

Beoordelingsrapport “Allure”

| | |
|-------------------|--|
| Naam schip: | Allure |
| Type schip: | Stalen Semi S-spant |
| Ontwerper: | Basis ontwerp is Baron van Hoevell |
| Ontwerpjaar: | 1969 |
| Bouwer: | Jo Everse - Yerseke |
| Bouwjaar: | 1969 |
| Lengte over dek: | 8,85 |
| Lengte c.w.l.: | 7,45 |
| Breedte: | 2,65 |
| Diepgang: | 1,65 |
| Displacement: | ? |
| Ballast: | Lood |
| Type romp: | Semi S-spant met vinkiel. Roer met scheg |
| Bouwwijze romp: | Staal gelast |
| Bouwwijze dek: | Staal gelast |
| Bouwwijze opbouw: | Staal gelast plaatselijk polyester |
| Tuigvorm: | Sloep getuigd Top tuigage |
| Rondhouten: | Aluminium |
| Zeiloppervlak: | 45 m2 |

Beschrijving

In verband met het grote aanbod van nieuwe schepen, een jaar geleden, werd toen tijdelijk een versnelde toelatingsprocedure toegepast, waarbij een aantal schepen op basis van foto's, en/of eerder lidmaatschap, en/of ontwerp vast werden toegelaten vooruitlopend op het nog te maken toelatingsrapport. De Allure was een van die schepen. Een aantal foto's en de informatie dat het een Baron van Höevell ontwerp betrof waren op dat moment voldoende voor toelating. Inmiddels hebben wij van de heer Buijs uitgebreide informatie over de Allure ontvangen waardoor het mogelijk is het noodzakelijke toelatingsrapport op te stellen.

Sedert haar doop heeft de Allure een hoogst interessante historie opgebouwd. Oorspronkelijk gebouwd in 1969 naar een S-spant ontwerp van Baron van Höevell met de daarbij behorende lang doorlopende kiel met aangehangen roer. De diepgang van dit ontwerp was 1,35 meter.

De bouwer en tevens opdrachtgever was de heer Jo Eversen. Begonnen met een lasserij voor RVS voor de zeevisserij in Yerseke is de heer Eversen overgestapt naar de jachtbouw. Op zijn werf in Yerseke bouwde hij ondermeer de Standfast 30 van Frans Maas en ook een "eigen" ontwerp, de Everson 33, zag daar het levenslicht. Jo Eversen had wel iets met snelle jachten.

Om die reden heeft hij, na een paar jaar gevaren te hebben in de Allure, besloten het schip sneller te maken. En de heer Eversen heeft toen, zo te zien, geen halve maatregelen getroffen. De verstrekte informatie over de Allure verraadt dat Baron van Höevell op de hoogte was van en zelfs mogelijk betrokken was bij de aanpassingen. Hij vond dat het schip aanzienlijk sneller was geworden maar wel wreder op het roer. We kunnen echter niet ontdekken of e.e.a. de ontwerper tot tevredenheid stemde. Het zou zo maar kunnen dat dat niet het geval was.

En nu dan de aanpassingen. De mast werd verlengd, de giek werd ingekort. Nieuwe zeilen werden aangeschaft. Een set met een vlakke uitvoering van dikker doek en een set met een meer bolle snit van lichter doek. Op alles voorbereid zou je zeggen. Maar voor de zeiler Jo Eversen was dit niet genoeg. Kennelijk geïnspireerd door de moderne onderwaterschepen van de echt snelle jongens in die tijd heeft hij het complete onderwaterschip ingrijpend aangepast. De volledige kielconstructie met aangehangen roer werd verwijderd. Daarvoor in de plaats kwam een vrij ver naar voren geplaatste vinkiel met loodballast en een diepgang van 1,65 meter. Als roerconstructie koos Eversen voor een roer met scheg. Voor die tijd (begin 70) een zeer modern onderwaterschip. Zeer waarschijnlijk werd hiermee het lijnenplan van het onderwaterschip van de "Tina", een ontwerp van Dick Carter overgenomen. De gelijkenis daarmee is treffend. Door de dramatische ingreep onder water is waarschijnlijk de balans qua inzinking voor en achter verstoord, waardoor er met name aan de achterkant teveel gewicht was. We kunnen ons indenken dat dit ook de reden is geweest om het achterste deel van de opbouw en de kuip in polyester uit te voeren.

Naast ingrijpende wijzigingen om het zeilgedrag te verbeteren heeft de Allure ook een dynamische historie qua eigenaren en thuishavens. De heer Jo Eversen verkocht het schip in 1972 aan ene John en Martin die de naam veranderden in "Mandala". Het vaargebied was de Oosterschelde en Belgische kust, thuishaven Yerseke. In 1974 verhuisd naar het Haringvliet met thuishaven Hellevoetsluis. Met de vaste bemanning Victor en Titia Scheffer is men in 1975 binnendoor naar de Middellandse zee gevaren. Daar is de boot twee jaar gebleven en in 1977 kopen Titia en Victor het schip. Over de weg is vervolgens weer "koers gezet" naar Nederland met achtereenvolgens thuishavens als Brielle, Willemstad. Van 1979 tot 1992 ligt de boot bij WSV Bru in Bruinisse. Dan wordt ene Frans de nieuwe eigenaar en geeft het schip weer de oorspronkelijke naam "Allure". De thuishaven is nu een aantal jaren Scheveningen. Helaas overlijdt deze Frans en de Allure ligt vervolgens een paar jaar verwaarloosd in de haven. Waarschijnlijk hebben de erfgenamen van Frans het schip op een gegeven moment verkocht aan de heer van der Meer uit Naarden. In april 2005 gaat de "Allure" over naar de huidige eigenaar de heer Cees Buijs, die het schip eerst een paar jaar in Amsterdam heeft gehouden en vanaf 2011 is de thuishaven Oostmahorn.

De beoordeling

De beoordeling van de Allure plaatst ons voor een grote uitdaging. Daar waar het oorspronkelijke ontwerp van Baron van den Hoevell zonder slag of stoot tot toelating zou hebben geleid, is er na de aanpassingen eigenlijk een ander schip ontstaan. De aanpassingen zijn echter gedaan met als enig doel om de zeileigenschappen te verbeteren. Als we ons focussen op de vormgevingsaspecten dan zien we dat er aan het bovenwaterschip eigenlijk weinig is veranderd. De onverstoorde balans tussen vrijboord, lwl, voor- en achteroverhang, hoogte en lengte van de opbouw is door de wijzigingen geenszins aangetast. De grote wijzigingen zitten hem met name in het onderwaterschip. Het simpele feit echter dat het schip nu een semi S-spant met vinkiel en roer met scheg constructie heeft is geen uitsluitingsgrond. We kunnen vervolgens slechts waardering hebben voor het grote vakmanschap en de dito kwaliteit waarmee toentertijd de wijzigingen zijn uitgevoerd. Een ander punt is het gebruik van polyester bij de vervanging van kuip en een deel van de opbouw. Bij het lezen van ons HR zien we dat polyester als constructiemateriaal niet is toegestaan. In de wetenschap echter dat het bij de Allure is toegepast om een noodzakelijke gewichtsbesparing te bereiken, om zo te voorkomen dat het achterschip anders te ver zou inzinken, met alle nadelen vandien, is de toelatingscommissie van mening dat het beperkte gebruik van polyester in dit geval is toegestaan. Niet in de laatste plaats speelt hierbij een rol dat er binnen de VKSJ al veel voorbeelden zijn van schepen die met behulp van moderne materialen zijn gerestaureerd, alsook schepen waarvan rondhouten, staand- en lopend want en de zeilen in de meest moderne materialen zijn uitgevoerd. In alle gevallen is daarbij de motivatie slechts het behoud van ons varend erfgoed en / of verbetering van de zeilprestaties. En wie kan daarop tegen zijn.

Alles overziend zijn wij van oordeel dat de "Allure" kan toetreden tot de gelederen van de VKSJ. Qua indeling wordt ze geplaatst in de klasse Pre Modern. Het is een bijzonder schip, zorgt met de andere, ook vaak bijzondere schepen van de VKSJ, dat het mooi blijft op het water.

Wij wensen de heer Buijs veel vaarplezier met deze bijzondere Baron van Höevell telg en zien hem en zijn schip graag verschijnen op de diverse VKSJ evenementen.

Namens de toelatingscommissie,

Govert Munter, Dick ten Cate, Gert van Soest, Sander Bakker en Maarten Lampe.

Aalsmeer 31-05-2011

