderse Kade in Rotterdam, om de 'toestand van de visserij' te bespreken en de vraag of de visserij moest worden voortgezet. In 1933 werd een van de schuiten verkocht voor f 27,50, in 1934 gevolgd door de verkoop van de zalmschuur in Zwartewaal voor f 100,-. Zelfs werd in de jaarrekening de verkoop van een partij oud touw voor f 2,50 vermeld. Ook werd besloten tot het voorlopig stopzetten van de visserij in Zwartewaal, waarbij de vissers werden ingezet in Brielle om ontslag te voorkomen. In 1934 werd tijdens de aandeelhoudersvergadering besloten een bijstorting van 25 gulden per aandeel te vragen. Genotuleerd werd: 'Het bedrijf moet immers worden gaande gehouden, stil liggen kost ook geld'. De opbrengsten van de zalm liepen terug van f 19.700,- in 1923 tot f 4.650,- in 1935. Uiteindelijk werd in mei 1940 de laatste zalm naar de afslag gebracht en werd tijdens een buitengewone vergadering besloten 'de fuiken te sluiten'. De eigendommen, inclusief twee schuiten en de zalmschuur te Brielle, werden verkocht.

Was een van die schuiten mogelijk de Boreas?

De schepen

De benamingen van de binnenschepen verschilden over het algemeen van plaats tot plaats, en die voor de schepen van de steekvisserij vormen daarop geen uitzondering. Er is in de verschillende documenten met betrekking tot de visserij op de Brielse Maas sprake van roeiboten, schouwen, visschouwen, zalmschouwen, schuitjes, hengsten, zalmhengsten en zalmsteekhengsten. De terminologie varieerde kennelijk met de visser, de herkomst en de ambtenaar die het verslag schreef. Veelzeggend is een brief

van de Gemeente Brielle aan het Ministerie van Financiën, naar aanleiding van een vraag om informatie voor een ongevallenwet voor de zeevisserijen. Daarin werd vermeld 'de steekvisserij wordt van hier uitgeoefend met de hengst, een soort hoogaars, en bedoelt het vissen met schutting en fuik om zalm'.¹⁶ Betekende dit dat de hengst een niet algemeen bekend scheepstype was, in tegenstelling tot de hoogaars?

Vermoedelijk is de meest betrouwbare bron daarom de inventaris, zoals door de maatschap Arbeid Adelt opgemaakt in 1922 voor de Ingenieur der Domeinen te Zuid-Holland.¹⁷ Daarin is sprake van de volgende typen: een droge hengst, een bunhengst, een bunschouw, een roeiboot, een zeilboot en een steekschuit. In de inventaris van de steekvisserij te Zuidland worden nog een ijzeren steekschuit en een ijzeren steekschuit met motor vermeld. Brielle is de enige plaats waar hengsten in de steekvisserij werden gebruikt. Maar daarmee is de vraag nog niet beantwoord wat voor schepen met deze benaming werden bedoeld.

Volgens Huitema zou de zalmhengst een, uitsluitend op het Haringvliet en het Hollands Diep gebruikt, synoniem zijn van de zalmschouw.¹⁸ De naam werd echter zoals we hebben gezien ook gebruikt op de Brielse Maas. De vraag dringt zich op of hier werkelijk sprake is van een zalmschouw. Is het mogelijk dat de hengst, juist in monding van de grote rivieren en vlak aan zee, onder de naam zalmhengst bij uitstek het voor de steekvisserij gebruikte schip geweest is vanwege de grotere zeewaardigheid? Schutten schrijft dat de steekhengsten goede zeilers waren, zeer waakzaam en zeewaardig en dat ze volgens zijn informant naast de Maasmonden en het Haringvliet ook voorkwamen in de Biesbosch.¹⁹ Daarnaast vermelden de verslagen van het College voor de Zeevisserijen steekhengsten en zalmsteekhengsten in Zwartewaal vanaf 1898. Opvallend is dat Th.H. van Doorn wel de zalmschouw maar noch de zalmhengst of de steekhengst noemt.²⁰ Kwamen deze schepen verder stroomopwaarts op de rivieren mogelijk niet voor?

Dat de hengst werd gebruikt in de steekvisserij blijkt uit de eerder vermelde inventaris van Arbeid Adelt. Daarnaast had de maatschap steekschuiten en schouwen in bedrijf in Zwartewaal en voor de steekvisserij op de Oude

Maas. Steekschuiten (hout zowel als ijzer, met en zonder motor) worden ook genoemd in de inventarissen van steekvisserij in Zuidland en Hellevoetsluis. Maar die vermelden weer geen hengsten. Wat was het verschil tussen de steekhengst en de hengst zoals gebruikt in Brielle, en waarom kwam die juist daar voor?

De hengst

Hengsten kwamen, behalve op de Schelde, tot het midden van de negentiende eeuw voor in plaatsen aan de riviermondingen zoals Brielle, Hellevoetsluis, Willemstad tot zelfs in Vlissingen en Veere. Maar ook in

Drimmelen en Geertruidenberg kwamen ze voor. Ze werden gebruikt als vracht- en veerschip zowel als voor de 'visscherij op zee' en voor spiering- en botvisserij. Deze laatste scheepjes hadden een draagvermogen van 1 à 1½ last (2 - 3 ton).²¹ In het eerste kwart van de negentiende eeuw werden hengsten gebruikt voor de steekvisserij rond Dordrecht.²²

Een zoektocht door de notariële archieven op het internet (www.archieven.nl) geeft circa dertig vermeldingen van hengsten tussen 1768 en 1826, allen in de zeegaten, van Brielle tot Vlissingen. Voor zover afmetingen worden vermeld, gaat het om schepen van ongeveer zeven meter (25 Amsterdamse voet) lengte en een laadvermogen van



Aquarel penseel in grijs, enig grafiet getiteld 'Gezicht op Veere' door Aart Schouman, 1754. Op de voorgrond een kleine hengst of steekhengst. (Collectie Dordrechts Museum, inv. nr. T207)

drie tot vijf ton. Vergelijkbaar dus met onze steekhengst. In één geval (1812) betreft het een grote hengst van acht en een halve meter lengte en dertien ton laadvermogen. Dit schip werd gebouwd in Waasbeek (België), en zou een aanwijzing kunnen zijn dat de Vlaamse hengsten groter en vooral dieper waren.

In de archieven van Willemstad kwamen hengsten voor in de achttiende eeuw. Ook oude kranten vermelden hengsten in die periode, variërend van gebruik als wacht-schip op de Maas in 1787, tot een strooptocht door Franse soldaten vanuit Cadzand naar Walcheren in 1794.²³

In het eerste geval is sprake van gewone hengsten zonder bewapening en dubbele hengsten met kanons aan boord. Er is duidelijk sprake van twee in grootte verschillende uitvoeringen. Ook in de werfboeken van de werf van Fop Jansz. Smidt aan de Kinderdijk worden in de jaren 1776–1779 meerdere hengsten vermeld.²⁴ En ook hier is sprake van verschillende afmetingen, met name een 'henst', een 'hensije' en een 'halfschacht henst'. Vermoedelijk wordt bij de laatste het laadvermogen (1 à 1½ last) aangegeven.²⁵ Het laadvermogen zou dan overeenkomen met dat van de hengsten in het Register van Metingen en Ijkingen van Bergen op Zoom.

In zijn 'De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong' uit 1913 beschrijft Van Konijnenburg zowel de hengst als de steekschuit. Hoewel de technische betrouwbaarheid van de tekeningen door sommige deskundigen in twijfel wordt getrokken, geeft deze uitgave een goed overzicht van de Nederlandse houten binnenschepen en vissersvaartuigen zoals die in het begin van de twintigste eeuw werden aangetroffen in de havens langs de Nederlandse kust. W.K.Versteeg, die in opdracht van de auteur de havens langs de gehele kust heeft bezocht, heeft aan de hand van de daar gevonden schepen de onderscheiden typen beschreven. In het overzicht noemt hij onder andere de hengst en de steekschuit, de scheepstypen die ook in de inventaris van Arbeid Adelt voorkomen. De benamingen heeft hij zonder twijfel van de lokale vissers overgenomen. Volgens Van Beylen geeft Van Konijnenburg een 'zeer slordige beschrijving van de hengst'.²⁶ Het plan van de hengst zou getekend zijn naar een plan uit 1800, aanwezig in het Nederlands Scheepvaart Museum in Amsterdam.²⁷ Maar als de tekening van onze steekhengst naast

het plan van Versteeg wordt gelegd, is de overeenkomst opvallend: het is nagenoeg hetzelfde scheepje. Het kan dus wel degelijk ter plaatse opgemeten zijn door Versteeg. Onze steekhengst werd kennelijk door de Brielse vissers gewoon een hengst genoemd. Dat wordt bevestigd door een opmerking van wijlen scheepsbouwer Dirk van Duivendijk uit Tholen, die aan de hand van foto's van de *Boreas* meende een Brielse hengst te herkennen. Ook de Rijkspolitie te water in Maassluis bediende zich vanaf 1894 van dergelijke scheepjes, onder de naam zeilhengst, ter vervanging van de eerdere roeiboten.²⁸



Detail van een technische tekening van een Aalsmeerder visschuit of hengst, 1858.
(Collectie Maritiem Museum)

Eén van de opvallende constructieve elementen van de steekhengst is het bij de voorsteven naar buiten vallende bovenboord. Het plan uit 1800 vertoont dezelfde eigenaardigheid, evenals, met enige fantasie, de afbeelding van 'een Heijnst' van Gerrit Groenewegen.²⁹ Ook een tekening van een 'Aalsmeerder visschuit of hengst' uit 1858 in het Maritiem Museum Rotterdam toont dezelfde bouw.³⁰ We mogen er daarom vanuit gaan dat het in Zuid-Holland gangbare model van een hengst sterke gelijkenis vertoont met onze steekhengst. De valling van de voorsteven is sterker dan bij de Zeeuws-Vlaamse hengst en wordt soms vergeleken met die van de hoogaars.³¹ Er zijn nog twee opvallende verschillen: de steekhengst heeft een smal zetboord over tweederde van de lengte vanaf de boeg terwijl het voor de Zeeuws-Vlaamse hengst kenmerkende verspringende berghout in de boegen ontbreekt. Daarentegen heeft deze laatste wel een volwaardig bovenboeisel over de volle lengte. Het enige wat deze schepen gemeen hebben, zijn de steil staande achtersteven en de rechtstandige boorden in het achterschip. Van Beylen stelt daarom terecht de vraag of de Zuid-Hollandse hengsten van hetzelfde type zijn als de Vlaamse.³²



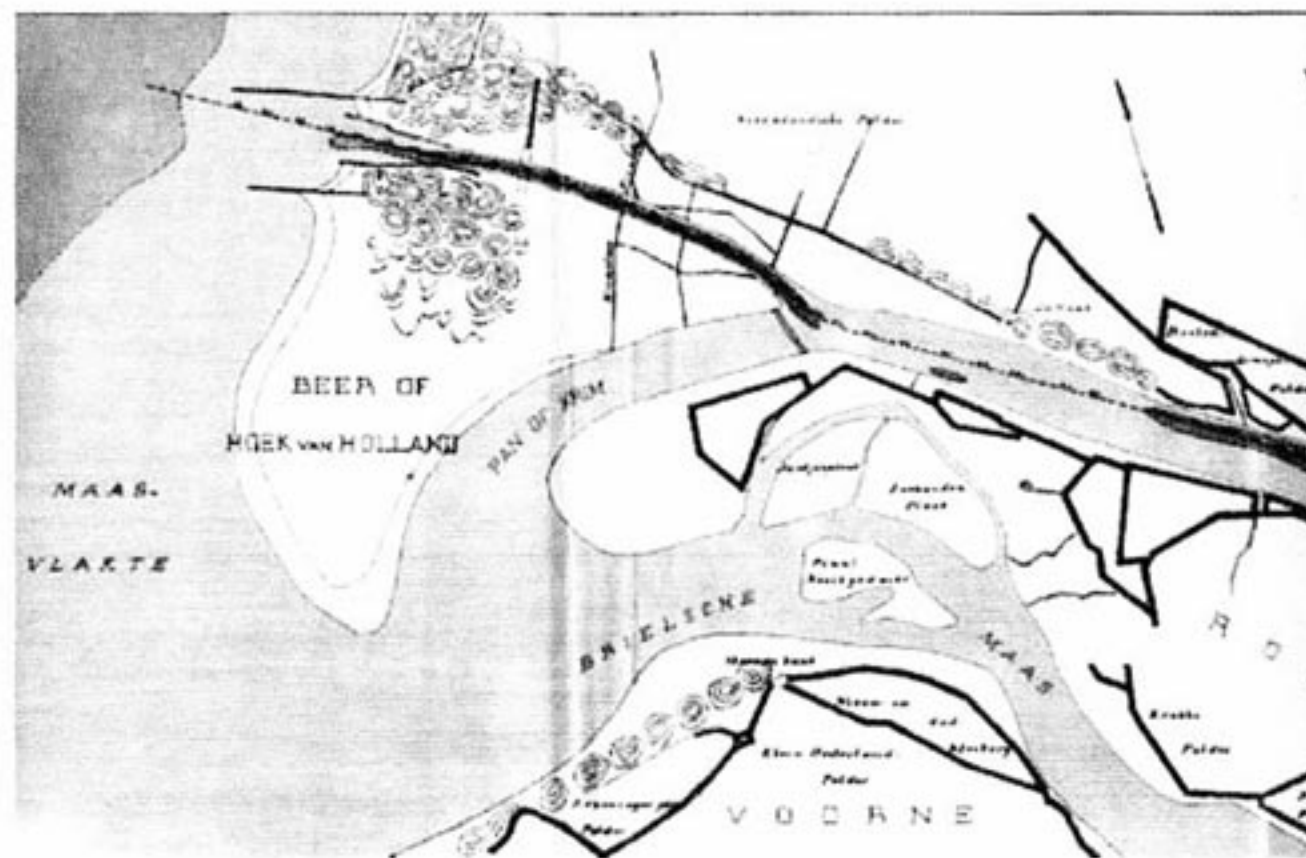
Ets getiteld 'een Heijnst' door Gerrit Groenewegen, 1789.
(Collectie Maritiem Museum)

Gebaseerd op deze gegevens ligt de conclusie voor de hand dat er sprake is van verschillende soorten hengsten zoals Van Beylen veronderstelt: de grote Zeeuws-Vlaamse - of mosselhengst en de kleine Zuid-Hollandse - of steekhengst. Of de grote hengsten een apart type vertegenwoordigen of slechts een grotere opgeboeide versie van de kleine hengst waren, is een vraag die nog niet beantwoord kan worden. De *Boreas* is in elk geval een vertegenwoordiger van de laatste. Waarom de hengsten het langst in Brielle zijn gebruikt, moet dan verband houden met de werkomstandigheden.

Het water van de Brielse Maas

De Brielse Maas is van oudsher de belangrijkste afvoer van het water van de Rijn en de Maas. Maar sinds de Sint Elizabethsvloed van 18 november 1421 is de loop van de benedenrivieren drastisch veranderd. Tengevolge van de inundatie van de Zuid-Hollandse Waard ontstond een nieuwe uitloop voor het water van de Maas en de Waal naar zee via Hollands diep en Haringvliet. Het resultaat was dat vanaf die tijd de Maasmond begon te verzanden. In de vier daarop volgende eeuwen vormden zich de platen die zich ontwikkelden tot de eilanden IJsselmonde

en Rozenburg. Daardoor werd de Maas gesplitst in twee mondingen: het Scheur ten Noorden en de Maeze ten Zuiden van Rozenburg. De situatie in het midden van de negentiende eeuw, juist voor het doorgraven van de Hoek van Holland, is te zien op bijgaande kaart. Al in het midden van de negentiende eeuw stond er bij hoog water niet meer dan ongeveer 3 meter water, en bij krachtige westerlijke wind heerste er 'op de droogte van de Maas zoveel branding dat het vaarwater onbruikbaar was'.³³ Uit het rapport 'Waarnemingen van de waterbeweging en de waterverdeling op den waterweg van Rotterdam naar



De ontwikkeling van de Maasmond tussen 1872 (boven) en 1906 (onder).
(Bron: De Waterweg langs Rotterdam naar Zee 1866-1916. Uitgave van het Ministerie van Waterstaat 's- Gravenhage 1916)



zee' van 1885 blijkt hoe groot de invloed van de Nieuwe Waterweg is geweest op de loop van de rivier: al na tien jaar werd tachtig procent van het bovenwater van de Rijn en de Waal afgevoerd via de nieuwe monding.³⁴ Verdere kanalisering van de Nieuwe Maas en het Scheur moest dan nog worden uitgevoerd.

Dat was, zoals we gezien hebben, mede aanleiding voor de vissers van Arbeid Adelt om hun steken steeds verder naar buiten te plaatsen, direct aan zee. Het is, gezien de reputatie van de Maasmonding, niet verwonderlijk dat de platte Beierlandse schuiten waarmee op de rivier werd gevist in deze omgeving niet meer voldeden, en dat naar een meer zeewaardig type werd gezocht. Dat zou verklaren waarom met name vanuit Brielle met hengsten werd gewerkt.

In eerste instantie leek de verschuiving van de steken naar zee succesvol te zijn. Zoals blijkt uit grafiek 2 nam de gemiddelde vangst van de steek bij Brielle toe, tegen de algemene trend in. Zoals eerder beschreven blijkt uit de jaarverslagen van de Maatschap dat tot 1930 in ieder geval winst werd gemaakt. Uit de aanvoer van zalm op de markt in Kralingseveer blijkt geen directe correlatie tussen de verbeteringswerken aan de Maas en de teruglopende resultaten van de zalmvisserij. Het is echter wel duidelijk dat de visserij buitengaats resultaat opleverde, en dat de hengst daaraan heeft bijgedragen.

Dan blijft nog de vraag waar deze schepen werden gebouwd, en waar de benodigde kennis vandaan kwam.

De scheepsbouwer

Volgens de beschikbare informatie zou de *Boreas* ontworpen en gebouwd zijn op de werf van Richter Uitdenbogaardt in Maassluis. De vraag is waarom een werf, die bekend stond om haar loggers en door sommigen zelfs gecrediteerd wordt met de introductie van de eerste houten loggers in Maassluis, op het idee zou komen een dergelijk schepje te bouwen.

De oprichter van de werf, Gijsbertus Hermanus Uitdenbogaardt, werd geboren in Leerdam op 24 oktober 1809 als de zoon van schipper Tijmen Uitdenbogaardt en Aaltje van Dijk. Het gezin woonde aan boord van hun schip, wat blijkt uit de geboorteplaats van de andere kinderen,

respectievelijk Meerkerk en Nieuwer Amstel en Amsterdam. Als gevolg van het zwervende bestaan van het schippersgezin werd Gijsbertus achtereenvolgens ingeschreven in Leur, Rotterdam en IJsselmonde. Bij zijn huwelijk in 1833 stond hij geregistreerd als sloopstimmerman.³⁵ Vermoedelijk leerde hij het vak op een scheepswerf in IJsselmonde. Gijsbertus trouwde in oktober 1833 met Dirkje Putters, dochter van een timmerman uit Leerdam. Die stad had geen scheepswerf in die tijd, alleen een timmerman die zorgde het onderhoud van de schuit van het stadsbestuur. Er zal daarom voor een sloopstimmerman geen werk geweest zijn en het echtpaar verhuisde nog in dezelfde maand 'metterwoon' naar Zevenbergen, waar ze op Calishoek een woning betrokken.³⁶ In deze buurtschap woonden meerdere sloopstimmerlieden en schippers. Zoals veel vissers uit die buurt verhuisde het gezin in 1854 naar Maassluis, waar Gijsbertus een aantal kleine werfjes overnam van E. van der Hoog en deze samenvoegde tot een grotere werf 'Hollands Trouw', onder de firmanaam G.H. Uitdenbogaardt. Hij overleed op vijf juli 1866 te Maassluis. De werf werd voortgezet door zijn zoon Sijme, die in 1870 ook eigenaar werd.³⁷

Gezien zijn voorgeschiedenis als sloopstimmerman in IJsselmonde en West-Brabant is het welhaast zeker dat Uitdenbogaardt bekend is geweest met de bouw van de hengsten zoals die in gebruik waren bij de visserij op de benedenrivieren gedurende de eerste helft van de negentiende eeuw, en dat die kennis op de werf voorhanden was. Zijn zoon was een goede bekende van Jacob Veltenaar Czn., met wie hij jaren in de gemeenteraad van Maassluis heeft gezeten. Het is daarom niet te verbazen als zodoende de vraag van de vissers naar meer zeewaardige schuiten door de scheepsbouwer is beantwoord met de hengst.

Besluit

De kleine hengst was onder diverse benamingen (steekhengst, zalmhengst, Aalsmeerder visschuit, Biesboschuitje, steekschuit) tot het midden van de negentiende eeuw een veel gebruikt sloopstype voor de (zalm)visserij op groter water, zoals de benedenrivieren en de Biesbosch. Nadat de zalmvisserij zich in het tweede kwart

van de negentiende eeuw concentreerde op de grote zeevisserijen op de rivieren werd voor de individuele vissers een goedkopere schuit van belang. Naar wordt aangenomen werd in die tijd voor de zalmvisserij een nieuw type schuit ontwikkeld, de drijverschuit of zalmschouw.³⁸ Deze was goedkoper en eenvoudiger te bouwen dan de steekhengst, waardoor deze uit de gratie is geraakt. Vanwege zijn model, met de hogere kop en scherpere voorsteven is de hengst echter een droger en daarmee zeewaardiger schip dan de drijverschuit, en daardoor beter bruikbaar in het ruwe water van de zeegaten. Mogelijk is op een aantal plaatsen nog een aantal oude steekhengsten overgebleven, of anders waren er vissers die zich de superieure eigenschappen van het type herinnerden. Zo is de steekhengst aan het einde van de negentiende eeuw vermoedelijk geherintroduceerd door J. Veltenaar Czn. bij de steekvisserij in Brielle. De aanleiding daartoe was

het werkgebied van de Maatschap Arbeid Adelt. Onder invloed van de afnemende vangsten aan het einde van de negentiende eeuw werden vanaf 1890 de steken steeds verder naar zee verplaatst. Niet alleen om de optrekkende zalm zo vroeg mogelijk te vangen, maar ook omdat buiten de gedefinieerde percelen geen pacht hoefde te worden betaald. De benodigde kennis voor de bouw van steekhengsten was voorhanden in Maassluis, de investering was geen probleem. Maar de teloorgang van de zalmvisserij was niet meer te voorkomen, waardoor het bij een klein aantal exemplaren gebleven is. Hoewel de conclusie voor de hand ligt, is er geen hard bewijs dat de Boreas daadwerkelijk voor de steekvisserij op de Brielse Maas is gebruikt. Wel is duidelijk dat het hier gaat om de laatste representant van dit type, die nu op een erf in Capelle bij Zierikzee ligt te wachten op restauratie.

Noten

- 1 E. Bruinekoel en P. Hamer, 'De laatste steekhengst gered', in: *Spiegel der Zeilvaart*, 2009, 2, 54-55.
- 2 G.J.Schutten, *Verdwenen Schepen, de houten kleine beroepsvaartuigen, vrachtvaarders en vissersschepen van de lage landen*, (Zutphen 2004) 273; 'Hengsten, niet alleen in Zeeland', in: *Spiegel der Zeilvaart* 1997, 9,10-15.
- 3 College voor de Zeevisscherijen: *Verslagen van de Staat der Nederlandse Zeevisscherijen 1888 – 1910, De staat van de Nederlandsche Zeevisscherijvloot en hare bemanning; B:Visscherij in Zeeland en op de Zuid- Hollandsche en Zeeuwsche stroomen*.
- 4 Regionaal Archief Voorne Putten en Roozenburg (RAVPR); *Verslagen van de Toestand der Visscherijen Zwartewaal 1893-1908*. Toegangs.nr. 106 / 1126.
- 5 Het verschil in meting is te verklaren uit het verschil in draagvermogen (verschil in diepgang tussen geladen en ongeladen toestand) en bruto tonnage (hele volume van het schip). Bij de invoering van de Visserijwet van 1909 ontstond nogal wat verwarring over wat precies gemeten moest worden bij ongedekte schepen.
- 6 P. Hamer, 'De steekhengst Boreas, scheepstype of ontwerp van eigen vinding?', in: *Consent* 2010 (8-12).
- 7 M. van de Ree, 'De Zalmvisserij', in: *Historische schetsen van Maassluis*, no. 43 (38-46).
- 8 Th. H. van Doorn, *Terminologie van riviervissers in Nederland* (Assen 1971) 45 en verder. Visserij met behulp van de zegen. Een zegen is een samenstel van netten dat over de breedte van de rivier werd uitgevaren, om het vervolgens met een boog dicht te trekken naar het ophaalpunt aan de wal of op een vlot.
- 9 Maandcijfers Vischaanvoeren te Kralingescheveer, in: Dr. P.P.C. Hoek, *Mededelingen over de Visscherij; maandblad in overleg met het College voor de Zeevisscherijen 1894 - 1903*; Maandcijfers Vischaanvoeren te Kralingescheveer, in: Dr H.C.Redeke, *Mededelingen over de Visscherij; maandblad met gebruikmaking van officiële bescheiden 1904 – 1915*.
- 10 Van de Ree, *De Zalmvisserij* (45).
- 11 P.J.M. Martens, *De zalmvissers van de Biesbosch, een onderzoek naar de visserij op het Bergse Veld, 1421-1869* (Tilburg 1992) Hoofdstuk 11.
- 12 Statuten der Maatschap 'Arbeid Adelt' te Maassluis 1922.
- 13 Nationaal Archief (NA), Ontvangers van Registratie en Domeinen in Zuid Holland, inventaris van 'Arbeid Adelt', toeg.nr. 3.06.28: 35.
- 14 De Stenen Baak is in 1630 gebouwd in opdracht van de Brielse vroedschap. Het bouwwerk is gelegen aan de monding van de Maas tussen Brielle en Oost-Voorne.
- 15 RAVPR, *Van den Blink*, toeg.nr. 479/17.
- 16 RAVPR, *Verslagen van de Toestand der Visscherijen, Zwartewaal 1893-1908*, toeg.nr. 106/603.
- 17 N.A., toegangsnummer 3.06.28/35.
- 18 T. Huitema, *Ronde en Platbodemjachten* (Amsterdam 1965) 184.
- 19 Schutten, Hengsten niet alleen in Zeeland, 9-10.
- 20 Van Doorn, *Terminologie van riviervissers*, hoofdstuk 6.3.
- 21 Regionaal Archief West-Brabant, *Register van metingen en ijkingen en op het tonnengeld 1817 - 1819*, toeg.nr. 0601/4428.
- 22 Mededelingen J.M. van der Esch te Papendrecht.
- 23 W.F.Lichtenauer, 'Parallele levens in de nieuwe tijd, 1787', in: *Rotterdams jaarboekje 1956*, 126 – 127; 's Hertogenbossche Courant 1794.
- 24 C. de Waard, *Het rekeningboek van Fop Jans. Smidt 1775-1779 en zijn beide zoons 1811-1814* (Middelburg 1918) 35.
- 25 J.M.Verhoeff, *De oude Nederlandse maten en gewichten* (Amsterdam 1983) 122. Schaft: kubieke maat in gebruik bij grondwerken, 144 kubieke voet Rijnlandse maat. Een half schaft komt overeen met $\pm 1,9 \text{ m}^3$.
- 26 J. Van Beylen, *De Hengst* (Capelle aan den IJssel 2007) 32.
- 27 Ibidem 26.
- 28 C. van Dijk en Ria Voskamp-Voestermans, *Van Hoogaars tot Kustwacht, 150 jaar politietoezicht te water* (Gent 1993) 45.
- 29 G. Groenewegen, *Verzameling van 84 stuks Hollandse Schepen* (Rotterdam 1789). Plaat F5.
- 30 Maritiem Museum Rotterdam, inventarisnummer T367. Tekening van een Aalsmeerder visschuit.
- 31 Van Doorn, *Terminologie*, 202: hengst, lijkend op de hoogaars, de verschillen zijn zeer gering. Ook: brief van J. Van Beylen aan D. Visser over de typering van de steekhengst.
- 32 Van Beylen, *De Hengst*, 30.
- 33 Ministerie van Waterstaat, 1866 – 1916 *De Waterweg langs Rotterdam naar Zee*, ('s- Gravenhage 1916).
- 34 Ministerie van Waterstaat, *Waarnemingen van de Waterbeweging en verdeling op den Waterweg van Rotterdam naar Zee*, D.J. Steyn Parvé et al. ('s- Gravenhage 1887)
- 35 Gemeente Archief Leerdam, archieven van de Burgerlijke Stand.
- 36 Regionaal Archief West Brabant, archieven Burgerlijke Stand, toegangsnummer. 4695/233
- 37 Bij Koninklijk Besluit (no. 34 d.d 20-12-1893) werd aan zijn zoon Willem (1866-1951) in 1893 toestemming verleend de naam van zijn moeder, Maria Wilhelmina Richter, aan zijn geslachtsnaam toe te voegen.
- 38 P. Verhagen, *Rivieren, boten en visser. Omzien naar vervagende spiegelbeelden*. (Goudriaan 1998) 94.