





Het mooiste hoogaarsje van Melis

'Dat is het mooiste hoogaarsje dat we ooit gebouwd hebben', zeiden ze bij van Duivendijk over de *Dolfijn II* die ook wel liefkozend 'het Dolfijntje' werd genoemd. Kleine hoogaarzen zijn meestal niet erg mooi, maar het Dolfijntje, bouwjaar 1929, is anders en mede dankzij een bekende eerste eigenaar nog steeds te bewonderen in Antwerpen.

Door: Jan Paul Loeff



Hoe omschrijf je een man als Rudolf Schönberg, hij was kunstenaar, zeezeiler, bootjesliefhebber, Nederlandse Belg, en zo nog wel wat. Ik denk echter dat je hem vooral als dapper man moet omschrijven. Dapper omdat hij voor de oorlog met een kleine hoogaars gewoon de Noordzee overstak, maar vooral ook dapper om zijn werk binnen de ondergrondse van Brussel, tijdens de Tweede Wereldoorlog. We lopen dan echter vooruit op zijn leven en werk. Hij wordt in 1901 geboren in Brussel uit Nederlandse ouders. Zijn vader was Maurice Schönberg, geboren te Groningen, zijn moeder Marguérite Hélène Peiser, geboren te Berlijn. Rudolf Schönberg vervulde zijn militaire dienst bij de Nederlandse marine, hoewel hij te boek stond als een landrot. Gezien zijn leven en zijn kunst kunnen we ervan uitgaan dat hij dat niet is gebleven.

Rudolf neemt schilder- en tekenles aan de Academie voor Schone Kunsten in Brussel en krijgt daar les van Kurt Peiser en Gerard Jacobs. Al snel valt hij voor Veere, dat historische stadje in Zeeland, dat een bron van

inspiratie voor hem is. Hij vertoeft er regelmatig in de jaren twintig en logeert dan in pension 'de Garnaal' aan de Markt. Dat pension deelde een achterom met de familie Goethals. Adriaan Leendert Goethals was een bekende Veerse architect en woonde naast 'de Garnaal' met zijn vrouw en dochters Maria en Elisabeth. Ergens in die Veerse tijd moet een vonk tussen Maria en Rudolf zijn overgesprongen, want toen zij viool ging studeren aan het conservatorium was dat niet in Nederland maar in Brussel, de woonplaats van Rudolf. Ze werden verliefd op elkaar en trouwden in 1937.

Rudolf

Al veel eerder, in 1929, had Schönberg aan van Duivendijk in Tholen de opdracht gegeven tot de bouw van een hoogaarsjacht. Dat werd de *Dolfijn* en hij had daarmee het ideale schip om de Zeeuwse wateren te verkennen. Als je zijn fijngevoelige etsen en tekeningen bekijkt spreekt daar een diepe liefde uit voor Zeeland, toen nog onbedorven door dammen, sluizen en bruggen. Het was een wild gebied en het varen was er zeker niet risicoloos, maar



vorige pagina's, links: Portret van Melis van Duivendijk door Ir Jan Loeff, 1934

vorige pagina's, rechts: De *Dolfijn* onder zeil

rechtsboven: De kuip van de *Dolfijn* met van links naar rechts, Maurice Schönberg (de vader van Rudolf), Klaas van de Ketterij van de ARM 19, Jacob de Nooyer van de ARM 48 en Rudolf Schönberg zelf. (foto beschikbaar gesteld door de Historische Vereniging Arnhemuiden)

rechts midden: Rudolf Schönberg ca. 19..

rechtsonder: Arnhemuidse hoogaarzen met weinig wind. Ets van Schönberg

linksboven: Een ets van Schönberg met de hoogaarsroeren die hij zo mooi vond

Rudolf zat daar niet mee. Hij zeilde zelfs naar Engeland en Denemarken en wist de natuur en de boten ook daar op onnavolgbare wijze vast te leggen. Maar altijd kwam hij weer terug naar Veere, het Veerse Gat inzeilend vanaf zee, genietend van het unieke silhouet van die oude plaats.

Hij werd daar verliefd op zijn toekomstige vrouw en maakte er deel uit van de kunstenaarsgroep die we nu als Veers beschouwen. Ze werden getrokken door de charme van de stad, de hogeluchten en eindeloze wolkenpartijen, de rauwheid van het vissersbestaan en de prachtige mensen die daardoor gevormd werden. Het water en de bootjes bleven zijn hele leven het thema van zijn werk. In 1938 wordt hij door zijn vriend Hugo van Kuyck, befaamd Belgisch architect en zeezeiler, uitgenodigd om met diens schoener *Askoy* de wereld rond te zeilen (zie ook het uitgebreide artikel in SdZ 2020.2 - red.). Voor een kunstenaar was het natuurlijk een prachtkans om de wereld elders vast te leggen. Of het ook de héle wereld zou worden is niet bekend, want ze werden in Het Caribisch Gebied overvallen door de Tweede Wereldoorlog. Hugo van Kuyck blijft in Amerika en neemt dienst in de Amerikaanse krijgsmacht - en dat is maar goed ook, want hij was degene die bij de plannen voor D-day de organisatie wees op het feit dat ze beter op het getij en de waterstand moesten letten.

Rudolph keerde echter terug naar Brussel waar het Duitse bewind Rudolf en Maria een doorn in het oog is. Ze beginnen een verzetskring en doen gevaarlijk werk. Maria wordt al in 1942 gearresteerd en in kamp Ravensbrück vastgezet. Ze overleeft die verschrikking echter wel. Rudolf wordt in juli 1944 verraden en opgepakt, vlak voor de bevrijding van Brussel door de geallieerden. De Gestapo fusilleert hem en een aantal andere gevangenen op de Nationale Schietbaan in Schaerbeek.

De veel te vroeg gestorven Rudolf heeft ons echter een prachtige nalatenschap gegeven: zijn tekeningen en etsen plus zijn elegante hoogaarsje. Die ligt in het MAS, het Museum aan de Stroom in Antwerpen, als een monument voor niet een, maar twee grote mannen; de opdrachtgever en de bouwer.

Melis

Die bouwer was scheepsbouwer Melis van Duivendijk en hij kon niet beter omschreven worden dan met die aanhef voor zijn naam... scheepsbouwer! Het bouwen van schepen was zijn lust en zijn leven. Was Schönberg een man die op onnavolgbare wijze de schoonheid van de wereld om hem heen vastlegde, Melis was de man die die wereld op eveneens

onnavolgbare wijze mooier maakte, met zijn schepen. Melis werd geboren in 1866 als zoon van Dirk van Duivendijk in Tholen. Hij was er een van acht zonen en die werden uiteindelijk allemaal werkzaam in de scheepsbouw. Melis begint in 1893 in Willemstad op de werf "k blijf steeds volharden" die hij eerst huurt, maar later koopt. In Willemstad bouwt Melis een aantal mooie schepen. Voor zover we nu na kunnen gaan zijn dat vijf hoogaarsen, een schokkerjacht (de beroemde *Margaretha* - zie SdZ 2011.6, 7 en 8), een boeierjacht en drie hoogaarsjachten. Een van die hoogaarsjachten was de *Havik* voor de rivierpolitie. Dat is vermoedelijk de eerste lemmerhoogaars geweest, een hoogaars met de ronde kont van een lemmeraak. Daar zou de hermandad sneller mee varen.

Als Melis' vader, Dirk van Duivendijk (1842-1906) sterft, verkoopt Melis de werf in Willemstad en trekt naar de werf "Zeelandia" in Tholen waar hij zijn vader opvolgt. In die periode gaan veel werven over op de bouw in ijzer of staal maar Melis en zijn zonen Simon en Dirk blijven bij de houtbouw waar ze in excelleren. Hoeveel schepen Melis in totaal gebouwd heeft is onduidelijk - soms wordt het getal dertig genoemd - wel is duidelijk dat het steeds vaker om jachten dan om vissersschepen gaat.

Rudolf en Melis

In 1929 krijgt Melis van Rudolf Schönberg de opdracht voor de bouw van een klein hoogaarsjacht. Het moet een meter of negen lang worden en een kajuit hebben. Zoals gezegd was Rudolf bevriend met Hugo van Kuyck die zijn zeilcarri re ook met een kleine hoogaars begon waarmee hij de hele Noordzee bezeilde. Dat was de *Marieke*, ooit het veerschip van Gorishoek en ook bij van Duivendijk gebouwd. Een dergelijk klein schip is prima in je eentje te zeilen, terwijl Van Kuyck met zijn latere *Reiger*, een veel grotere hoogaars, een scheepsmaatje meenam als hij langere tochten maakte. (Zie het artikel van Frits van der Mark over de *Askoy II* in SdZ 2020.2).

Uit een advertentie in *Wandelaar Sur l'Eau* van 1933 kunnen we een deel van de technische uitrusting herleiden: Het scheepje werd van eikenhout gebouwd, maar dek en kajuit waren van pitch pine. Bevestiging van de huid door deuvels en de overnaadse naden

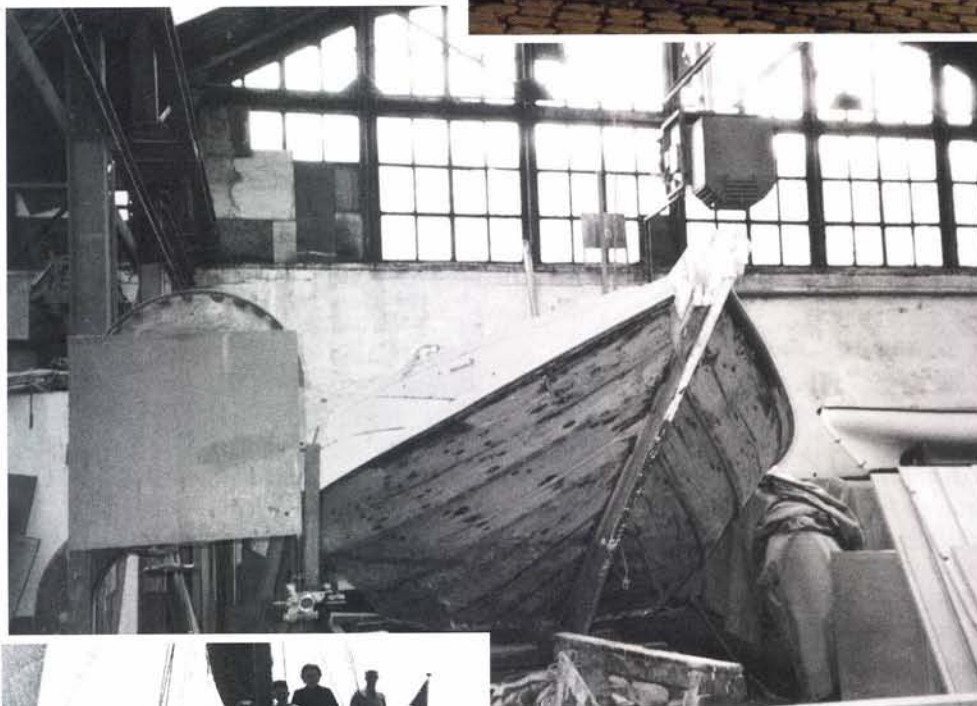
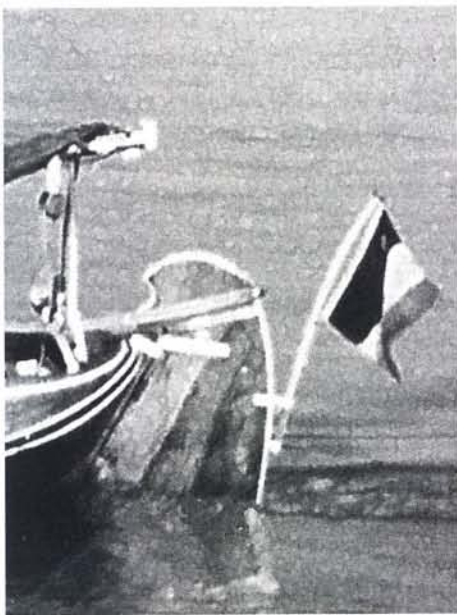
met koperen klinknagels. Er was een 100 liter watertank onder de kuip en in de kombuis een pompje om het water op te voeren. Wat ook opvalt is dat er elektrisch licht aan boord was dankzij een accu. Er is echter geen motor om die accu op te laden, dus dat zal zo nu en dan aan wal gebeurd zijn. De mast is een steekmast, ook van pitch pine. Grootzeil is 25 m² Fok 10 m² en kluiver ook 10 m².

Uiteraard bemoeide Schönberg zich met de



boven: De *Dolfijn* in de haven van Veere, duidelijk nog niet gemotoriseerd gezien de lange roeiriem in het gangboord. De damwand achter het schip is in 1935 gebouwd dus de foto is van na 1935 en voor 1937. (Foto met dank aan Franke Lok)

onder: De *Dolfijn*, nu duidelijk met motor. (Foto met dank aan Franke Lok)



boven: Het oude roer en het nieuwe roer. Zoek de verschillen. (Foto's Franke Lok en MAS)

midden: Amsterdams intermezzo in de loods bij werf 't Kromhout

links: *Dolfijn II* onder zeil met familie aan boord. (Foto via Franke Lok)

bouw. Hij zal instructies voor een indeling gegeven hebben en vast ook wel over de schouders van Melis meegekeken hebben tijdens de bouw. We weten in ieder geval dat hij zich met het roer bemoeid heeft. 'Ome' Dirk, zoon van Melis, vertelde mij het als volgt: 'Op dat moment hing achter de romp van de *Dolfijn* een grote plaat hout. Dat zal een plaat hout geweest zijn waarvan een mal gemaakt moest worden. Schönberg zegt tegen Melis:

'Van Duivendijk, nu teken ik al jaren hoogaarzen en hun roeren en ik wil graag dat je me er een mooi roer voor maakt'. Waarschijnlijk met een grijs gaf Melis aan Schönberg een krijtje om de contour van het roer op die plaat te tekenen. Melis zei erbij: 'Doe jiejie 't ma, jiejie bin tekenaar'. Maar wat Schönberg ook probeerde... het lukte hem niet om een roer te tekenen waarmee hij tevreden was. Uiteindelijk heeft

Melis het roer toen maar getekend en het is een mooi roer geworden. In de tussentijd is dit roer bij de restauratie door Jan Vandamme vervangen. Jan kon me niet zeggen of hij het oude roer natuurgetrouw heeft gekopieerd. Maar als je de foto's van de twee roeren naast elkaar legt zie je dat hij zich heel redelijk aan de oude vorm gehouden heeft. De kop lijkt wat bollter maar voor het overgrote deel is het dezelfde vorm.

Vaartochten

Na de tewaterlating gaat Schönberg natuurlijk varen met zijn scheepje. Dat was zonder motor en je kunt dat zien aan de foto in de haven van Veere, want er ligt een roerriem aan dek die voor het in- en uitvaren van havens gebruikt werd. Bedenk dat het in die tijd heel normaal was om pas binnen de hoofden van een haven zeil te strijken of op zeil voor de wal te komen. In de meeste havens was ook veel meer ruimte om dat te doen dan nu. Er zijn zelfs foto's van opkruisende hoogaarzen in het havenkanaal van Zierikzee en in de haven van Veere. De zwaarden werden dan gewoon allebei neergelaten en een balkje bij de kop van het zwaard boven het boeisel uitstekend, de zogeheten *conterhamer*, zorgde dat het loefzwaard niet te veel uitwaaierde. Zoals eerder vermeld maakte Schönberg tochten in Zeeland, maar hij ging ook naar de oostkust van Engeland en naar Denemarken. Voor zover we nu weten maakt hij die tochten zonder extra bemanning. De advertentie die ik noemde eindigt dan ook met de aanbeveling dat het scheepje door één persoon te varen is.

Familieschip

In 1937, hetzelfde jaar als waarin hij trouwt, koopt hij de *Dolfijn* aan Jan de Braey. Deze laat er een Volvo Penta motor inbouwen. In een aantal van de beschikbare foto's zie je dat die motor ook gebruikt wordt waardoor ze te dateren zijn van na 1937. Het is niet duidelijk wanneer de Braey het schip doorverkoopt aan Pierre Persoons en wie de mensen op de foto's zijn. Wel is duidelijk dat de *Dolfijn* is getransformeerd van de muze van een kunstenaar naar een familieschip waar veel plezier aan beleefd is. Of er zulke lange en uitdagende tochten mee gemaakt zijn als Schönberg dat zonder motor deed, is niet bekend. Via een aantal eigenaren, waarbij het jaar van overdracht niet altijd duidelijk is, komt de *Dolfijn* in handen van een Nederlander, de heer Kortenbout. Het schip is tegen die tijd in slechte staat en hij is van zins het te restaureren. Na een paar jaar varen brengt hij het naar werf 't Kromhout in Amster-

Na de overdracht aan het Scheepvaartmuseum in Antwerpen meet Maurice Kaak de *Dolfijn* op en maakt een lijnenplan, zeilplan en een plan van de constructie van het schip. Boven het zeilplan, dat gemaakt werd na de eerste restauratie in 1992, en onder het lijnenplan. Ze zijn afkomstig uit het archief van de SSRP dat ligt in het Fries Scheepvaart Museum



Maurice Kaak

Jachthoegaars "DOLFJIN"

excellentie Natuurschap Museum Antwerpen nr. 4.5. 81. 26
gebouwd in 1925 op de werf van M. van Duynendijk te Tholen
naar de Antwerpsemaatschappij Scheepbouw
opgeleverd en getoerd in 1932
lang naar de waterlijn 8.50 meter
breed op de waterlijn 3.95 m
draag naar de waterlijn 1.70 m
archief : 1. 7. 10

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

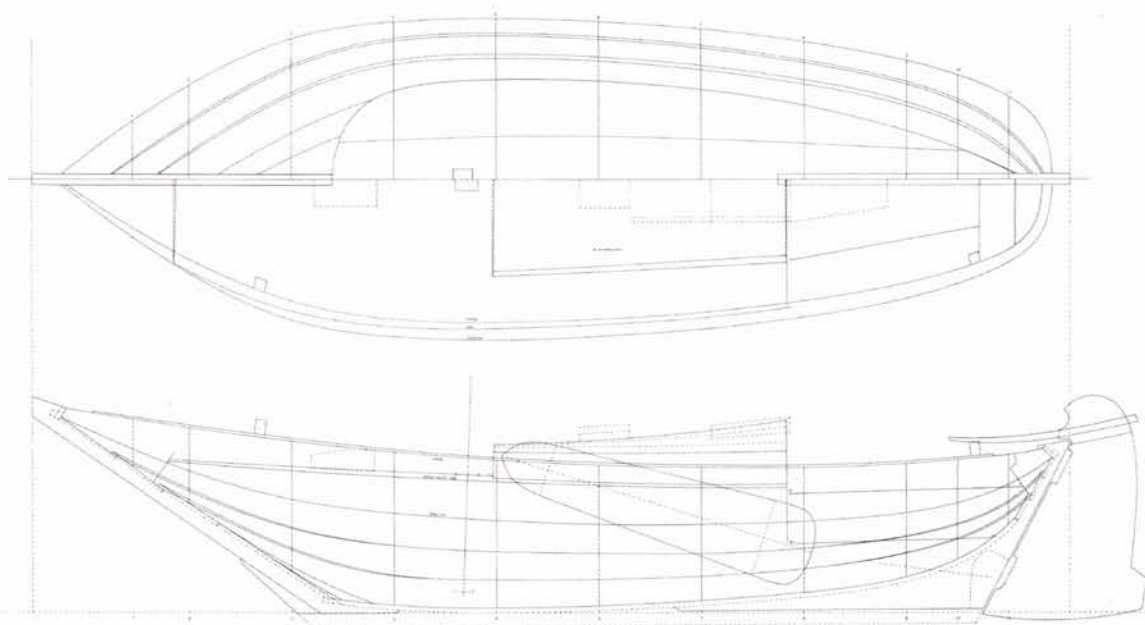
aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen

aanwezige en niet aanwezige afmetingen



Maurice Kaak



boven: De *Dolfijn II* zoals ze nu te pronk ligt onder de overkapping aan de Kaai in Antwerpen. (Foto MAS)



links: De fries achter op de kajuit. Het origineel van Schönberg was veel zwieriger en 'barokker'. Er was ook sprake van een schuifluik, dat bij de restauratie achterwege is gelaten

dam waar het enige jaren op de nodige TLC ('tender loving care') wacht. Die komt er, door omstandigheden, niet en in 1991 schenkt de heer Kortenbout het schip aan het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen.

Antwerpen

Door toedoen van diverse bedrijven en instellingen komt het schip op een dieplader naar Antwerpen. Een eerste restauratie wordt door Maurice Kaak en Luc Thys uitgevoerd maar al snel blijkt dat er meer nodig is. Een openbare aanbesteding volgt en alleen de werf Vandamme en Hutsebaut in Blankenberge schrijft in op het werk. Dat houdt onder meer het volgende in:

Het vlak moest gerecht en achteraan vervangen worden, samen met het aanbrengen van een nieuwe kiellat. De scheg diende versterkt. Zandboorden achteraan, berghouten, enkele kalven en liggers, moesten vernieuwd worden, en ook het volledige dek. Gangnaden en scheuren dienden gedicht. Het interieur kon deels hergebruikt worden. Bij de restauratie

is ook een nieuw roer voorzien, dat evenwel niet volgens traditionele wijze beplankt is. Het is waarschijnlijk dat de originele huid gebruikt is, want die is niet langer blank maar groen geschilderd, vermoedelijk om zwarte plekken in de gangen te verbergen. De kajuit is geheel vernieuwd en er bestaat een foto van de resten van de oorspronkelijke kajuit die de noodzaak daarvan aantonen. Bij de herbouw is het schuifluik verdwenen en is het gebeeldhouwde fries achterop de kajuit vernieuwd. Het is nog steeds voorzien van dolfijnen, maar het is niet het originele exemplaar dat naar verluidt door Schönberg zelf gebeeldhouwd was. Hoe het ook zei, het scheepje ligt er stralend bij en Vandamme kan trots zijn.

Als je de *Dolfijn* nu onder de kap aan de Schelde ziet liggen kan je alleen maar zeggen dat de TLC werkelijkheid is geworden. Er is enorm veel vervangen en dat kan ook niet anders als je de foto's bestudeert van de toestand waar de werf mee moest beginnen. Er is duidelijk voor gekozen om het jacht terug te brengen in de toestand zoals Schönberg ermee voer. Dat is museaal begrijpelijk, maar het betekent dat er geen motor in geplaatst is. Zou men het schip weer in de vaart willen brengen dan geeft dat praktische problemen, want de wereld waarin Rudolf Schönberg zonder motor voer bestaat niet meer.

Wijde haveningangen waar je de zeilen kon

strijken liggen vol met marina's, brug- en sluiswachters die rustig wachten tot je door het 'kunstwerk' bent geroeid zijn er ook niet meer en Zeeland is door al die kunstwerken ook niet meer wat het in zijn tijd was. Varen zonder motor met een platbodem van negen meter is in deze tijd een illusie. Het kan op zijn hoogst als er een gemotoriseerde bijboot beschikbaar is om de haven in en uit te gaan. Of de *Dolfijn* de mooiste hoogaars is die ooit door Melis van Duivendijk gebouwd is, is moeilijk te beoordelen. Ook de *Atalanta*, ooit als *Remcoline* voor een ver familielid van mijn moeder gebouwd, is een prachtig schip. Dat het scheepje een kunstwerk is staat buiten kijf. In een dergelijke kleine maat een zo mooi gewogen hoogaars bouwen kan alleen een echte kunstenaar. ♪

Met dank aan:

Wijlen (Ome) Dirk van Duivendijk, scheepsbouwer in Tholen. Zijn zoon, Melis van Duivendijk, ook scheepsbouwer in Tholen; Dr. Maarten Van Dijk, Onderzoeker industrieel en varende erfgoed, Agentschap Onroerend Erfgoed, België; de SSRP, Rita en Jan Eissens; Rita Jalon en Waander Devillé van het Maritiem Erfgoed Stad Antwerpen (MAS); Peter Hamer; Jan Vandamme; Franke Lok & Jeannette Tigchelaar.

Verder lezen:

- *Schepen op Rivier en Zee, met de etsnaald vastgelegd door Rudolf Schönberg, ingeleid door Geert Faber, 1949.*
- *Rudolf Schönberg 1901-1944, "een Brusselaar terug in Veere", Samensteller Joost Bakker, tentoonstelling in Museum de Schotse Huizen.*
- *Uitgelicht: Schönberg; Bonnie Joosse, Consent zomer 2000.*
- *Het Liefst Eigen Baas, de scheepswerven van de familie van Duivendijk, Hans van Duivendijk, 2016.*
- *VanZwartWitnaarKleur, 50 jaar Jachtclub Veere, Jubileumboek JCV, diverse auteurs, 2010.*

EIGENAREN DOLFIJN II

1929 – 1937:	Rudolf Schönberg, Antwerpen
1937 – 1947:	Jan De Braey
1947 – 1955:	Pierre Persoons
1947 – 1968:	Pierre Van Regenmorter
1968 – 1970:	M. Willems, Wijnegem
1970 – 1977:	Robert Geladi, Brasschaat/Zoersel
1976 – 1991:	S. Kortenbout, Bilthoven/Reeuwijk/Bosch en Duin
1991:	Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen