

## *‘De Nederlandsche Scheepsbouw’* De artistieke kant van ingenieur Emile van Konijnenburg

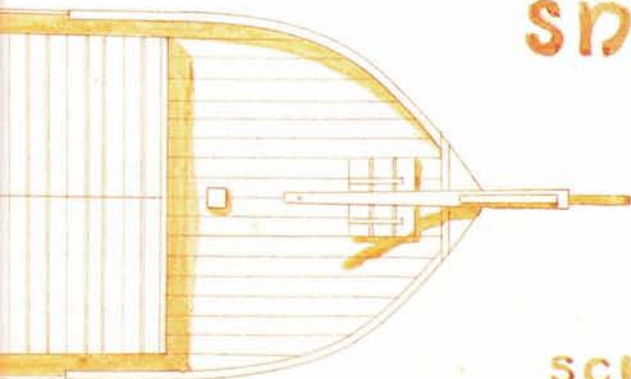
De ‘ingenieur-artiest’ werd hij wel genoemd. En wie z’n werk ziet, snapt direct waarom. Emile van Konijnenburg was een veelzijdig man met een paar passies. De verbindende elementen daarin waren altijd water, schepen en de natuur. In zijn nalatenschap bevindt zich een prachtige documentatie van de verdwijnende sloopstypen aan het eind van de negentiende eeuw.





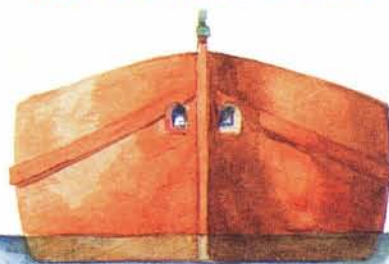
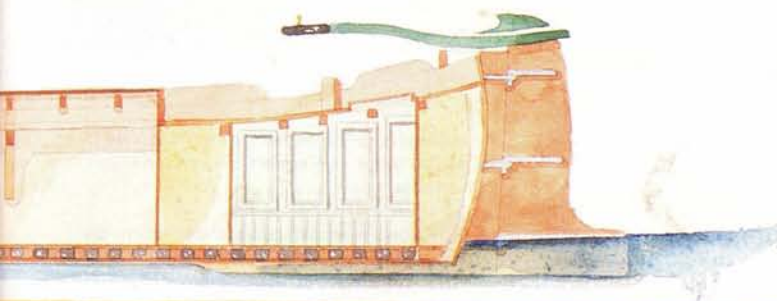
VOORAANZICHT

## SPIJBOON



DWARSDOORSNEDEN

## SCHAAL 1:50



ACHTERANZICHT



**D**e Nederlandsche scheepsbouw heet het manuscript waaraan Emile van Konijnenburg (Den Haag, 1869 - 1956) niet minder dan tien jaar werkte. In z'n vrije tijd, want Emile was helemaal geen schrijver of illustrator van beroep. Integendeel: na z'n opleiding waterbouwkunde aan de Polytechnische School in Delft werkte hij aan een bloeiende en succesvolle carrière. Want Van Konijnenburg was goed in z'n vak. Hij werkte mee aan de plannen voor het Julianakanaal, het Maas-Waal Kanaal en het Kanaal Wessem-Nederweert. Later zou hij even succesvol zijn in buitenlandse projecten (zie kader).

### Talent

Maar Emile van Konijnenburg kon meer dan dat. Al in z'n jeugd bleek hij een talentvol

tekenaar en schilder. Net als z'n broer Willem trouwens, die naar de Kunstacademie ging en een succesvol kunstenaar werd. Het talent hadden ze van hun moeder, jonkvrouw Sara Louise Vrijthoff, en ze werden beiden gestimuleerd om er wat mee te doen. Teken- en schilderlessen bij J.C. d'Arnaud Gerkens wierpen hun vruchten af, maar één kunstenaar in de familie vonden pa en moe Van Konijnenburg mooi genoeg. En omdat broer Willem de oudste was, moest Emile gewoon een vak leren. Maar het bloed kroop natuurlijk toch waar het niet gaan kon.

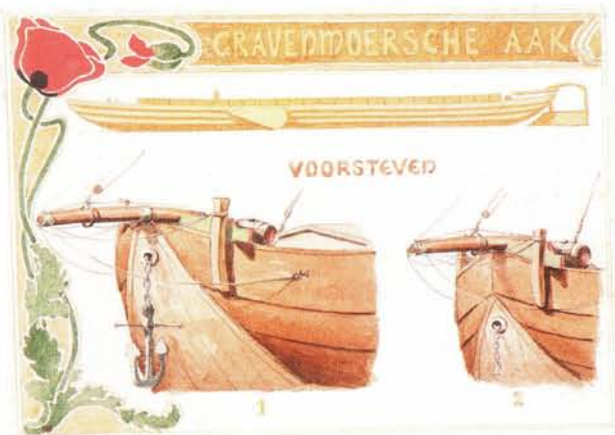
### Meesterwerk

Een paar schetsjes van schepen die Van Konijnenburg maakte toen hij nog op de Polytechnische School zat, waren voor één van de docenten - professor Cop, docent scheeps-

boven: De aquarellen van Emile van Konijnenburg zijn veel meer een impressie dan een puur technische vastlegging. Dat wordt nog eens onderstreept door de prachtige versieringen in Jugendstil

bouw en sloopstekeningen - aanleiding om Van Konijnenburg te vragen om een inventarisatie te maken van de - snel - verdwijnende sloopstypen in het Nederland aan het eind van de negentiende eeuw.

Een klus die Emile maar wat graag op zich nam. Tien jaar deed hij over z'n meesterwerk - van 1895 tot 1905 - dat bestaat uit een handgeschreven manuscript, tweehonderd aquarellen en een zogeheten toonmeubel waarin het geheel kon worden opgeborgen. Een manuscript dat overigens een paar jaar later zou worden gedrukt en op de markt kwam als *De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong*.



In die gedrukte versie zijn echter heel veel van de prachtige illustraties achterwege gelaten.

### Schoonschrift

Want prachtig zijn ze. Die in het manuscript zelf; een lijvig boekwerk van 250 pagina's dat helemaal in schoonschrift is geschreven en is verluchtigd met vele illustraties in Jugendstil. De thema's: flora en fauna, met name bloemen en insecten en in mindere mate vogels. Die niets te maken hebben met het eigenlijke onderwerp, maar zuiver decoratief zijn - geheel in de stijl van deze stroming in de kunst trouwens. Ook kenmerkend voor die stroming is het gebruik van allerlei geometri-

sche motieven wat je ook in het werk van Van Konijnenburg terug ziet.

De tweehonderd sloopstekeningen - allen aquarellen - zelf zijn los bijgevoegd en tonen binnenvaartschepen, zeeschepen en schepen die in de visserij werden gebruikt. Vaak vanuit diverse standpunten getekend, soms opengewerkt en in een aantal gevallen voorzien van een lijnenplan. Van Konijnenburgs voorkeur ging duidelijk uit naar de binnenvaart. Niet minder dan 124 sloopstypen die hij beschrijft en heeft vastgelegd zijn binnenvaartschepen, 34 komen uit de visserij en de zeevaart komt er met 31 schepen wat bekaaid vanaf. Een verklaring zou overigens kunnen

boven: Behalve totaal-aanzichten maakte Van Konijnenburg ook vele aquarellen van inmiddels echt verdwenen schepen

onder: De bomschuit uit Scheveningen mocht als drijvend visplatform in het werk natuurlijk niet ontbreken. Let op de versiering in het midden

zijn dat de zeevaart tegen de tijd dat Van Konijnenburg z'n manuscript maakte al grotendeels was overgestapt op ijzer en staal als bouw materiaal terwijl voor de binnenschepen en vissersschepen nog op grotere schaal hout werd gebruikt. Globaal kun je stellen dat Van Konijnenburg de ontwikkeling tot ongeveer 1880 heeft vastgelegd.

### Niet nauwgezet

Om z'n werk beter te kunnen doen, legde Van Konijnenburg een eigen collectie foto's, Ansichtkaarten en schepsmodellen aan. Typisch een fenomeen uit die tijd, waarin 'verzamelen' en de 'kennis en het behoud van tradities' min of meer modieus waren. Van Konijnenburgs interesse ging daarbij vooral uit naar de houten scheepsbouw en ook dat zou z'n voorliefde voor de - kleine - binnenvaart deels kunnen verklaren.

En omdat Van Konijnenburg natuurlijk ook gewoon z'n werk had, deed hij z'n onderzoek in zijn vrije tijd niet alleen. En juist daar wringt hem ook een beetje de schoen... Wil-

### INTERNATIONAAL WERKZAAM

Emile van Konijnenburg wordt in 1869 geboren in Den Haag. Hij studeert waterbouwkunde aan de Polytechnische School en werkt daarna mee aan diverse projecten in Nederland. Bij de sluis van Andel staat nog altijd een gedenksteen die door hem is ontworpen. In 1914 verhuist hij met z'n gezin naar Egypte en werkt er tot 1928 aan het Suez-kanaal. In 1928 vertrekt hij opnieuw uit Nederland en is hij betrokken bij werkzaamheden aan de Donau. Overigens is Van Konijnenburg al die jaren officieel in dienst gebleven van Rijkswa-

terstaat, maar dan wel 'Buiten bezwaar van 's Rijks schatkist'. In 1932 gaat hij met pensioen, en overlijdt z'n eerste vrouw. Om die klap te boven te komen vertrekt Van Konijnenburg voor twee jaar naar Nederlands-Indië. Bij terugkomst in Nederland hertrouwt hij. In 1936 wordt hij aangesteld als voorzitter van de Nederlands-Egyptische Kamer van Koophandel. In de Tweede Wereldoorlog verhuist hij met z'n tweede vrouw van Den Haag naar Brakel. Na de oorlog keert hij terug naar de residentie en woont er tot z'n dood in 1956.

lem Karel Versteeg heette z'n assistent en achteraf gezien kan in elk geval worden vastgesteld dat die bij het opmeten en verzamelen van gegevens niet zo heel erg nauwgezet te werk ging. Versteeg nam over het algemeen de hoofdmaten van een schip op en bereedeneerde de rest er vervolgens achteraf min of meer bij zodat het eindresultaat 'best wel kloppend' was. Daarom mag en kun je de aquarellen van Van Konijnenburg ook niet beschouwen als een serie scheepsbouwkundige tekeningen, maar is het toch vooral een artistieke verzameling scheepsportretten. Overigens stond Versteeg niet helemaal alleen in z'n beperkte nauwgezetheid. Van Konijnenburg zélf trekt

hier en daar in z'n manuscript ook vergaande conclusies die absoluut niet op feiten zijn gebaseerd. En op sommige punten gaat hij zelfs volledig in de fout.

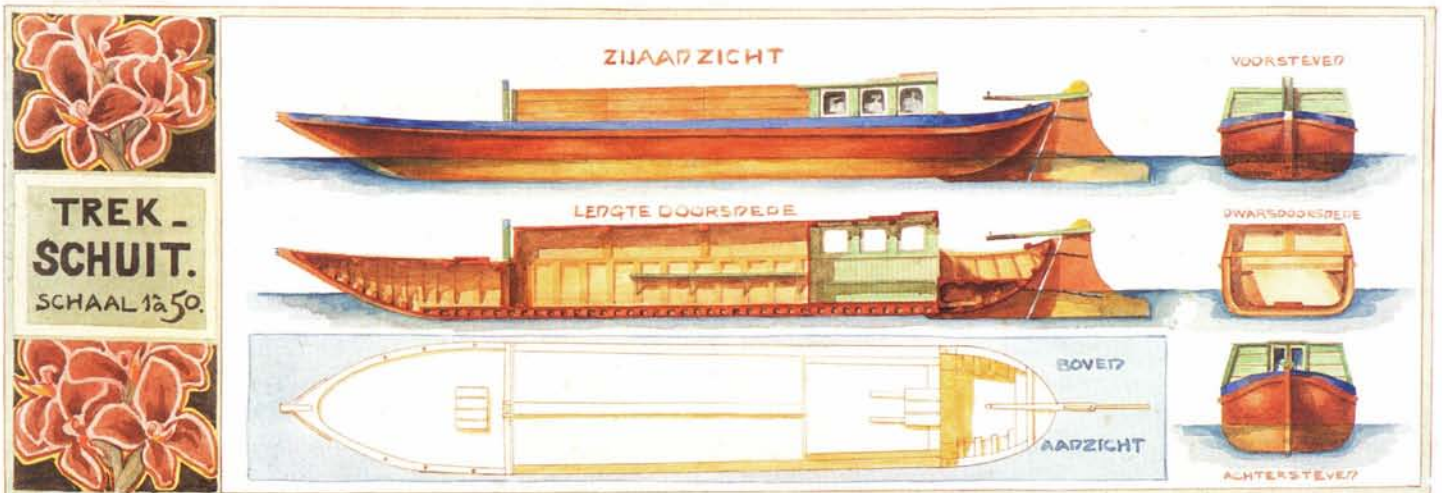
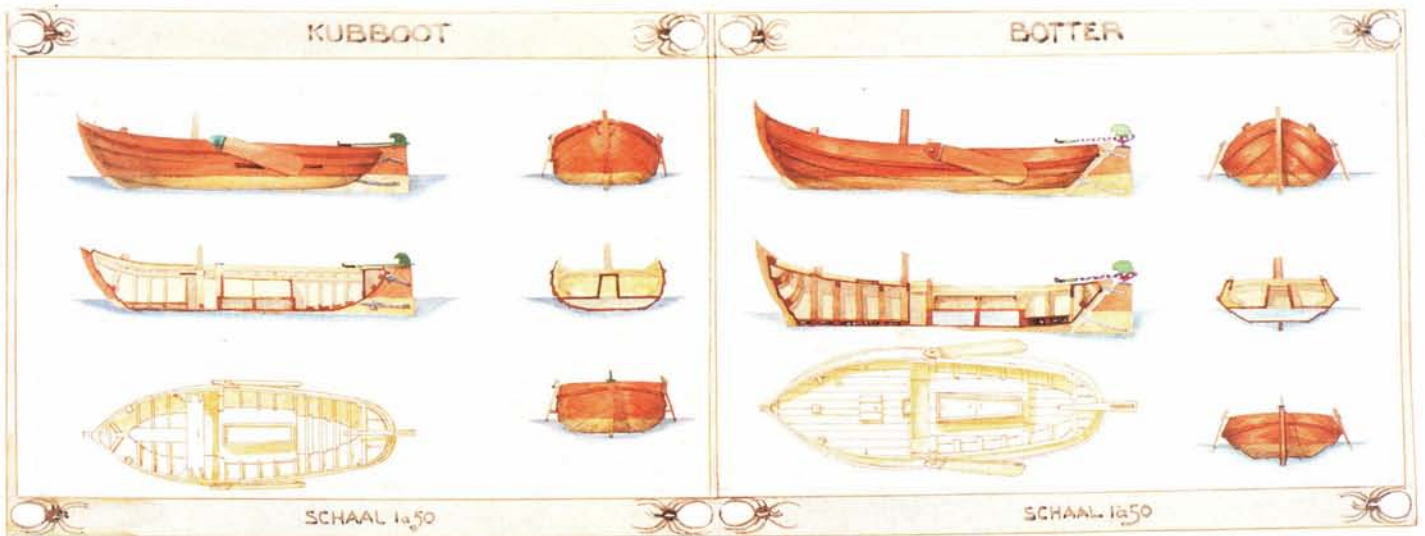
Het scheepstype 'hagenaar' kwalificeerde hij bijvoorbeeld als Zuid-Hollands, wat beslist niet zo is. Het type is vooral gebouwd langs de Waal, de Gelderse IJssel en de Maas. Het werd weliswaar gebruikt om naar de residentie te varen, maar de typering duidt op de maten die nodig waren om daar smalle en lage bruggen te kunnen passeren. Ook is

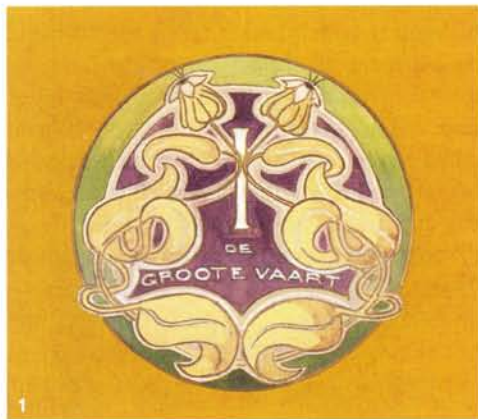
hij soms te oppervlakkig. Neem bijvoorbeeld de hoogars, die door Van Konijnenburg als dusdanig wordt getypeerd en waarbij hij er voor het gemak maar even aan voorbij gaat dat er verschillende typen binnen die 'familie' te vinden zijn. Bovendien zijn z'n tekeningen van dit type ook niet helemaal naar waarheid. Zo ontbreekt bijvoorbeeld het kenmerkende vissende roer dat alle hoogarszen hadden – en hebben. Een saillant detail tenslotte met betrekking tot Van Konijnenburgs assistent Versteeg: toen na diens overlijden z'n teke-

boven: Niet alle scheepstypen zouden verdwijnen. Dit 'zeiljacht' heeft wel heel veel weg van een boeier

midden: Van Konijnenburg had een voorkeur voor kleinere scheepstypen uit de visserij en de binnenvaart. Er zijn 'slechts' 31 zeeschepen in zijn werk opgenomen

onder: De trekschuit was ook toen al een exoot





### LEZING OP HISWA KLASSIEK

Auteur Jan Briek, conservator/curator van het Maritiem Museum Rotterdam zal tijdens HISWA Klassiek een eenmalige lezing verzorgen over het bijzondere werk van Van Konijnenburg. Hij betreft daarin ook het persoonlijk leven van de ingenieur en zijn unieke collectie scheepsmodellen. De exacte datum en tijd van de lezing zijn nog niet bekend, de locatie uiteraard wel: in het onvolprezen Spiegeltheater. Meer informatie in de volgende Spiegel der Zeilvaart

De hoofdstukken in het handgeschreven manuscript worden vooraf gegaan door versierde tabbladen (waarvan hier slechts een paar). In de latere, gedrukte uitgave ontbreken vele van dit soort illustraties. 1 De Grote Vaart • 2 Kleine Vaart • 3 Diverse schepen • 4 Ponten, waaronder ook de trekschuit • 5 Ook naar landsdeel  
Naar aanleiding van een tentoonstelling in 1991 schreven eerder Henk Dessens en Gera van Wijk ook uitgebreid over het manuscript (SDZ 1991.9 en 10 - oude nummers zijn altijd na te bestellen via [redactie@spiegelderzeilvaart.nl](mailto:redactie@spiegelderzeilvaart.nl))

ningen werden aangeboden aan het Maritiem Museum werden deze in eerste instantie geweigerd door de toenmalige directeur Petrejus. Die overigens later alsnog bakzeil haalde. Maar wil dat zeggen dat zijn werk daardoor

aan waarde inboet? Beslist niet, zolang je het maar met de juiste bril op bekijkt. Het manuscript en de tekeningen bieden een schat aan informatie die wel klopt en het allerbelangrijkst is natuurlijk dat Van Konij-

enburg scheepstypen heeft gedocumenteerd die niet lang daarna compleet verdwenen zouden zijn.

### Kennis delen

Zonder zijn werk zou van deze typen alleen de overlevering overgebleven zijn en had er werkelijk niets over op papier gestaan. En - en dat mag ook wel gezegd worden - elke aquarel is een kunstwerk op zich. Het oog wil ook wat nietwaar? Voor Emile van Konijnenburg was z'n *magnus opus* meer dan de bekroning van een hobby. Hij wilde er iets mee doen, z'n kennis delen met anderen. Hij schonk z'n werk daarom in 1907 aan de Polytechnische School in Delft. Een schenking die werd gevierd met een bescheiden tentoonstelling.

Het was Emiles droom dat het geheel (samen met z'n opgebouwde collectie modellen en foto's) in een klein, nieuw te bouwen museum zou worden ondergebracht. Maar dat museum is er nooit gekomen. In 1946 werden het werk en de collectie Van Konijnenburg overgedragen aan het Maritiem Museum Prins Hendrik in Rotterdam. Momenteel zijn een aantal aquarellen van Konijnenburg te bewonderen in het Maritiem Museum met de bijbehorende scheepsmodellen. 📖



Bij het manuscript en de illustraties hoort een 'toontafel' die door Van Konijnenburg werd ontworpen en beschilderd

### DE TOONTAFEL

Bij het manuscript "De Nederlandsche scheepsbouw" en de tweehonderd aquarellen die het manuscript vergezellen hoort een zogeheten aquarellenmeubel, of toontafel. Dit meubel is door Van Konijnenburg zelf ontworpen en gebouwd door meubelmaker Marijnen in 's Hertogenbosch. Daarna is het

door Van Konijnenburg beschilderd met nautische motieven en allerlei waterdieren. Het meubel bestaat uit zes compartimenten waarin de aquarellen kunnen worden opgeborgen. De klep van elk compartiment is voorzien van twee pinnetjes waaraan een deel van de aquarellen - als de klep geopend is - kunnen worden opgehangen.