

EUROS II

HET AVONTUUR VAN DE EUROS II

Sinds 1984 vaart huidige eigenaar Jan Leegwater al met Euros 2, een jacht met een lange en bijzondere geschiedenis. Het jacht maakte tochten door heel Europa en speelde zelfs in een televisieserie.

TEKST & FOTOGRAFIE **KEES STUIP**





DE TAND DES TIJDS EN DE INVLOED VAN HET ZEEWATER IN DE MIDDELLANDSE ZEE LIETEN UITERAARD HUN SPOREN NA

Met als thuishaven Dordrecht, vlakbij de Engelenburgerbrug, heeft Euros 2 al vele jaren een vaste ligplaats. Het is een meteen in het oog springend motorjacht. Trots, klassiek en in uitstekende staat. Nautique werd verwelkomd door eigenaar/schipper Jan. Hij kent elke vierkante centimeter van het schip en vaart in alle seizoenen met familie en vrienden. Het zwarte logboek komt in het ruime dekhuis meteen op tafel. Jan vertelt dat hij alle documenten heeft van de tewaterlating in 1949 bij de toenmalige werf Nicolaas Witsen & Vis te Alkmaar.

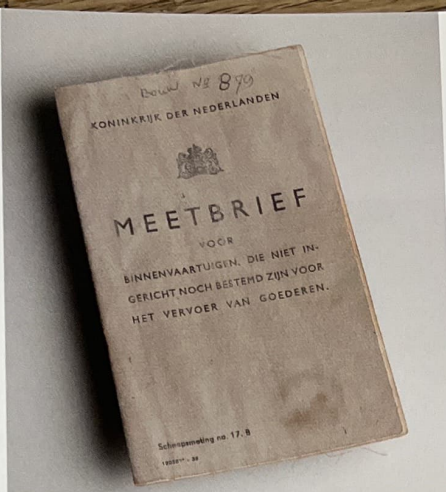
Het avontuur van bouwnummerr 879 begon toen de opdracht binnen kwam van H. J. Wenborn uit Kaapstad. Hij noemde zijn schip "Pelikaan II". In die periode, tijdens het bewind van premier Ian Smith, speelde echter het Apartheids-vraagstuk. De afgekondigde

handelsboycot vanuit vele landen, waaronder ook Nederland, verhinderde de export. Dhr. Wenborn nam een schipper aan en kwam zodoende in de jaren die volgden regelmatig naar Nederland voor lange vaartochten. In 1953 kwam Pelikaan II in de verkoop en de nieuwe eigenaar werd Dhr W.B. Diepenveen die het jacht omdoopte tot Isis. In 1968 werd ze wederom verkocht aan H. van Staalduinen en werd de nieuwe naam Siphre.

Na vele jaren werd vierde eigenaar werd Dhr. D. Snel, die als thuishaven Marina La Grau du Roi te Sète in Zuid Frankrijk koos. Siphre lag er jaren afgemeerd en alleen in het vaarseizoen voer ze dagtochtjes langs de Côte d'Azur. Het inmiddels tientallen jaren oude stalen jacht kreeg regelmatig opknappbeurten. De tand des tijds en de invloed van het zeewater in de Middellandse Zee lieten uiteraard hun sporen na.

'OP EEN MOOIE NAMIDDAG ZAG IK EEN AAN DE HORIZON EEN PRACHTIG KLASSIEK JACHT NADEREN.'

Jan vervolgt: "Ik had destijds mijn vinta-ge-sleepbootje, Jan III, ook in Sète liggen. Vele vakanties brachten we met mijn jonge gezin daar destijds door. Op een mooie namiddag zag ik aan de horizon een prachtig klassiek jacht naderen... wat een gave belijning! Even later wilde de schipper afmeren en ik pakte de landvasten aan. We raakten aan de praat en het bleek een Nederlander. Al snel kwam naar voren dat de wat verwaarloosde Siphre op korte termijn een flinke algemene refit zou moeten ondergaan. En daar zag de eigenaar nogal tegenop. Al pratend bleek dat verkoop een optie zou kunnen zijn."



Een schat aan originele documenten traceert de geschiedenis van de Euros II.



EUROS - GRIEKSE GOD VAN DE OOSTENWIND

We hadden vroeger thuis een groot gezin en mijn ouders voeren ook een flink jacht, de Euros I, vernoemt naar de God van de Oostenwind uit de Griekse mythologie. We hadden een fijne jeugd en groeiden met watersport op. Het woord "Karma" flitste door mijn hoofd en ik kon mijn ogen niet van Siphre afhouden! Diezelfde avond deed ik samen met mijn vrouw een bod op Siphre. Ons sleepbootje kon ik verkopen aan een bevriend stel, dat bij ons die vakantie aan boord logeerde.

Binnen enkele dagen was de koop rond. We maakten meteen plannen om Jan III en de Siphre (die ik meteen omdoopte tot Euros II) binnendoor naar Nederland te varen.

DIKKE LAAG POLYESTHER

Op 8 September 1984 vertrokken we samen varende langs de Camarque en bij →

Het schip is oorspronkelijk gebouwd voor de wateren rond Kaapstad





Port-Saint-Louis-du-Rhône naar binnen richting Avignon. We voeren met enkele dagen rust ingebouwd door ruim 300 sluizen en 2 tunnels en waren een maand onderweg. Een onvergetelijke ervaring.”

Eenmaal in Dordrecht bijgekomen te zijn van een enerverende reis ging Jan de balans opmaken voor een grondige refit. Onderweg naar Nederland kwam er al een waslijstje tot stand. De onverwoestbare 2 takt 6 cylinder GM diesel van de 40 tonner was nogal verwaarloosd. Jan heeft veel verstand van motoren en besloot de motor eerst aan te pakken. Daarvoor moest het dak van het dekhuis af om het 230 PK zescylinderblok eruit te kunnen takelen. Die klus viel alles mee. Tot op heden de loopt aandrijving al een zonnetje. Er werd een preekstoel aan de railing gemonteerd, zodat de kinderen, een van 13 en de tweeling van 8, veilig over de gangboorden konden huppelen.



Uit "praktische overwegingen" was het teakhouten stuurhuis ooit bedekt door een dikke laag polyester... onbegrijpelijk. Dat werd met hete lucht afgebrand, een hele klus. Euros II kwam weer "tevoorschijn" zoals bij de tewaterlating in 1949.

REFIT MET COMPROMIS

Op de oude foto's van Pelikaan II is te zien dat aan stuurboord en bakboord het gangboord langs het stuurhuis niet doorliep. Het voordek kon alleen bereikt worden door middel van een trapje aan bakboord. Over het dekhuis lopend kon je dan met behulp van een grijplijn aan de mast en aan het stuurhuisdak veilig voorop komen. Enige tijd later werd een scheepsarchitect gevraagd om een nieuw ruimer stuurhuis te ontwerpen. Het werd een prima compromis tussen behoud van het originele ontwerp en

praktische overwegingen. In het ruime stuurhuis wordt tot op heden veel meer verbleven en tijdens varen en af- en aanmeren is de controle over het schip rondom optimaal. Er kwam rondom de opbouw ook een breed gangboord.

Jan verbeterde verder veel. Er stond een soort jaren-50 potkachel in de pantry met een heuse kachelpijp, die ruim een meter door het dak stak. De cv-installatie had een nog carburateur - In de jaren '50 was dat de standaard. De nieuwe ketel werd in de machinekamer ondergebracht en ge-update met een thermostaat. Vaste instelling is altijd op 10 graden C en bij aankomst aan boord is het snel behaaglijk op 20 graden C. De originele radiatoren zijn uniek in Artdeco-stijl en van Spaanse makelij, geheel gerestaureerd. De comfortable boegschroef, die er snel kwam is op een jacht van ruim 18 meter geen overbodige luxe.



EEN COSSOS TRANSISTORRADIO UIT 1953

Het principe van het zoveel mogelijk origineel houden van Euros II staat dus hoog in 't vaandel. Er is nog een grappig verhaal over de Engelse transistorradio (merk Cossos) die op oude zwart/wit foto's nog te zien is. Alleen het plankje ervoor zat nog aan de wand: een kennis die oude radio's verzamelde voer jaren terug mee en zag die oude interieurfoto's uit 1953. Hij nam de opdracht op zich om exact die radio te vinden. En... het lukte! In een Londens vintagewinkelje stond er een. Jan belde naar Engeland met het verhaal van zijn schip en de radio. Dit werd zo enthousiast opgepakt door de winkelier dat hij de radio gratis aanbood en opstuurde. Het plankje kwam weer van dienst en de radio kreeg een tweede leven. →

'HET TEAKHOUTEN STUURHUIS WAS OOI BEDOKT MET EEN DIKKE LAAG POLYESTER. ONBEGRIJPELIJK.'



'WAT ZOU MIJN SCHIP NOG MEER VOOR ANEKDOTES EN GEHEIMEN TE VERBERGEN HEBBEN?'

BUITENOM NAAR HONFLEUR

Euros II is inmiddels al 73 jaar oud. Of 73 jaar jong? Ze is dan ook ingeschreven als Historisch Casco in het Nationaal Register Varende Monumenten. Jan vervolgt: "Ik vaar nu voor het 38ste jaar met plezier. De teller staat op ruim 10000 draaiuren. Ik ga zeker 4 keer in de week even aan boord voor een algemene check-up, weer of geen weer. We hebben vele tochten gemaakt, vooral in de jaren '80 en '90. De Moezel af tot Koblenz, vanuit Dordrecht binnendoor naar Parijs en via Le Havre buitenland naar Honfleur. Ook richting het noorden: via Helgoland naar Hamburg. De Deense wateren zijn ook een genot om op te varen. De Funen en de omgeving Flensburg waren gebieden waar we graag kwamen."

PENOZA DEEL 1 - 2 - 3

De laatste jaren gezien mijn leeftijd toer ik meest in de zomer rond in Noord-Holland. Mijn kinderen en kleinkinderen komen vaak bij me aan boord in weekenden en in de vakanties. We zaten bij Akersloot eens op een mooie zomeravond in een restaurant met Euros II voor de deur afgemeerd te eten. Tijdens het voorgerecht stapte, zo bleek later, de regisseur van de bekende televisieserie Penozo op mij af. Hij had voor meerdere actiescenes een groot jacht nodig. Of Euros II daarvoor te charteren was. Het waren erg leuke en spannende dagen. We hebben de complete filmcrew aan boord gehad. Monic Hendrickx speelde destijds al de hoofdrol. Ikzelf was uiteraard de schipper, die echter wel buiten beeld was. We hebben in Penozo 1, 2 en 3 (van 2010 tot en met 2012) mogen figureren."



Ik stond een paar jaar terug weer eens verbaasd bij inspectie onder de pantryvloer. Verstopt hadden daar al jaren een aantal doosjes gelegen; we haalden ze naar het stuurhuis. Het bleek een compleet nieuw servies te zijn met de naam Isis erop. Geheel intact en netjes verpakt in houtwol. De toenmalige eigenaar Dhr. Diepenveen had het blijkbaar laten maken en we wisten nergens van. Alles moet daar meegevoerd hebben vanaf omstreeks 1971. Wat zou mijn schip nog meer voor anekdotes en geheimen te verbergen hebben?" ■

SPECIFICATIES

LENGTE	18,64 m
BREEDTE	4,44 m
DIEPGANG	1,25 m
WATERVERPLAATSING	10 ton
AANDRIJVING	GM 6 cilinder 2 takt
GEWICHT	40 ton
BRANDSTOFTANK	2000 ltr
WATERTANK	2000 ltr
SCHROEF	3 blads
BOEGSCHROEF	Vetus
TOPSNELHEID	18 knp bij 1800 toeren

