



NED 434
NED 434

NED 465

NED 465

GER-1266
GER-1266

Groei klasse heeft ook nadelen

O-jolkklasse wil profs weren

Tekst Richard de Jonge

De eenmansboten floreren. Tijdens de laatst gehouden Sneekweek bijvoorbeeld, kwam iets minder dan de helft van de 860 deelnemers uit in een eenmansklasse. De Olympiajool is een van de eenmansboten die in het middelpunt van de belangstelling staan.

Lange tijd werd het wedstrijdzeilen in deze klasse beheerd door onze oosterburen. Zij hadden de beste boten en de beste zeilers. Niet zo vreemd als je weet dat de O-jol zijn oorsprong heeft in Duitsland. Deze eenmansboot is daar al jaren de grootste klasse. Tegenwoordig loopt ons land de achterstand in. Onze landgenoten presteren steeds beter en de Nederlandse bouwers worden door de Duitse zeilers serieus genomen. Kort geleden kocht je de beste boot nog bij Linnenkuhl in Duitsland. Tegenwoordig kopen de Duitsers hun boten bij Mik in het Groningse Nieuwe-Pekela.

De Nederlandse klasse-organisatie heeft ongeveer tweehonderd actieve leden. Vroeger was de O-jol vooral een boot voor 'oudere jongeren', langzaam maar zeker wordt de gemiddelde leeftijd van de leden echter steeds lager.

'In de tijd dat Fré Mik alles won, heeft de O-jol in ons land een grote ontwikkeling doorgemaakt', zegt Theo Meus, voorzitter van de International Olympia-Jollen Union, district Nederland. 'Toen Fré Mik overleed stopte dat. Maar de laatste vijf jaar is er weer progressie. Alleen een achterstand haal je niet meteen in. Een tien tot vijftien jaar oude boot is keurig volgens de tekeningen gebouwd. De boten van nu hebben bijvoorbeeld de maximale breedte. Daarnaast is de neus strakker en is de boot vanaf het eind van de zwaardkast tot de spiegel kaarsrecht. Iets wat je in de houtbouw niet voor elkaar krijgt.' De houten O-jollen behoren dan ook tot het verleden. Mocht je iemand bereid vinden om een houten exemplaar voor je te bouwen, dan kost dit volgens Meus minstens 40.000 gulden. Ter vergelijking: voor die prijs heb je ook een nieuwe Zestienkwadraat.

Jarenlang is er een groot verschil geweest tussen de Duitse en de Nederlandse klassevoorschriften. Ook namen de Duitse bouwers en meters het niet zo nauw met de regels. Hoewel er vooral de laatste jaren veel is veranderd, neemt het Verbond nog steeds niet zonder meer de meetbrief van het Deutsche Segel Verbond (DSV) over. Meus: 'We hebben tijdens internationale wedstrijden boten aan de start gehad die op een O-jol leken, maar het beslist niet waren. Ze waren of te klein of veel te licht. Ooit kwam er een deelnemer met een boot die naar later bleek dertien kilo te licht was. De man was natuurlijk niet bij te houden. Hij heeft van het DSV een startverbod van een jaar gekregen. Wij hebben dit verbod overgenomen. Die man had de boot echter te goeder trouw bij een Duitse werf gekocht. Gelukkig komt dit soort zaken nu niet meer voor. Maar je begrijpt: door dit gedoe accepteren we niet zonder meer een Duitse meetbrief. Voor elke internationale wedstrijd worden de boten ge-

meten. We letten elke keer op iets anders. Op het Europees kampioenschap hebben we op aanraden van verschillende Nederlandse zeilers de zeilen gemeten. Volgens hen zat het met die Duitse zeilen niet goed. En wat bleek? Er zijn juist verschillende Nederlandse zeilen afgekeurd. In het verleden hadden we in ons land een stuk of vier O-jol meters. Ieder had zijn eigen manier van meten en laten we eerlijk zijn, dat komt de uniformiteit niet ten goede. Nu mag alleen Klaas Plaatje nog maar meten. Zo langzamerhand wordt het steeds meer een eenheid. De verschillen zijn te verwaarlozen.'

Hoewel Meus zegt dat er niet of nauwelijks verschillen zijn tussen de Duitse en de Nederlandse boten, kwam er op het EK toch een belangrijk onderscheid naar voren. De wantdoorvoeren van de Duitse boten bleken tien centimeter meer naar voren te zitten dan die van de Nederlandse boten. Ook waren ze meer naar binnen geplaatst. Henk Mik, naast O-jollen bouwer ook lid van het bestuur en een van de technische mannen binnen de Nederlandse klasse-organisatie: 'Wij hebben dat ook gezien. We zijn de meetvoorschriften aan het bekijken. Waarschijnlijk is de plaats niet goed genoeg omschreven. Het Nederlandse voorschrift is een vertaling van het Duitse. Mocht blijken dat de voorschriften op dit punt van elkaar afwijken, dan zullen we dat op de internationale technische vergadering in Hannover te berde brengen. Dan wordt ook de juiste plaats van de wantdoorvoeren bepaald.'

Mik onderschrijft de grote belangstelling voor de O-jol. 'Mensen stappen niet in een O-jol omdat het zo'n mooie boot is. Maar het is wel zo'n beetje de enige voor mensen die iets ouder zijn en alleen willen zeilen. We bouwen al 25 jaar O-jollen, maar zoals nu heb ik het nog nooit mee gemaakt. Voorgaande jaren was ik met tien boten per jaar al blij. Dit jaar hebben we er twintig gebouwd. Voor volgend jaar staan er nu al vier in de planning. Het is gewoon een rage.' Mik is jarenlang de enige geweest die O-jollen bouwde in polyester. Door de belangstelling komen er echter ook 'kapers' op de kust. Roelof Wester in Grou komt binnenkort met een O-jol en ook Dré Veelturf uit Bodegraven en Herman van Eijk uit Reeuwijk hebben er kort geleden een gebouwd. Overigens werd Jan-Willem van den Hondel - als beste Nederlander - derde op het EK met de boot van laatstgenoemde bouwer.



De Olympiajool is al een oude klasse; hij werd ontworpen met het oog op de Olympische Spelen in 1936. Sinds een paar jaar trekt de klasse in Nederland sterk aan.

Daan Kagchelland: de laatste Nederlandse gouden zeilmedaille

Het is al weer 57 jaar geleden. Je leest het goed: 57 jaar geleden dat Nederland een olympische gouden medaille haalde in het zeilen. Afgezien van Stephan van den Berg natuurlijk, maar een surfplank is nou eenmaal geen boot. Daan

de Duiters op hun eigen terrein, en in 'hun' klasse. Kagchelland zeilde in Kiel een prachtige serie: drie keer eerste, een keer tweede, twee keer vierde en een keer zesde. Toen ging het nog om de meeste punten. Kagchelland haalde er 163, van de maximaal haalbare 175. Zijn belangrijkste concurrenten waren de Duitsers Krogmann en Wichman-Harbeck en de Brit Scott. Kagchelland had de overwinning geheel aan zichzelf te danken. 'Aan de voortreffelijke wijze waarop hij zijn boot, zeil en zichzelf verzorgde', volgens Loeff, die destijds verslag deed van de Spelen. Niet aan stom geluk of de pech van een ander. De overwinning werd hem, ook door de chauvinistische Duitsers, gegund. Direct nadat hij het goud omgehangen had gekregen werd er in Kiel door de Nederlandse delegatie een diner georganiseerd. En bij thuiskomst in Rotterdam werd Kagchelland opnieuw gehuldigd.

Overigens: wie dacht dat de beelden van zeilwedstrijden vanuit de lucht iets van deze tijd zijn, heeft het mis. Al in 1936 werden er luchtopnamen gemaakt. In de Waterkampioen - nummer 502, 1936 - staat daarover: 'Dagelijks werd er vanuit een kabelballon een film opgenomen. Hooger of minder hoog in de lucht zag men steeds den "worst" hangen, door een staalraad verbonden aan een marine-stoomschip, dat hem over het wedstrijdterrein heen en weeg boegseerde'. De filmbeelden werden door de jury gebruikt bij de behandeling van protesten.

De International Olympia-Jollen Union, district Nederland, telt momenteel tweehonderd actieve leden. Dit aantal groeit elk jaar met tien procent. Stond de O-jol tot voor kort vooral bekend als sportieve boot voor oudere mannen, tegenwoordig zijn het vooral de 'oudere jongeren' die de overstap maken. Mensen als Menno Deen, Henk Greydanus, Herten Oost, Peter de Vries en Ruurd Polet zijn allemaal jonger dan veertig jaar. Met het groeien van het aantal leden daalt dus ook de gemiddelde leeftijd. Dat een klasse een dergelijke groei doormaakt is leuk, maar heeft volgens Meus ook nadelen.

'Je krijgt ook mensen met rare ideeën, die tornen aan zaken waarmee de O-jol groot is geworden. We hebben bijvoorbeeld altijd weinig tot geen protesten en nooit schades. Je moet oppassen dat je geen mensen krijgt met zakelijke belangen die varen voor bijvoorbeeld een zeilmaker. Dat soort dingen is heel slecht voor een klasse.'

Degene die het meest profijt heeft gehad van de hausse in deze klasse is de botenbouwer Linnenkuhl. Dat hij een slaatje heeft geslagen uit de Duitse zeilers voor wie nu eenmaal het beste pas goed genoeg is, mag blijken uit het feit dat een door deze firma gebouwde boot wedstrijdklaar maar liefst bijna 32.000 gulden kost. Een vergelijkbare O-jol bij Mik Polyester- en Kunststofbouw in Nieuwe-Pekela is ruim 10.000 gulden goedkoper.



Daan Kagchelland poetst zijn boot. Aanvankelijk was hij de enige zeiler die zoveel aandacht aan zijn materieel besteedde.

Kagchelland pakte in 1936 - 22 jaar oud - het goud in de Olympiajol; een klasse speciaal met het oog op de Spelen van 1936 in Berlijn op papier gezet. Olympische Spelen die de geschiedenis zijn ingegaan als de Spelen van Hitler. En de Spelen van Jesse Owens, de zwarte Amerikaan die de nazi's voor schut zette en hun walgelijke theorieën over het 'superieure ras' ontcrachtte. Al bleek al gauw dat de nazi's er niet van hadden geleerd; integendeel. De prestatie van Daan Kagchelland wordt, in die optiek, nog wel eens over het hoofd gezien als het om de Spelen van '36 gaat. Toch versloeg ook hij

Alle boten voor de verloting. De olympische boten werden aan de zeilers ter beschikking gesteld.



FOTO'S: ARCHIEF KAGCHELLAND



De romp is gemaakt door Dré Veelenturf in Bodegraven. De boot werd bij Jachtwerf Roelof Wester in Grou door de beide vrienden afgetimmerd.

Twee O-jollen voor twee vrienden

Beiden waren ze jarenlang actief in de Valk. Toch kozen Menno Deen en Herten Oost, zonder er ooit in gevaaren te hebben, voor een O-jol. Op zich al opmerkelijk, maar dat is niet alles. De twee Friezen bestelden er niet gewoon twee bij een werf als Mik of Linnenkuhl, maar bouwden niet gehinderd door enige kennis van zaken, zelf twee identieke boten. Om te bepalen van wie nu welke boot was, werd er aan het eind strootje getrokken.

'We wilden beiden per se een eenmansboot', zegt Herten. 'Een Laser vinden we niks, en de Finn en de Contender zie je nauwelijks in Friesland. De O-jol daarentegen is in het noorden enorm in opkomst. En dus was de keuze snel gemaakt. De O-jol is een sportieve, sterk gemodereniseerde en overtuigende boot, waarin behendigheid een grote rol speelt. Dat sprak ons aan. Omdat we de boten van Mik niet mooi genoeg en die van Linnenkuhl te duur vonden, zijn we in Nederland op zoek gegaan naar iemand die voor ons een polyester romp wilde maken, zodat we deze zelf af konden bouwen. Na veel zoek hebben we uiteindelijk Dré Veelenturf in Bodegraven zo gek gekregen om twee polyester rompen te maken. Ook Roelof Wester uit Grou, die we kennen uit de Valk, hebben we enthousiast gemaakt voor onze plannen. In ruil voor informatie en het maken van mallen voor de binnenkant, mochten we gebruik maken van zijn faciliteiten. We hebben van Dré Veelenturf de bouwbeschrijving en veel advies gekregen. Daarnaast hebben we zelf verschillende aanpassingen gemaakt.' Wat betreft de afbouw hebben de vrienden de boten op drie punten gewijzigd. Menno: 'Voorin heeft de vloerconstructie de maximale hoogte om zo een optimale

stijfheid rond de zwaardkast te krijgen. Deze stijfheid werkt ook door in de zij-kanten van de boot. Een bijkomend voordeel: bij omslaan komt er niet zoveel water in de boot en kun je hem gemakkelijker rechtop zetten en leegzeilen. Achterin ligt de vloer op de hoogte van de waterlijn: je moet immers ook nog onder de giek doorkunnen. Vanaf de aangrijpingspunten van de stagen tot de voorkant van de mast hebben we een V-vormig schot geplaatst. Door deze constructie wordt de vervorming van de boot door de compressie van de mast verminderd. Nu moet ik eerlijk bekennen dat onze oosterburen dit principe ook toepassen. Maar om gewicht te besparen is hun constructie veel minder stevig. Ze besparen weliswaar kilo's, maar moeten wel extra lood meenemen

om toch aan het minimumgewicht te komen.'

De derde aanpassing van de boot betreft de plaatsing van de zwaardbout. 'De hoogte van de zwaardbout stond wel op tekening aangegeven, maar niet in de klassevoorschriften omschreven. We hebben de zwaardbout 3,6 centimeter hoger geplaatst. Hierdoor kan het zwaard zonder overschrijding van de maximale diepgang, ongeveer 30 centimeter verder naar voren worden gekanteld. Het voordeel is dat je hoger aan de wind kunt varen', zegt Herten. Overigens werd het hiaat in de klassevoorschriften twee weken na de ontdekking van de twee vrienden aangepast en is het hoger plaatsen van de zwaardbout gemeengoed geworden in de klasse.



Zonder dat ze er ooit in gevaaren hadden maakten Menno Deen (links) en Herten Oost (rechts) de overstap van de Valk naar de O-jol. In het midden staat jachtbouwer Roelof Wester.