

Beoordelingsrapport "Gladys"

Naam schip:	Gladys
Type schip:	One off blue water cruiser
Ontwerper:	H. Lunstroo
Ontwerpjaar:	1972
Bouwer:	H. Engelaer te Beneden Leeuwen
Bouwjaar:	1977
Lengte over dek:	10,40 Boegspriet 1,27
Lengte c.w.l.:	8,50
Breedte:	3,40
Diepgang:	1,55
Displacement:	10 ton
Ballast:	2,8 ton
Type romp:	S-Spant, platgat met aangehangen roer
Bouwwijze romp:	Staal gelast
Bouwwijze dek:	Staal gelast
Bouwwijze opbouw:	Staal gelast
Tuigvorm:	Sloep Top (kotter) tuigage
Rondhouten:	Oorspronkelijk hout. Nu aluminium.
Zeiloppervlak:	55 m2

Beschrijving

De heer Huges heeft recent zijn bootdataformulier ingevuld. De foto's zijn vanuit zijn website bijgevoegd en zodoende beschikken we over een complete set gegevens. De heer Huges heeft de Gladys, een ontwerp van Henk Lunstroo, sinds 1981 in bezit. Hij heeft het schip gekocht om er lange reizen mee te maken en dat is zeer zeker gelukt. De OSTAR 1984, meerdere Atlantische oceaanoversteken, een wereldomzeiling van 1999 tot 2005. De laatste jaren is hij met zijn schip in de Amerikaanse wateren verbleven.

In 2009 kwamen schip en schipper terug in Holland. In al die jaren van intensief gebruik heeft het jacht nooit enige schade van betekenis opgelopen. Met zo'n reis-historie moeten we hier dus wel te maken hebben met een classeschip. En dat is de Gladys ook. Een stoere S-spant in platgatuitvoering met aangehangen roer en een boegspriet. De eerste eigenaar, de heer de Haan, heeft het schip in 1977 laten bouwen bij Henry Engelaer in Beneden-Leeuwen. Het schip werd Canteclaeur gedoopt. Het ontwerp, een heavy displacement cruiser en geschikt voor oceaanreizen, stamt uit 1972 en is van de hand van de reeds eerder genoemde ontwerper Henk Lunstroo. De relatief korte en lage opbouw geeft veel ruimte aan dek en draagt zeker bij aan haar zeewaardigheid. Veel schepen die op de werf van Henry Engelaer gebouwd werden, waren van eigen tekentafel, maar er werd ook vaak naar ontwerp van bekende jachtontwerpers gebouwd, waaronder o.a.: Pieter Beeldsnijder, Gerard Dijkstra, Dick Koopmans, van der Stadt en Partners, Andre Hoek en last but not least Henk Lunstroo. Inmiddels met pensioen is de heer Engelaer in 2010 zonder enig commercieel belang en uitsluitend als hobby begonnen met de bouw van een houten boot. Hij had zijn hele leven schepen ontworpen en gebouwd van staal en aluminium maar nog nooit van hout. Het betreft een heel klassiek Gaffelkottertje, vanzelfsprekend naar eigen ontwerp met een lengte over dek van 7,25 meter, (projectnaam Lady Realwood). Het schip (want dat is het !) wordt gerealiseerd in mahonie op eiken kiel en spanten en uitgevoerd in de overnaadse bouwwijze. Het ligt in de bedoeling om de bouw in de loop van 2011 af te ronden.

De heer Huges is zeer tevreden over de uitgesproken zeil kwaliteiten van zijn Gladys. Tijdens de lange oversteken bleek het zeer koersstabiel te zijn waardoor bij de juiste zeiltrim het schip op de meeste koersen geen stuurman of automaat nodig had. Jachtarchitect Henk Lunstroo heeft zich bij het tekenen van de Gladys duidelijk laten leiden en inspireren door de klassieke ontwerp-criteria. Hierdoor is er een mooie S-spant ontstaan met een prachtig zeilplan.

De beoordeling

Bij de beoordeling van de Gladys zien we ons geplaatst voor een uitdaging omdat zowel het ontwerp als de bouw dateren van na 1970. Toch geven de door de Toelatingscommissie gehanteerde en door de ALV goedgekeurde beoordelings- en indelingscriteria wel degelijk de mogelijkheid dit mooie zeiljacht tot onze vereniging toe te laten.

Als we ons concentreren op de relevante verhoudingsgetallen dan kunnen we constateren dat deze binnen de normering vallen.

De zeeg is gematigd maar in balans met L.W.L. , vooroverhang en spiegel. Het minimum vrijboord bedraagt 1/10 van de lengte waterlijn. De lengte van de opbouw is slechts ¼ van de L.O.D. en de hoogte van de opbouw bedraagt minder dan 50 % van het minimum vrijboord. De Gladys heeft geen doghouse. Bij de constructie van dit mooie jacht is niet afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1965 gebruikelijk waren. Het feit dat de van oorsprong houten mast en giek zijn vervangen door een aluminium exemplaar is voor het oog wellicht een tegenvaller maar voor een positieve beoordeling geen belemmering. Visueel wat minder geslaagd zijn de preekstoel "rondom" de boegspriet en de staanders voor radar en windgenerator op de hekstoel. Deze onderdelen zijn natuurlijk van groot belang tijdens een jarenlange wereldomzeiling maar doen ietwat afbreuk aan het klassieke voorkomen. Het mooie interieur is geheel in eiken uitgevoerd en nog volledig origineel.

Concluderend kunnen we stellen dat de Gladys kan worden toegelaten tot de VKSJ en dat zij ingedeeld wordt in de klasse: Classic Replica II.

Wij heten de heer Dick Huges met zijn Gladys dan ook van harte welkom binnen onze vereniging.

Namens de toelatingscommissie,

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

Aalsmeer, 27-12-2010

Extra informatie over de werf van Henry Engelaer.

De Canteclaer is gebouwd bij de werf van Henry Engelaer in opdracht van de heer de Haan, naar een ontwerp van Henk Lunstroo. Aan de bouw heeft Henry goede herinneringen. Tijdens de bouw is er een vriendschap ontstaan met de heer de Haan die nog steeds bestaat.

De werf van Henry Engelaer ging van start in 1963 in Beneden-Leeuwen (Henry was toen 29 jaren jong). De eerste boten die gebouwd werden waren roei/bijboten voor de binnenvaart. Zijn eerste export order was de levering van een flink aantal van deze boten voor de booreilanden en havens in Bahrein. In totaal heeft de werf zo'n 600 van deze boten afgeleverd in een periode van ongeveer 10 jaar.

In 1968 kreeg de werf een eerste opdracht voor een jacht en wel een 8,85 meter lange Vollenhovense Bol naar ontwerp van Lunstroo. Later heeft de werf nog tientallen Oudhollandse jachten gebouwd, waaronder een aantal zeer fraaie Lemsteraken, eveneens naar ontwerp van Lunstroo, maar ook naar ontwerp van Andre Hoek en eigen ontwerp.

Eind jaren '70 ging het achteruit met de jachtbouw waardoor Henry Engelaer genoodzaakt was over te schakelen naar de bouw van bedrijfsvaartuigen, zoals kleine duw- en sleepboten, dagpassagiersbootjes, afmeervletten en andersoortige vaartuigen voor de KRVE in Rotterdam, politieboten voor KLPD in Driebergen en de havenpolitie in Rotterdam en Amsterdam, boten voor de Havendienst en Rijkswaterstaat en de spectaculaire gele loodsboten voor het Nederlandse en Belgische Loodswezen, o.a. opererend vanuit Vlissingen, Hoek van Holland, IJmuiden, Den Helder en Terschelling.

In 1976 werd een nieuw bedrijfspand gebouwd voor de bouw van schepen tot 25 meter. Daarna werd in 1989 het bedrijf uitgebreid waardoor het in staat was overdekt schepen tot 40 meter te bouwen

Engelaer had reeds vaker over het bouwen van aluminium schepen nagedacht maar dat werd vaak voorgesteld als een moeilijke en riskante aangelegenheid. In 1989 ging hij desondanks van start met de bouw van het eerste aluminium motorjacht naar een ontwerp van Dick Koopmans. Achteraf vond hij, dat hij daar veel eerder mee had moeten beginnen. De werf heeft daarna bijna uitsluitend in aluminium gebouwd, waaronder de bekende gele loodsboten, maar ook veel motor en zeiljachten.

Door de bouw van schepen voor de Rotterdamse haven ontstond de behoefte aan een bedrijf dat dicht bij Rotterdam gelegen zou zijn om goede service en onderhoud te kunnen bieden. In 1996 werd een tweede bedrijf in Hellevoetsluis in gebruik genomen, waarmee in deze behoefte werd voorzien.

Veel schepen die op de werf van Henry Engelaer gebouwd werden, waren van eigen tekentafel, maar er werd ook vaak naar ontwerp van bekende jachtontwerpers gebouwd, waaronder o.a. van Pieter Beeldsnijder, Gerard Dijkstra, Dick Koopmans, van der Stadt en Partners. Henk Lunstroo en Andre Hoek zijn al vernoemd.

Toen Henry in 1998 met pensioen ging had het bedrijf in Beneden-Leeuwen 40 man personeel en in Hellevoetsluis waren 15 mensen werkzaam.

Na zijn pensionering heeft Engelaer zijn laatste schip gebouwd (dacht hij), het werd een van der Stadt Madeira 44, van aluminium, waarmee hij een wereldomzeiling gemaakt heeft, samen met zijn vrouw Annie. Ze waren drie jaar onderweg en legden in die periode 40.000 zeemijlen af.

We kunnen concluderen dat de Gladys (voorheen Canteclaer), gebouwd is bij een werf welke gedurende haar bestaan een geweldige reputatie heeft opgebouwd waardoor de Gladys een schip van hoge kwaliteit genoemd kan worden.

Enmaal terug van de wereldreis ontstond bij Henry Engelaer het idee om, zonder enig commercieel belang en uitsluitend als hobby, dus ook niet om er nog weer mee te gaan varen, een houten boot te gaan bouwen. Hij had veel schepen gebouwd van staal en aluminium maar nooit van hout. Dus waarom geen houten boot gaan bouwen. Dat besluit werd snel genomen en begin 2010 werd van start gegaan met de bouw van een heel klassiek Gaffelkottertje, vanzelfsprekend naar eigen ontwerp met een lengte over dek van 7,25 meter, (projectnaam Lady Realwood). Het schip (want dat is het !) wordt gerealiseerd in mahonie op eiken kiel en spanten en uitgevoerd in de overnaadse bouwwijze. Het ligt in de bedoeling om de bouw in de loop van 2011 af te ronden. Deze boot wordt ook weer gebouwd in Beneden-Leeuwen, maar op een andere locatie dan waar de werf destijds gevestigd was. Wij vragen ons af of dit nu echt de laatste boot van Engelaer (inmiddels 76 jaar) wordt.

Jan J. Sluiter