

Beoordelingsrapport “Iduna”

Naam eigenaar:	Edward Balke
Adres:	Beeldhouwersstraat 44, 2000 Antwerpen
Telefoon:	0031-495327181
e-mail, www:	Ed.balke@skynet.be
Naam schip:	Iduna, voorheen Twinkel
Type schip:	9 segel laengde resp. 8mR
Ontwerper:	J. Anker
Ontwerpjaar:	Ca 1912
Bouwer:	Anker @ Jensen
Bouwjaar:	Ca 1912
Lengte over dek:	13,754 m
Lengte c.w.l.:	9,80m
Breedte:	2,80m
Diepgang:	2,0 m
Displacement:	8 á 9 ton
Ballast:	Ca 5 ton gietijzer
Type romp:	s-spant met jachthek en doorgestoken roer
Bouwwijze romp:	Karveel Mahonie, op eiken spanten
Bouwwijze dek:	Oregon pine op dekspanten
Bouwwijze opbouw:	Mahonie
Tuigvorm:	3/4 toren sloep
Rondhouten:	Hout, spruce.
Zeiloppervlak:	Ca 75m ²
Ligplaats:	Colijnsplaat

Beschrijving van de Iduna

Schrijver dezes begint met een bijzonder gevoel aan de taak dit toelatingsverslag te schrijven. De Iduna (ex Twinkel) is namelijk een oude bekende voor hem!

Ca 10 jaar geleden was ik op zoek naar een grote scherenkruiser of een schip dat daarmee enige gelijkenis had. Scheepszaken had twee schepen in de aanbieding: De Boheme, een 30m² scherenkruiser en de Twinkel, die als een 8m werd geafficheerd.

De Boheme, een ontwerp van Estlander, is een snoeistrakke scherenkruiser, maar ja die bieden voor Nederlandse posturen wat weinig accommodatie, terwijl een buitenboordmotor zo helemaal achterop aan de spiegel uit het oogpunt van gebruiksgemak ook niet "je dat" is. Dus togen mijn vrouw en ik naar Antwerpen, waar de Twinkel - een ontwerp van Johan Anker - onder een plastic zeil verborgen stond op de parkeerplaats van de Koninklijke aan de Schelde.

Haar boeg- en kielprofiel trokken onmiddellijk de aandacht tussen al die moderniteiten en de eigenaar die al snel door had dat er interesse was, hielp ons - via een steile ladder - vlot aan dek en aan boord.

Wat een prachtig schip! Echt een substantieel zeeschip, een Anker om van te smullen, maar tegelijkertijd toch ook te veel voor mij. Ik zag al gauw dat er hier een prachtig maar omvangrijk project stond en daar was ik niet voor in de markt.

Wij zijn dus onverrichter zake verder gegaan. We bezochten nog een grote (13,45m lange) 30m² scherenkruiser in Zeebrugge (de Harlekin), die er prachtig uitzag, maar toch weer wat weinig accommodatie had. Uiteindelijk zijn we "gevallen" voor Gazell die in Zweden te koop lag..... 15,32 bij 2,37meter. Je kunt maar ergens op vallen!

Maar dat is een ander verhaal: Nu terug naar de Iduna. Eigenlijk zou ze Phoenix mogen heten, de vuurvogel die oprees uit de as! Twinkel, zoals ze destijds heette, was in een dunne laag glasmat en polyester "gestoken", waarvan de toenmalige eigenaar vond dat zijn opvolger die er bestens maar kon afhaken. Dat nu leidde later tot de grote ontdekking dat er wel heel veel mankeerde aan de structurele delen van het schip. De mat had er als een strak zakje omheen gezeten, waarbij het water dat onherroepelijk toch binnenkomt, er nooit meer uitkan. Met name de eiken spanten en de eiken kiel en stevenbalken hebben het dan slecht, zeker als die situatie wat te lang voortduurt en de hele inpakkerij niet is voorafgegaan door een structurele refit, waarbij de boot compleet droog is geweest, de naden zonodig zijn gesplined en het hele schip is

geïmpregneerd met dunne penetrating epoxyhars om het hout te stabiliseren.

Omdat dit alles niet was gebeurd, was de Twinkel een “nut and bolt rebuild” project geworden. Op zich is het natuurlijk al verwonderlijk dat een schip uit 1912 in 2003 nog “in elkaar zit”. Dat zegt natuurlijk wel wat van de ontwerp- engineering en bouwkwaliteiten van Anker en Jensen.

De restauratie is door de tijd heen goed vastgelegd in een fotoserie, die te vinden is wanneer men “J. Anker Twinkel” googlet. Als men het artikelje dat onder die link verschijnt doorleest, dan komt men in een van de laatste zinnen het woordje “hier” tegen. Daarop geklikt, verschijnt de gehele fotoserie.

Beoordeling van de Iduna:

De Iduna die nu wordt aangemeld, is in jaren van zorgvuldig en geduldige renovatie, spant voor spant, gang voor gang en kielbalk voor stevenbalk, van helemaal in stukken weer opgebouwd tot het prachtige jacht dat het eens was en nu weer is.

Aan de eigenaar zouden we willen zeggen “Ge moogt fier zijn”.

Met een herculische inspanning qua tijd, moeite en ook financiële middelen is een plaatje van een schip wedergeboren.

Ze is een toonbeeld van een ontwerp waarbij de goede samenhang die is gevonden tussen vormgeving en bedoeld gebruik, een voorbeeld is van de verhoudingen die wij zo graag zien in een klassiek zeiljacht. Maar ja, ze komt immers uit een tijd waar er veel moois werd ontworpen en natuurlijk, ze is van de hand van één de grote meesters.

De omstandigheid dat de rondhouten van spruce zijn, completeert dit klassieke plaatje, waarbij de hoge mate van authenticiteit van dit prachtige schip op valt.

Tot slot van deze beschrijving is een kleine uitleg van haar achtergrond op zijn plaats.

Johan Anker tekende vanaf het begin van de International Rule snelle 6, 7, 8, 9, 10, en 12 meters naar deze rule.

Daarnaast tekende hij ook voor specifieke Noorse en Zweedse klassen, Deze, 52m², 75 m² en 125m² schepen behoren tot de de zgn. Seilmeterklassen.

Van de Iduna wordt gezegd dat ze van deze laatste klasse, de 125m² is. Dat zou kunnen, maar in de bouwlijsten van Anker, zoals die te vinden zijn bij het Noors Maritiem Museum, is daarvan geen uitsluitel te vinden. Wel herinner ik mij in het kwartaalblad van de Klassik Treseiler Klub afbeeldingen van deze klasse te hebben gezien, die deze achtergrond bevestigen.

Op zich waren met name de 125m² (9 Seilmeterklasse schepen) sterk overtuigd, met gaffel zeil, gaffeltopzeil en een boegspriet met kluiver en vlieger, net als de eerste 8mR schepen. Maar die hadden een geweldige handicap aan de toepassing van de girth-maat en de girth-difference in de formule. De kielvorm was voorin ondiep met een soort kinnetje en deze liep dan als een rechte streep naar het diepste gedeelte juist voor het roer. De Iduna heeft een veel evenwichtiger kielvorm, en niet zoals de eerste mR klassen, een bijzonder geringe breedte en een weke kim. Wat ze wel met de eerste 8mR schepen gemeen heeft is dat het tuig is vervangen door een gematigder torentuig van ca 75 m².

Anker had eigenlijk wel snel door dat de uitermate weke kim als gevolg van de formule, leidde tot een weinig effectief lateraal vlak. In zijn variant van de R-klassen, de zgn. S klassen bracht hij al verandering aan in deze richting, waarbij ook het tuig als hierboven beschreven werd aangepast.

Opvallend is hoeveel de Iduna afwijkt van de vormgeving van het onderwaterschip van de 1^e regel van de International Rule. De kiel is van voor tot achter diep en de spantvorm is niet zo week in de kim als bij de schepen van de eerste rule. Dat zou dus kunnen betekenen dat ze hoewel wellicht inmeetbaar als 8mR of 8mS, toch inderdaad een 125 seilmeter is. De gietijzeren ballast bevestigt dat overigens.

Tenslotte, het bewijs dat ze uit Ankers pen komt wordt onomstotelijk geleverd door de minitieuze gelijkenis van de layout, opbouw en lijnvoering van het bovenwaterschip met de Ankerontwerpen van die jaren.

Welkomstwoord

Wij willen de eigenaar van de Iduna dan ook feliciteren met zijn mooie schip, waarvan we graag meer willen zien tijdens de VKSJ evenementen in het seizoen.

Een warm welkom dus!

De Toelatingscommissie.

(Sander Bakker, Dick ten Kate, Govert Munter, Gert van Soest en Maarten Lampe)

Bijlage indeling in klassen.

Klasse-indeling

Om tot de VKSJ toegelaten te worden dient een schip in één der volgende klassen ingedeeld te kunnen worden. Uitgangspunten zijn het *historisch belang* van het schip, alsmede een voldoende mate van *authenticiteit* in de uitvoering van het schip..

Vintage

Een klasse van schepen met een bouwjaar tot 1950, waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

tot 1930: 55%; 1930 tot 1940: 60%; 1940 tot 1950: 65%

Vintage Historical

Een klasse van schepen met een bouwjaar tot 1950, waarvan de vormgeving weliswaar substantieel afwijkt van de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd, echter daarbij wel degelijk zijn oorsprong in vindt.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

tot 1930: 55%; 1930 tot 1940: 60%; 1940 tot 1950: 65%

Classic

Een klasse van schepen met een bouwjaar van 1950 tot 1970, waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen

zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

1950 tot 1960: 65%; 1960 tot 1965: 70%; 1965 tot 1970: 75%

Classic Historical Een klasse van schepen met een bouwjaar van 1950 tot 1970, waarvan de vormgeving weliswaar substantieel afwijkt van de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd, echter daarbij wel degelijk zijn oorsprong in vindt.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

1950 tot 1960: 75%; 1960 tot 1965: 80%; 1965 tot 1970: 85%

Semi Pre-Modern Een klasse van schepen met het bouwjaar van 1945 tot 1970, waarvan met name de vormgeving van de opbouw voor die tijd futuristische stijlelementen vertoont.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

1945 tot 1955: 85%; 1955 tot 1970: 90%

Premodern Een klasse van schepen met het bouwjaar van 1945 tot 1970, waarvan met name de vormgeving van de romp maar veelal ook de opbouw voor die tijd futuristische stijlelementen vertoont.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

1945 tot 1955: 85%; 1955 tot 1970: 90%

Vintage replica 1 Een jacht wordt beschouwd als "Vintage-yacht replica 1", als dat jacht ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1949 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 70%

Vintage replica 2 Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 2”, als dat jacht ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940:	75%
-------	-----

Vintage replica 3 Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 3”, als dat jacht ontworpen en gebouwd is na 31 december 1969. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940:	80%
-------	-----

Vintage Historical replica 1 Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-historical yacht replica 1”, als dat jacht replica 1 ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1949 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving weliswaar substantieel afwijkt van de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd, echter daarbij wel degelijk zijn oorsprong in vindt. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940:	70%
-------	-----

Vintage Historical replica 2 Een jacht wordt beschouwd als “Vintage historical-yacht replica 2”, als dat jacht replica 2 ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1969 en er

bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 75%

Vintage Historical replica 3

Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 3”, als dat jacht ontworpen replica 3 en gebouwd is na 31 december 1969. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 80%

Classic replica 1

Een jacht wordt beschouwd als “Classic-yacht replica 1”, als dat jacht ontworpen is tussen 31 december 1949 en 01 januari 1970 en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1965 gebruikelijk waren.

Een “classic yacht replica 1” is een schip waarin de esthetische elementen in de vormgeving van het onderwaterschip, bovenwaterschip, dek, kuip, opbouw, tuig en materialen, in overeenstemming zijn met het “Britannia”-ideaal. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1965: 75%

Classic replica 2

Een jacht wordt beschouwd als “Classic-yacht replica 2”, als dat jacht ontworpen en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1965 gebruikelijk waren.

Een “classic yacht replica 2” is een schip waarin de esthetische elementen in de vormgeving van het onderwaterschip, bovenwaterschip, dek, kuip, opbouw, tuig en materialen, in overeenstemming zijn met het “Britannia”-ideaal. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1965: 85%

Een kandidaatschip dient aan het bovengenoemde van toepassing zijnde minimum authenticiteitspercentage te voldoen. Bij een ‘papieren’ beoordeling wordt bepaald in welke klasse een kandidaatschip valt; bij een gunstig advies volgt in principe het lidmaatschap.

Een ‘praktijkschouw’ (werkelijk bezoek aan het schip) zal slechts plaats dienen te vinden indien de toelatingscommissie t.a.v. de verstrekte informatie gerede twijfel heeft omtrent het behalen van het vereiste minimum authenticiteitspercentage.

Indien tijdens een ‘praktijkschouw’ mocht blijken dat het minimum vereiste authenticiteitspercentage niet kan worden behaald, zal er met de desbetreffende eigenaar besproken worden wat er aan het schip gedaan moet worden om alsnog binnen het minimum vereiste authenticiteitspercentage te komen. Als zowel de eigenaar als het bestuur van de VKSJ zich kunnen vinden in het betreffende “plan van aanpak” kan de eigenaar van het kandidaatschip voor een bepaalde tijd bij de VKSJ gezien worden als zijnde een ‘aspirant-lid’.

Om tot een indeling in een der bovengenoemde klasse’s te komen beoordelen we de onderdelen van het schip naar de criteria voor de classic klasse; eventueel geconstateerde afwijkingen in esthetica t.o.v. deze stijl bepalen in welke andere klasse het schip eventueel dient te worden geplaatst.

Wil het schip in aanmerking komen om in een klasse geplaatst te worden dan dient er bij het ontwerp (en uitvoering) sprake te zijn van een ongestoorde esthetische balans tussen de vormgeving van het schip en zijn gebruiksdoeleinden; anders gezegd: de gebruiksdoeleinden mogen bij het ontwerp niet geleid hebben tot een onbalans in de (ongeschreven) esthetische verhoudingen, zoals deze vanuit het (vooorlogse) perspectief werden beleefd. Het gaat hier om de balans die moet worden gevonden in de verhouding van de overhangen tot de L.O.A.; de zeeg die gekoppeld dient te zijn aan de gevonden verhouding van het L.O.A./L.W.L.; het minimum vrijboord in relatie tot de L.W.L.; de verhouding van de

lengte van de opbouw t.o.v. de L.O.A.; de hoogte van de opbouw t.o.v. het minimum vrijboord en de verhouding van de lengte van het hondehok t.o.v. de totale lengte van de opbouw, en de hoogte van het hondehok t.o.v. het minimum vrijboord.

Klasse	Ontwerp jaar	Bouw jaar	Ontwerp	Esthetische vormgeving	Materiaal vd romp	Constructie vd romp	Rompvorm	Voorbeelden
Vintage	< 1950	< 1950	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	SOLWAY MAID, Friso, Englyn, Melody-A, Folkboat
Vintage replica 1	< 1950	> 1950	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Een "Vintage" echter gebouwd na 1950; Hera ('46/'57)
Vintage replica 2	< 1950	> 1970	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	ZEEAREND
Vintage replica 3	> 1970	> 1970	Nieuw	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Nieuw schip conform Vintage en tijdsbeeld van voor 1950
Vintage Historical	< 1950	< 1950	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	MISTY BLUE, KIEK UUT, Beulakermeerkruisers, bakdekkruiser
	< 1950	< 1965	Bestaand	Niet geheel Brit.-ideaal	Hout	Traditioneel	Enkel knikspant	THE FAIR WIND
	< 1950	< 1950	Bestaand	Niet geheel Brit.-ideaal	Metaal	Traditioneel	Enkel knikspant	
Vintage Historical replica 1	< 1950	> 1950	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Een "Vintage-Historical" echter gebouwd na 1950
Vintage Historical replica 2	< 1950	> 1970	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Beulakkermeerkruiser modern gebouwd na 1950
Vintage Historical replica 3	< 1950	> 1970	Nieuw	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Nieuw schip conform Vintage-Historical en tijdsbeeld van voor 1950
Classic	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	TAEPING, Martha McGilda, Barracuda, Jupiter
Classic replica 1	1950-1970	> 1970	Bestaand	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Isolde, Aurora, Den Dubbelen Arent

Classic replica 2	> 1970	> 1970	Nieuw	Britannia-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Nieuw ontworpen schip naar het tijdsbeeld van 1950-1970
Classic Historical	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	TRINTEL, Trewes Commodore
Semi Pre-Modern	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Niet geheel Brit.-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	KINGS CRUISER, BABY WEEKENDERS
Pre-Modern	1945-1970	1945-1970	Bestaand	Brit.-ideaal losgelaten	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	MYTH OF MALHAM 1946, CAPTAIN JEWEL 1963