

*Het Maritiem Museum „Prins Hendrik” wijdt van 11 oktober 1991 tot en met 19 januari 1992 een tentoonstelling over het werk van ir. E. van Konijnenburg. Henk Dessens gaat in dit artikel nader in op de scheepsbouwkundige waarde van dit werk.*

## DE ROL VAN W.K. VERSTEEG

Door zijn werk „De Scheepsbouw vanaf zijn oorsprong” wordt Van Konijnenburg door velen als een autoriteit gezien op het gebied van de geschiedenis van de Nederlandse scheepsbouw en ook is hij regelmatig geciteerd. Kan zijn publikatie inderdaad aanspraak maken op deze reputatie? Op deze vraag zal hieronder nader worden ingegaan.

De totstandkoming van de meer dan 150 aquarellen is niet geheel aan de arbeid van Van Konijnenburg toe te schrijven. Hierbij speelde zijn assistent W.K. Versteeg een belangrijke rol. Versteeg is bij sommige lezers misschien bekend door zijn in 1947 bij Van Kampen verschenen boekje „Scheepsmodellen”, met daarin 56 plannen van zeilschepen.

Willem Karel Versteeg werd op 2 augustus 1880 geboren te Delfshaven. Zijn levensloop werd al snel bepaald door zijn liefde voor schepen. Als jongetje trok hij al naar de waterkant om houten zeilschepen te bekijken. Hij kwam in 1897 in contact met de nog jonge ingenieur Emile van Konijnenburg die hem aannam als diens assistent en zou tien jaar lang met hem samenwerken. Van 1897 tot 1907 reisde Versteeg eerst havens en scheepswerven af in heel Nederland en België, en bezocht hij ook havenplaatsen in Noord-Frankrijk, Denemarken en Duitsland. Zijn taak was om de laatste houten schepen op te meten en in tekening te brengen en tevens om zoveel mogelijk authentieke scheepsbouwkundige tekeningen te verzamelen. Zo kreeg hij tekeningen in handen van de oude werf Gips in Dordrecht en de scheepswerf Gebr. Kortlandt in Rotterdam.

In 1902 kreeg hij, op voorspraak van Van Konijnenburg, een vaste be-

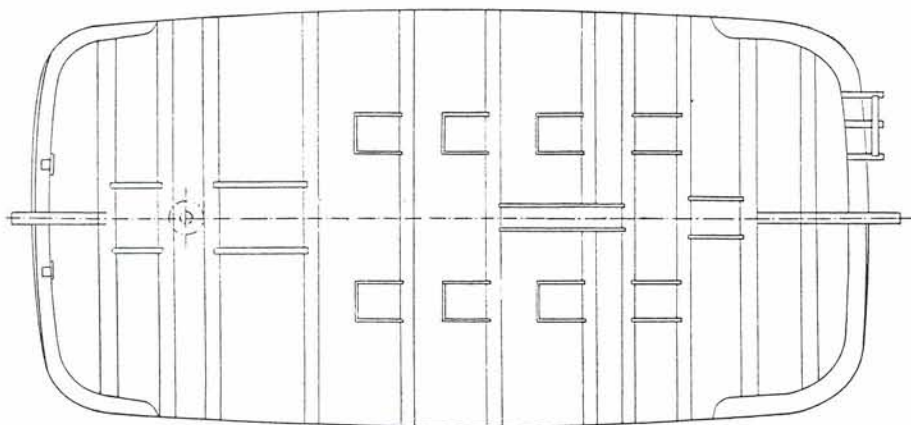
trekking bij Rijkswaterstaat als opzichter, met Van Konijnenburg als chef. Die werkte toen aan het grote project van de scheiding van Maas en Waal. Versteeg verrichtte opmetingswerkzaamheden in het veld en deed het nodige tekenwerk. Toen Van Konijnenburg na dit project naar Maastricht verhuisde om de leiding te krijgen van de Maaskanalise, ging Versteeg met hem mee.

Versteeg was ook betrokken bij de organisatie van de „Eerste Nederlandsche Tentoonstelling Op Scheepvaartgebied” (ENTOS) in 1913 te Amsterdam, waaruit later het Nederlands Historisch Scheepvaartmuseum (nu Rijksmuseum Nederlands Scheepvaartmuseum) voortkwam. Hij hielp daar als assistent van C.G. Vattier Kraane, de eerste voorzitter van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum, bij het inrichten van de expositie. Versteeg maakte als zodanig ook reizen om modellen, scheepsbouwkundige tekeningen en andere voorwerpen voor het nieuwe museum op te sporen.

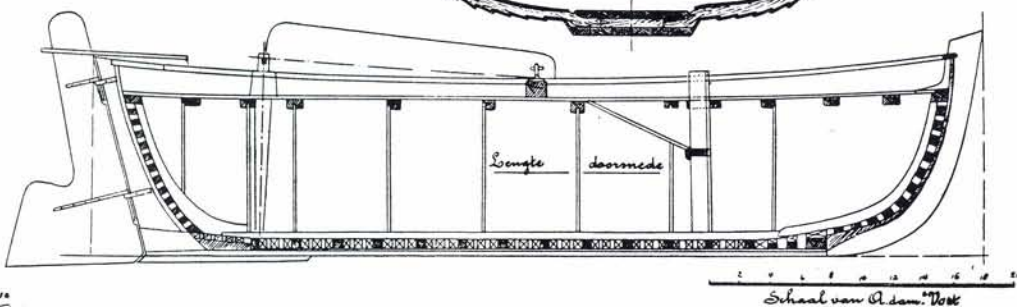
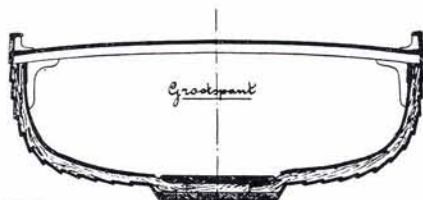
In 1917 nam Versteeg ontslag bij Rijkswaterstaat. Tussen 1920 en 1931 werkte hij op diverse scheepswerven in België, o.a. als bedrijfsleider, en hij vestigde zich uiteindelijk in Antwerpen. Vanaf 1931 was hij professioneel modelbouwer en leefde hij van de opdrachten van musea en particulieren. Zo bouwde hij in 1959 bijvoorbeeld twaalf modellen van een pinas voor de KLM, ten behoeve van haar buitenlandse kantoren.<sup>1)</sup>

Versteeg heeft dus, naar zijn eigen mededeling, feitelijk de tientallen opmetingen verricht en de tekeningen gemaakt die Van Konijnenburg later uitwerkte tot de aquarellen, die nu in het Maritiem Museum worden geëxposeerd. Tevens werden ze als litho's

Balkzicht



Scheveningsche Bom  
opgemeten in 1900 door den scheepsbouw-  
meester de Hoar te Vlaarstius.



opgenomen in de gedrukte versies van „De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong”. Ook heeft hij tijdens zijn speurtochten originele scheepsteekeningen meegekregen van diverse werven, waaronder die van Gips in Dordrecht en Kortlandt in Rotterdam.

### DE SCHEEPSBOUW- KUNDIGE WAARDE

De meer dan 150 gedetailleerde aquarellen van „De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong” suggereren wetenschappelijke nauwkeurigheid. Voor de getekende spantlijnen en waterlijnen, alsmede de interieurtekeningen doen geloven dat de artistieke en speelse weergave door de „ingenieur-artist” gebaseerd was op het prozaïsche, nauwkeurige en tijdrovende opmetingswerk aan vaartui-  
gen.

Van Konijnenburg beeldde scheepstypen af die anno 1991 niet meer bestaan, maar ook een aantal schepen waarvan nog wel exemplaren over zijn, of waarvan authentieke plans beschikbaar zijn. Zulke schepen zijn bijvoorbeeld de westlander, de botter, en de Zeeuwse typen als de hoogaars, de hengst en de schouw. Reeds bij een oppervlakkige beschouwing blijkt dat de weergave van schepen die nog wel bestaan niet nauwkeurig is, en dit moet te denken geven voor de hem getekende schepen die niet meer bestaan. De door hem getekende „Hoornsche botter” bijvoorbeeld is hiervan een duidelijk voorbeeld. De vorm van de voorsteven, de breedte van het boeisel, en de zeeglijn van het schip zijn gewoon niet die van een botter. Ook de hoogaars heeft hij niet nauwkeurig getekend. Het schip toont veel

te plomp. De voor een hoogaars zwaaiende lijnen, bijvoorbeeld in het achterschip, ontbreken in de tekening en het vlak is als een geheel rechte lijn getekend. Dat er verschillende typen hoogaarzen bestonden wordt niet duidelijk.

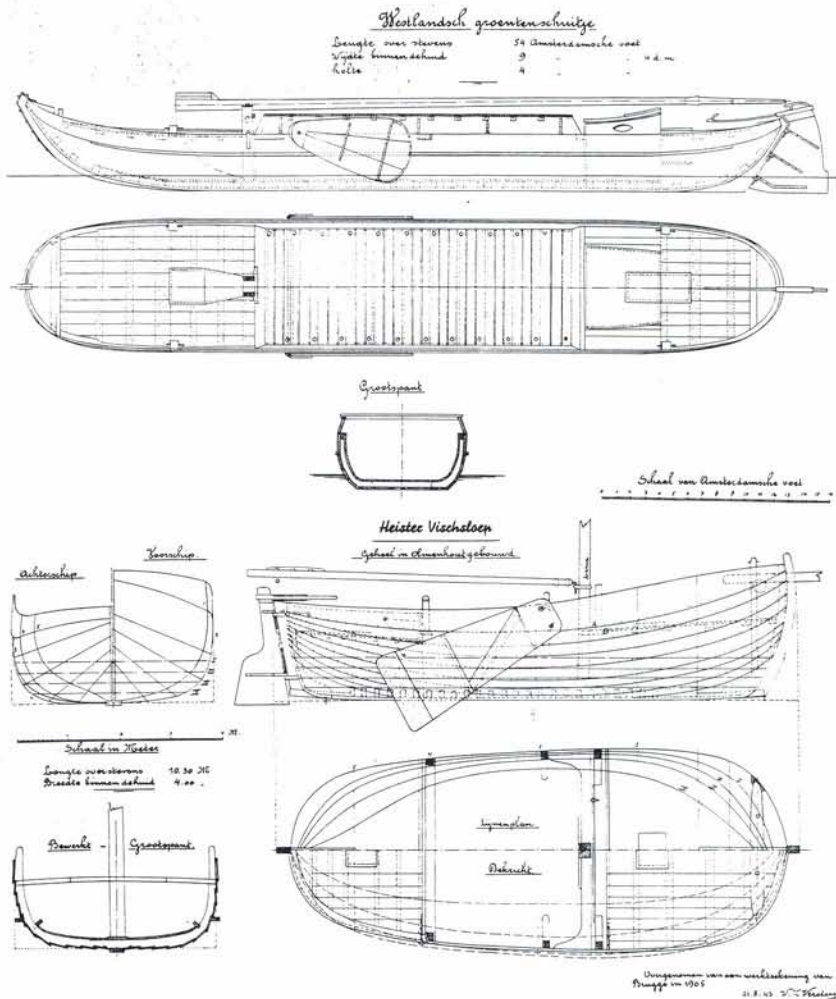
Bij de door hem getekende westlander houdt de voorsteven onder de waterlijn al spoedig op, terwijl de voorsteven van een westlander tot voorbij de mastkoker placht door te lopen. Ook de aanzet van de scheg is niet nauwkeurig weergegeven. De voorkant hiervan begon in werkelijkheid meer naar voren toe. De vorm van het roer en de vaste helmstok en klik zijn onwaarschijnlijk. Bij het vooraanzicht heeft Van Konijnenburg niet de voor een westlander zo karakteristieke „wangen” in de boegen getekend.

Vergelijken we deze laatste tekening met plan no. 50 uit het hierboven genoemde boek „Scheepsmodellen”, door W.K. Versteeg uit 1947 dan blijkt dat de overeenkomsten treffend zijn. Het lijkt geen twijfel of het aquarel van Van Konijnenburg en plan no. 50 zijn gebaseerd geweest op dezelfde opmetingstekening. Ook op dit plan no. 50 zijn de voorsteven en de scheg foutief weergegeven. Dat het zwaard van deze westlander van 54 voet slechts uit drie delen bestond is onwaarschijnlijk. Dit geldt ook voor de zeeg van het roefje: deze loopt naar achter toe veel te hoog op. Merk op dat de aanvaringsklampen op het zij-aanzicht wel, en het bovenaanzicht niet zijn getekend. E.W. Petrejus, oud-conservator van het Maritiem Museum „Prins Hendrik” moet over deze tekening gezegd hebben: „Die westlander heeft zeker naast een echte westlander gelegen.”<sup>2)</sup>

Jules van Beylen, die algemeen bekend staat als de grootste autoriteit op het gebied van de Zeeuwse vissersschepen, heeft in het begin van zijn loopbaan Versteeg persoonlijk gekend. Van Beylen: „Kijk naar de wijze waarop hij de Zeeuwse schepen heeft getekend. Er is eigenlijk geen

tekening die echt goed is. Het is allemaal zo ongeveer. Hij tekent bijv. Zeeuwse vissersschepen met een zware knie tussen vlak en steven, terwijl dit in werkelijkheid niet zo gemaakt werd. Mogelijk heeft hij modellen, die niet geheel nauwkeurig waren, opgemeten en in tekening gebracht. Van plan no. 10 van een Heister vissloep weet ik dat die is gebaseerd op een schip dat indertijd als woonschip in Antwerpen heeft gelegen. Hij heeft echter niet de moeite genomen om het schip van binnen goed te bekijken. Maurice Seghers zei over hem: „Versteeg, die heeft nog nooit een schip opgemeten”. Versteeg mat misschien wel de lengte, breedte en holte van een schip op maar nam niet de moeite om spant voor spant op te meten. Ook een deskundige als René de Bock was fel tegen Versteeg gekant wegens zijn onnauwkeurigheid.

In het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen, en in het Maritiem Museum „Prins Hendrik” bevinden zich modellen die Versteeg gebouwd heeft, of gerestaureerd. Van Beylen: „Ook bij de modellen ging Versteeg niet nauwkeurig te werk. De Belg Van den Broek liet eens een model bouwen van zijn jacht-hoogaars. Toen het klaar was zei hij: „Dat is mijn hoogaars niet”. Ook De Bock was ontstemd over een model van Versteeg van zijn tjalk „Petronella” omdat het niet nauwkeurig was. Bij zijn modellen valt op dat hij in alle gevallen waarschijnlijk hetzelfde potje groene verf gebruikte. Ook de tuigage is niet nauwkeurig. Alle modellen werden met hetzelfde klosje garen getuigd, zonder rekening te houden met de verschillende diktes van touwwerk in de tuigage. Toch blijkt uit de rompen dat Versteeg een goed modelbouwer had kunnen worden. Versteeg had wel kwaliteiten, maar hij gebruikte ze verkeerd”. Toch heeft Van Beylen voor het werk van Van Konijnenburg ook wel



waardering: „Het werk van Van Konijnenburg heeft zijn verdienste, het geeft een overzicht van de typen in die tijd. Maar het verdient niet de reputatie die het in sommige kringen heeft”.

Plan no. 11 in het bovengenoemde boekje van Versteeg geeft een tekening van een Scheveningse bomschuit, die, zo deelt hij mee, in 1900 opgemeten zou zijn door de scheepsbouwer De Haas in Maassluis. Vergelijk deze tekening met het boek „De Bomschuit” van E.W. Petrejus<sup>3</sup>, die op pagina 28-29 bijvoorbeeld de constructie van het vlak van een bomschuit minutieus beschreef en tekende. Hieruit blijkt dat de werkelijke constructie van het vlak en de inhouten veel gecompliceerder was dan Versteeg weergaf.

Het is mogelijk dat de werkwijze van Versteeg vooral daar waar het ging om het opmeten van schepen de kwaliteit van het werk van Van Konijnenburg nadelig heeft beïnvloed. Na het overlijden van Versteeg werden zijn vele tekeningen van opgemeten schepen en tekeningen naar originele plannen te koop aangeboden aan het Maritiem Museum „Prins Hendrik”. Hoewel Petrejus zich tegen deze aankoop verzet heeft<sup>4</sup>) zijn ze

toch in de verzameling opgenomen.

In het interview met Van Waning meldt Versteeg dat hij diverse tekeningen van de werf Gips en Kortlandt bemachtigd heeft. Een aantal van deze tekeningen heeft hij nagetekend en bewerkt, en deze zijn afgedrukt in zijn boekje „Scheepsmodellen”.

De tekeningenarchieven van Gips en Kortlandt bevinden zich nu in het Maritiem Museum „Prins Hendrik”. Echter, de originele werftekeningen van de door Versteeg weergegeven schepen (zoals een bootschip, een kof en een hoeker, en een houten Rijn-aak) ontbreken in deze archieven, mogelijk doordat ze door Versteeg uit de archieven gelicht zijn. Waar de originelen gebleven zijn is helaas niet bekend, en het is dus ook niet mogelijk om de door Versteeg gemaakte reconstructietekeningen te vergelijken met de originelen.

## SAMENVATTING

Van Konijnenburg geeft een overzicht van hoofdzakelijk Nederlandse scheepstypen die van hout werden gebouwd, waarvan veelal de laatste exemplaren in zijn tijd nog bestonden.

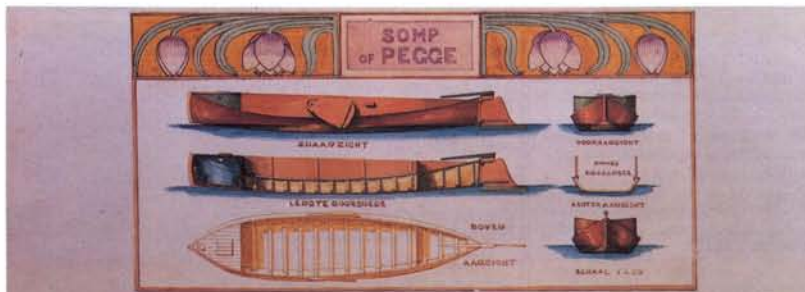
Gestileerde blauwe korenbloemen omkransen deze keen.



Het aquarellen-meubel is door Van Konijnenburg beschilderd met thema's die ontleend zijn aan de scheepvaart. Inv. nr. M 4097.



Voor de somp gebruikt Van Konijnenburg een op de Kievitsbloem geïnspireerde decoratie. De tjotter is opgesierd met een Jugendstil-motief van sterk gestileerde bladvormen in golvende lijnen. Inv. nr. P 2681.



Alle door hem getekende scheepstypen waarvan nu nog exemplaren bestaan zijn duidelijk onnauwkeurig weergegeven. Om naar deze tekeningen bijvoorbeeld nauwkeurige modellen te bouwen zijn ze niet geschikt.

Hij baseerde zijn aquarellen op opmetingstekeningen van Versteeg. De reputatie van Versteeg bij deskundige tijdgenoten als tekenaar van schepen, alsook als modelbouwer werd in twijfel getrokken.

De conclusie moet daarom luiden dat de scheepsbouwkundige waarde van de meer dan 150 aquarellen die Van Konijnenburg verzamelde voor „De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong” beperkt is. Zijn werk geeft een impressionistisch - en zeker oogstrelend! - overzicht van de laatste houten schepen van zijn tijd. Daarin vooral ligt de verdienste van „De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong”. Zij kunnen echter niet worden beschouwd als scheepsbouwkundige tekeningen.

Een bezoek aan deze tentoonstelling in het Maritiem Museum is toch zeer de moeite waard nu de originele aquarellen, modellen en foto's, evenals het curieuze toonmeubel uit het depot gehaald zijn en voor het publiek te bezichtigen zijn.

Overigens staan alle aquarellen van Van Konijnenburg ook op de „beeldplaat” van het museum, die in de bibliotheek - ook na de expositieperiode - te bekijken is.

„In Jugendstil gevat”. In het Maritiem Museum „Prins Hendrik” te Rotterdam, van 11 oktober 1991 tot en met 19 januari 1992.

<sup>1)</sup> C.J.W. van Waning, Willem Karel Versteeg, in: „Ons zeewezen, 1961:12. Dit artikel is gebaseerd op een interview met Versteeg door C.J.W. van Waning en P. Hoebee, oud-scheepsbouwer uit Dordrecht, gehouden in maart 1960.

<sup>2)</sup> Mij medegedeeld door J. van Beylen, Antwerpen.

<sup>3)</sup> E.W. Petrejus, De Bomschuit, een verdwenen scheepstype, Rotterdam, 1954.

<sup>4)</sup> Meegedeeld door B.C.W. Lap, oud-conservator van het MMPH.