

GESPREKKEN MET WILLEM KAREL VERSTEEG

In een bescheiden, doch genoeglijk ingerichte bovenwoning nabij de Centraal-statie te Antwerpen woont een voor de liefhebbers van oude schepen welhaast legendarische figuur: Willem Karel Versteeg. Met zijn oude vriend, de Dordtse scheepsbouwmeester Piet Hoebee, brachten wij hem in maart 1960 een eerste bezoek, een bezoek om nooit te vergeten en dat dan ook leidde tot herhalingen over en weer.

Vief kwam de nog welhaast jeugdige tachtiger ons bij de deur tegemoet, klom kwiek de twee nogal smalle trappen op, waar wij kennis maakten met zijn even kwieke, als charmante echtgenote, die natuurlijk de koffie met lekkernijen al klaar had. De ontmoeting 's morgens, met onze eegaas erbij, was meer bedoeld ter kennismaking en wederzijdse verkenning. Onze middag-ontmoeting, met mannen onder elkaar, zou waarschijnlijk tot echtelijke moeilijkheden hebben geleid, ware het niet dat Antwerpens winkels en verder vertier ook de vrouwen ruim een uur te laat op het rendez-vous deden verschijnen.

Intussen waren talloze aspecten van de oude scheepsbouw met meer animo dan regelmaat de revue gepasseerd, waarbij ik

mij steeds weer verbaasde over de overvloed aan kennis en 't schier fantastisch herinneringsvermogen van onze gastheer.

Als liefhebber van oud-vaderlandse schepen kende ik W. K. Versteeg als de man, die de honderden sloopstekeningen vervaardigde, welke verzameld zijn in het helaas sinds vele jaren uitverkochte standaardwerk van ir. E. van Konijnenburg „De Scheepsbouw vanaf zijn oorsprong”; en daarnaast aan het onder zijn eigen naam door de Nederlandse Boekhandel te Antwerpen en P. N. van Kampen & Zn. te Amsterdam uitgegeven boek „Scheepsmodellen”, waarin 56 scheepsplannen van oude Nederlandse schepen zijn weergegeven en in het kort beschreven.

Afkomstig uit de stad van Piet Hein

Willem Karel Versteeg werd op 2 augustus 1880 geboren te Delfshaven, welke oude stad eerst in 1885 werd verenigd met Rotterdam; een stad waar hij nu niet meer zou kunnen aarden, omdat zij zo totaal veranderd is. Als jongen logeerde hij in de vakantie vaak in Hoorn bij een broer van

Kenner en modelbouwer van oud-vaderlandse schepen

zijn vader en met zijn neef Jan Versteeg scharrelde hij sinds 1890 elke zomer rond op de Zuiderzeeschepen van die tijd.

In 1897 kwam hij in contact met ir. E. van Konijnenburg, voor wie hij 10 jaren lang werkte voor de samenstelling van genoemd standaardwerk.

De oorsprong van dit grote werk is feitelijk te zoeken bij de toenmalige Delftse hoogleraar Kop — oud marine-ingenieur — die veel liefde voor oude schepen had en deze liefde ook bij zijn studenten wekte. De overgang van de houten naar de stalen scheepsbouw was toen welhaast een volkomen feit en prof. Kop vond destijds al, dat men haast moest maken met het verzamelen van gegevens over de houten scheepsbouw, welks verdwijning immers reeds onafwendbaar was.

Prof. Kop wist actieve belangstelling bij de jeugdige Van Konijnenburg te kweken en deze nam op zich, een studie over de verdwijnende schepen te maken. Reeds als jong ingenieur begon hij hiermede, geholpen door de toen 17-jarige Versteeg, die schepen opmat en in tekening bracht. Van Konijnenburg werd na voltooiing van zijn studie Waterstaatsingenieur en Versteeg kwam in 1902 ook bij de Waterstaat.

* * *

In de periode van 1897—1907 reisde Versteeg eerst geheel Nederland af en daarna maakte hij verscheidene reizen langs de kusten van Denemarken, Duitsland, België en Noord-Frankrijk.

Hij mat op deze reizen honderden schepen op, bezocht oude scheepswerven, verzamelde oude sloopstekeningen en een schat



W. K. Versteeg in zijn atelier „... te werken zoals het hart dit begeert ...”

van andere gegevens voor ir. Van Konijnenburg.

Zijn reisverslagen, waarvan er helaas slechts enkele bewaard bleven, zijn uiteraard gehouden in de zakelijke stijl, die de ingenieurs van de Waterstaat van hun ambtenaren verwachten. Dit is natuurlijk jammer, want welk een kostelijke roman zou een kleurige beschrijving van die reizen met zijn talloze ontmoetingen met oude zeilschippers en oude scheepsbouwers en zeker niet minder met de jeugd van die dagen hebben kunnen vormen.

Het verhaal van een bedelbalk

Intussen werd prof. Kop opgevolgd door de later zo vermaarde prof. Vosnack, die gelukkig de belangstelling voor oude schepen deelde met zijn voorganger.

Het was prof. Vosnack, die in het toen nieuwe scheepsbouwgebouw een soort museumzaaltje inrichtte, waar modellen en tekeningen van houten schepen uit vroeger en later tijd werden verzameld.

Dat prof. Vosnack ook zelf aan deze verzameling meehielp, bewijst wel het verhaal van de bedelbalk van mijn boeier „Maartje”.

„Maartje” was oorspronkelijk een open Fries jacht, gebouwd in 1892 door de vermaarde Friese scheepsbouwer Eeltje Holtrap van der Zee te Joure.

In 1917 liet de toenmalige eigenaar Smilde of Smilda te Akkrum dit jacht door Auke van der Zee, de zoon van „Eeltjebaes”, verbouwen tot boeier. Auke wilde deze opdracht alleen aanvaarden, wanneer hij de vrije hand kreeg om er inderdaad een boeier van te maken en geen Fries jacht met een kajuit er op.

Dit betekende, dat practisch de gehele huid vanaf de onderkant der berghouten moest worden gesloopt en gewijzigd. Immers een boeier heeft een veel steiler en ook breder opboeisel, zowel in de zijden als bij voor- en achtersteven. En het vaste dek moest in de huidconstructie worden ingelaten. Kortom een boeier is feitelijk een heel ander schip, althans van scheepsbouwersstandpunt bezien.

De gebeeldhouwde bedelbalk — mogelijk afgeleid van de betingbalk, welke reeds op de alleroudste scheepsmodellen voorkomt — welke bij een Fries jacht dwarsscheeps als een boog op het voorschip staat, kwam door deze verbouwing te vervallen en de eigenaar wilde dit fraaie stuk snijwerk bewaren ter versiering van zijn woning. „Aukebaes” stond echter op zijn scheepsbouwersrecht, dat hem aanspraak deed maken op al het afgebouwde hout. Hij

verkochte de bedelbalk dan ook aan prof. Vosnack, die hem meenam naar Delft, vermoedelijk ter plaatsing in het hierboven genoemde museumzaaltje. De voorwerpen van historisch belang uit dit zaaltje zijn later overgebracht naar het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam.

De E.N.T.O.S. (1913) en het Nationaal Scheepvaart Museum (1963?)

Intussen groeide de belangstelling voor oude schepen ook buiten de sfeer der Delftse Hogeschool, mede dank zij talrijke lezingen, welke ir. Van Konijnenburg in den lande hield.

Uit deze verhoogde maritieme belangstelling werd de gedachte aan de ENTOS (Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied) geboren, welke het grote nationale evenement in 1913 werd en van 1 juni tot 1 september ruim 900.000 bezoekers naar de overzijde van het IJ te Amsterdam lokte. Voor die tijd was dit bijzonder veel.

Hare Majesteit koningin Wilhelmina bracht in september driemaal een bezoek aan deze tentoonstelling en werd vooral getroffen door de schitterende verzameling scheepsmodellen, welke hier vooral uit particuliere verzamelingen was bijeengebracht.

„Wat jammer dat al dit fraais straks weer verspreid wordt”, sprak de Koningin tegen de haar begeleidende heren. Het was niet aan dovemansoren gezegd. Dit koninklijk woord was als het ware de vonk, welke inspireerde tot de schepping van het Nederlandsch-Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam.

Mogen de Amsterdammers van thans tonen, dat deze vonk nog niet is geblust, en straks, wanneer de IJ-tunnelplannen tot uitvoering komen, de unieke gelegenheid worden benut, om het aloude Landsmagazijn op het huidige Marine-Etablissement de bestemming te geven, waarvoor het zo uitermate geschikt is, n.l. een werkelijk „Nationaal Maritiem Museum”, waarin naast de prachtige verzameling van het particuliere museum aan de De Lairessestraat ook de herinneringen aan onze rijke maritieme historie uit het Rijksmuseum een waardige plaats vinden kunnen.

Het was de heer C. G. Vattier Kraane, die de eerste stoot tot de oprichting van de „Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum” gaf en ook haar eerste voorzitter werd.

W. K. Versteeg, die ook bij de inrichting van de ENTOS had medegeholpen, bleek voor de heer Vattier Kraane een waardevolle speurder voor de nieuwe verzameling, waartoe zij tevens samen verscheidene reizen ter bezichtiging van opgespoorde oude modellen, scheepstekeningen e.d. maakten.

De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong

Intussen was het grote werk voor ir. Van Konijnenburg „De Scheepsbouw vanaf zijn oorsprong” voltooid. Vrijwel alle tekeningen in dit boek zijn, zoals al opgemerkt oorspronkelijk door Versteeg gemaakt, doch helaas vaak afgedrukt op een te kleine schaal, waardoor dikwijls te veel details verloren gingen.

Het manuscript, geschreven in het fraaie



Bemanning Pernisser sloep PR 2, Rederij Speelman, in 1903

handschrift van Van Konijnenburg, met de tekeningen van W. K. Versteeg, zoals deze op groter schaal voor het boek waren vervaardigd, werd bewaard in een fraai gebeeldhouwde tafel met opklapbare vakken. De tafel werd door Van Konijnenburg aan de Technische Hogeschool te Delft geschonken en aanvankelijk in het voornoemde museumzaaltje bewaard. Het schrijven van dit boek geschiedde goeddeels in de avond- en nachtelijke uren, waarbij Versteeg Van Konijnenburg ter zijde stond in zijn studeerkamer. De voornaamste bronnen waren Nicolaas Witsen (1), C. van Yk (2), C. Groenewegen (3) en de eigen opmetingen van Versteeg. Het boek zelf werd ten slotte in Brussel gedrukt en aldaar uitgegeven in vier talen: Nederlands, Frans, Duits en Engels.

Dit is de reden, dat van dit thans zeldzame werk in België meer exemplaren te vinden zijn dan in Nederland.

Waar hij kon verzamelde Versteeg oude scheepstekeningen, die gelukkig goeddeels hun weg vonden naar de Amsterdamse en Rotterdamse scheepvaartmusea. Een van de belangrijkste verzamelingen van 60 oude scheepstekeningen werd verkregen van de heer J. Gips. Deze tekeningen waren slechts ten dele afkomstig van de werf Gips te Dordrecht. De meeste scheepsplannen stamden van de uit de 17de eeuw daterende werf van Jan Schouten (4), welke werf in de malaisetijd rond 1850 ten onderging, alsook van de eertijds vermaarde Rotterdamse werf van Kortland.

Het waren vooral deze werven, die talrijke Nederlandse oorlogs- en koopvaardij-schepen bouwden en tevens in het bezit waren van tekeningen van Engelse en Franse schepen van ± 1750 tot 1810.

Het is aan het spuurwerk van de heer Versteeg te danken, dat deze belangrijke verzameling behouden bleef en aan het Nederlandsch-Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam werd afgestaan.

Loopbaan W. K. Versteeg bij de Rijkswaterstaat

Men zou met dat al de indruk kunnen krijgen, dat de heer Versteeg als ambtenaar van de Rijkswaterstaat maar een soort pretbaan had en al reizend en tekenend 10 jaar lang op 's Rijks kosten de Westkust van Europa onveilig maakte. Deze indruk is echter geheel onjuist.

Begin 1903 voer de 23-jarige Willem Karel ter visserij met de Pernisser sloep P.R. 2 van de Rederij Speelman. Schipper was Janus Noordzij, een zeer christelijk man.



Tentoonstelling van scheepsmodellen te Antwerpen in 1925. W. K. Versteeg toont Kroonprins Leopold en Prinses Astrid het model van een fluitschip

Gelukkig voor Versteeg was hij in 1904 niet van de partij, want in dat jaar sloeg dit scheepje op de Doggersbank in een zware storm over de kop en verging het met man en muis.

Een Pernisser sloep gelek in model op een kleine logger, doch haar tuigage kwam overeen met de oude Vlissinger loodschoeners — de grote achtermast met flinke steng en de kleinere voormast zonder steng. De Pernisser of Middelharnissersloep was de ijzeren opvolgster van de *bezaanschuit*, waarvan een model, geschonken door de reder Speelman, in het Rotterdamse Museum Prins Hendrik aanwezig is. Er werd met de beug (lijn met haken) gevist op kabeljauw en schelvis, die als verse vis in kistjes te IJmuiden ter markt werd gebracht.

Toen Versteeg in 1902 een vaste aanstelling kreeg als opzichter (tegenwoordig technisch ambtenaar) bij de Waterstaat, was zijn chef, ir. E. van Konijnenburg, belast met de voltooiing van de scheiding van Maas en Waal (1883—1904). Uit de door Van Konijnenburg over dit grote werk geschreven brochure „De scheiding van Maas en Waal” blijkt, dat de hierin opgenomen tekeningen alweer van de hand waren van W. K. Versteeg. Hij heeft dan ook heel wat dagen met landmetersinstrumentarium in wei en water van West-Brabant en Zuid-Holland doorgebracht.

Naar Limburg voor de Maaskanalisatie

Wij weten nog wel — dank zij de dichter Tollens — dat Maas en Waal eertijds bij het kasteel „Loevesteyn” samenvloeiden en wel door de Andelse Maas, welke echter bij de scheiding van Maas en Waal van een sluis werd voorzien.

Dit samenvloeien van de Maas geschiedt sindsdien via Bergse Maas en Amer met het Hollands Diep bij Lage Zwaluwe.

De heer Versteeg herinnert zich echter nog, hoe het gele Maaswater en het groene Waalwater een scheidingsstreek te zien gaven, die van Loevesteyn tot Gorcum duidelijk te onderkennen was.

Het oorspronkelijk idee van deze scheiding van Maas en Waal dateert overigens reeds van 1823, toen luit.-generaal baron Krayenhof een desbetreffend voorstel deed.

Na de voltooiing van deze scheiding ging ir. Van Konijnenburg over naar de Maaskanalisatie en hij nam natuurlijk zijn trouwe opzichter en kundige tekenaar mee naar Roermond en Maastricht. Tijdens de mobilisatie droeg Versteeg als landstormer 's konings rok, doch hij bleef in Brabant en Limburg, waar hij vele connecties kreeg, waarvan de innigste hem voor het leven bond aan een Limburgse schone.

Toen in 1916 een drietal torpedoboten onder commando van luit. ter zee 1e klas

F. J. Witteveen een bezoek bracht aan Maastricht, trad Versteeg op als loods op de Maas. Van de toen opgerichte afdeling der K.N.V. „Onze Vloot” was W. K. Versteeg de eerste penningmeester.

In 1917 nam hij, na 20 jaren dienst, zijn ontslag bij de Rijkswaterstaat. Er bestond toen nog geen regeling voor „uitgesteld pensioen”, waardoor zijn goede diensten aan den lande zelfs nu nog onbeloond blijven.

Scheepsbouwer in België (1920—1931) en modelbouwer

In zijn hart was Versteeg geen ambtenaar en dit hart trok altijd toch nog meer naar de scheepsbouw dan naar de waterbouwkunde. Van 1920 tot 1923 bouwde hij mede aan een nieuwe werf te Cheratte bij Luik, waar vooral spitsen werden gemaakt, aanvankelijk zelfs van hout, omdat er nog geen staal te krijgen was. Dit werfse sneuvelde echter bij de eerste naoorlogse crisis in 1923.

In 1924 trad Versteeg op als „chef du bureau Technique” van „la Grande Chaudonnerie (ketelmakerij) de l'Escaut” in Hoboken. In de scheepsbouwafdeling van

dit grote bedrijf werden talrijke schepen gebouwd, speciaal voor de tropen: de Congo- en Columbia-rivier en ook voor Nederlandsch-Indië. Dit bedrijf werd opgekocht door Ford en ter plaatse van de vroegere „Chaudonnerie” bevindt zich thans de montagehal der Fordfabrieken. Ten slotte werd hij bedrijfsleider van de werf van Bollincks en Buisinger bij Brussel. In 1931 sneuvelde ook deze onderneming en daar driemaal scheepsrecht is, vond Versteeg het nu welletjes.

Hij woonde al sinds jaren in Antwerpen, een stad naar zijn hart, waarvan hij niet meer scheiden wilde.

Na 1931 maakte Versteeg van zijn hobby zijn broodwinning. Hij werd dus modelbouwer. Hij is er nooit rijk van geworden, maar wel gelukkig. En wat kan een mens ook meer verlangen dan zijn passie te mogen bevredigen.

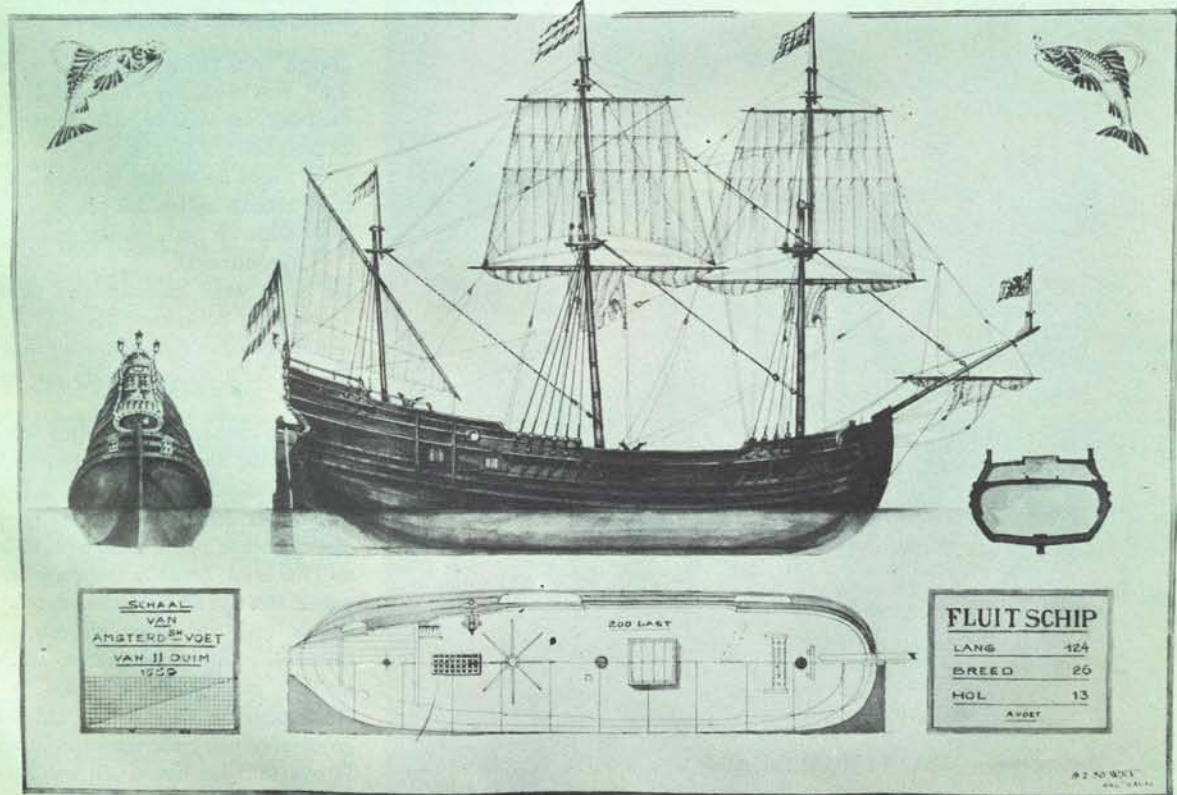
Aan opdrachten heeft het hem zelden ontbroken. Vooral het Antwerpse Scheepvaartmuseum bezit talrijke modellen van zijn hand. Doch ook verscheidene Nederlandse musea en vele particulieren gaven hem opdrachten. Zo bouwde hij voor één opdrachtgever, „Pleyte” genaamd, niet minder dan 14 verschillende typen pleyten.

„Vliegende Hollanders” voor de K.L.M.

De K.L.M. vereerde hem in 1959 met een opdracht voor 12 Pinassen, die als „Vliegende Hollanders” naar verschillende buitenlandse kantoren werden gezonden, om reclame voor onze luchtvaart te maken. Waarom juist het Pinasschip? Omdat het Pinas- en fluitschip inderdaad (dus los van de beroemde sage) onze reputatie als „vliegende Hollanders” en „vrachtaarders van Europa” vestigde.

Het Pinasschip onderscheidde zich van het iets oudere fluitschip door een platte spiegel. Het fluitschip had een rond achter-schip. De ontwikkeling van dit nieuwe, lange en welbezield scheepstype is waarschijnlijk onze grootste bijdrage geweest tot de ontwikkeling der grote en economische handelsvaart op alle wereldzeeën. De eerste fluit werd in 1595, onder het misprijzend oog van zijn stadgenoten, door de Hoornse koopman Pieter de Liorne op stapel gezet. Misprijzen maakte al spoedig plaats voor bewondering, die weer leidde

Fluitschip waarnaar W. K. Versteeg zijn modellen maakte, o.a. voor de KLM. Men lette op de scherpe kim.



tot nabouwen en verbeteren van dit wonder-schip.

Nauwelijks een kwart eeuw later hadden de Nederlanders met hun fluit- en Pinasschepen het aantal doorvaarten door de Sont verviervoudigd en beheersten deze schepen de vrachtvaart in de Middellandse Zee, tot schrik en bijna paniek der gevestigde scheepvaartbelangen in die oude wereldzee.

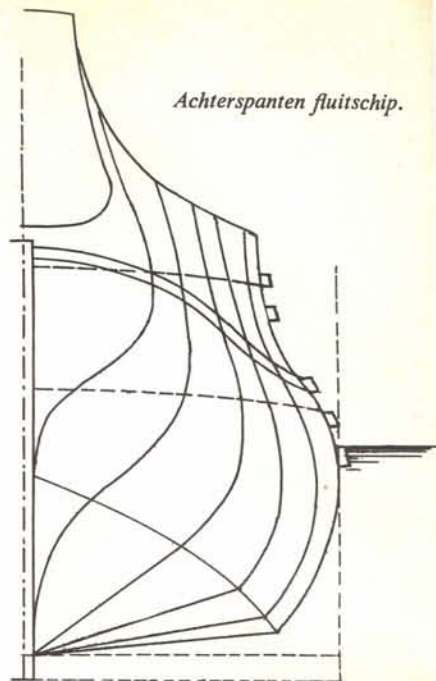
Deze snelle opkomst was zeker niet alleen aan onze scheepsbouwers te danken. Doch even zeker is, dat hun aandeel in deze ontwikkeling wordt onderschat. Het was ook niet alleen de gunstiger verhouding van lengte tot breedte van de fluitschepen (5 : 1) in plaats van hoogstens 3 : 1 bij de

oudere scheepstypen, welke tot snellere reizen en meer economische exploitatie leidde.

De heer Versteeg, die van elk type schip, dat hij als model ging nabouwen, eerst een grondige studie maakte, daarna een goede tekening vervaardigde aan de hand van originele oude modellen, oude scheeps-tekeningen of eigen opmetingen van 19de-eeuwse schepen, trachtte ook steeds het hoe en waarom te doorgronden.

Wist u bijv., dat Nederlandse Pinassen en fluitschepen en ook de latere fregatten en bootschepen oorspronkelijk *knikspant*-schepen waren?

Op die scherpe kimnaad zeilden deze schepen scherper bij de wind dan hun



tijdgenoten, terwijl een vlakke bodem in onze wateren ook andere voordelen bood. De daarna in de late 17de en in de 18de eeuw ook door de Nederlandse scheepsbouwers wel toegepaste ronde kimlijn noemde Witsen „Engelsgewijs”.

Van „bootschip” tot stoomboot

„Boten” zijn kleine fluiten, die boven plat zijn”, zegt reeds Witsen. De fluit had een smal dek, vanwege de oude meetwijze voor de Sont-tol: $l \times b \times h \times 0.65$.

l = lengte op het dek gemeten
 b = breedte op het dek gemeten
 h = holte op het „meesterspant” (grootspant).

De holte werd gemeten van bovenkant kielbalk tot bovenkant dekbalk. Na 1700 werd een nieuwe Sont-tolmeting ingevoerd, waarbij de grootste breedte als maatstaf gold.

Met deze nieuwe scheepsmeting verviel het hoofdmotief voor de grote „tumble home” voor de fluitschepen. Uit deze fluitschepen met breder dekken groeide het bootschip, met zijn brede, platte dekken en, in de 18de en 19de eeuw, brede achterspiegel en campagne. Het was dit bootschip, dat als model diende voor de eerste stoomboten. De eerste Nederlandse stoomboot, de „Nederlandster”, gebouwd bij de werf W & J. Hoogendijk te Capelle a/d IJssel (overgrootvader van ondergetekende), werd op 31 mei 1823 afgeleverd. Zij was het eerste

Een fraai model van een fluitschip van W. K. Versteeg.



vaartuig van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij, welke traditie voortleefde in de NESTORAK N.V. (Nederlandsche Stoomboot Reederij Akkermans), die helaas enkele jaren geleden in buitenlandse handen overging.

De historische grond, waarom een rechtgeaard Rotterdammer nooit van een stoomschip of zelfs zeeschip spreekt, doch steeds van een *stoomboot* of *zeeboot* is gelegen in het feit, dat de eerste stoomboten inderdaad bootschepen waren. Het brede dek van de bootschepen maakte de inbouw van ketels en machines mogelijk.

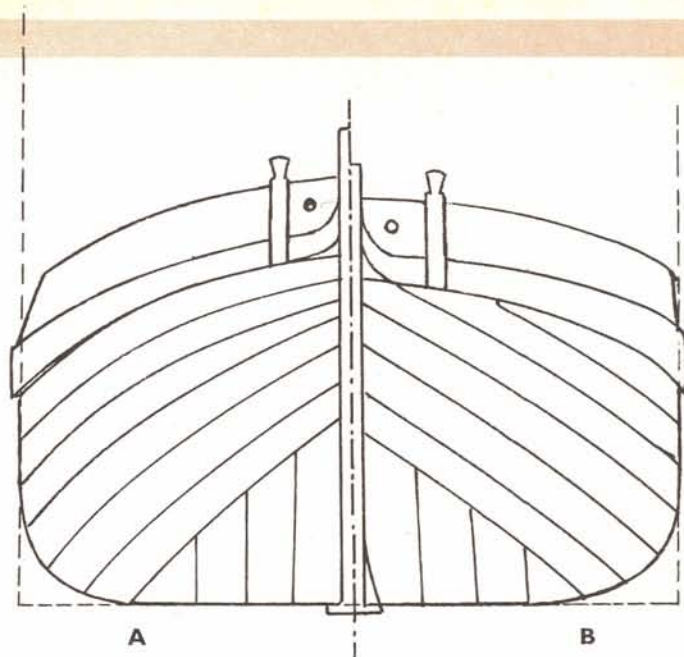
De boeier en haar herkomst — pleyt — poon en tjalk

Aldus kreeg het min of meer regelmatig begonnen gesprek met de heer Versteeg langzamerhand een anecdotisch karakter. En waarom niet? Zo kwamen wij ook op de *boeier* en haar oorsprong.

Versteeg deed in dit verband de op lange ervaring gebaseerde uitspraak: „Om de oorsprong van een scheepsmodel te vinden, moet men naar de kleine schepen kijken”. De Brabantse „achterhanger” (bijboot), zoals zij nog steeds in Boom aan de Rupel gebouwd wordt, is kwa model en bouwwijze een zuiver boeiertje. Het is een heel ander scheepje dan het Friese bootsje en ook geheel anders dan de Zuidhollandse roeiboet. Ook op andere gronden voelt Versteeg voor de theorie, dat het boeiertype van het zuiden kwam en niet van de Waddenkust, zoals Duitse bronnen (o.a. Hagedorn (5) ons willen doen geloven. Reeds de 15de-eeuwse boeiers waren karveel (glad) gebouwd. Deze bouwwijze stamde uit de Middellandse Zee en later uit Frankrijk. Zij werd in 1459 door de *Bretonse* scheepsbouwer Julian voor het eerst in Zierikzee toegepast. De benaming karveel stamt van „Caravela”, een Romaans woord, reeds in de 13de eeuw gebruikt voor een Portugees vissersschepje. De „overboordige” of overnaadse bouwwijze stamt echter van de Noormannen. Deze twee hoofdstromingen in de bouwwijze van schepen ontmoetten elkaar in de Nederlanden en dit feit leidde mede tot de veelheid van scheepstypen, welke in de lage landen tot ontwikkeling kwam.

Opmerkelijk is, dat de oudste berichten over boeiers tussen 1450 en 1500 spreken van de boeiers als „baaivaarders” d.w.z. schepen, die op de baaien van Seine en Somme voeren.

Een typisch kenmerk van de boeier en pleyt — in tegenstelling tot de poon- en kofsmak en de (houten) tjalk — was de wijze, waarop de huidgangen uitliepen.



Boeg van een boeier en pleyt.

Boeg van een poon en houten tjalk.

Bij de *boeier* — *pleyt* — liepen zij uit tegen de steven (dus de bovenste gangen steeds evenwijdig met het berghout) zie *figuur A*. Bij de *poon*, kofsmak en (houten) tjalk liepen de huidgangen uit tegen het berghout, *figuur B*. De boeier en de pleyt hadden van boven gezien ronde boeïsel. In het boeïsel van de tjalk zat iets hoekigs. Boeier en pleyt hadden ook een smaller roer en zij konden dit hebben, juist omdat zij ronder en meer geveegd waren bij hun achtersteven dan poon en tjalk.

Zo had alles zijn redenen in de houten scheepsbouw. Het hoekige bovenaanzicht, kenmerk van tjalk en poon, verhinderde eenvoudig dat de bovenste huidgangen deze scherpe vorm konden volgen.

Toen men eenmaal ijzeren tjalken ging bouwen verviel dit bezwaar en verviel ook dit verschil.

De pavilloen-poon, fraaiste aller Nederlandsche binnenschepen, verdween helaas in de aanvang der 19de eeuw van de Zeeuwse en Zuidhollandse stromen.

De (Vlaamse) pleyt onderscheidde zich alleen van de boeier door haar grotere lengte/breedte-verhouding. Het waren waarschijnlijk sinds hun oorsprong sterk verwante schepen, vermoedelijk stammend uit Vlaanderen, Noord-Frankrijk of nog zuidelijker. *Boeier*, ook in het Middelnederlands „boyer” geheten, is nimmer een Nederlandse eigenaam geworden. Boyer

is echter een vrij veel voorkomende Franse eigenaam. Denk maar aan Lucien Boyer. De pleyt behield steeds de typische zeilage van de Rouaanse boeiers van de 17de eeuw, d.w.z.: grote mast met smakzeil, fok en kluiver; en kleine mast vlak voor de achtersteven met bezaantuig. De laatste pleyt vond Versteeg in 1938 te Gent en hij maakte er meteen een tekening en een model van voor de heer Pleyte.

De laatste Zeeuwse poon werd door Versteeg in 1903 te Antwerpen opgemeten. De Zeeuwse ponen voeren veelal als beurtschepen vanuit verschillende Zeeuwse havens o.a. op Dordrecht, Rotterdam en Antwerpen. In Dordrecht lagen zij in het Maartensgat en in Rotterdam aan de Geldersche Kade.

Alle Vlaamse en Zeeuwse schepen hadden en hebben nog ronde luiken — ook de boeier.

„Hoe ouder het schip, hoe ronder de luiken”, zegt Versteeg. Deze en andere wat apodictisch klinkende uitspraken zijn toch allermint uit de lucht gegrepen. Zij steunen immers op meer dan 60-jarige praktische ervaring en studie.

De modelbouw

Bij de modelbouw, zoals Versteeg deze beoefent — alles zoveel mogelijk volgens de oorspronkelijke bouwwijze, op stevens, kiel en liggers, met spanten en oplangers en

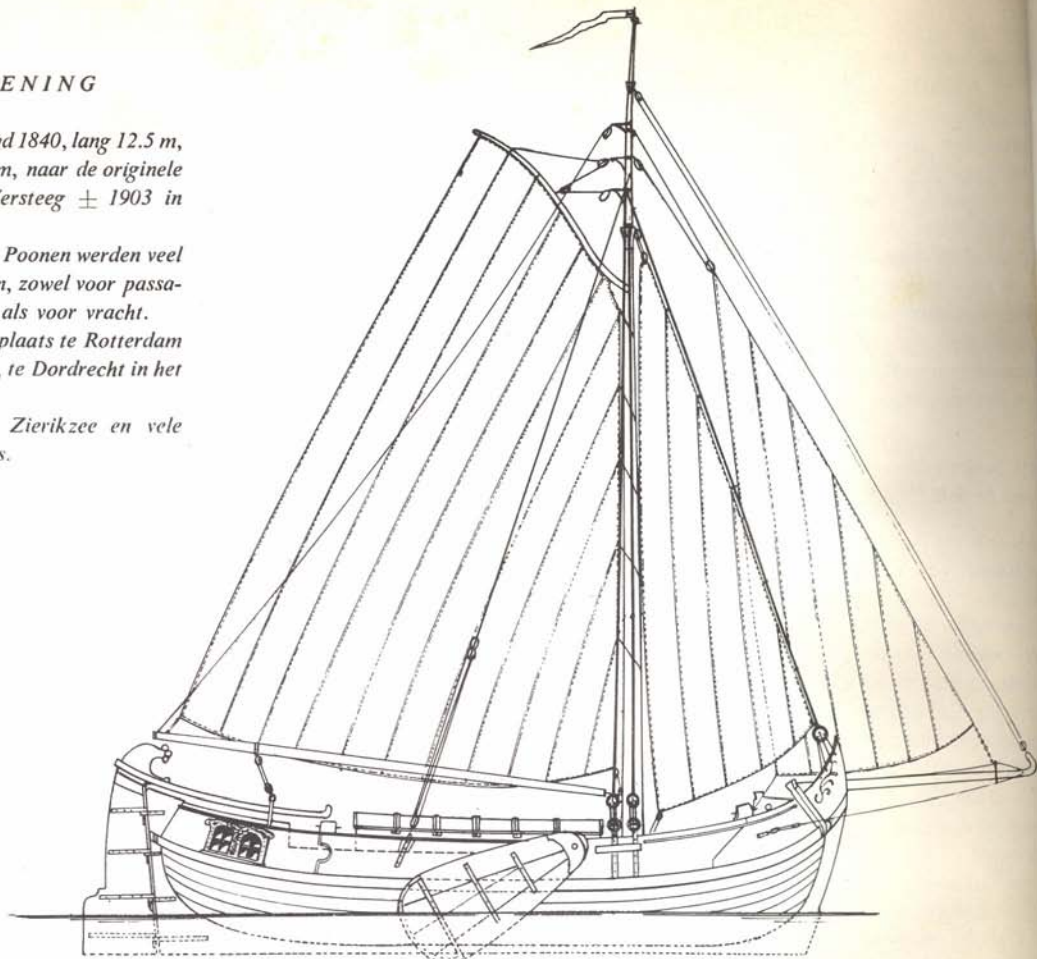
TUIGTEKENING

Zeeuwsche Poon, gebouwd 1840, lang 12.5 m, breed 4.25 m, hol 1.70 m, naar de originele opmeting van W. K. Versteeg ± 1903 in Antwerpen.

De zeeuwsche Paviljoen Poonen werden veel gebruikt als beurtschepen, zowel voor passagiers (in het paviljoen) als voor vracht.

Zij hadden hun vaste ligplaats te Rotterdam aan de Geldersche kade, te Dordrecht in het Maartensgat.

Zij voeren op Tholen, Zierikzee en vele andere zeeuwsche havens.



met evenveel huidgangen als het originele schip en ten slotte met alle details van schip en tuigage en zeilage — komt het vooral aan op de doorgronding van de constructie en de zin van alle, ook schijnbaar nietige verschillen in details.

Het spreekt haast vanzelf, dat juist bij de modelbouw slechts hout kan worden gebruikt, dat niet meer krimpt of uitzet bij welke temperatuurs- of vochtigheidsverschillen ook. Wil hout aan deze eisen voldoen, dan moet het wel heel oud zijn. De heer Versteeg is echter voorlopig voor een reeks van jaren gedekt, dank zij de brand van het oude kasteel Zoersel in de Antwerpse Kempen, waaruit hij het prachtigst denkbare eikhout verkreeg (meer dan vijf eeuwen oud).

Enige jaren geleden bouwde Versteeg een model van de „Santa Maria” het scheepje, waarmede Columbus in 1495 zijn eerste reis naar de nieuwe wereld maakte. Het hout voor dit model was echter aanzienlijk ouder dan de oorspronkelijke „Santa Maria”. Dit hout was namelijk afkomstig uit het oude vleeshuis bij het Steen te Antwerpen, dat in 1405 werd gebouwd en in 1948 na ernstige bomschade werd geres-taureerd.

Willem Karel Versteeg werkt nog bijna dagelijks aan zijn modellen, van de vroege ochtend tot de avond valt. Voor hem geen 45-urige werkweek en zelfs geen vrije zaterdag, want de opdrachtgevers verwachten prompte levering.

Misschien ligt daar toch het geheim van Willem Karel Versteeg's levenslust, welke voortspuit uit de grote levenskunst: te werken zoals het hart dit begeert.

C. J. W. van Waning

- 1 Nicolaas Witsen: *Aloude en hedendaagsche Scheepsbouw en bestier* — 1671
- 2 C. van Yk: *De Nederlandsche scheepsbouwkonst opgesteld* — 1697.
- 3 G. Groenewegen: *Verscheidene soorten Hollandsche vaartuigen*.
- 4 *Het aantekenboek van de scheepsbouwmeester J. Schouten* (Bevindt zich in het Gemeente-archief te Dordrecht).
- 5 B. Hagedorn: *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert* — Berlin 1914.