



links: Architect Hugo van Kuyck in zijn kantoor (1970)

boven: De Reiger, een Tholense hoogaars, voor anker aan de Engelse Oostkust

onder: Eigen schets van Van Kuyck van zijn 9 meter hoogaars Marieke

Hugo van Kuyck, een veelzijdig Belgisch zeiler 'De boot van Brel' en zijn ontwerper, deel 1

'De boot van Brel' is een vaak gebruikte bijnaam voor de Askoy II. De bekende Vlaamse chansonnier Jacques Brel nam het jacht in 1974 over van de ontwerper en eerste eigenaar Hugo van Kuyck. Brel zeilde ermee naar de Marquesaseilanden. De Askoy II ging daarna een zeer onstuimige tijd tegemoet, waarover meer in een volgende aflevering. Nu eerst het verhaal over Hugo van Kuyck, zijn voorliefde voor platbodems, zijn jachten Askoy I en II en zijn vriendschap met Jan Loeffen Baron van Hœvell.

Door: Frits van der Mark

Er zijn maar weinig jachtzeilers zo beveren als mijn goede Antwerpse vriend Hugo van Kuyck'. Dat is een aardig compliment. Vooral als het afkomstig is van Ir. Jan Loeff, langdurig hoofdredacteur van de *Waterkampioen* en daarnaast directeur van het Centraal bureau voor Watersport en secretaris van de KNVWV (nu KNWV). Het citaat is de openingszin van een artikel uit 1954 in de *Waterkampioen* waarin Jan Loeff het tjalkjacht *Ebenhaezer* van Hugo van Kuyck beschrijft. Loeffs zoon, Jan Paul Loeff, herinnert zich Van Kuyck als een echte vriend van de familie, die door hem en zijn zus Letje 'oom Hugo' werd genoemd. Hij kent het verhaal over de eerste ontmoeting tussen zijn vader en Van Kuyck.

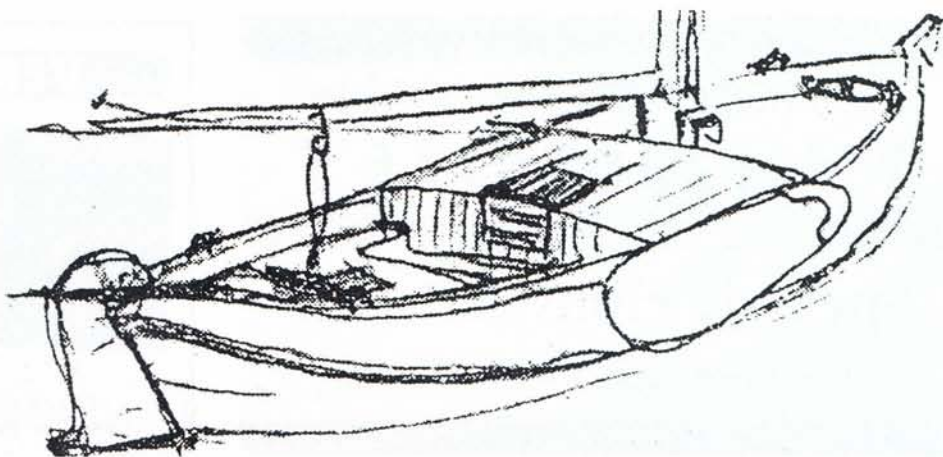
Die ontmoeting vindt plaats in 1932 tijdens zeilwedstrijden in Burnham on Crouch met 12 m² sharpies. Wedstrijdzeiler Jan Loeff zit daar op het terras van de Royal Corinthian Yacht Club terwijl een Belgische hoogaars de rivier op vaart. Hij ontmoet de schipper en dat blijkt Hugo van Kuyck te zijn. Van Kuyck, toen 29 jaar oud, was overgezeild uit Antwerpen met 'slechts een schippersknechtje' als bemanning. Zo ontstaat een vriendschap voor het leven.

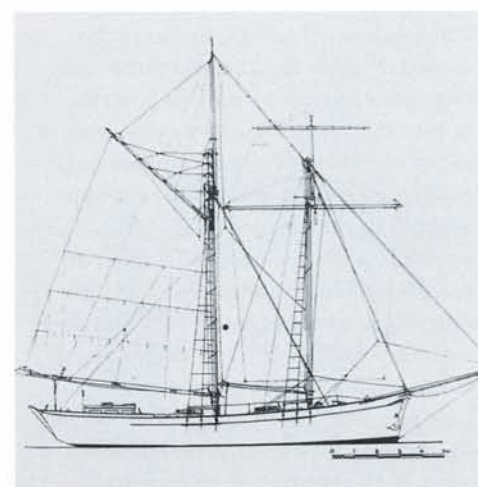
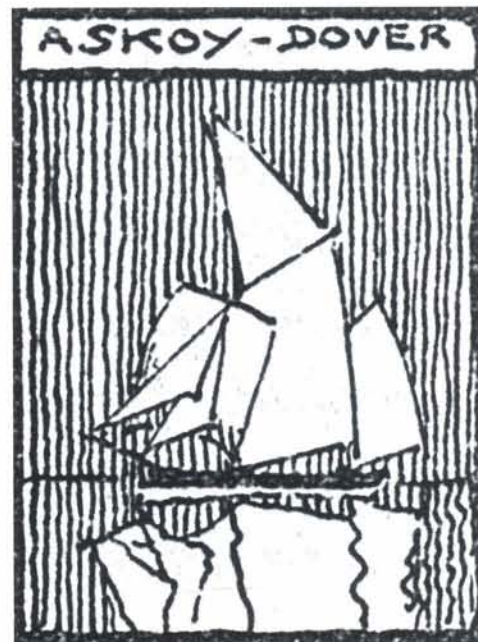
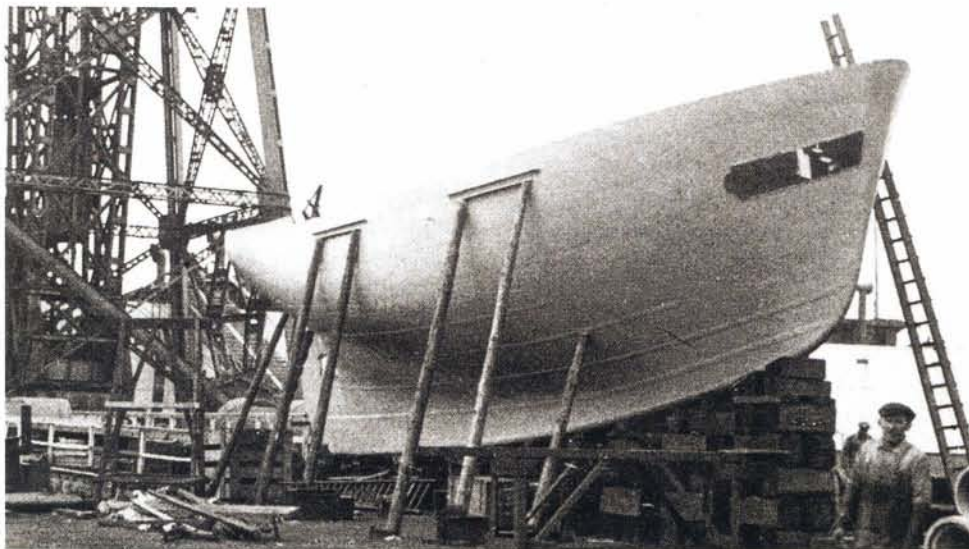
De hoogaars in kwestie is de *Reiger*, in het begin van de vorige eeuw gebouwd door Van Duijvendijk op Tholen en gebruikt door de rivierpolitie van Bruinisse. Van Kuyck krijgt het schip in 1925 van zijn vader, het wordt daarna op dezelfde werf op Tholen tot jacht verbouwd. In de tien jaar dat Van Kuyck het schip in zijn bezit heeft zeilt hij veel langs de Engelse Oostkust, in Nederland en op de Oostzee. Over de reizen schrijft hij verslagen voor het Belgische watersportblad *Sur l'eau* (tegenwoordig *Yachting Sud – Sur l'eau*), later verschijnen ze ook in boekvorm.

Wat eraan voorafging

Hugo van Kuyck (1902) was de zoon van een architect en groeide op in Antwerpen. Tijdens zijn middelbare schooltijd is hij een niet al te beste leerling, in plaats van studeren werkt hij liever met z'n handen. In de avonduren volgt hij lessen houtbewerking en elektrotechniek aan het Technisch Instituut van Antwerpen. Op 15-jarige leeftijd bouwt hij z'n eerste zeilboot, een kajak met twee mastjes en een voorzeiltje. Twee jaar later volgt een met vrienden gebouwde zeilboot van zes meter met het model van een sharpie. Ze zeilen ermee op de Schelde. Als Van Kuyck 20 jaar is koopt hij een kleine hoogaars van ruim 9 meter, de *Marieke*. Het vissersscheepje werd in 1907 gebouwd voor veerman Marik van Gorishoek in Zeeland.

Zijn actieradius wordt steeds groter en zo komt Van Kuyck op de Eendracht, het vaarwater dat het eiland Tholen scheidt van de vaste wal. Hij komt erachter dat de dieptemetingen van dit water al dertig jaar niet zijn bijgehouden.





den. Dat brengt hem ertoe om zelf, met een handlood, dieptemetingen te gaan doen om alzo ondiepten in kaart te brengen. Deze ervaring zou hem aan het einde van de Tweede Wereldoorlog nog goed van pas komen.

In de leer op een Thames barge

Tijdens zijn omzwervingen langs de Engelse Oostkust komt Van Kuyck met zijn hoogaars *Marieke* langs een Thames barge te liggen. Het blijkt de *Askoy* te zijn, vernoemd naar een eilandje voor de kust van het Noorse Bergen. Een klein jaar vaart Van Kuyck op dit vrachtscheepje. Aanvankelijk als matroos en later als stuurman zeilt hij alle routes binnen de driehoek Engeland - België - Noorwegen. Dit uitstapje naar de commerciële kustvaart lijkt op wat we voor een student tegenwoordig wel een 'tussenjaar' noemen. Later zal Van Kuyck schrijven dat de periode aan boord van de barge de beste leerschool was die men zich maar denken kon. Na thuiskomst (1925) begint de dan 23-jarige Van Kuyck met een

studie architectuur in Antwerpen en volgt daarna de opleiding tot burgerlijk ingenieur in Gent. Hij loopt een aantal jaar stage op het architectenbureau van zijn vader en is vervolgens assistent bij de bekende architect Victor Horta in Brussel.

Van Kuyck slaat zijn vleugels verder uit en wordt in 1935 gastdocent aan Yale University en het Massachusetts Institute of Technology in Amerika. In hetzelfde jaar haalt hij in België zijn vliegbrevet en ruilt hij de *Reiger* in voor een De Havilland sportvliegtuig. In 1936 zal de hoogaars doorverkocht worden naar Engeland. De watersport blijft Van Kuyck trouw: hij is volop bezig met het ontwerpen van een zeewaardig jacht. Tegelijkertijd bereidt hij het maken van lange zeereizen voor: aan de Zeevaartschool van Oostende haalt hij de brevetten van stuurman en schipper.

Stagzeilschoener Askoy

Van Kuyck was al jarenlang bezig met het tekenen van jachten. In 1937 begint de bouw

rechtsboven: Hugo van Kuyck voer op de Thames barge *Askoy* van 90 ton (ex-*Ada Gane*, 1882)

linksboven: Het zwaar gebouwde schoenerjacht *Askoy* in aanbouw op scheepswerf John Cockerill, 1937

rechtsonder: Zeilplan van de *Askoy*, met een loa van 21 m, breedte 5,6 m, diepgang 2,8 m.

linksonder: Februari 1938, vertrek van de *Askoy* vanuit Antwerpen voor een wereldreis

van zijn uiteindelijke ontwerp op de scheepswerf John Cockerill in Antwerpen. De romp is zwaargebouwd, meet ruim 70 voet en heeft een S-spant met een diepe kiel. Het jacht is getuigd als stagzeilschoener. Net als Van Kuycks latere ontwerpen heeft ook dit schip een achterkajuit en een centrale cockpit. Bij de voorbereiding van de reis legt van Kuyck contacten met wetenschappers van verschillende instituten. Hij wil zijn wereldreis meer inhoud geven door onderweg onderzoek te verrichten naar onder andere zeestromingen en het voorkomen van plankton. Het jacht heeft dan ook een laboratoriumruimte en



ORLOGSHELD

Bij de Duitse inval in België in 1940 vlucht Van Kuyck naar Frankrijk. Vanwege zijn contacten aldaar stuurt de Belgische regering hem vervolgens door naar Amerika. In 1942 sluit hij zich aan bij de U.S. Army en wordt hij ingedeeld bij het Engineer Amphibian Command. Op de stranden van Cape Cod worden amfibievoertuigen uitgetest. In 1943 wordt hij overgeplaatst naar het Assault Training Center in Engeland. Daar krijgt hij de opdracht om de volledige cartografie, onontbeerlijk voor de geallieerde landing in Normandië, op te maken. Op 6 juni 1944 landt hij zelf ook op Omaha Beach als onderdeel van de zevende aanvalsgolf. Daar leidt hij het onderzoek naar de bereikbaarheid van de stranden met het oog op de landing van zware voertuigen. Terug in Londen voert hij gelijkwaardige opdrachten uit voor de operaties voor de bevrijding van onder andere Walcheren. Van Kuyck verlaat het Amerikaanse leger als luitenant-kolonel en wordt voor zijn oorlogsverdiensten meermalen gedecoreerd, onder andere in de Nederlandse Orde van Oranje-Nassau.

een donkere kamer aan boord. Van Kuyck was van plan een wereldreis te maken die door het Panamakanaal zou gaan, met daarna een verblijf van twee maanden op de Galapagos Eilanden. Vervolgens zouden Tahiti, Nieuw-Guinea, de Stille Oceaan, Japan, China, de Filipijnen en Nederlands-Indië worden aangedaan. De reis zou in totaal minstens drie en maximaal vijf jaar duren. Een bemanning van vier man wordt samengesteld, met onder hen een bioloog en twee cadetten van het opleidingsschip *Mercator*.

De bemanningsleden ontvangen een kleine maandelijkse vergoeding. Begin 1938 vertrekt de *Askoy* voor de wereldreis, via Falmouth zeilt het schip naar Lissabon waar Van Kuyck zelf aan boord komt.

Via Porto Santo wordt de Atlantische Oceaan in 29 dagen overgestoken. Martinique wordt een tijdelijke uitvalsbasis voor wetenschappelijk onderzoek. Van Kuyck verdeelt zijn tijd over de *Askoy*, Yale University en een architectenbureau in New York. De *Askoy* maakt omzwervingen en vaart door het Panama Kanaal naar de Stille Oceaan. De dreiging van een volgende oorlog werpt haar schaduw vooruit. Schip en bemanning voeren langs de

Schoener *Askoy* in dienst van de U.S. Coast Gard. Het schip vaart hier voor New York, Fort Tilden, december 1944. (collectie Mystic Seaport Museum)

Coast Guard, om te patrouilleren langs de oostkust van Amerika. De opdracht was om zeilend vijandelijke onderzeeërs te spotten, waarbij de afwezigheid van 'the telltale beat of a propeller' natuurlijk een groot voordeel was. Een patrouille duurde steeds zeven dagen waarna de *Askoy* gedurende vier dagen in de thuishaven Green Port (Long Island) lag. De schoener bleef tot het eind van de oorlog in dienst. Van Kuyck zei later in een interview: 'Het heeft zijn kwaliteiten bewezen, want tijdens zijn drie keiharde dienstjaren bij de Coast Guard heeft het nooit toevlucht moeten zoeken in haar thuishaven'. In 1947 verschijnt de *Askoy* nog in een berichtje in een lokale krant waarin wordt vermeld dat de schoener op de Hudson rivier en de Great Lakes vaart. Daarna loopt het spoor dood.



kust van Equador een merkwaardige missie uit. In opdracht van de Amerikaanse marine wordt in baaien en kreekgezocht naar mogelijke bevoorradingsplaatsen voor Japanse onderzeeboten. Er wordt niets gevonden. Begin 1941 wordt de *Askoy* gedurende een half jaar verhuurd voor wetenschappelijk onderzoek langs de Colombiaanse kust. In het gerenommeerde blad *Science* is datzelfde jaar al een publicatie terug te vinden met de titel: 'The Askoy expedition of the American museum of National History in the Eastern Tropical Pacific'.

Schoener *Askoy* op onderzeebootjacht

Nahet uitbreken van de Tweede Wereldoorlog is het niet meer mogelijk om de bemanning vanuit België te betalen, ze gaan van boord en de *Askoy* wordt voor enige tijd opgelegd. Later wordt de schoener aan een particulier verkocht en zeilt naar Key West, Miami. In 1942 wordt de *Askoy* uitgeleend aan de U.S.

Terug naar een platbodem

Inmiddels zijn we aangeland bij de periode waarmee dit artikel begint: de beschrijving van het tjalkjacht *Ebenhaezer* door Jan Loeff in een *Waterkampioen* uit 1954.

Van Kuyck heeft zich definitief in Antwerpen gevestigd. Hij leidt er een goed draaiend architectenbureau en neemt volop deel aan het sociale leven in de Scheldestad. Het is misschien wat vreemd dat Van Kuyck na zijn uitgebreide zeilreizen op zee weer teruggaat naar een jacht voor het binnenwater. Tegen Loeff zegt hij daarover: '... Ik wilde weer een platbodem hebben. Geen zeiljacht geeft "allround" zoveel voldoening, als een goede platbodem. Wie op de Zeeuwse Stroom en op de Wadden tussen zandbanken gelaveerd heeft met de jonge vloed, kent die beking. Alhoewel het geen uitstekende zeeschepen zijn, bieden zij toch grote mogelijkheden en voor het bevaren van Noordzee en Oostzee zijn zij zeer geschikt'.

Zijn voorkeur voor platbodems komt ook naar voren bij een project dat de Antwerpse jeugd kennis moet laten maken met het zeilen, het zogenaamde schooltjalkenproject. Van Kuyck is de initiator van het project en degene die de selectie en aankoop van de schepen regelt. Er komt een inzamelingsactie tijdens het 'Bal van de burgemeester' en in 1948 worden in Groningen twee tjalken uit de vrachtvaart aangeschaft. Na aanpassingen worden het de *Ortelius* en *De Gerlage*. De eerste is 15 jaar geleden uit de vaart genomen, schooltjalk *De Gerlage* wordt momenteel gerestaureerd om opnieuw ingezet te worden voor het varen met de Antwerpse jeugd.

De *Ebenhaezer*, die Van Kuyck kort na het schooltjalkenproject in Groningen koopt, wordt bij de verbouwing tot jacht grondig aangepakt op de werf Meyntjes in Antwerpen. De tjalk wordt twee meter ingekort en er worden nieuwe kimplaten aangebracht. Het boeisel is vooraan iets opgetrokken en de steven wat hoger gemaakt zodat het schip iets van een blazer heeft. Het schip krijgt zeezwaarden waarbij Van Kuyck veel aandacht besteedt aan de vorm en de ophanging ervan. Dat mag blijken uit een anekdote die de bekende Nederlandse jachtontwerper Baron van Hoëvell erover vertelde.

'Ik word door Van Kuyck thuis in Antwerpen uitgenodigd en zie tot mijn verrassing hoogstwaarschijnlijk het eerste en enige testbassin in België! Gewone meccano-onderdelen, een precisieweegschaal en enkele tegengewichten volstonden om de miniemste vooruitgangverschillen van een miniatuurromp in het water na te gaan. Die dag bestudeerde hij het profiel van de zwaarden die hij aan zijn



tjalk wilde monteren en had bovendien ontdekt dat hun ideale invalshoek tegenover de as van de boot 4 graden was. Geniaal!

In 1957 zal Van Hoëvell een ontwerp van de kits getuigde tjalk *De Lachende Leeuw* tekenen dat geïnspireerd is op de *Ebenhaezer* (zie ook: SdZ 1988.8, Platbodems van G.W.W.C. Baron van Hoëvell).

De *Ebenhaezer* komt in 1953 in de vaart, Van Kuyck vaart er zo'n zeven jaar mee. Op de ligplaats doet een tweede tjalk dienst als opslagschip. Het vaargebied is hetzelfde als dat van zijn voorgaars *Reiger* een kleine 25 jaar eerder: Zeeland, Nederlandse- en Duitse wadden, Engelse Oostkust en de Oostzee.

Een nieuwe Askoy

Al twee jaar na het in de vaart brengen van de *Ebenhaezer* maakt Van Kuyck plannen voor een nieuwbouw jacht. Het omvangrijke archief dat Jan Loeff achterliet bevat een reeks van ontwerp- en bouwtekeningen van

boven: Afvaart van het tjalkjacht *Ebenhaezer*, met Van Kuyck op het achterdek, zomer 1954

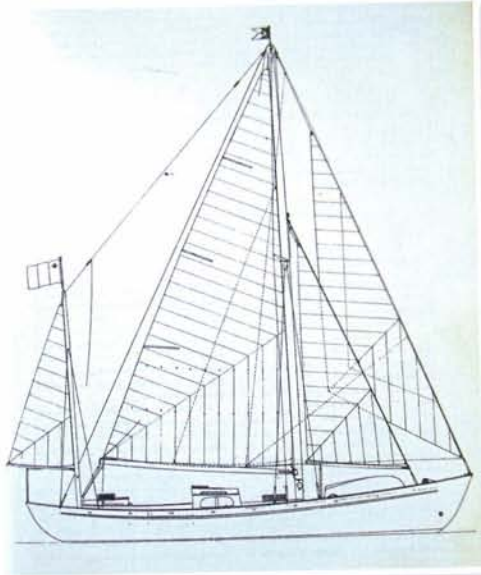
onder: Vertrek uit de haven van Delfzijl, 1954. (Archief Ir. J. Loeff)

deze *Askoy II*. De eerste tekeningen die hij in oktober 1955 van Van Kuyck ontvangt worden begeleid door een kort briefje met de tekst: 'Hierbij twee voorontwerpen voor mijn toekomstige boot. Als je een ogenblik hebt wil je dat dan aandachtig bekijken. En bij onze volgende ontmoeting er kritiek op maken?' Het schip wordt in 1959 op de scheepswerf Van de Voorde in Sint Anna op de linkerover van de Schelde gebouwd en geldt als één van de grootste jachten in die tijd. De tewaterlating van de *Askoy II* is in het vroege voorjaar van 1960. De betimmering en het houtwerk aan dek voert Van Kuyck in eigen beheer uit. Hij richt daarvoor een ruimte van zijn architectenkantoor in als timmerwerkplaats en stelt een timmerman aan. Deze zal later nog

ZWAARDEN VOOR EEN THAMES BARGE

In de praktijk blijkt het zwaardontwerp van Hugo van Kuyck goed te werken. De aan de windse prestaties van de *Ebenhaezer* trekken de aandacht van mister Gill, de eigenaar van de Thames barge *Sirdar*. Deze had toen juist een wedstrijd verloren van haar eeuwige tegenstrever *Sara*. Op uitnodiging van Van Kuyck zeilt Gill vervolgens mee op de *Ebenhaezer*. Gill vraagt Van Kuyck een stel zwaarden voor zijn barge te maken. Derkinderen, de tekenaar van Van Kuyck, ontwerpt de zwaarden en test ze uit. Hij zou later vertellen: 'Vanzelfsprekend werken ze stukken beter dan de Engelse versie omdat ze onder water hingen, wat nu een algemeen aanvaard principe is.'

De eerstvolgende Thames barge wedstrijd won de *Sirdar* dan ook glansrijk van haar concurrent *Sara*.



Het zeilplan van de *Askoy II* die op tekeningen wordt omschreven als 'Zeekruiser met middenzwaard en hulpmotor'. LOA 19 m, breedte 4,9 m, diepgang zonder zwaard 1,8 m, waterverplaatsing 40 ton, zeiloppervlak 142 m²

rechtsboven: *Askoy II* afgemeerd in de haven van Veere, 1970 (archief Ir J.P. Loeff)

linksonder: Voor de Belgische pleziervaart in de jaren '60 van de vorige eeuw was de 19 m lange *Askoy II* een echt vlaggenschip

rechts: Kort na de aankoop in 1974, Jacques Brel aan dek van de *Askoy II*



VAN KUYCK ALS BESTUURDER

Hugo van Kuyck wordt wel omschreven als een joviale man met een scherpe geest en een Bourgondische inslag. Naast de al eerdergenoemde initiatieven was van Kuyck ook actief op bestuurlijk gebied. Van 1961 tot 1971 was hij voorzitter van de Royal Yacht Club Belge (R.Y.C.B.). Dankzij zijn Hollandse relaties kon de Belgische club de jachthaven Wolphaartsdijk, haar eerste in buitenlandse wateren, openen. Van Kuyck en Loeff vertegenwoordigen België en Nederland bij de International Yachting Race Union (I.Y.R.U). De twee landen hebben samen één zetel, daarom bezetten zij om en om deze plek. Van Kuyck is gespecialiseerd in het vaststellen van wedstrijdreglementen voor regatta's. Ook zet hij zich in voor de internationale erkenning van de 420- en later 470 als Olympische klasse. Bij het afscheid van Van Kuyck van de I.Y.R.U in 1973 schrijft het Engelse watersporttijdschrift *Yachting World*: 'Hij is een sterke pijler geweest voor de I.Y.R.U en de man die in grote mate verantwoordelijk was voor de invoering van het huidige systeem van open voorstellen en selectie proeven voor toekomstige Olympische klassen'.

een aantal tochten meevaren om onderweg veranderingen aan het interieur uit te voeren. De rondhouten komen van de firma Van der Neut uit Alphen aan de Rijn, Gaastra uit Friesland is de zeilmaker.

Het vaargebied breidt zich uit: naast Engeland, Schotland en de Noorse kust worden onder andere Göteborg, Stockholm en Helsinki bezocht. Van Kuyck heeft graag gasten aan boord die elkaar onderweg afwisselen. Ook in Nederland vaart hij met regelmaat rond, in Muiden is hij een graag geziene gast. Dit resulteert in 1966 in een erelidmaatschap van de K.N.Z.&R.V. aldaar.

Jacques Brel als eigenaar van de *Askoy II*

De jaren zeventig zijn aangebroken, Hugo van Kuyck is allang pensioengerechtigd maar zijn architectenportefeuille is nog steeds vol. Bestuursfuncties in de watersportwereld heeft hij inmiddels afgerond, met de *Askoy II* wordt steeds minder gevaren.

In de herfst van 1973 wordt het jacht in Engelse, Duitse en Nederlandse bladen te koop aangeboden. Begin 1974 zoekt Jacques Brel contact om een afspraak voor een bezichtiging te maken. Op de dag van de afspraak wordt er eerst geluncht in het clubgebouw

van de R.Y.C.B. in Antwerpen. De *Askoy II* lag daar al enkele weken op de helling van de vereniging. Tijdens de lunch wordt er langdurig gesproken, vele vragen worden beantwoord. Tegen 4 uur gaat Brel alleen aan boord om het schip te bekijken. Direct daarna besluit hij het jacht over te nemen. Het vaststellen van de prijs gaat snel, die zal ongeveer de helft van de taxatiewaarde bedragen. Van Kuyck is erg tevreden met de nieuwe eigenaar, hij zal zeggen: 'Een heel fijn iemand die de *Askoy II* zal doen varen'. Brel zal de verwachting van Van Kuyck waarmaken, maar het noodlot zal hem achterhalen.

Met dank aan:

Jean Paul Loeff (Veere) en Piet en Staf Wittevrongel, Blankenberge.

Bronnen:

The Proper Yacht (1967), Arthur Beiser. In het Kielzog van Hugo van Kuyck (1988), Charles E. Schelfhout.

In de volgende Spiegel het verhaal over Jacques Brel en de Askoy II en de redding van het jacht. Naar verwachting komt het binnenkort, na een periode van ruim 25 jaar, weer in de vaart. ☺