

Schokkerjacht *Margaretha* (deel I)



Tekst: Frits van der Mark

Als het over het voormalige schokkerjacht *Margaretha* gaat, komen er altijd superlatieven aan te pas. Zo omschrijft conservator en auteur E.W. Petrejus het schip als een ‘pronkstuk van de oud-Hollandsche scheepsbouw’. In een jubileumboek van de Dordtse Roei- en Zeilvereniging is het een ‘juweel van een platbodem’, terwijl H.C.A. van Kampen het in zijn standaardwerk *De Zeilsport* ‘reusachtig, zeer snel en zeewaardig’ noemt. Maar wat maakt dit schip nu zo bijzonder?

Het schip liep op 30 april 1895 van stapel op de werf van Melis van Duivendijk in Willemstad. Opdrachtgever en eerste eigenaar was de Dordtenaar J.A. Vos van Hagenstein. In 1905 ging het jacht over naar Rotterdam en werd Edw. Knight de nieuwe eigenaar. Elf jaar hierna kwam het schip in handen van de vermogende havenbaron en kunstverzamelaar D.G. van Beuningen. Toen zijn nieuw gebouwde *Vigilanter* in 1926 klaar was, schonk Van Beuningen *Margaretha* aan de

Rotterdamse Zeevaartschool. Na vijf jaar verkocht deze het jacht aan de Schiedamsche Waterscouts, die er tot in het begin van de Tweede Wereldoorlog mee zeilden. Daarna raakte het schip in de vergetelheid, om er na de oorlog nog heel even uit te voorschijn te komen.

Bekend

Bijzonder aan het schip zijn in de eerste plaats eenvoudige afmetingen. Volgens het

Margaretha tijdens een wedstrijd op de Nieuwe Waterweg, 1924 (foto: Archief Stichting Esse Non Videri).

In een serie van drie artikelen wordt de geschiedenis van *Margaretha* behandeld. Deze aflevering zal de achtergronden van de bouw, de opdrachtgever en de modelbouw van het jacht beschrijven. In het volgende deel wordt aan de hand van het originele journaal de periode van George van Beuningen behandeld en in de laatste aflevering komt het tijdvak van de Schiedamsche Waterscouts en het droevige einde van het schip aan de orde.

Lloyd's Register of Yachts was het schip 23,90 meter lang en 5,90 meter breed. De visserij-, loods- of marineschokkers die in dezelfde periode werden gebouwd, waren niet veel langer dan 18 meter. *Margaretha* was dus verreweg de grootste schokker en één van de grootste platbodemjachten ooit gebouwd. Daarnaast is het bijzonder dat het schip haar gehele bestaan zonder motor heeft gevaren. En dat toch met een ‘tonmaat’ van 70 en 20 ton ijzer als ballast aan boord. Het zeilopper-

vlak bedroeg 250 vierkante meter en kon in wedstrijden worden verdubbeld. De waarschijnlijk bekendste foto van *Margaretha* is te vinden in de tweede en latere drukken van *De Zeilsport*. Tegen een dreigende Hollandse wolkenlucht vaart het schip met alle zeilen bij. Een bemanningslid bevindt zich vrijwel boven in de mast bij het gaffeltopzeil, waardoor de afmetingen van mast en zeilen een goed perspectief krijgen.

Opdrachtgever

Zoals gezegd gaf de Dordtenaar J.A. Vos van Hagestein (geboren in 1832) omstreeks 1894 opdracht voor de bouw van *Margaretha*. Het ging hier niet om een nieuwweling in de watersport. Zo was hij enige tijd voorzitter van de Dordtse Roei- en Zeilvereniging. Veelzeggender nog is dat hij al op 28-jarige leeftijd bij de werf van Eeltje Holtrop van der Zee een boeier had laten bouwen. Het ging om een grote boeier van 12,80 meter lang en 3,80 meter breed. Het was de eerste echte boeier die Eeltjebaas bouwde, voor een kostprijs van 2.800 gulden. Vos van Hagestein noemde het schip naar zijn vrouw: *Henriette Elisabeth*.

Rond 1885 was Vos van Hagestein eigenaar van twee schepen: het sierlijke stoomjacht *Opaal* en het snelle centerboardjacht *Stella*. Met dit jacht van negentien ton zeilde hij veel wedstrijden, onder andere ook op de Schelde bij Antwerpen en op de Zuiderzee. Het stoomjacht fungeerde daarbij als begeleidingsschip. Zeilende op het thuiswater voor Dordrecht haalde hij vanwege een ongelukkig voorval in de zomer van 1890 het *Dordrechtisch Nieuwsblad*: 'Hedenmorgen 7 uur kwam op de rivier voor deze stad ter hoogte van de Buiten Walevest de centreboard STELLA van den heer J.A. VOS VAN HAGESTEIN in aanvaring met een groot ijzeren aakschip van ongeveer 200 last, doordien de stuurman van de centreboard voor een aankomende stoomboot wilde uit-



Vroege foto van Margaretha op de Maas ter hoogte van Rotterdam (1901). Opmerkelijk genoeg kwam het eerste tuig uit Engeland, volgens Lloyd's register van 1897 was de zeilmaker Ratsey & Lapthorn.

wijken. Het aakschip bekam hierdoor voor aan den boeg een tamelijk groot gat, terwijl de STELLA den boeg en de steng vernield werden. Gelukkig bleek de schade aan het jacht niet aanzienlijk.'

Intussen was de meestal in Parijs wonende Vos van Hagestein in 1877 gescheiden. In 1887 trouwde hij met de twintig jaar jongere Marquerite Marthe Hainaut uit Bordeaux. Het ligt voor de hand dat hij *Margaretha* naar deze Française heeft vernoemd.

Bouw van het schip

Het schip werd gebouwd aan de hand van een halfmodel. Dit is bewaard gebleven en hangt in het kantoor van de werf op Tholen. Het een-

voudige, opengewerkte model geeft de vorm van de romp duidelijk weer.

De bouw van *Margaretha* heeft ongeveer een jaar geduurd en er hebben zo'n tien man aan gewerkt. Het zagen van de planken uit voornamelijk Frans eiken boomstammen werd uitbesteed aan boerenarbeiders. In de winter, als er op het land weinig te doen was, konden ze zo een centje bijverdienen. De boom lag op hoge schragen en het zagen ging met de zogenaamde kraanzaag, die door twee man werd bediend. De één stond boven op de boom en stuurde de zaag, de ander stond onder de boom en kreeg dus het zaagsel over zich heen. De planken waren tot twee duim dik, de vergoeding was tien cent per vierkante decimeter gezaagde plank.

Aan de muur van de mooie kamer van het voormalige woonhuis op de van Duivendijkwerf in Tholen hangt nog steeds het halfmodel van Margaretha





Detail van het voorschip van het halfmodel op de werf.

Tot circa 1920 werd op deze manier gewerkt. Details over bouw van *Margaretha* zijn er verder niet. Mogelijk bevindt het werfboek van de werf in Willemstad (zie kader) zich in de archieven van het Maritiem Museum van Antwerpen, maar deze zijn voorlopig niet toegankelijk vanwege de verhuizing. Volgens een berichtje in het NRC van 24 november 1931, dat ter gelegenheid van de overdracht naar de Schiedamsche Waterscouts verscheen, waren de bouwkosten 25.000 gulden. Een aanzienlijk bedrag voor die tijd. Om een idee te geven: de bouwkosten

van een in die tijd gebouwde, ijzeren zeilvrachtklipper van dezelfde afmetingen waren slechts 9.000 gulden.

Na het overlijden van zijn vader in 1906 heeft Melis de werf in Willemstad verkocht en ging hij terug naar Tholen. Deze werf is nog steeds in bedrijf; de vijfde generatie van Duivendijk nu weer een Dirk – zwaait er op dit moment de scepter.

Modelbouw

Opmerkelijk is dat men tegen het einde van *Margaretha's* zeilperiode van zo'n vijftig jaar



Op de werf 'k Blijf Steeds Volharden' van Melis van Duivendijk te Willemstad, de tewaterlating van de hoogaars Havik voor de visserijinspectie (1902).

nog met de modelbouw van het jacht begon. In opdracht van D.G. van Beuningen bouwde Hazenberg in 1939 een model van circa één meter lang. Dat is bijzonder, omdat de havenbaron dertien jaar eerder al afscheid had genomen van het jacht. Een krantenstukje uit augustus van dat jaar meldt dat het model zuiver natuurgetrouw is en dat de heer Hazenberg vele malen aan boord van *Margaretha* is geweest om opmetingen te doen.



Melis van Duivendijk, bouwer van Margaretha.

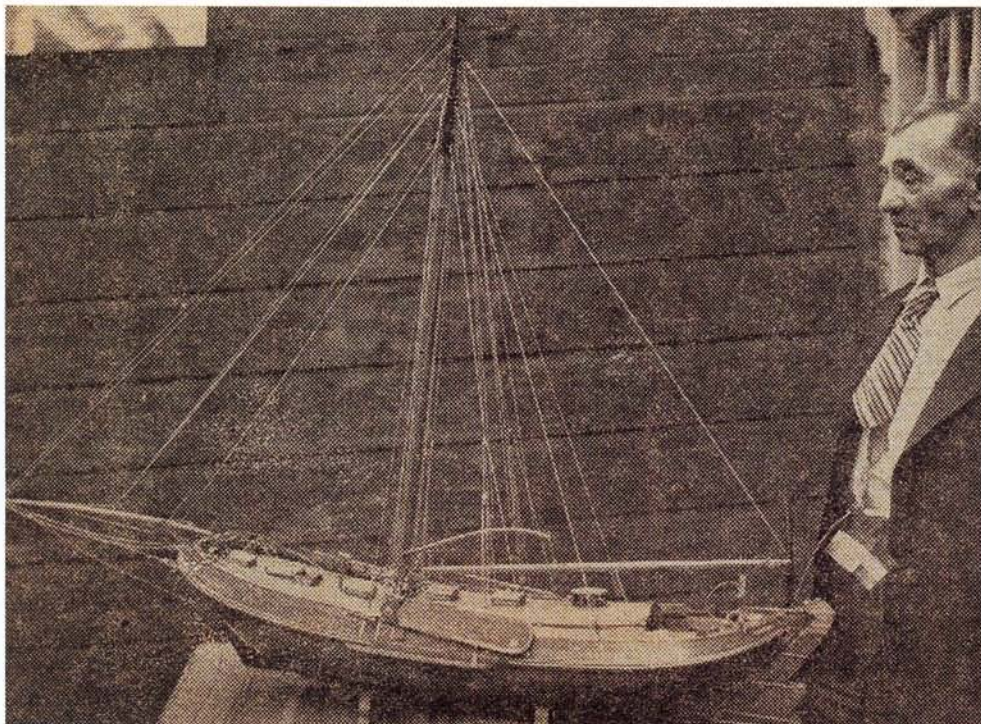
De bouwmeester

Dirk van Duivendijk (1842-1906) begon in 1872 een werf op Tholen. Zijn oudste zoon Melis (1866-1940) ging in 1893 naar Willemstad en begon daar de werf 'k Blijf Steeds Volharden'. Op deze werf, met Melis als bouwmeester, zou *Margaretha* worden gebouwd.

In veel publicaties, bijvoorbeeld het Lloyd's Register of Yachts, wordt vader Dirk als bouwer van *Margaretha* genoemd. Vandaag de dag is de vierde generatie Duivendijk op de werf in Tholen – opnieuw een Melis – hier echter duidelijk over. Bij een bezoek aan de werf vertelt hij: "Mijn grootvader was naar Willemstad gegaan, omdat hij zelfstandig wilde werken. Dat lukte goed. Al na twee jaar kreeg hij de opdracht om *Margaretha* te bouwen. Maar af en toe ging hij toch wel om raad vragen bij zijn vader op de werf in Tholen. Dan moest hij te voet: openbaar vervoer was er niet en fietsen waren nog niet algemeen."

De in Delfshaven wonende Hazenberg heeft bij zijn opmetingen aan boord van *Margaretha* zeker kennis gemaakt met J.Hj. Guliger. Deze Olle Guliger was lid van de Schiedamsche Waterscouts, die in de jaren dertig met het jacht voeren en bovendien was hij zelfs enkele jaren schipper op *Margaretha*. Het kan goed zijn dat Hazenberg Guliger inspireerde om met de modelbouw te beginnen.

De eerste aanwijzing voor zijn modelbouwactiviteiten vinden we terug in een artikeltje in de *Waterkampioen* van 1941. Hierin zijn twee afbeeldingen opgenomen van een model van een Zweedse driemastbark – de familie Guliger kwam van oorsprong uit Zweden – waarvan de bouwtekeningen voor 1,15 gulden bij Guliger konden worden gekocht. In 1942 werden de door Guliger gemaakte bouwtekeningen en het tuigplan van *Margaretha* in blauwdruk uitgebracht. In dat jaar schreef hij ook een artikel over het schokkerjacht in het tijdschrift *De Modelbouwer* van de Vereniging van Modelbouwers. In 1967 werd



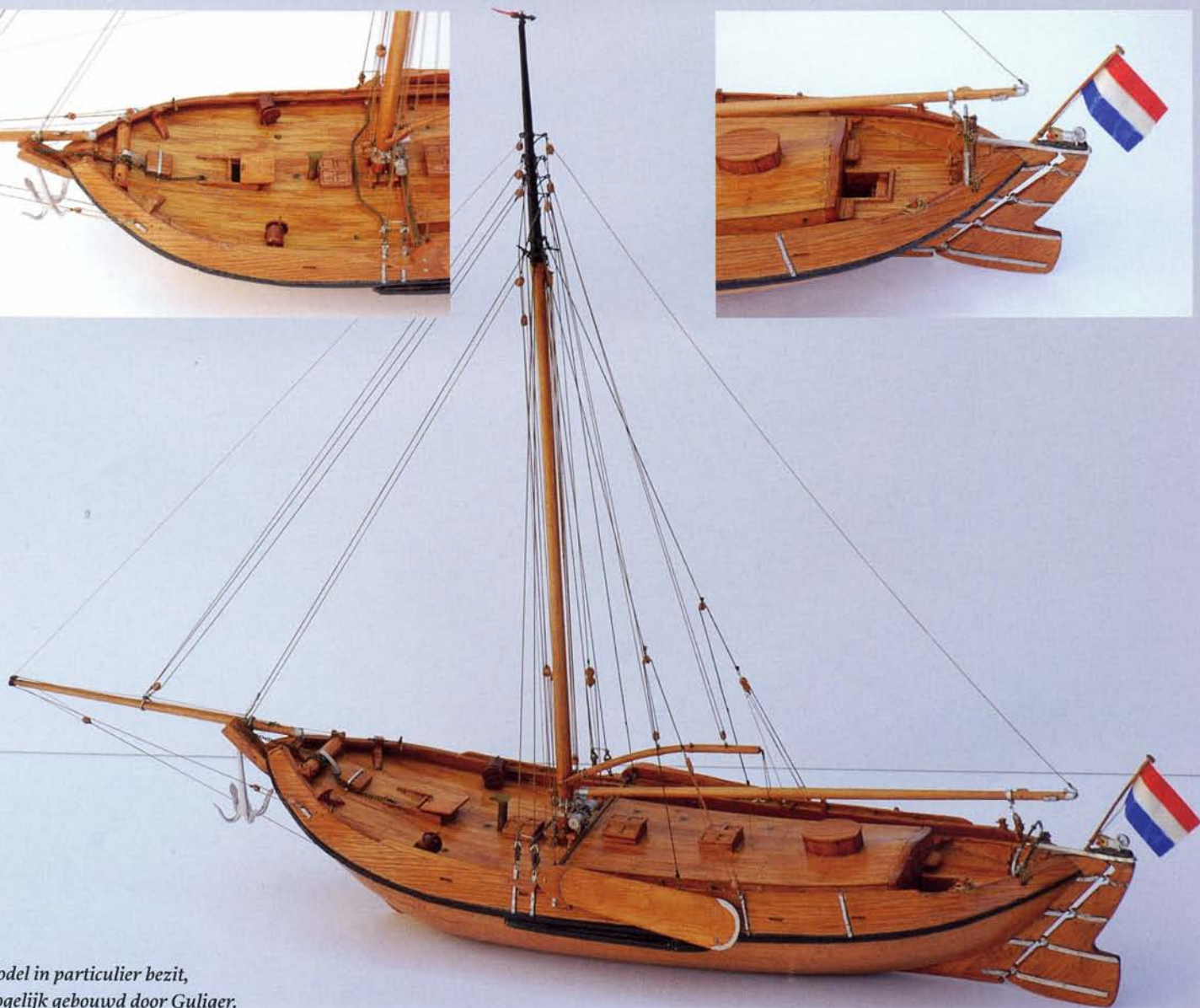
Hazenberg en het door hem gebouwde model van Margaretha. Hij én zijn zoon bouwden vele modellen voor het Maritiem Museum Rotterdam. Het model is nog altijd in het bezit van de familie Van Beuningen.

dit artikel herplaatst. De bouwtekeningen en het tuigplan zijn – weliswaar niet meer in blauwdruk – nog altijd te bestellen bij de Vereniging van Modelbouwers.

Dek en interieur

Het roer werd met een stuurrad bediend, de roerklik was voorzien van een voetstuk met daarop een fantasiedolfijn met gekrulde staart.

Op het voordek, met zijn respectabele lengte van 8,50 meter, is voorin de braadspil te vinden. Hiermee werd de driehonderd kilogram zware dreg binnengehaald. Er was zeker 150

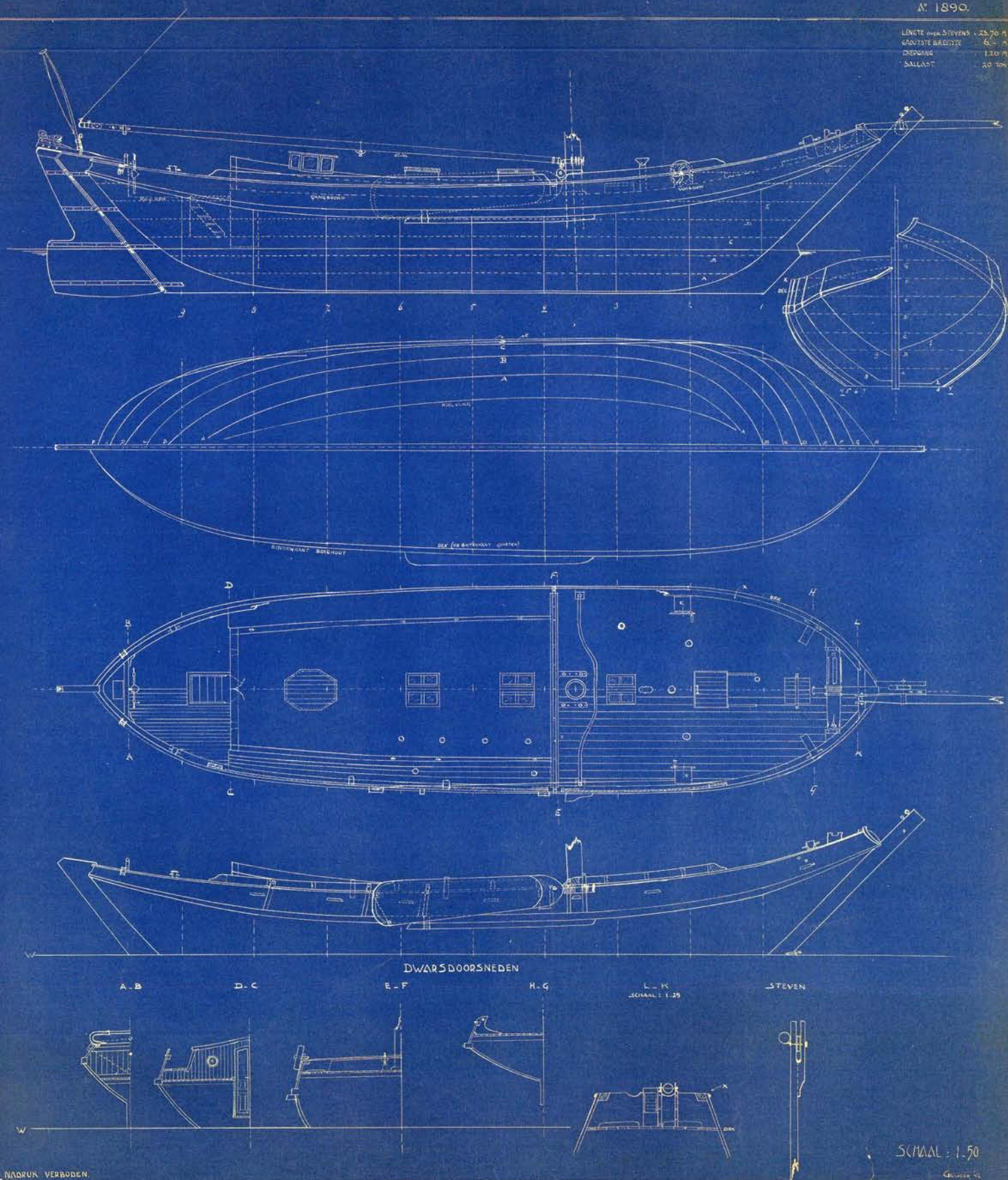


Model in particulier bezit, mogelijk gebouwd door Guliger.

SCHOKKERJACHT „MARGARETHA“ - ONTWERP HOOFT TE DORDRECHT - BOUWMEESTER D. DUIVENDYK TE WILLEMSTAD.

N° 1890.

LENGTE OVER STEVENS 23,75 M
 MAXIMALE BREEDTE 6,00 M
 DIEPTING 1,30 M
 SALLAST 20 TON



SCHAAL: 1:50

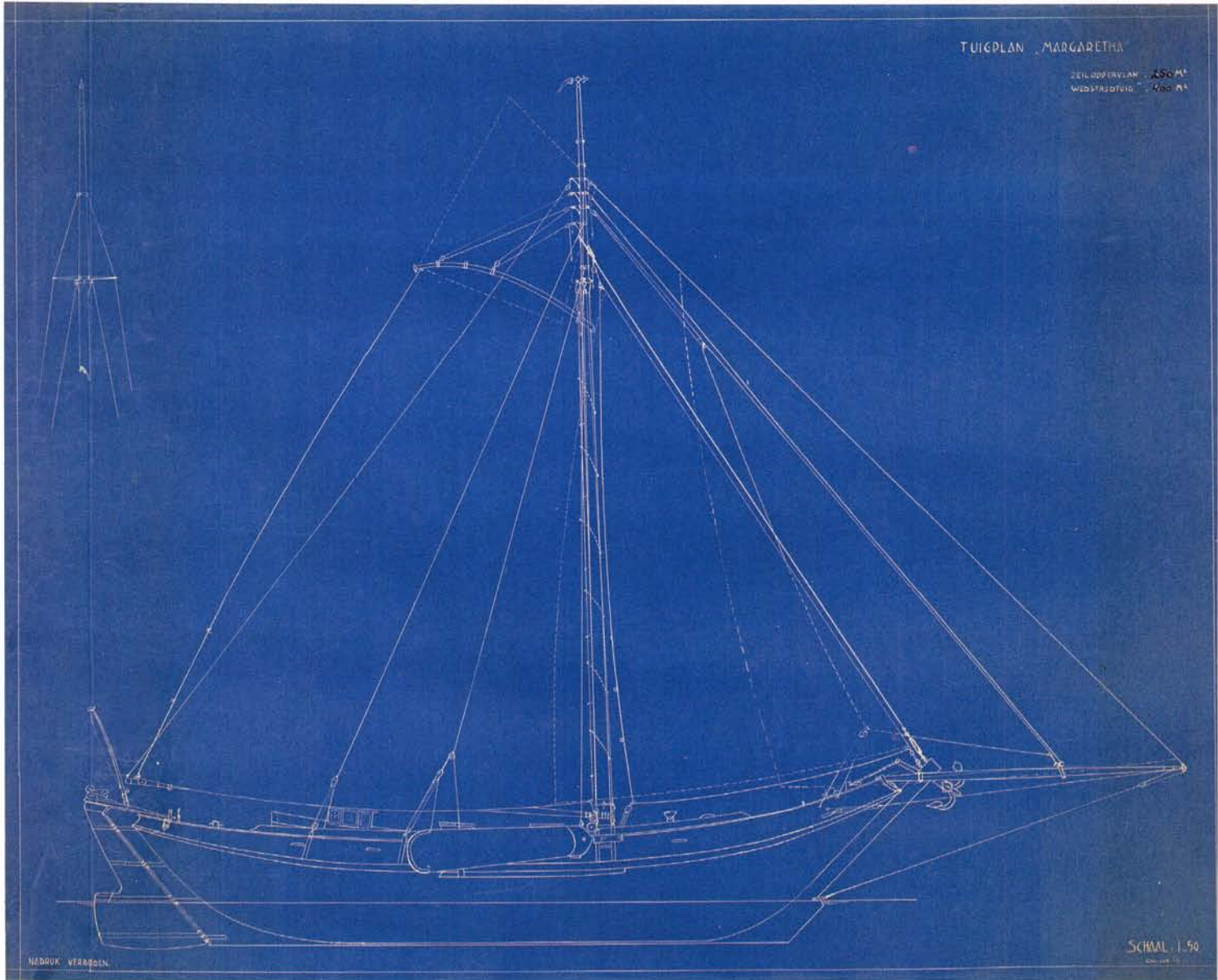
NADRIK VERBODEN.
 15 incl. tuigplan f. 2,75

vaam (270 meter) ketting voorhanden. Pas in 1937 zou de ouderwetse ankerspil worden vervangen door een winch. De zwaardlieren waren ook op het voordek opgesteld. Bij de mast bevond zich wel een kleine lier, maar die werd volgens de verslagen nooit gebruikt. In de kuip bevond zich de trap naar de kajuit.

Voor het daglicht onderdeks was er op het kajuitdak naast twee koekoeken een karakteristiek achtkantig schijnlicht aanwezig. Dit had alleen glas aan de zijanten. Op een zeldzame foto van het interieur uit 1921 is een deel van het schijnlicht vanaf de binnenkant te zien. George van Beuningen met zijn vrouw, kinderen en moeder poseren aan de gedekte tafel. In een verslag uit 1936 schrijft de eerder genoemde Guliger over de salon: 'Aan weerszijden zijn hier kastjes en rustbanken aangebracht en in het midden is de balanceertafel, terwijl tegen de voorwand een grote spiegel

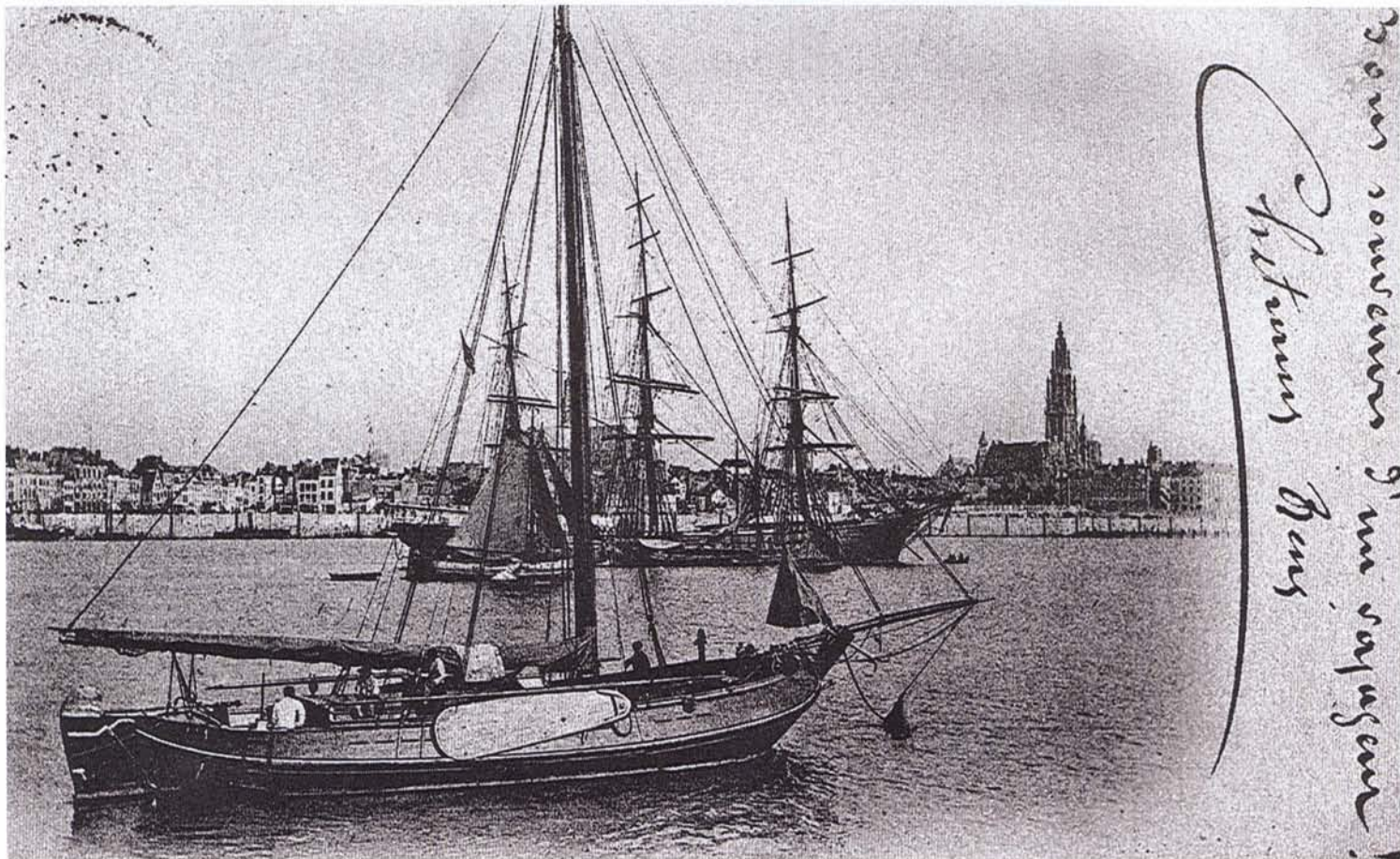
George van Beuningen met zijn vrouw, kinderen en moeder aan de balanceertafel in de salon (1921). In de spiegel tegen het voorschot is nog net het stuurrad in de kuip te zien (foto: Archief Stichting Esse Non Videri).

de muur siert. Alles in mahonie met schitterende panelen uitgevoerd. De bekleding in rode en groene pluche geeft dit scheepsge-deelte een heerlijk warme sfeer.' Melis van Duivendijk, kleinzoon van de bouw-er, weet nog te vertellen dat de uiteinden van de dekbalkjes in de salon onder de gang-boorden in de vorm van leeuwenkopjes waren uitgestoken. Vanuit de salon naar voren bevond zich een gang die langs een aantal hutten voerde. Achtereenvolgens waren dat de eigenaarshut, de zogeheten dameshut met vaste wastafel ('waar in het garnituur van de wasbak de naam van het schip in blauw is gebakken') en





Margaretha voor anker op de Maas bij Rotterdam, tijdens de start van een roeiwedstrijd van vlettermannen.
Margaretha voor anker op de rede van Antwerpen, begin 1900.



Door de overname van de
Margaretha



Winter 1931, Nieuwe Haven te Schiedam. Stilleven voor- en achterdek.

een kaartenkamer die van twee vaste kooien was voorzien. Achter de mast bevond zich de kombuis met een flink fornuis, voorzien van een warmwatertank. Met twee pompen kon het nodige was- en drinkwater worden opgepompt. De drinkwatertanks, met een totale inhoud van 1.500 liter, waren onder het achterdek geplaatst.

Vanuit de kombuis kwam men in het volkslogies, waarin verschillende kooien, een ruime zeilkooi en rondom banken waren aangebracht. De banken dienden ook als bergplaats en als het nodig was als slaapplaats. In de periode dat het schip door de zeeverkenner werd gebruikt (1931-1941), konden er alleen al in het vooronder gemakkelijk zeventien man slapen; in totaal waren er 22 plaatsen.

Zeilen met Margaretha

Over het varen met *Margaretha* met de eerste eigenaar zijn een paar anekdotes bewaard gebleven. Het Jubileumboek 100 jaar KR&ZV de Maas (E.W. Petrejus) beschrijft er één: 'Het oude schippersverhaal wil dat ook toen de *Margaretha* nog van Vos van Hagestein was, zij reeds naar Cowes voer en daar dan trots op

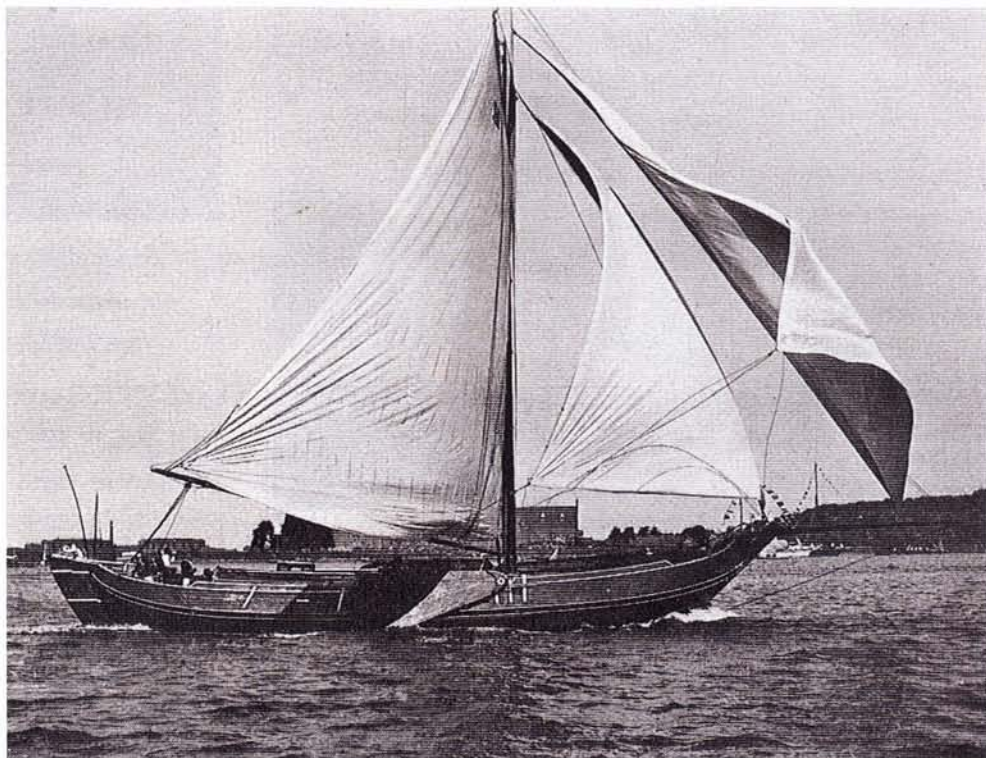
de ree lag, met de bemanning, stenen pijpen rokend, in Urker dracht aan dek. De bewonderende Engelsen noemden haar de 'big Dutch tub'. Wat zij niet wisten, was dat meneer de reis heen en terug maakte met de Harwich-boot!'

Een van de bemanningsleden in Urker dracht moet schipper Jacob van Gelder zijn geweest. Een berichtje in het *Dordrechtsch Nieuwsblad* meldt dat hij in 1896 een jongetje van zes uit de haven van Dordrecht van de verdrinkingsdood redde. We zullen zien dat deze schipper ruim twintig jaar (!) later en twee eigenaren verder nog steeds op *Margaretha* voeren en nog steeds

over dezelfde goede reflexen beschikte. In 1905 werd de in Rotterdam woonachtige Edw. Knight de tweede eigenaar van *Margaretha*. Hij was assuradeur en *vice consul* van België en Turkije en lid van de KR&ZV de Maas. Behalve een aantal wedstrijduitslagen is over deze eigenaarperiode niet veel bekend; hij zou het jacht gedurende elf jaar in eigendom hebben.

Deel twee over de Margaretha zal over de periode Van Beuningen gaan. Hij voer veel met het jacht en hield een gedetailleerd journaal bij. Aan de hand van dit bewaard gebleven journaal en vele foto's kan een goed beeld worden gegeven van de manier waarop met het schokkerjacht werd gevaren. ♪

Foto uit de brochure *Yachting in Holland* (C.E.A.L. Rumbold), uitgegeven door het Nederlands Bureau voor Toerisme in 1913.



Berichtje in het *Dordrechtsch Nieuwsblad* van 25 juni 1896. Het genoemde jacht moet de *Margaretha* zijn die toen juist één jaar in de vaart was.

Dordrecht, 24 Juni.

Heden namiddag omstreeks half drie viel in de Nieuwehaven alhier een 6-jarige ons onbekende knaap te water, die met andere aldaar aan het spelen was. Het ongeval werd opgemerkt door kapt. van Gelder, van het jacht van den heer J. A. Vos van Hagestein, die zonder aarzelen, geheel gekleed, van zijn vaartuig in de haven sprong en dook, daar de drenkeling niet meer zichtbaar was. Hij mocht zijn edelmoedige daad met gunstigen uitslag bekroond zien en den jongen, die aanvankelijk bewusteloos was, aan den vasten wal brengen, waarna hij door zijne speelmakkers naar huis werd gebracht.