

deel 1

Op 10 oktober 1991 werd in het Maritiem Museum „Prins Hendrik” een opmerkelijke tentoonstelling geopend over het bekende werk „De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong” van ir. Emile van Konijnenburg. Vele tientallen door hem vervaardigde aquarellen van houten schepen, alsmede zijn collectie scheepsmodellen en foto's zijn uit het museumdepot gehaald, waar nodig behandeld, en geëxposeerd.

BIOGRAFIE

Veelzijdigheid, kunstzinnigheid en passie voor de natuur, zijn karakteristiek voor het leven en werk van „ingenieur-artist” Emile van Konijnenburg (1869-1956).

Als geen ander wist hij technisch werk te combineren met kunstenaarschap, gepaard aan een grote natuurliefde en een ongecompliceerde geest.

Geboren in Den Haag in een gegoed, kunstminnend milieu werd Emile door zijn moeder, Jonkvrouwe Sara Louise Vrijthoff, al op jonge leeftijd ingewijd in de geheimen van de tekenkunst. Net als zijn oudere broer Willem, de latere kunstenaar, toonde Emile zich een ijverige, niet van talent gespeende leerling. Zijn aspiraties gingen echter niet zover dat hij koos voor een artistieke scholing; hij besloot tot een degelijke opleiding als civiel ingenieur in Delft.

Emile van Konijnenburg bleek een intelligente, vlotte student die zich al op 22-jarige leeftijd ingenieur mocht noemen, en kort na zijn examen als adspirant-ingenieur bij Rijkswaterstaat startte.

In 1900 werd hij belast met het eerste grote project waaraan hij zijn naam verbond, namelijk de verlegging van de Maasmond bij Heusden, Noord-Brabant.

Tijdens de feestelijke opening in 1904, werd ir. Van Konijnenburg door koningin Wilhelmina benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau; het werd zijn eerste onderscheiding in een reeks van vele.

Na de geslaagde werkzaamheden in het Brabantse land, kreeg hij de lei-



ding over andere grootschalige projecten, zoals het ontwerp voor het Juliana-kanaal, het Maas-Waalkanaal en het kanaal Wessum-Nederweert. Emile van Konijnenburg was een zeer veelzijdig en actief mens, die als tegenhanger van zijn technische werkzaamheden een toegewijd beoefenaar van de kunst was. Zijn eerste artistieke „werkstuk” waar hij mee naar buiten trad, was de verluchting van het Gedenboek van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, dat in 1897 verscheen. Dat het goed in de smaak viel blijkt wel uit de woorden van de criticus Jan Veth: „De drommelsche dilettant heeft veel beter werk geleverd dan de twee vakmannen”, en „Indien feitelijk al een amateur, een Zondagsruiter blijkt hij geenszins”. Internationale waardering bleef ook niet uit; het gedenboek werd, samen met het door Van Konijnenburg ontworpen toonmeubel, bekroond met een gouden medaille op de Wereldtentoonstelling in Parijs in 1900.

LEVENSWERK

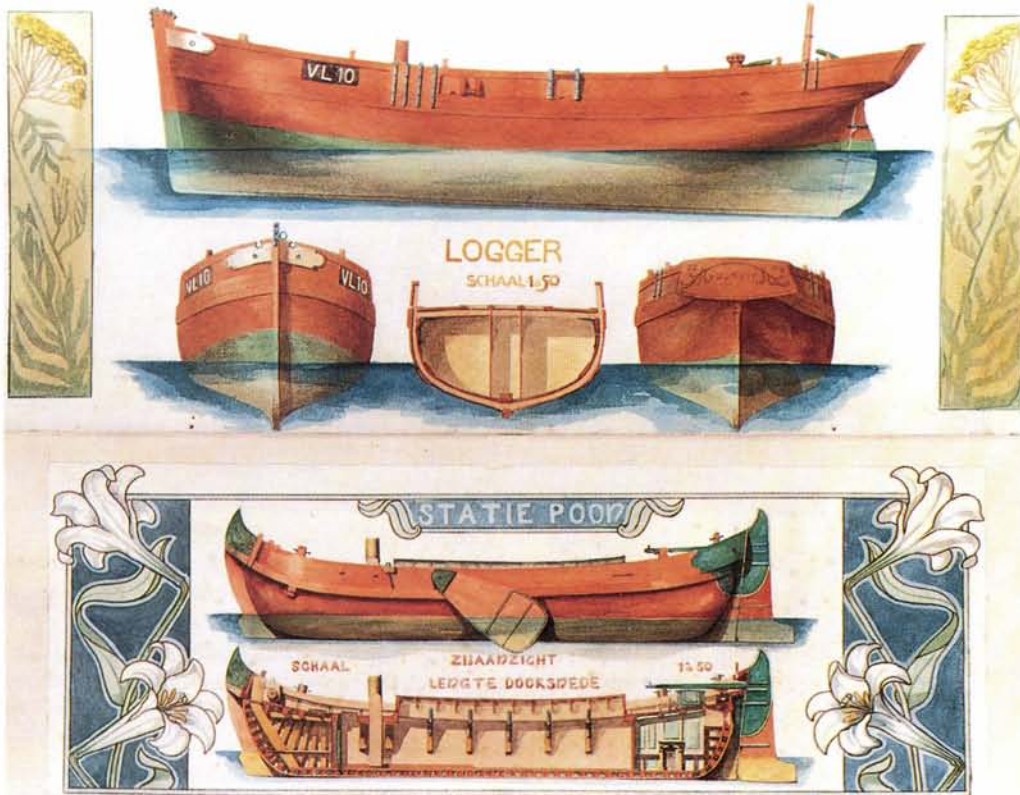
Inmiddels was hij in zijn vrije tijd begonnen aan wat zijn levenswerk zou worden. Op verzoek van professor Kop uit Delft was hij namelijk in 1895 gestart met een studie naar de verdwijnende houten binnenvaartschepen in Nederland. Dit resulteerde in 1907 in een standaardwerk over de Nederlandse scheepsbouw waar hij grote bekendheid mee verwierf. Naast het prachtig geïllustreerde manuscript maakte hij ook tientallen originele aquarellen van technisch weergegeven scheepstypen met fraaie namen als snik, snijboon, veerhengst of spitse mot. Zijn grote liefde voor de natuur blijkt uit de schitterende decoraties waardoor de afgebeelde schepen vergezeld worden: voornamelijk prachtige bloemmotieven in Jugendstil, af en toe gecombineerd met insecten of vissen.

Als passende „behuizing” voor al deze aquarellen ontwierp Van Ko-

Een compositie van tulpen in tinten die in elkaar overvloeien siert de titelpagina van het manuscript *De Nederlandsche Scheepsbouw*. Collectie Ms., MMPH.

De scheepsbouw verbeeld door ir. E. van Konijnenburg

TEKST: HENK DESSENS
EN GERA VAN WIJK



Van Konijnenburg beeldt zowel wilde als gecultiveerde bloemen af: boerenwormkruid flankeert de logger en de staatsiepoon is gedecoreerd met witte lelies. Inv. nr. P 2681.

nijnenburg een uitzonderlijk meubel, een soort toontafel eigenlijk, die bestaat uit zes compartimenten waarin de aquarellen opgeborgen kunnen worden. De boven- en zijkanten zijn door hem beschilderd met aan de scheepvaart ontleende thema's, meestal gecombineerd met een dier dat in of aan het water leeft. Intussen was het ir. Van Konijnenburg duidelijk geworden dat hij de ware ambtenaarsmentaliteit ontbeerde; hij voelde er weinig voor om tot zijn pensioen in dezelfde werkkring te blijven en wilde zijn horizon verbreden. In 1914 besloot hij dan ook een opdracht te aanvaarden van de aannemers Bos en Heyblom om in Egypte de werkzaamheden aan het Suezkanaal te leiden. Samen met zijn gezin nam hij z'n intrek in Villa Tine in Ismailia. Vrij snel na zijn aankomst brak de oorlog uit en werd Egypte aangevallen door de Turken. Ir. van Konijnenburg kroop zelf door het oog van de naald, toen een voor hem be-

stemde kogel bleef steken in het kofiekannetje dat hij altijd in z'n borstzak droeg. Ondanks de woelige tijden hield de familie echter stand. Pas toen de politieke situatie sterk verslechterde door het vertrek van de Engelsen, keerde het gezin in 1928 terug naar Nederland.

Kort daarna vertrok ir. Van Konijnenburg weer naar het buitenland, dit keer voor een tweejarig bezoek aan Roemenië. Daar bracht hij adviezen uit met betrekking tot de scheepvaart en de waterafvoer van de Donau, en, op verzoek van prinses Ileana van Roemenië, aangaande de aanleg van een haven bij Baltic. Hiervoor werd hij onder andere benoemd tot Commandeur in de Orde van de Ster van Roemenië.

In 1932 beëindigde Van Konijnenburg zijn ingenieurscarrière als hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat, maar bleef een actief leven leiden: als maatschappelijk betrokken persoon

en graag geziene figuur in diplomatieke kringen, werd er regelmatig een beroep op hem gedaan. In 1936 werd hij gekozen tot voorzitter van de Nederlands-Egyptische Kamer van Koophandel, in welke hoedanigheid hij in 1938 een tentoonstelling in Caïro organiseerde over Nederlandse bedrijven. De oorlogsjaren bracht hij in het Gelderse Brakel door, waar hij, naast zijn vrouw, de tamme kauw Hendrik als metgezel had. Na terugkeer in Den Haag kwam er tenslotte in 1956 een einde aan zijn actieve en boeiende leven.

DE COLLECTIE

Van Konijnenburg begon in 1895 met zijn studie naar de verdwijnende houten scheepsbouw. Hij vervaardigde meer dan 150 aquarellen van houten schepen en hij verzamelde scheepsmodellen, foto's en andere afbeeldingen van schepen. In 1907 schonk hij zijn verzameling aan de Polytechnische School te Delft (de huidige T.U. Delft) bij de opening van een klein museum behorend bij de afdeling Scheepsbouwkunde, dat was opgericht op initiatief van prof. Vosnack, de opvolger van prof. Kop. De collectie van dit museum breidde zich gestaag uit tot het in 1946 in langdurig bruikleen werd gegeven aan het Maritiem Museum „Prins Hendrik” in Rotterdam.

Het meest in het oog springende deel van zijn werk zijn ongetwijfeld de meer dan 150 aquarellen. De op oblong-formaat gemaakte gekleurde tekeningen zijn geplakt op een kartonnen ondergrond, aan de bovenzijde versterkt met een groene linnen band. Hierin zijn twee messing kousjes gemaakt, die precies over twee pennen passen die in de verschillende vakken van het toonmeubel zijn gemaakt.

De meeste scheepstypen zijn in zij-, voor- en bovenaanzicht getekend, vaak met inwendige constructiedetails. Op veel tekeningen van bin-



Ir. E. van Konijnenburg gestoken in het gala-uniform van Rijkswaterstaat.

nenvaart- en vissersschepen, die in de tijd van Van Konijnenburg nog voeren, zijn ook de interieurs van de woonverblijven op een romantische wijze ingetekend.

De aquarellen beelden schepen af die Van Konijnenburg niet uit eigen waarneming gekend heeft (zeegaande oorlogsschepen en koopvaarders uit de 17e en 18e eeuw), maar de meeste geven scheepstypen weer uit de tijd van Van Konijnenburg. Omdat houten zeegaande schepen in de jaren negentig van de vorige eeuw in Nederland niet meer gebouwd werden, waren dit voornamelijk schepen van de „kleine vaart”: de binnenvaart en visserij.

Voorals de wijze waarop de scheepstypen worden gepresenteerd is ver-



rassend: ze worden omgeven door in Jugendstil geaquarelleerde bloemen, insecten, vissen en mozaïeken.

De laatste doen soms denken aan motieven uit de Arabische kunst. Dat is niet zo verwonderlijk als we weten dat Van Konijnenburg jarenlang in Egypte werkte. Weer terug in Nederland richtte hij in zijn deftige huis aan de Statenlaan in Den Haag een „Arabische kamer” in, een in die tijd meer voorkomend fenomeen. Een grote kamer in het huis werd geheel ingericht met meubels, tapijten en siervoorwerpen uit Klein-Azië, als een paleisje uit de Duizend-en-een-nacht.

Van Konijnenburg verzamelde ook een kleine collectie scheepsmodellen. Deze collectie is bescheiden van omvang, maar omvat wel een aantal zeldzame stukken. Het grote model van een Hollandse Zoomaak (2,10 × 63 × 160 cm) werd vervaardigd door een scheepstimmerman die in Duitsland modellen maakte. Verder behoren tot deze deelcollectie o.a. een groot model van een Blokzijler jacht (2,90 × 70 × 250 cm), een houten vissloep, een Zeeuws beurtschip van omstreeks 1770, en verder enkele modellen van Hollandse boten.

In de collectie van Van Konijnenburg bevinden zich ook een aantal foto's,

waarvan sommige uiterst zeldzaam zijn. Zo zijn er foto's van een houten statiepoon, het half gezonken wrak van een Zaanse jacht, gebouwd in de 18e eeuw, een Noordhollandse gondel en een grote tweemastkeek. De meeste foto's zijn albuminedrukken en celloïdinedrukken, enkele zijn blauwdrukken. De vraag rees of de foto's door Van Konijnenburg zelf waren gemaakt, of dat hij ze gekocht had. Volgens zijn laatste huishoudster, mevrouw Van Wijgerden uit Den Haag, was het laatste het geval. Zij wist zeker dat Van Konijnenburg geen verwoed fotograaf was.

Ook het meubel waarin de aquarellen konden worden opgeborgen werd door Van Konijnenburg ontworpen en beschilderd. Het was gemaakt door de meubelmaker Marijnen uit 's-Hertogenbosch. Door de gekozen motieven en kleurgebruik is het meubel zeker opvallend. Constructief stelt het toonmeubel niet zoveel voor. Het is gemaakt van goedkoop vurehout, enigszins overdadig voorzien van messing beslag. Het meubel was hier en daar licht beschadigd. Voor de expositie werd het houtwerk gerestaureerd door Martin van Klei uit Gorinchem. De beschilderde panelen werden schoongemaakt en van een nieuwe vernislaag voorzien door Matthijs Pippel, restaurateur van het museum.

In Jugendstil gevat

In een eveneens rijk geïllustreerd en gecalligraferd manuscript beschreef Van Konijnenburg de ontwikkeling van de scheepsbouw in Klein-Azië en Europa vanaf de vroegste tijden. Hij maakte hiervoor o.a. gebruik van Nicolaas Witsen, C. van IJk en G. Groenewegen¹ alsmede enkele Duitse, Engelse en Franse auteurs die zich met dit onderwerp bezig hadden gehouden. Zijn tekst kan onderscheiden worden in twee gedeelten. In het eerste gedeelte geeft Van Konijnenburg, naar de toenmalige inzichten, een grootschalig overzicht van de ontwikkeling van de scheepsbouw in Klein-Azië, het Middellandse Zeegebied en Noord-Europa. De stijl van dit gedeelte is volgens het gebruik van die tijd: er worden algemene en wijdloppige uitspraken gedaan die voornamelijk gebaseerd zijn op incidentele constateringen, aan elkaar geschreven door vooral logisch redeneren. Met name over de afstamming van sloopstypen worden uitspraken gedaan die niet met concreet bewijsmateriaal aangetoond kunnen worden. Dit gedeelte van het boek moet dan ook grotendeels als verouderd worden beschouwd. Veel van Van Konijnenburgs verstrekkende uitspraken over de geschiedenis van de houten scheepsbouw zijn niet te bewijzen met resultaten van empirisch onderzoek. Ook van mooi-schrijverij en prietpraat is het werk niet geheel vrij. Bijvoorbeeld: (deel 1, p. 31) „Het is niet te ontkennen, dat soberheid en zindelijkheid twee hoofddeugden van ons volk zijn. Doch naast deze deugden hadden de Nederlanders nog een eigenschap van groot belang, namelijk dat zij zuinige scheepsbouwers waren en thans nog zijn”.

Waardevoller is het tweede gedeelte waarin Van Konijnenburg een overzicht geeft van de vele, vaak kleine, Nederlandse vissers- en binnenvaartschepen (of de schamele restanten daarvan) die in zijn tijd nog voorkwamen. Zijn beschrijving lijkt de opvatting te bevestigen dat met de overgang van hout naar ijzer nogal wat sloopstypen ophielden te bestaan. Van Konijnenburg heeft van het begin

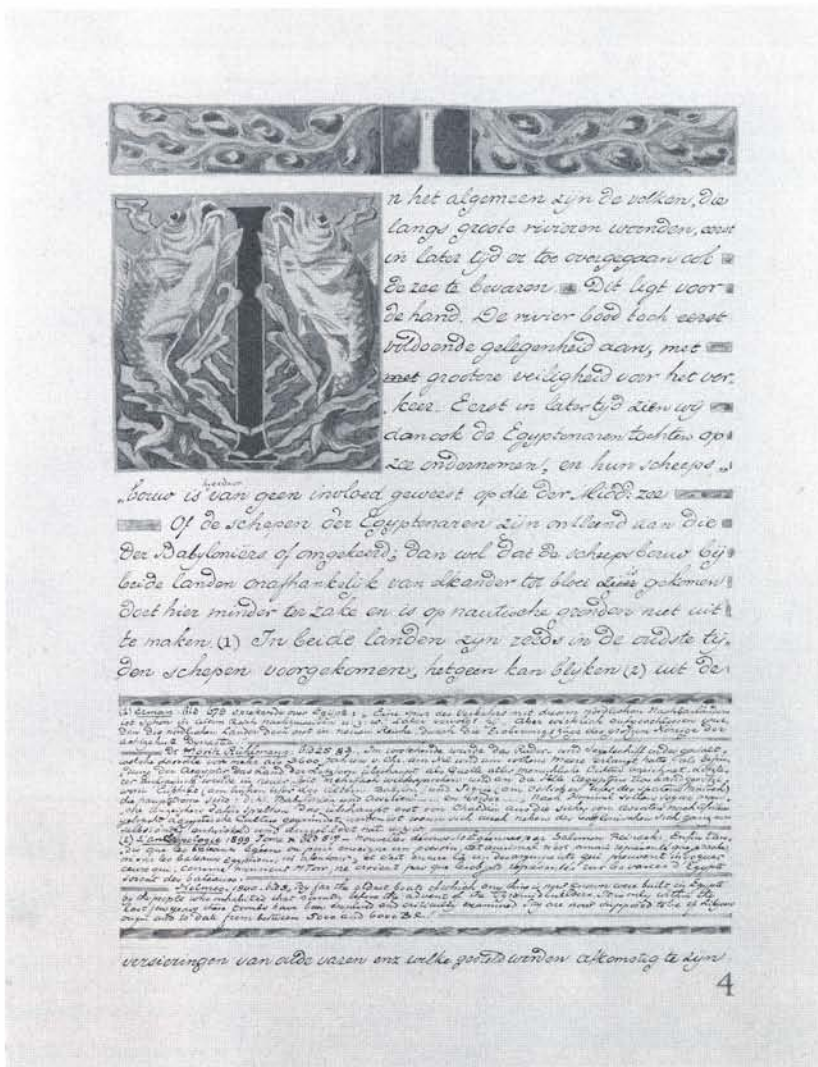
af aan geprobeerd om zijn werk gepubliceerd te krijgen. Aanvankelijk leed deze poging schipbreuk door gebrek aan middelen. Ook heeft hij getracht om op het manuscript, de aquarellen en het toonmeubel te promoveren bij prof. Kop, die hier echter niet op in is gegaan. Vlak voor de opening van het museum in Delft en de officiële schenking van zijn collectie aan het college van bestuur van de hogeschool verzocht hij Kop om te informeren hoe de promotie officieel aangevraagd kon worden. Ook deelde hij Kop mee dat het laten drukken van „De scheepsbouw vanaf zijn oorsprong” hem f 6.000,— zou kosten, welke middelen hij ontbeerde.² Het niet promoveren is waarschijnlijk een teleurstelling voor hem geweest.

Zijn oudere broer (en beroepsmatig kunstenaar) Willem schreef hem in een brief, waarschijnlijk als troost: „... over het niet promoveren sprak je me reeds. Zoo'n titel is, wanneer ze eenmaal gegeven wordt, aardig, vooral wanneer men er aanspraak op heeft. Maar ze blijft toch altijd klein in vergelijking met de groote indruk, welke de daad zelf, de arbeid zelf in de gemoederen maakt. Een titel, hoe eervol ook, laat ons toch altijd denken aan den persoon die ze uitreikt, en staat in rang toch altijd lager dan de persoon die ze schenkt, terwijl onze arbeid, de daad, de ware titel, onze kroon is, waar de wereld ten slotte toch waarde aan hecht. Titels verdwijnen, de kroon des arbeids nooit...”⁴

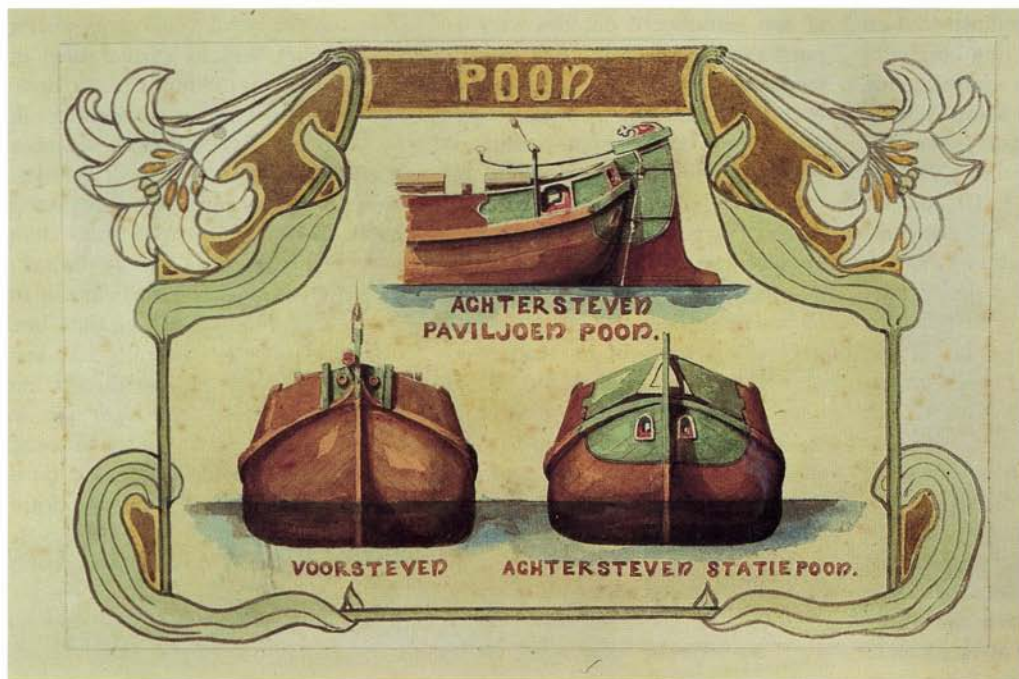


De gedenksteen bij de sluis van Andel is ontworpen door Van Konijnenburg en symboliseert de scheiding van Maas en Waal.

Een initiaal uit het manuscript: de letter I is omgeven door kronkelende palingen. Collectie Ms., MMPH.



In Jugendstil gevat



Vijf jaar later verscheen zijn manuscript toch in druk, samen met de tekeningen van schepen, zij het in een aanmerkelijk eenvoudiger vorm, zonder de Jugendstil-decoraties.³ De lithograaf is waarschijnlijk niet geheel zuiver te werk gegaan en ook veel details gingen verloren. De gedrukte versie omvatte drie delen: een tekst-deel, een deel met reproducties van originele bronnen zoals tekeningen, schilderijen en foto's, en een deel met de gelithografeerde gekleurde tekeningen.

DE ROL VAN W. K. VERSTEEG

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 deed het veldonderzoek, mat schepen op en maakte de tekeningen, die Van Konijnenburg later uitwerkte tot aquarellen. Ook vervaardigde en restaureerde Versteeg enkele modellen van Van Konijnenburg. Voor de vraag of de door Van Konijnenburg vervaardigde gekleurde tekeningen een scheepsbouwkundige waarde hebben, is het van cruciaal belang nader in te gaan op de rol van Versteeg.

(Wordt vervolgd)



1. N. Witsen, *Aloude en hedendaagsche scheepsbouw en bestier*, 1671.
C. van IJk, *De Nederlandsche scheepsbouw-kunst opengesteld*, 1697.
G. Groenewegen, *Verscheidene soorten Hollandsche vaartuigen*, ...
2. Brief van E. van Konijnenburg aan prof. Kop, 7-3-1906, in dossier „Van Konijnenburg”, Maritiem Museum Prins Hendrik.
3. Het werk verscheen in druk in het Nederlands. Engels, Duits en Frans. Het titelblad van de Nederlandstalige uitgave vermeldde: *De Scheepsbouw vanaf zijn oorsprong*, door E. van Konijnenburg.