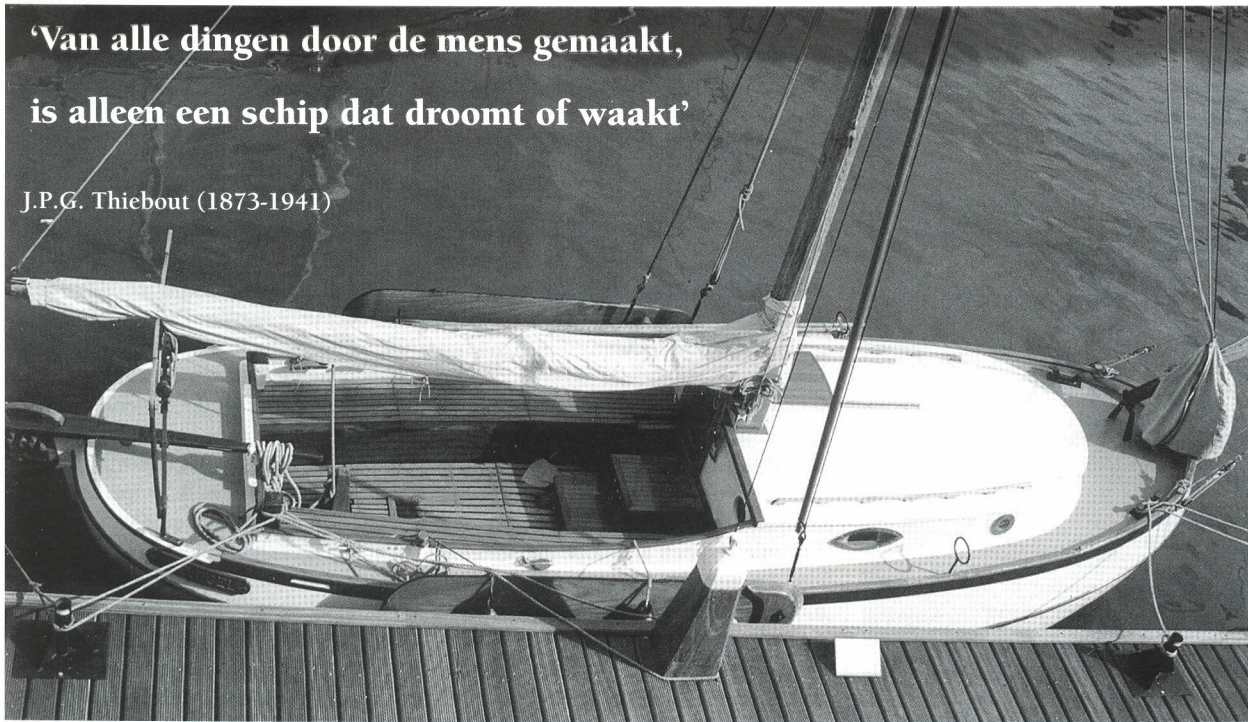


**'Van alle dingen door de mens gemaakt,  
is alleen een schip dat droomt of waakt'**

J.P.G. Thiebout (1873-1941)



# De Amsterdamse aak 'Zeevogel'

Tekst: Jan Brilleman

Jan Brilleman is in het bezit van een 'Amsterdamse aak', zoals zijn ontwerper Thiebout het schip noemde. Hij heeft met de 'Zeevogel' diverse reizen gemaakt o.a. naar Parijs, Antwerpen, Helsingør/Helsingborg en natuurlijk niet te vergeten kriskras door Nederland. De aak heeft een rijke historie achter de rug. Jan Brilleman ging op onderzoek uit naar de geschiedenis van dit unieke schip uit het begin van onze eeuw.

Als er over de 'Zeevogel' gesproken dient te worden, mag sowieso zijn kunstzinnige ontwerper en ervaren zeiler J.P.G. Thiebout niet worden vergeten. Hij werd geboren op 6 maart 1873 te Zwolle als vierde kind van een welgestelde familie. Zijn vader was advocaat en zij woonden aan een singel 'Klein Wezenland', thans Burgemeester Rooyensingel.

Johannes Petrus Gerardus Thiebout studeerde aan het einde van de vorige eeuw enige jaren scheepsbouwkunde in Delft. Doordat hij aan zijn rechterarm en rechterbeen gehandicapt was en tevens een zwakke gezondheid bezat, kon hij die studie niet afmaken. De scheepsbouw bleef wel zijn interesse houden.



## Midzwaard jachtjes

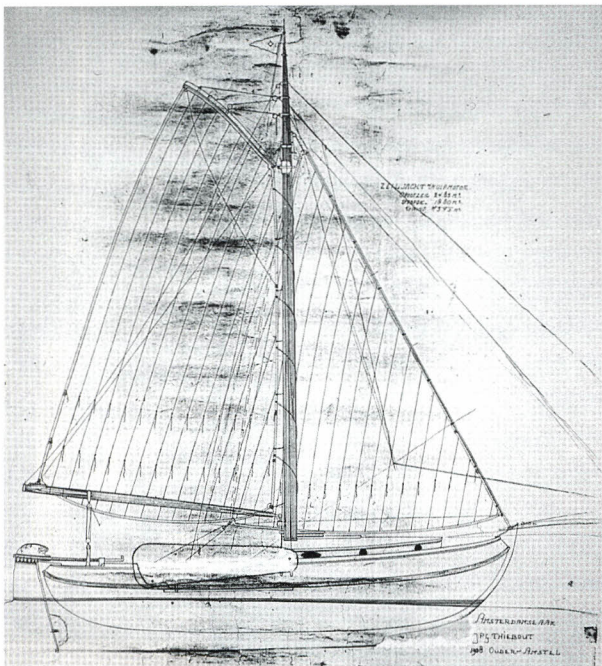
In 1902 lezen wij over hem in 'Het Nederlandsche Zeewezen' het volgende: 'De gemeente Zwolle, die wel eens meer op sportgebied het voorbeeld gegeven heeft om met iets nieuws voor den dag te durven komen, doet zulks nu weer op zeilgebied. Aangemoedigd door enige onderlinge handicap wedstrijden, deze zomer gehouden met verschillende typen van vaartuigen, kwam men op initiatief van den heer J.P.G. Thiebout tot het plan om te doen wat men in Amerika en Engeland reeds jaren doet n.l. het laten vervaardigen van meerdere vaartuigjes van een zelfde tekening, de z.g.n. 'One design class'. Voor minstens zes vaartuigjes is reeds ingetekend, terwijl het aantal misschien nog tot negen vergroot wordt. De plannen en tekeningen zijn ontworpen door den heer Thiebout. Het werden midzwaard jachtjes met eene lengte van 5.50 m, eene breedte van 1.70 m, diepgang 11 cm, zwaard 1 m, zeiloppervlakte 16.36 vierkante meter. De tuigage bestaat uit rolfok en gaffelzeil met patentreefinrichting.'

## Scheepswerf 'De Amstel'

In 1903 trok Thiebout naar Ouder-Amstel waar hij compagnon werd van

*Boven: De 'Zeevogel' afgemeerd tijdens een klassieke jachten weekend in Amsterdam. Foto Theo Kampa.*

*Boeier 'Eva' (thans 'Zeevogel') met aan boord: vader en moeder Thiebout, hun vier kinderen en hun schoondochter (tweede van rechts).*



## Alleen zeilen

De smakelijke verhalen over 'single handed sailing', enige jaren geleden in *The Yachting Monthly* gepubliceerd, brachten mij ertoe een scheepje te ontwerpen geschikt om de Hollandsche wateren speciaal de Zuiderzee alleen te bezeilen; waar het een proefneming gold, wilde ik natuurlijk zo klein mogelijk beginnen, terwijl verder nog de volgende eischen gesteld werden:

Gemakkelijk alleen te hanteren; Diepgang zonder zwaard niet meer dan 0.60 m, zodat alle Zuiderzeehavens toegankelijk waren; Flink zeewaardig en logeable.

Het resultaat was een scheepje van 6.25 m lengte, 2 m breedte, ongeveer het type van een Kubboot met een plat vlak en zijzwaarden. Het Kubboottuig met zijn achteroverhellende mast en torenzeil heeft het voordeel dat men een zeer klein vooronder krijgt; dit is toch in een dergelijk scheepje grotendeels verloren ruimte. De roef had een lengte van 2 m. Het bleef dubieus of de stuurstoel zelflozend moest zijn. Het verlies was echter zo groot dat ik maar besloot deze eisch te laten vallen en hiervan heb ik nimmer spijt gehad, want zelfs met zeer slecht weer kwam er nimmer een stuk water over. Verder had het scheepje een rolfock, terwijl het ontbreken van een gaffel de behandeling van het zeil zeer eenvoudig maakte. Alle vallen en schoten leidden naar achteren zodat alleen voor de behandeling van de dreg de stuurstoel verlaten moest worden.

Op verschillende reizen de gehele Zuiderzee rond bewees het scheepje zijn doelmatigheid; zelfs een zeer zware bui, waarin een paar flinke ijzeren tjalken eerst de nok neergoodiden en toen ten anker kwamen, doorstond het goed, halfwind bijleggen met gestreken zeil en dicht gereefde fok.

Na verkoop van dit scheepje werd tot de bouw van een nieuw besloten. De ervaring had geleerd dat een schip van iets grotere afmetingen evengoed, vermoedelijk zelfs beter alleen te hanteren zou zijn en zo werden de maten als volgt vastgesteld: lengte 7.50 m, breedte 2.50 m en diepgang zonder zwaard 0.65 m. Een flinke ruime stuurstoel, behoorlijke kajuit met vaste kooi en een zo klein mogelijk vooronder waren de eischen die gesteld werden. Waar dit met de gewone tuigage, fok en zeil, niet te bereiken was zonder de gestelde maten te overschrijden, koos ik een schoener-tuig zonder fok, dus een cat-boat-spritschoener. Grootzeil en schoenerzeil

werden beide sprietzeilen zonder giek; deze kan men toch opgeien, zodat men geen rommel aan dek heeft. Bij een plotselinge bui wordt het grootzeil opgegeid en is het vaartuigje met schoenerzeil alleen volkomen bestuurbaar, terwijl men intussen op zijn gemak het grootzeil kan reven. Deze tuigage biedt verder het voordeel, dat men een midzwaard kan hebben zonder de ruimte in de roef te bederven. De kajuit is 2.50 m lang, de stuurstoel eveneens. Op een reis rond de Zuiderzee voldeed ook dit scheepje uitstekend en bleek zeewaardig en snel.

Nu nog een enkel woord over het varen alleen, hetwelk, voor zover mij bekend, hier te lande nog weinig wordt beoefend en hier, evenals elders, mijns inziens verkeerd beoordeeld wordt. In de eerste plaats geeft het als sportprestatie grote voldoening, want men heeft allerlei moeilijkheden te overwinnen, die met hulp aan boord niets betekenen. Verder stelt het hen, die weinig vrijen tijd hebben en dikwijls pas kort van tevoren bepalen kunnen wanneer zij vrij kunnen nemen, in staat uit te varen op elk gewenst ogenblik. Ook financieel heeft het zijn voordelen. Natuurlijk kan men desverlangd in de beide beschreven scheepjes ook zeer goed een passagier meenemen (in de spritschoener zelfs meerdere, omdat hier de gehele cockpit met een waterdichte tent kan worden afgedekt) en behoeft dit dan niet iemand te zijn, die van varen verstand heeft.

Voor beginnelingen is alleen varen sterk te ontraden; als men niet goed varen kan, is men een gevaar voor zichzelf en voor anderen.

Mij bleek de Zuiderzee er speciaal geschikt voor; op de binnenwateren is het veel lastiger zonder hulp. Het schip moet verder zodanig ontworpen zijn dat men met het roer op de pen bij wind kan varen, dus geen modern kielvaartuig.

Voor 1910 had Thiebout ook al twee single handers ontworpen namelijk een vletmodel met de naam 'Zwerfer' die in opdracht werd gebouwd en de nu in mijn bezit zijnde 'Zeevogel', met gelijke maten als de 'Zwerfer' die hij voor zichzelf bouwde met de naam 'Eva' (Alle voor hem zelf gebouwde schepen heetten 'Eva' naar zijn moeder en zuster).

## Terug naar zijn geboorteplaats

Tot 1919 gaat het nog zeer goed met de werf in Ouder-Amstel. Er werden vele zeil- en motorschepen gebouwd, maar

Zeilplan 'Eva':  
Grootzeil: 24,65 m<sup>2</sup>  
Stagfok: 18,80 m<sup>2</sup>  
Aan de wind:  
43,45 m<sup>2</sup>

Gerben Baay. In 1906 kwam hij voor het eerst in contact met Auke van der Zee middels een opdracht om een Fries jacht te bouwen voor de kinderen van de heer Blijdenstein te Nieuwersluis. Tussen Thiebout en Baay boterde het niet.

Op 6 juli 1908 richtte Thiebout bij notaris Charles Miseroy te Amsterdam de Naamloze Vennootschap Scheepswerf 'De Amstel' te Ouder-Amstel op. De werf is gevestigd aan de Omval op de hoek van de Ringsloot te Ouder-Amstel. Sinds 1741 is op die plek al een scheepstimmerwerf gevestigd. Baay woonde op de werf en Thiebout in een woonark genaamd 'De Ark'. In die tijd ging Thiebout een samenwerking aan met Lion Chachet, die meerdere jachten van Thiebout van een fraai interieur voorzag. In 1914 gaf de heer Blijdenstein hem opdracht tot het bouwen van een boeier 'Ouderhoek' (naar het buiten aan de Vecht van Blijdenstein) van ruim 10 meter, die nu nog in de vaart is. Ook hiervan werd het interieur door Chachet ontworpen.

Thiebout ontwierp en bouwde niet alleen voor opdrachtgevers maar ook voor zichzelf. In het tijdschrift 'The Yachting and Boating Monthly' van maart 1910 wint hij een eerste prijs met een single-hander. In de 'Watersport' van 1917 komt hij uitvoerig op deze alleenzeiler terug. Pas in 1917 wordt dit scheepje gebouwd en Thiebout zwerft daar wekenlang mee over de Zuiderzee. Hieronder zijn ideeën over het alleen zeilen en welk jacht daarvoor het geschiktst is:

## Thiebout ontwierp ook voor zichzelf jachten

in 1923-1924, de beruchte crisisjaren, stopt Thiebout en sluit de werf. Hijzelf gaat terug naar zijn geboorteplaats Zwolle waar hij eerst bij zijn moeder, die sinds 1903 weduwe is, gaat wonen. Later woont hij op kamers in de Diezerstraat.

Op 27 november 1930 treedt hij in het huwelijk met Frieda Jacoba Auguste Wispelweij, geboren te Zwolle op 22 juni 1882. Zij komt uit een familie die een ijzergieterij in Zwolle had. Hij gaat door met ontwerpen van schepen. In zijn tijd behoort hij tot de experimentelen en zijn ontwerpen zijn soms zeer gewaagd. In 1933 wint hij een prijs met een ontwerp wat later ook wordt gebouwd. Tevens geeft hij les in tekenen o.a. aan de vader van de Gebroeders Kroes te Kampen.

Van beroep wordt J.P.G. Thiebout inspecteur der Algemene Bewaarplaatsen en Reclame Maatschappij, dat houdt in dat hij belast is met de controle van de rijwielbewaarplaatsen bij de stations van de Nederlandse Spoorwegen en de reclameborden die daar zijn geplaatst. Zijn rayon is de provincie Friesland, Groningen, Drenthe, Overijssel en Gelderland.

### De 'Zeevogel'

Hoe is het verder gegaan met de 'Zeevogel'? Zover ik heb kunnen achterhalen hebben ook andere familieleden van Thiebout het schip in bezit gehad. In 1911 werd zij verkocht aan Joh. Oost te Harderwijk. Zij kreeg de naam 'Orion' en werd gebruikt voor verhuur met als ligplaats Muiden.

Mevrouw M.M. Thiebout en haar zuster mevrouw A.J. Thiebout vertelden mij dat hun vader het schip in de jaren 1911

tot en met 1923 regelmatig huurde.

In 1924 kochten de Gebroeders Langhout het aakje en gaven haar de naam 'Zeevogel'. Het gehele jaar door werd ermee gezeild op de Zuiderzee.

Wim Kuypers schrijft het volgende in zijn boek: 'Zwervend langs de Zuiderzee': 'De 'Almare' was niet het enige schip dat de haven van Huizen met bestemming Schokland verliet. We zeilden vaak in convooi. Er was ook een rond schip bij; een half gedekt aakje met een kajuitopbouwteje op het voordek. Het was een scheepje dat op zee zijn mannetje stond en de naam 'Zeevogel' met ere droeg. Een wat vreemde vogel was het wel. Het onderschip met doorlopende scheg leek op dat van een Stavense jol. Het was dan ook een ontwerp van Thiebout. Aan de afwijkende vorm van het boeisel, de klauw van de gaffel, de grote open visserskuip en de wat primitieve behuizing in het voorschip was dat voor kenners duidelijk te zien.

De eigenaar, architect-ingenieur Langhout, was van het goede hout gesneden. Zijn vaarseizoen begon vroeg en eindigde erg laat; de meeste zeilers zaten dan al achter de kachel. Zijn zwager was de bekende zeeschilder Mauve. Zij maakten, terwijl ze elkaar nog nauwelijks kenden, een zeiltocht met de 'Zeevogel'. Het was bar weer met sneeuwjachten toen zij vertrokken, voor een zeeschilder heel interessant weer om zijn ogen goed te kost te geven. Maar toch had hij maar de beschutting en de warmte van de roef opgezocht, waar hij door de beslagen patrijspooten nauwelijks iets van zijn polaire omgeving gezien zal hebben. Mauve had wel degelijk ook zelf maatregelen tegen de kou genomen; tussen zijn

kleren had hij veel kranten gestoken. De architect zat goed ingepakt en in het oliegoed aan het roer; hij genoot van het weer en van het glaasje jenever dat hij steeds zorgvuldig aan lij klem zette. De hulp van zijn toekomstige zwager ontbeerde hij niet. Na een vlaag waarbij de 'Zeevogel' sterk naar een kant overhelde, zag hij het schuifluik van de roef opengaan. De wat oudere Mauve stak zijn hoofd naar buiten, keek de architect bewonderend aan en zei: 'Van nu af aan mag je me tutoyeren.'

### Een vroegtijdige ondergang wordt voorkomen

Tot 1957 blijven de beide broers, vanaf 1931 met een vrouw, met de 'Zeevogel' varen. Eind 1957 komt Toni Langhout te overlijden, Willem Langhout blijft alleen aan boord. Op een bepaalde dag hoort de heer Hamming te Huizen het gerucht dat Willem Langhout de 'Zeevogel' heeft geproviandeerd met hoofdzakelijk Bokma-jenever om naar IJmuiden te varen, daar te schutten om samen met zijn aakje op de Noordzee te 'verdrinken'.

De heer Hamming komt nog op tijd om met Willem Langhout te praten om hem die reis uit zijn hoofd te praten. Willem Langhout en de 'Zeevogel' varen niet uit en twee dagen later overlijdt Willem Langhout.

Hamming wordt de nieuwe eigenaar. Hij heeft al twee schepen, het jacht 'De Gooilander' en de Lemsteraak 'Isalania', waarvoor hij twee zogenaamde boeierknechten in dienst heeft. Daar komt de 'Oubol', zoals Hamming de aak nu noemt, bij.

Jan Kos en Maas Visser onderhielden niet alleen deze schepen, de 'Oubol' mocht ook door hen gevaren worden, maar voor de Huizeners kon dat alleen op zaterdag. Eigenlijk komt het erop neer dat, wilde Hamming met de 'Oubol' varen, dan moest hij dat eerst aan beide schippers vragen.

Jan en Maas hadden al vroeg twee gasten aan boord: de broers Hooiveld. Roel Hooiveld zou in 1983 de 'Oubol' kopen, gaf de aak weer de naam 'Zeevogel' en zorgde er samen met zijn vrouw voor dat het schip weer de witte kleur kreeg. Op 7 januari 1990 heb ik het aakje gekocht.

### Bronnen:

Informatie uit diverse bronnen t.w. Ons Element, Het Nederlandsche Zeewezen, de Watersport, de Waterkampioen. Met dank aan Mevrouw J.C. Kloos-Thiebout, Josephien Hamming, Roel en Anita Hooiveld.

**"Van nu af aan mag je me tutoyeren"**

