

Steekhengst gered van uitsterven

De laatste steekhengst is gered, of beter gezegd opgemeten en herbouwd, dankzij ingrijpen van de Stichting Behoud Hoogaars en vele sponsors. In 2009 werd het in het blik gezette wrak in Kortenhoef boven water gehaald en naar Zeeland gebracht in afwachting van een restauratie. Omdat de Stichting de handen vol had aan andere urgente projecten duurde het even, maar onlangs werd de *Boreas* dan toch te water gelaten.

Tekst: Wim de Bruijn, met dank aan Peter Hamer Foto's: Theo Kampa, e.a.



boven: Een fraai overzicht van de bouwloods van de gerestaureerde Historische Scheepswerf C.A. Meerman. Hier zijn vanaf 1763 vele schepen, vooral hoogaarzen, gebouwd. In het topjaar 1871 liepen er vijf nieuwe hoogaarzen van de helling.

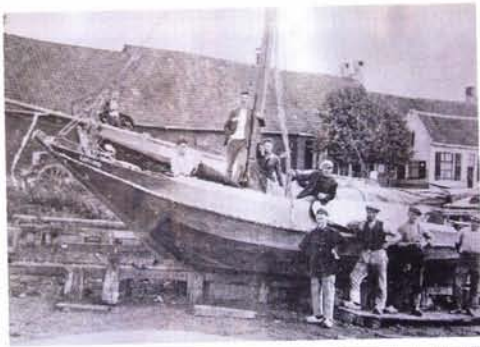
onder: Een van de weinige foto's van een zeilende steekhengst. Waarschijnlijk is dit een steekhengst die de politie van 1910 tot 1918 in gebruik had.

De steekhengst is een onbekend scheepstype; alleen Gerrit Schutten noemt het in zijn boek *Verdwenen Schepen*. Door diepgravende studie van Peter Hamer is er nu echter veel boven water gekomen. We moeten terug naar 1899 tot 1903 toen in Den Briel vier steekhengsten werden vermeld, van 1903 tot 1911 werden twee zalmsteekhengsten vermeld. Na 1947 is er over dit type niets meer terug te vinden. Wel wist Peter Hamer te achterhalen dat de steekhengst *Boreas* die in Kortenhoeft werd "gelicht", op de werf van Richter Uitdenboogaardt in Maassluis moet zijn gebouwd. In de negentiende eeuw was de zalmvisserij een belangrijke bedrijfstak waarmee grote

inkomsten werden gegeneerd. In 1885 werden er in de Maasmond maar liefst 100.000 zalmen aangevoerd. Het visrecht was verdeeld in verschillende afdelingen: visserij met de grote zalmzegen, visserij met drijfzwant en visserij met zalmsteken en stallen en daaraan verbonden fuiken, korven, kubben, schutnetten, enz. Elke afdeling was onderverdeeld in geografisch nauwkeurig omschreven percelen en bepalingen over het maximaal aantal steken of het toegestane aantal schepen.

Achtergrond

Heel vroeger werd het water van Rijn en Maas naar zee afgevoerd via de Brielse Maas. Sinds de Elisabethsvloed van 1421 veranderde dat



linksboven: Steekhengst *Zeehond*, later *Wulp* van J. Rijkse op de werf Tans in Rotterdam, 1925



links en boven: Foto's van een steekhengst met origineel spriettuig

Waterweg, die in 1872 gereed kwam, verzandde de Brielse Maas in een nog hoger tempo. De visserij moest het daarom steeds dichterbij zee zoeken. In 1930 stonden er nog 30 steken met 56 fuiken in de monding van de Brielse Maas. Uiteindelijk werd er alleen nog zalm in de zeemonding gevangen. Maar daarvoor hadden de vissers wel wat grotere schepen nodig dan de gebruikelijke zalmschouwen. Dat deze zalmvisserij uiteindelijk geheel verdween heeft overigens niet alleen gelegen aan het verzanden van de Brielse Maas. Naast het verlies van paaigronden op de bovenrivieren was de jaarlijks toenemende vervuiling van de Rijn mede oorzaak van het verdwijnen van de trekvis. Dankzij milieuwetten is, niet alleen in Nederland, maar vooral ook in Duitsland de lozing van vervuild water volledig teruggebracht. Het water van de Rijn is nu weer zo schoon dat er sprake van is dat de zalm terugkomt.

drastisch. Er ontstond een nieuwe uitloop via het Hollands Diep en het Haringvliet en de Maasmond begon toen al te verzanden. De zandplaten en latere eilanden die zich ontwikkelden, waren IJsselmonde en Rozenburg. Het water werd gesplitst in het Scheur en de Maeze. Door de aanleg van de Nieuwe

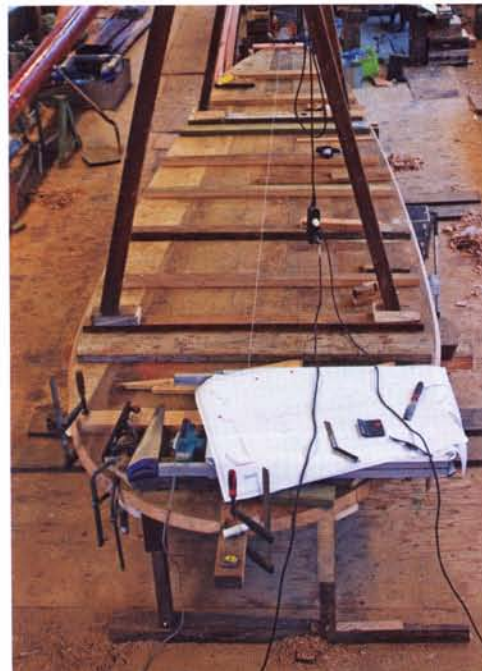
Andere schepen

In verschillende documenten wordt gesproken over roeiboten, schouwen, visschouwen, zalmschouwen, schuitjes, hengsten, zalmhengsten en zalmsteekhengsten op de Brielse Maas. Wel is frappant dat Brielle de enige plaats is waar hengsten in de steekvisserij werden gebruikt. In 1913 beschrijft Van Konijnenberg in zijn boeken *De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong* zowel de hengst als de steekschuit. W.K. Versteeg maakte in opdracht van de auteur tekeningen van alle typen schepen die hij tegenkwam. Het is niet zeker dat Versteeg in Brielle de hengst opmat en in tekening bracht.

'Wemogener van uitgaan dat in Zuid-Holland het gangbare model van een hengst sterke gelijkenis vertoonde met onze steekhengst,' meent Peter Hamer. 'De valling van de voorsteven is sterker dan bij de Zeeuws-Vlaamse hengst en wordt soms vergeleken met die van de hoogaars. 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 boeg ontbreekt. Deze laatste heeft echter wel een volwaardig bovenboeisel over de volle lengte. Het enige dat deze schepen gemeen hebben, zijn de steil staande achtersteven en de rechtstandige boorden in het achterschip.'

rechts: Het vlak van de *Boreas* is gestempeld en omhoog gedrukt voor de juiste kromming.

Peter Schouten maakt de mal voor het bovenste deel van de kimgang in de historische bouwloods.



De steekhengst was met zijn hogere kop en scherpere voorsteven een droger en daarmee zwaardiger schip dan de drijverschuit waarmee op de rivier werd gevestigd. De steekhengst was daarom beter bruikbaar in het ruwere water van de zeegaten. Hamer meent dat de benodigde kennis voor de bouw van steekhengsten voorhanden was in Maassluis. Maar omdat de teloorgang van de zalmvisserij al niet meer te voorkomen was in de jaren dat er begonnen werd met dit type, is het bij een klein aantal gebleven.

Geschiedenis Boreas

Op de werf van Richter Uitdenbogaardt in Maassluis werden rond 1900 enkele houten steekhengsten gebouwd. Er is tot 1946 eigenlijk niets bekend over het schip. Maar dan staat er een advertentie in *De Waterkampioen*: 'te koop: een kleine hoogaars p.l.m. 10 x 3,20 m, met 35 m² zeil en Penta hulpmotor.' Het schip wordt gekocht door C. Kolff uit Leeuwarden en het krijgt de naam *Boreas*. Tijdens de oorlog had het in Leidschendam op de wal gelegen en was volkomen uitgedroogd en lekte verschrikkelijk. De romp werd met blik beslagen; de roef was er waarschijnlijk al voor de oorlog op gezet.

In 1957 wordt de romp volledig in het blik gezet. Daarna waren er tot 1978 verschillende eigenaren. In 1979 wordt de heer D.J. Visser uit Sommelsdijk eigenaar van de *Boreas*, die legt hem begin 1980 te koop bij de werf van Piet Dekker in Kortenhoef. Er kwam geen koper, mede vanwege de geringe afmetingen van 9 x 3 x 0,90 m. Het scheepje rotte weg, het kajuitdak zakte in en bleef daar liggen



De spanten zijn met koperen nagels aan de huid geklonken. Een vrijwilliger werkt de geklonken kop nog wat af.

grote foto: De spanten, liggers en mastbank zijn goed te zien. De zwaardborders lopen door, zodat het zwaardbeslag er omheen gehangen kan worden. Let op de geheel doorlopende spanten in het voor-schip. Het is niet eenvoudig om daar een geschikt stuk hout voor te vinden.

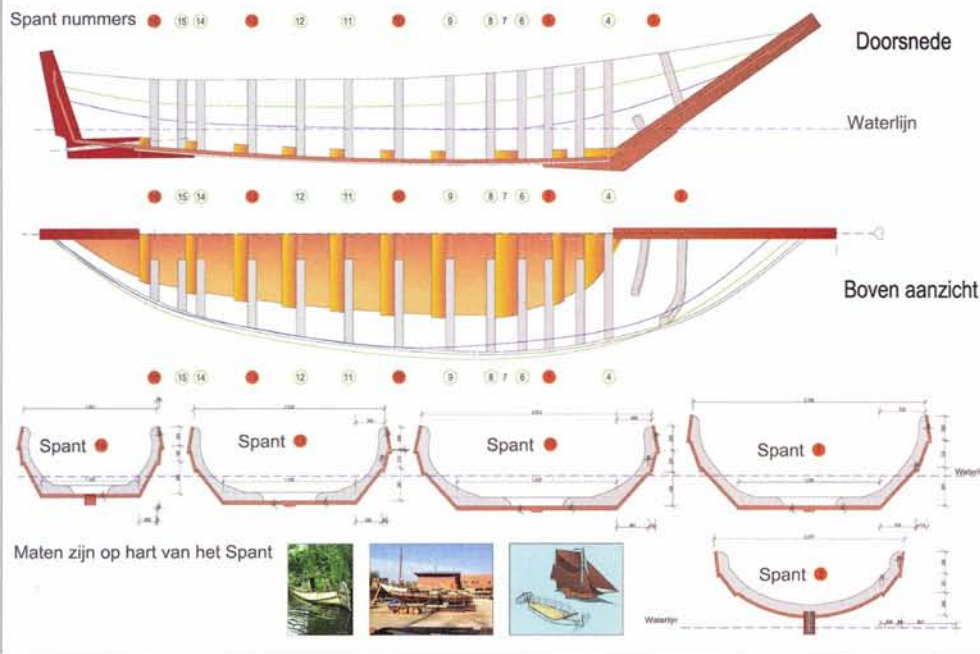
tot 2007. Toen werd onder auspiciën van de SBH een poging gedaan om het wrak te lichten. Een jaar later was er subsidiegeld om het wrak daadwerkelijk te lichten. Met behulp van lappen zeildoek rond de romp en een grote pomp, kwam de *Boreas* boven water en werd naar de naastliggende werf van Peter Schouten gesleept. Dankzij het blik was de vorm nog redelijk intact en het schip werd voorzichtig op een kar gezet en richting Zeeland gereden. Nu moest er geld worden ingezameld voor een totale restauratie of, wat later bleek, vernieuwbouw.

Vernieuwbouw Boreas

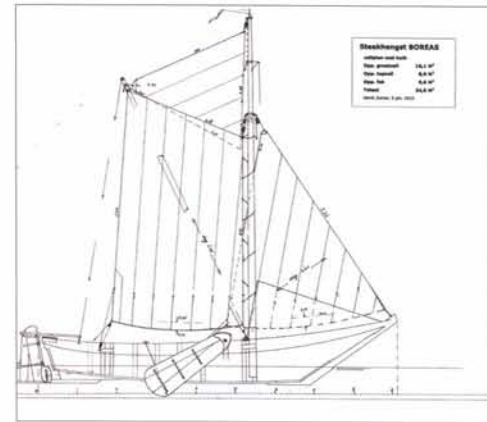
In januari 2014 kon het startsein worden gegeven voor de vernieuwbouw. Het restaureren van het oude wrak was onverstandig. Het schip was door Co Ruissen volledig opgemeten en in tekening gebracht, zodat het nu

van tekening kon worden nagebouwd. Uiteraard lag de oude *Boreas* vlakbij om regelmatig details te kunnen bekijken. Peter Schouten werd, net als bij eerdere projecten voor SBH, ingehuurd om twee dagen per week een groep vrijwilligers aan te sturen. Als bouwplaats werd (uiteraard) gekozen voor de inmiddels geheel gerestaureerde Historische Scheepswerf C.A. Meerman in Arnhem. Er lagen al droge vlakdelen van 42 mm dik eiken. Peter liet ze eerst wat water opzuigen alvorens ze pas te zagen. Was dat niet gedaan, dan zou het hout na de tewaterlating zoveel zijn gaan zwellen, dat de houten pennen zouden kunnen breken.

Intussen werd de lemen werkvloer geëgaliseerd en waterpas gemaakt. De vijf vlakdelen werden op schragen naast elkaar gelegd, het middelste deel was 55 mm dik. Het vlak werd gestempeld naar boven toe en met dom-



Gerrit Zomer tekende een zo origineel mogelijk zeilplan. Simon den Boer maakte de zeilen.



mekrachten werd het vlak voor en achter wat opgedrukt. Daarna werd het pas gezaagd en bleef er een vlak van 7,20 x 2,00 m over. Intussen had Peter bij Houtcompagnie Almenum in Harlingen het benodigde hout uitgezocht en naar Arnhem laten brengen.

Uitgezakt origineel

De vlakdelen werden met 11 hulpliggers tegen elkaar geklemd en daarop kwamen triplex hulpspanten. Van tekening en op het oog werden voor- en achterstevens gezaagd

en geplaatst. Om een strokend schip, dat wil zeggen een romp zonder hobbels of deuken, te krijgen werd alles gecontroleerd met strooklatten. Dat was hard nodig, want de tekening van de uitgezakte originele romp vertoonde heel wat hobbels en bobbel. Nadat alles was gestrookt, werd de eerste gang, de kimgang, gebrand en passend gemaakt. In feite bestaat deze gang uit twee delen die glad tegen elkaar liggen. Met houten pennen werden de gangen aan de stevens bevestigd. Daarboven kwamen twee overnaadse gan-

gen. Deze werden koper geklonken. Intussen konden ook alle liggers van 10 x 10 cm definitief worden gemaakt en aan het vlak vastgezet met houten pennen en deutels. Ook de spanten werden gezaagd en vastgezet, zodat de hulpspanten konden worden verwijderd. Het staat er simpel, maar voor het zover was, waren Peter en de groep vrijwilligers anderhalf jaar verder.

Vernieuwbouw

Peter Schouten koos bewust voor "vernieuwbouw". De discussie over restauratie en vernieuwbouw werd voor het eerst door Thedo Fruithof in 2001 aangekaart toen de geheel gerestaureerde hoogaars *Alcyon* in Vlissingen te water werd gelaten. Het probleem was dat

PETER SCHOUTEN

Peter Schouten kreeg tijdens de Jaarvergadering 2015 van de SSRP de W. H. de Vos prijs uitgereikt. Deze wordt toegekend aan degene die zich bijzonder verdienstelijk heeft gemaakt voor het door de Stichting nagestreefde doel, dan wel blijkt heeft gegeven van uitermate grote zorg en toewijding bij het onderhoud en de instandhouding van zijn of haar jacht. De prijs bestaat uit een wisselprijs, zijnde een zilveren model van de Lemsteraak *De Onrust* (zie pag. 62) en een vergulde knop van de vlaggenstok, die blijvend wordt uitgereikt.

Op grond van de volgende overwegingen: Peter Schouten werkt vanuit de gedachte dat de historie van onze Ronde en Platbodemjachten mede bepalend is, hoe nu om te gaan met restauraties en (ver)nieuwbouw. De basis daarvoor is gelegd rond zijn 12-jarige leeftijd, tijdens zijn jeugd in de nabijheid van zijn onvergetelijke leermeester Piet Dekker. Omdat traditioneel werken uitstekend bij hem past. Zijn werf ademt die sfeer ook. Zijn uitgangspunt

is, dat veel schepen door de jaren heen, heel erg goed hebben bewezen, dat deze met goed onderhoud en vakkundige restauraties tijden kunnen blijven varen. Omdat Peter Schouten op deze manier al meer dan 30 jaar op zijn eigen werf in Kortenhoef een belangrijke bijdrage levert aan het behoud van onze Ronde en Platbodemvloot. Omdat Peter daarnaast op diverse werven in Nederland werkzaamheden aan verschillende scheepstypes uitvoert of heeft uitgevoerd, van Friesland tot Zeeland, waardoor hij zichzelf een breed beeld heeft kunnen vormen van de Nederlandse Ronde en Platbodemvloot;

Dat zijn interesse daar niet bij ophoudt en hij ook ontwikkelingen in het buitenland volgt, die weer belangrijk kunnen zijn voor zijn werkzaamheden hier; Peter een grote stempel heeft gedrukt op diverse grote restauraties van Zeeuwse schepen, vooral Hoogaarzen; Dat dit heeft geleid tot zijn huidige opdracht, het samen met een groep vrijwilligers het 'ver-



nieuwbouwen' van de laatste Steekhengst in Nederland, de 'Boreas', waarvan het bedoeling is dat deze op 16 mei a.s. als herboren te water zal gaan.

Omdat Peter met dit alles een bijdrage van niet in te schatten betekenis heeft geleverd en nog steeds levert aan de doelstellingen van het Stamboek, waarvoor het bestuur hem zeer erkentelijk is en op deze wijze de unieke verbintenis met het Stamboek wil benadrukken.

subsidiegevers vernieuwbouw tegenhielden door alleen restauraties te subsidiëren, ook al bleef er geen enkel oud stukje hout zitten. Fruithof's belangrijkste argument was dat je de vraag kan stellen wat de waarde is van een gerestaureerd schip als er nog maar een enkel oorspronkelijk onderdeel is overgebleven. 'Is het dan niet een valse emotie die bepaalt dat een restauratie de enige juiste keus is, terwijl ondertussen het oorspronkelijke object grotendeels verdwijnt? Dan geeft een goede reconstructie de werkelijkheid van vroeger zuiverder weer dan een gerestaureerd schip. Kijk maar wat er gebeurt bij de plaats van de spanten. Hoe vaak 'wandelen' deze als het ware in de tijd door het schip, omdat men vaak tegen oude, nieuwe plaatst. Is er dan sprake van oorspronkelijkheid?'



de hand van oude foto's en tekeningen heeft Gerrit Zomer een zeilplan getekend met het originele spriettuig van 16,1 m², een topzeil van 8,9 m² en een fok van 9,6 m², dus totaal 34,6 m². Het afwerken van een schip kost altijd veel tijd, maar op 16 mei j.l. kon de nieuwe Boreas te water worden gelaten. Met de tewaterlating kreeg de viering van het 25-jarig bestaan van de Stichting Behoud Hoogaars een extra feestelijk tintje.

De steekhengst is een heel apart type schip en het is fantastisch dat er weer een in de vaart is, dankzij een grote groep enthousiastelingen

die veel vrije tijd en energie hebben gestoken in dit project. Mede dankzij vele sponsoren kon het werk worden uitgevoerd. Intussen komt de zalm weer terug in het schone rivierwater, dus wellicht wordt er ooit nog een visvergunning voor deze steekhengst afgegeven, zodat ook deze visteknik weer kan worden beoefend en uiteraard vastgelegd. 🪶

De werf in Arnhemuiden aan de Zuidwal 63 is van april tot eind oktober op woensdag- en zaterdagmiddag te bezoeken van 13.00-17.00 uur. Kijk op www.werfarnemuiden.nl

rechtsboven: De Boreas gaat met een vaartje te water. (Foto: Jan Eissens)

boven: Onder de huik ligt al een matras met stro.

rechts: Van Boreas als jacht met kajuitopbouw, tot een vernieuwbouwde steekhengst.

Vernieuwbouwen heeft voordelen. Het is veel goedkoper dan restaureren. Bovendien krijg je met nieuwbouw een constructief beter schip. Gelukkig zijn er nu enkele vernieuwbouw projecten, zoals de hengst Pegasus in Rupelmonde en deze steekhengst in Arnhemuiden. (Zie ook SdZ 2000.6 en 2001.7). Een laatste voordeel is dat een scheepsbouwer veel liever een nieuw schip bouwt dan restaureert. Hiermee wil ik vooral niet stellen dat je niet meer moet restaureren. Integendeel! Maar een goede afweging maken bij een begin van een groot project is altijd de moeite waard. Over de tuigage is veel overleg geweest. Aan

