



VIIth OLYMPIAD
ANTWERP (BELGIUM)
 AUGUST - SEPTEMBER -1920-

'Le Jol'

Oostendse, Belgische en Olympische zeilgeschiedenis

en de (r)evolutie van de eenheidsklassen

Deze zeilhistorische tekst kwam tot stand naar aanleiding van de viering dat de zeilwedstrijden - van de Olympische Spelen 1920 Antwerpen- in Oostende werden gehouden.

De twaalfvoetsjol was in 1920 in Oostende de eerste eenheidsklasse die deel uitmaakte van de Olympische zeilklassen.

De Centennial van deze gebeurtenis was geprogrammeerd tijdens de Olympische Spelen van 2020. Corona maakte echter dat alles 1 jaar werd uitgesteld zodat pas op

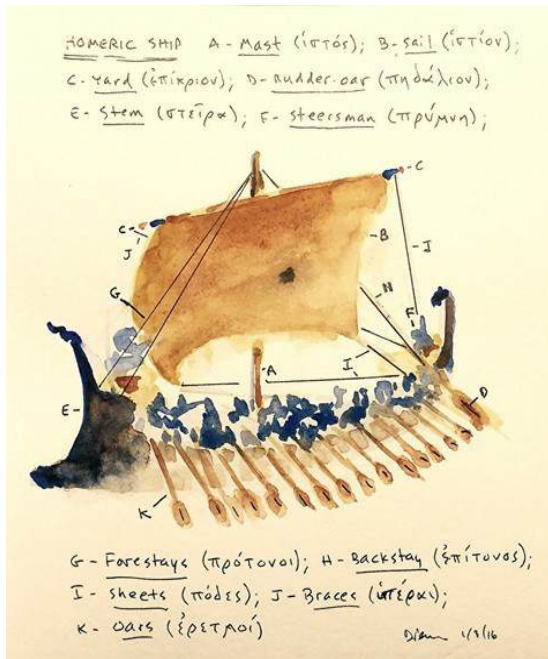
10 & 11 JULY 2021
at the Spuikom in Ostend (Belgium)
12-foot dinghy CENTENNIAL Happening

georganiseerd werd.

*Het was **Philippe Royaux** (zelf eigenaar van een twaalfvoetsjol en voorzitter van de Twaalfvoetsjollenclub België) die de Centennial-idee lanceerde en tezamen met Nederlander **Bert Hammingha** (+2020 - grote bezieler van alles wat met de twaalfvoetsjol te maken had en voorzitter van de Internationale Twaalfvoetsjol Klasse) en oud watersportvriend **Eric Sorel** de organisatie realiseerde en dit in samenwerking met de Oostendse watersportclubs.*

Het geheel werd financieel en logistiek ondersteund door de stad Oostende, Kusterfgoed en Marina Yachting Center.





Sinds mensenheugenis is snelheid bij het zeilen van levensbelang. In tijden waar het er nauwelijks toe deed of een schip een maandje later of eerder zijn bestemming bereikte kon de schipper met behulp van snelheid vluchten voor een groter schip om beroving te voorkomen.

Had men een groter schip dan was snelheid onmisbaar om een te beroven schip in te kunnen halen en met rijke buit beladen juichend in de thuishaven te worden ontvangen.

Verbazend is het dus niet dat het racen tegen elkaar sinds de uitvinding van het zeilen altijd als spel werd beoefend, als nuttige, ja onmisbare oefening voor het echte leven.

In de Antieke tijd werden op marinevloeten op weg naar zeeslagen al dagelijks prijzen uitgereikt voor uitblinkende snelheid. Admiralaal wisten zo vóór de slag al aan welke boten de lastige orders moesten worden gegeven ...

Op de spelen in het Antieke Griekse Olympia (bakemat) van de huidige Olympische Spelen, was zeilen geen onderdeel, niettegenstaande zeil- en roeiwedstrijden in het oude Griekenland veel gehouden werden. Het ontwerpen van het schip behoorde met de zeilvaardigheid tot de vaardigheden waarin men zich mat. Voor de voortbeweging van een schip had men zeilen en roeipanen, en beide werden in de wedstrijden gebruikt, vaak allebei tegelijk. Winnen met een sneller schip werd als even eervol gezien als winnen met een meer zeilvaardige en roeivaardige bemanning...



Toen leeftijdsgenoten
 George Cockshott (1875-1953) foto rechts,
 geestelijk vader van de International 12
 Foot Dingy en
 Léon Huybrechts (1876-1956) foto links,
 wereldicoon van de wedstrijdzeilerij
 tussen de wereldoorlogen, werden
 geboren, werd tijdens zeilwedstrijden
 zelden meer geroeid, maar de zeiklassen

waren erg vrij, naar lengte en zeiloppervlak, gedefinieerd.

Zo was er aan het begin van de nieuwe (20^{ste}) eeuw een 6m, 8m en een 12m klasse. Waar zeilers binnen bepaalde grenzen (“restricted class”) mee op het water kwamen mochten ze zelf bepalen. Het was onderdeel van de competitie.

In die tijd werd in Engeland de Boat Racing Association opgericht uit behoefte meer te doen voor competitie in kleinere zeilboten (“dinghies” onder de 6 meter). Juist in die sector ontstond animo voor het al wat langer bestaande idee om bouwvaardigheden uit te sluiten en de competitie uitsluitend om zeilvaardigheden te laten gaan. Dat vereiste andere bouwregels voor de wedstrijdboten: een strikt gedefinieerde *one-design* klasse.

Tegenwoordig zijn er nog steeds “development classes” voor mensen met een grote portemonnee en bedrijven die de ontwikkeling van bepaalde soorten technologie willen stimuleren of sponsoren. Maar de betaalbare wedstrijdvaart, we weten nu niet anders meer, werkt met eenheidsklassen: de Finnjol, de Laser enzovoort.

En ... de Twaalfvoetsjol.

Maar die was wel de allereerste eenheidsklasse ooit die op de Olympische Spelen verscheen!

Die historische dag in België, op zee voor Oostende, was 7 juli 1920.



We gaan eerst even 8 jaar en een hele wereldoorlog terug. In 1912 schreef de BRA een ontwerpcompetitie uit voor een *one-design* 12voets zeiljol die ook als bijboot kon worden gebruikt. Met die bijboot-eis hoopte men er meer mensen toe te bewegen één te laten bouwen zodat de wedstrijdklasse groter zou worden.

George Cockshott's ontwerp won. De naam werd *BRA "A"-Class One-Design*. Er zouden eenheidsklasse-wedstrijden worden georganiseerd, maar ook wedstrijden samen met de *BRA "B"-Restricted Class*, ook een twaalfvoetsjol, maar met meer vrijheden.

Toen de IYRU (*International Yacht Racing Union*) de jol in 1919 koos om voor het eerst in de geschiedenis een eenheidsklasse op de Olympische Spelen te introduceren kreeg hij zijn huidige naam *International 12 Foot Dinghy*.

Speed km/hrs Original (v _o)	Speed ratio v _A /v	More speed for AICD dinghy %
2	1.1323	13%
3	1.1068	11%
4	1.0891	9%
5	1.0755	8%
6	1.0646	6%
7	1.0554	6%
8	1.0476	5%
9	1.0407	4%

Table of speed ratio's O: original, A: AICD

De Nederlandse/Vlaamse naam twaalfvoetsjol is een verwarrende benaming. Er zijn veel soorten twaalfvoetsjollen, maar er is slechts één *Internationale Twaalfvoetsjol*, simpelweg omdat deze werd gedefinieerd als een strikte eenheidsklasse door de BRA in 1913.

De Italiaanse AICD twaalfvoetsjol voldoet bijvoorbeeld niet aan die ontwerpvereisten en is daarom geen *International 12 Foot Dinghy*. Bij het wegen, bijvoorbeeld (zeilklaar), blijken AICD-jollen 25 kg te licht te zijn. Alleen al daardoor zijn ze veel sneller.

Zie tabel boven, bron: <http://international12.org>

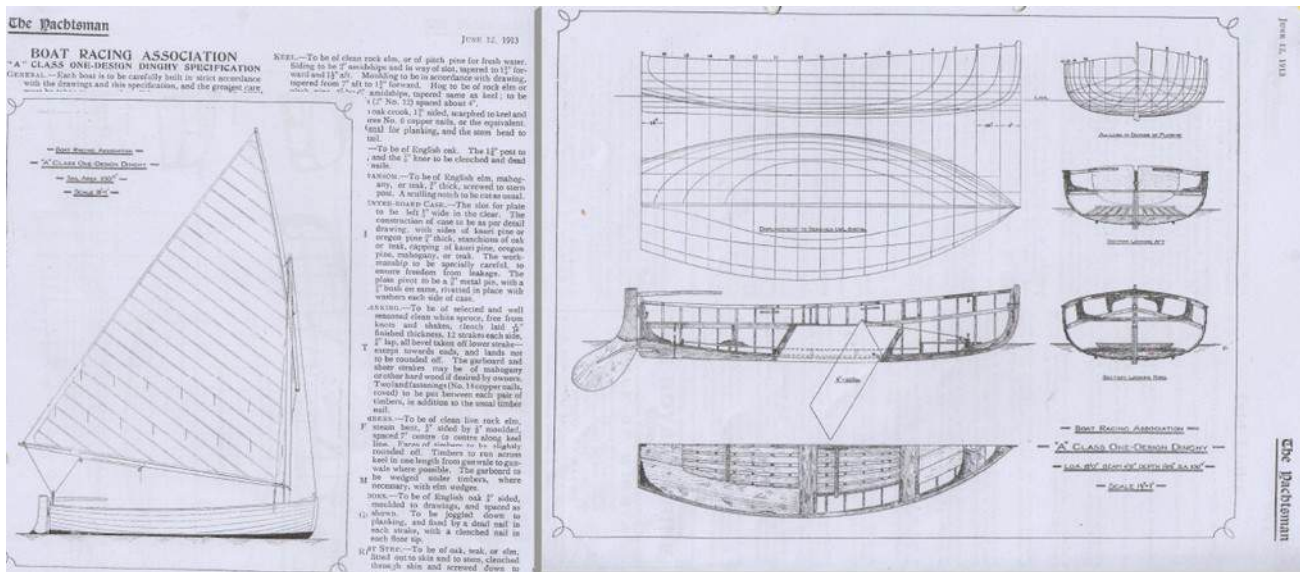
De Nederlandse *Nationale Twaalfvoetsjol*, zoals hij officieel heet, voldoet sinds 1995 ook niet meer aan het oorspronkelijke ontwerp van de *International 12 Foot Dinghy*. In dat jaar besloten de Nederlanders om hun eigen nationale weg te gaan met een herzien ontwerp. Sindsdien is de Nederlandse Twaalfvoetsjol niet langer *BRA "A"-Class One-Design*. Gelukkig zijn de meeste twaalfvoetsjollen in Nederland nog van vóór 1995. Bovendien zijn de verschillen tussen de ongeveer 100 twaalfvoetsjollen die gebouwd zijn volgens de Nederlandse herziening en de *"A"-Class One-Design* zo klein dat de rompweerstand waarschijnlijk zouden uitkomen op statistisch gelijk, zelfs in sleeptanktests die de financiële reserves van de Nederlandse jollenclub ver overstijgen. Maar als je een *One-Design* verandert krijg je een ander *One-Design*, een *andere klasse*. Dat zegt het woord! Waarom hebben de Nederlanders het gedaan? Waarom is de Nederlandse *Nationale Twaalfvoetsjol* geen 12 voet meer maar 366cm? Het is niet bekend, waardoor pogingen tot verklaring speculatief blijven. Is het een verdienmodel? het Nederlandse Watersportverbond claimde copyright op de (authentieke?) Brinkhorst-tekening, die zo'n 80 euro kost. In regelmatige vergaderingen van Nederlandse jolleneigenaren onder auspiciën het Watersportverbond worden er wijzigingen doorgevoerd waardoor de lokale Nederlandse *Nationale Twaalfvoetsjol* steeds verder van het *"A"-Class One-Design* afdrijft.



Cockshott's Belgische generatiegenoot Léon Huybrechts schijnt altijd al een voorliefde voor kleine zeilboten te hebben gehad, maar net als in Engeland werden die ook in België vóór de Eerste Wereldoorlog nog wat stiefmoederlijk behandeld. Léon zeilde op de Olympische Spelen van 1908 op de Solent by Whight met zijn broer Louis en Henri Weewouters in de 6 meterklasse en bemachtigde zilver. Hij was 32.

Ik was graag getuige geweest van het moment waarop Léon de *Yachtsman* van Juli 1913 opensneed (zo ging dat toen nog), en het

prijswinnende ontwerp voor een twaalfvoetsjол voor het eerst zag. Ik hoor hem het al zeggen: 'das ennen schoon jolleke!' *Le Jol* was geboren! Om nooit meer van het toneel te verdwijnen. Een Engelsman! George Cockshott.



Het belangrijkste van de kleine wedstrijdboot was de betaalbaarheid voor een bredere groep, wat de kwaliteit van de zeilerstop allicht verbeterde, en dan weer talent - zoals Léon! - uitdaagde zich te meten. Daarnaast was het gebruik van het lichaamsgewicht bij de balans bijzonder. Het voor ons nu doodgewone "hangen" en voor/achter en bakboord/stuurboord balanceren was iets nieuws dat met bewondering van de kant werd gadeslagen. Zo werd de nieuwigheid in zeer korte tijd een boot voor de toenmalige zeilers uit de wereldtop.

Op de Olympische Spelen van België in 1920 koos Léon nog voor de 6 meter (het toen nieuwe 1919 type). Huybrechts behaalde opnieuw een zilveren medaille met zijn jacht Tan-Fe-Pah en zijn bemanning John Klotz en Charles Van Den Bussche. Maar er deden er daar ook maar twee mee.

Op die Belgische Olympische Spelen waarvan wij op 10-11 juli 2021 met *Le Jol* het eeuwfeest ofte de Centennial in Oostende vierden was het bij de jollen niet anders. De twee Nederlandse teams, Cornelis en Frans Hin met de Beatrijs, en Arnoud van der Biesen en Petrus Beukers met de Boreas, arriveerden in Juli 1920 in Oostende. We moeten aannemen: per schip over zee. Auto's en autowegen had je nog nauwelijks en de boottrailer zou pas decennia later uitgevonden worden. Het verkeer was nog te paard. Maar die waren schaars en peperduur: in de eerste wereldoorlog waren zojuist 8 miljoen paarden omgekomen. De Nederlanders vroegen wat rond in Oostende maar er bleken zich geen andere jollenzeilers te hebben gemeld.



De Oostendse haven was twee jaar na de Eerste Wereldoorlog, in 1920, nog lang niet opgeruimd.

Op dag 1 van de Olympische Spelen werden de jollen met de jachten mee de zee op gestuurd. Ze weerden zich kranig op tij, hen ongewoon, en bereikten bij aanwakkerende wind nog net zonder zinken de thuishaven. Biesen/Beukers wonnen maar er is ook een verhaal van een bij opkomend tij op drift geraakte boei. De organisatoren begrepen het nu: die jollen moesten de zee niet meer op. Voor de volgende dag werd een baan in de haven uitgezet. De daarvoor aangewezen officials wilden echter liever de “echte” wedstrijden zien en gaven hun startgeweer en hun uitslagformulier aan enkele vrienden om zelf op de andere juryboot de zee op te gaan. Dit kwam een of andere baron ter ore die de jollenwedstrijden woedend ongeldig verklaarde.

Een andere baron, die uit Nederland kwam, opperde dat gezien de heren jollenzeilers toch altijd op Durgerdam tegen elkaar zeilden, beslissingswedstrijden daar in september zouden kunnen worden gehouden.



Aldus geschiedde. Voor Durgerdam viel bij de tweede wedstrijd de wind geheel weg. Na wat stil liggen te dobberen kregen Biesen en Beukers dorst en roeiden naar de kant, hopelijk - maar we weten het niet - richting het zeilerscafé 't Sluisje dat ook toen al bestond. Zilver vonden ze mooi genoeg. En zo ging het eerste Olympisch goud in de eerste echte Olympische eenheidsklasse, hopelijk in café 't Sluisje, want daar zou het verhaal alleen maar mooier van worden, naar de familie Hin.



Ik zeg: "familie Hin" want Frans moest al weer naar school en was op Durgerdam vervangen door zijn broer Johan, die later op de Olympische Spelen van Parijs in 1924 vijfde zou worden. Hun zus Janneke heeft trouwens later haar huis ook propvol prijzen gezeild.

Vader Cornelis en zoon Johan die zijn broer Frans, die al weer naar school moest, bij de Durgerdamse beslissingwedstrijden verving

Wij lijken in dit verhaal België al voorbij zonder veel van Léon en Belgische jollen te hebben gehoord. Maar de echte Belgische jollenglorie moest nog beginnen.

De opmars van de jol in België zette in na de Olympische spelen, met de verbetering van de economie.

De Roaring Twenties kwamen er aan! In België werd met jollen gezeild bij Antwerpen: RYCB=Royal Yacht Club van België, de club van Léon (Galgenweel, soms het kanaal van Wintam), bij Gent: RSC, later RBSC=Royal Belgian Sailing Club (Langerbrugge) en bij Brussel: BRYC=Bruxelles Royal Yacht Club (kanaal bij Brussel). Soms werd ook bij de Royal Yacht Club d'Ostende gezeild (Bassin de Chasse). Bassin de Chasse, de plaats van de Centennial!



De Roaring Twenties kwamen er aan!
Foto: een studio in Oostende 1920

Al snel waren er drie Belgische jollenbouwers: Devos (vanaf 1923) en Annemans (vanaf 1924), beiden gevestigd in Gent, zijn de bekendste, maar ook van Hove (vanaf 1921) heeft er gebouwd.

In 'Sur l'Eau' staat een lijst van Belgische jollen rond 1932 met zeilnummers, bouwers en eigenaars.

Ten Hove bouwde vanaf 1921, in Nederland is er een bekend.

-690 Doortje Dartel, pas in 1980 in Nederland geregistreerd (in 1986 Nederlands kampioen), in bezit van Nicky Arnoldus

Devos bouwde jollen vanaf 1922; een bestaat nog steeds:

-B 28, uit 1923, Karekiet, de jol van Leon Huybrechts, oud-voorzitter van de RYCB, staat bij het MAS op de Kaai in Antwerpen.

-328, in 1932 door Barzilay in Nederland geregistreerd, laatste eigenaar W. de Voogt-Tamminga in 1945, verdwenen...

Annemans zou twee typen jollen gebouwd hebben, voor de meren en voor de rivieren, het verschil zat 'm in de wijze waarop de gangen in de kop liepen. In Nederland was er kritiek op deze jollen: ze zouden wel snel zijn, erg licht, maar van waajibomenhout en dus snel versleten.

Hij bouwde ze vanaf 1924, mogelijk tot 1937, maar misschien zijn er toen een paar tweedehands naar Nederland ingevoerd en hier geregistreerd.

In het Nederlandse jollenregister staan:

- 49 Ideaal II, vervanger van de in 1936 verbrande 49 Ideaal, een oorspronkelijk Belgische jol,

- DiablotinB49 van A. de Hemptinne, mogelijk in 1924 gebouwd, die in of voor 1927 door Jan Karreman uit Rotterdam gekocht is (de tijd dat de RZV zeilers regelmatig tegen de Gentse club zeilden). De nieuwe Annemans-jol kreeg weer nr 49 toebedeeld. Deze is in 1982 als Nestor door Frans Brinkmann gekocht en gerestaureerd. Nu in bezit van Hans van der Meer.

- 112, Anneke uit 1924?, volgens het register van 1924 tot 1926 in bezit van Gerrit Bohré, die volgens het register toen ook een Abeking & Rasmussen boot had, ook in 1924 geregistreerd met zeilnummer 15, ook genaamd Anneke. Mogelijk is die jol in 1922 als een van de eerste zendingen A&R boten in Nederland gekomen. Bohré had die jol tot 1929, daarna zeilde hij in een nieuwe Baay jol 229 Hunter. De jol 112 bestaat nog, eigenaar is nu Dirk Stolp, heet nu weer Anneke, werd de afgelopen jaren gezeild door Bert Hamminga.

- 128, uit 1937?, voor 't laatst genoteerd in 1953 als KnickKnack, verdwenen

- 143, uit 1927, bestaat nog, nu van Wim Schoemakers.

- 185, uit 1928, gerestaureerd door Brinkmann, eigendom van weduwe Beatrijs Brinkmann, is nu in gebruik bij zwager Marius van der Pas te Assen.

- 394 uit 1937, staat genoteerd als vergaan

- 395 uit 1937, laatst ingeschreven in 1945, verdwenen

Léon raakte in de ban van de jol, en van het idee van eenheidklassen. Zijn jol Karekiet is nu in het bezit van het Antwerps Scheepvaartmuseum en lag jaren in het Museum aan de Stroom (MAS). De stukken uit dat museum liggen tijdelijk opgeslagen in afwachting van de nieuwbouw. Bouwer en bouwjaar zijn bij het museum nog niet bekend, maar elders wordt als bouwer Devos en bouwjaar 1923 genoemd.

Bedoeling was de Karekiet tijdens de Centennialergen in Oostende te pronken te leggen ... Het MAS gaf geen toestemming tot verplaatsing.



Huybrecht's Karekiet in het Museum aan de Stroom (MAS), Antwerpen (tijdelijk gesloten)

Hetzelfde museum heeft een verwante, maar wat grotere boot, ongeveer in dezelfde tijd als *Le Jol* in België bedacht: de Scheldejol. Huybrechts was daarbij betrokken. In 1913 stelde de Antwerpse Jachtclub van Huybrechts voor, aan de toen nog “Verbonden Zeilverenigingen van Nederland en België”, om er in Nederland en België een eenheidsklasse van te maken. Dat gebeurde. Hij is iets groter maar de rompconstructie is zeer verwant. Deze jol had een fok en er werd ook wel met een spinnaker gevaren. Door het uitbreken van de oorlog werden er voorlopig in België geen Scheldejollen meer gebouwd. Huybrechts, naar neutraal Nederland (Haarlem) gevlucht, raakte in de ban van *Le Jol*. Na de oorlog zou de bouw van de Scheldejol in België weer een bloeiperiode kennen.



De Belgische Scheldejol

Voor de Olympische Spelen van Parijs 1924 kozen de Fransen een zo sterk op de Scheldejol gelijkende boot dat hij er welhaast op geïnspireerd moet zijn. Ze werden gewonnen door ... Huybrechts. Goud!

Een andere jollenzeiler, Johan Hin, werd vijfde.

Hendrik Robert die in de jol bij de OS Amsterdam 1928 zilver zou krijgen, werd tweede.



Al lijkt het op het eerste gezicht anders, maar Duitsland mocht nog steeds niet meedoen bij de Olympische Spelen van Parijs in 1924



Olympische Start van Parijs op de Seine bij Meulan, de jol lijkt sterk op de Belgische Scheldejol maar werd "Monotype National" genoemd,

In Brussel kwam men op het idee om, nu iedereen toch in Parijs was, de zeilers uit te nodigen om meteen naar België te komen voor een wereldkampioenschap in de International 12 Foot Dinghy. Dat eerste wereldkampioenschap in 1924 kreeg een zwaar veld met Huybrechts, natuurlijk, maar ook de Vries Lentsch kwam. De Ierse Captain Payne won en werd zo de eerste wereldkampioen van de pasgeboren Ierse republiek. Hij zette zijn splinternieuwe vaderland op zijn kop. Léon Huybrechts, wij nemen aan in zijn eigen Karekiet (Devos, bouwjaar 1923), werd tweede en de Vries Lentsch derde. Met een man als Huybrechts onder de deelnemers was het iedereen duidelijk: de International 12 Foot Dinghy was nu een klasse waar de wereldtop in voer. En tegelijkertijd zette België zich als organisator van het eerste wereldkampioenschap op de kaart als het Mekka van de wedstrijdzeilerij.



WK jol te Brussel 1924 vlnr de groten: de Vries Lentsch (derde),
 daarnaast vermoeden wij zijn bemanning K.Putters,
 Léon Huybrechts (tweede), diens bemanning Frank Murdoch (België),
 Mrs Payne (bemanning van capt. Payne), capt. Payne (Ierland, de winnaar)

De overwinning van Captain Payne opende de weg naar een wereldkampioenschap, een jaar later, 1925, in Ierland bij Cork: Queenstown (dat Cobh zou gaan heten). Payne herhaalde zijn kunstje en won, maar deze keer wel zeer nipt, van de jonge Nederlander Gerrit Bohré in de Anneke, 112, een jol van de Gentse jachtwerf Annemans(!), net als Huybrechts Karekiet gebouwd in 1923. De Anneke vaart nog steeds mee in de internationale wedstrijden, nu met de in Uganda woonachtige Nederlander Bert Hamminga. Ook van de jol van Payne (IRL 9 Caubeen) is de romp nog intact, en pogingen zullen worden gedaan ook die weer in de vaart te krijgen.

Twee andere deelnemers aan deze wereldkampioenschappen schijnen, lezen wij ergens, met Payne en Bohré vermeld te worden in de *History of Royal Cork Yacht Club*, namelijk Watney (GBR) en Van Haltern (BEL). Het lijkt er dus op dat Huybrechts er niet bij was, want het was gebruikelijk dat ieder land één zeiler zond.

IRELAND WINS THE DECIDER.

DINGHY RACE AT QUEENSTOWN.

29 SECONDS.

M.C. YACHTSMAN'S VICTORY.

FROM OUR SPECIAL CORRESPONDENT, QUEENSTOWN, Friday.

Ireland retained the International 12ft. Dinghy Championship when, in the deciding race this afternoon, Captain J. Warren Payne, M.C., defeated Holland's representative, Mr. G. Bohré, by 29 secs. at the winning line at Crosshaven, Cork Harbour, and thus brought an interesting series of matches to a conclusion.

At the outset four countries were represented—viz., Ireland (holders), England, Holland and Belgium. The issue was decided on points, the nationality holding the least number at the close to win. At the end of the race Ireland's total Ireland led with 5 against England's 4, Holland's 5 and Belgium's 8. The close of the second day (Thursday) found Ireland led Holland's total with 7 points each, against England's 10 and Belgium's 16. Today's trial, therefore, was to decide whether Ireland or Holland would hold the championship for the season, a championship which Captain Payne had brought to Cork Harbour from Antwerp last year.

The competing boats were heartily cheered as they came out to the line to-day, the start being timed for 12.15 p.m. General opinion, by the way, rather favoured the chance of the Dutch yachtsman, while Southern Corinthians were quietly confident in the ability of Captain Payne to hold his own in a 12ft. international dinghy against any comer. It seemed agreed that the boats and their helmsmen were well matched, the Irishman being the better in windward work (the great test in sailing), while the Dutchman's forte was when off the wind. It was a generalisation, and, like all such, left much to chance. If it was approximately true, however, the better helmsman on a wind, as Captain Payne evidently is, will win three times out of four.

THE RACE.
Duly at 12.15 p.m. the match was started,

they going away on a beat, the pair being level as they broke the line, with its width practically between them, the Dutchman being at the windward end. When a short distance out the latter, on the starboard tack, crossed the Irishman, who was on the port, by several boat lengths, and came about three on the latter's weather. This was orthodox match sailing, and it gave the visitor an initial advantage. In a series of short tacks which followed, however, Captain Payne shook him off, and did much better than that, for he worked out a lead. In the strong flood tides which were sweeping up harbour the Dutchman was carried wide of his mark, and the timing at the turn showed the Irish boat to be holding a lead of one and a half minutes, viz.—

Ireland	1 11 5	Holland	1 12 35
---------	--------	---------	---------

On the run back to the starting line the estimate of the visitor's cleverness down wind was borne out by his reducing this lead by 22 secs., and the timing at the close of the first round was—

Ireland	1 23 15	Holland	1 22 45
---------	---------	---------	---------

Going out again on the beat to the weather mark the Dutchman made a gallant effort to retrieve his fortune. He kept well north of his objective this time, but at the close of the turn to windward the timing at the mark was—

Ireland	1 42 4	Holland	1 43 28
---------	--------	---------	---------

This showed that he had lost 16 secs. net on the leg. Coming home to finish, and off the wind now, the visitor again proved his quality. On this last leg he gained a net 35 secs., a remarkable feat indeed, but not enough to win, the Irish boat breaking the winning line 29 secs. ahead, and being thus a clever winner.

THE SCENE AT THE FINISH.
A great burst of cheering heralded the hoisting of the tricolour recording the Irish victory. Captain Payne receiving special attention from his many enthusiastic friends. Nor was Mr. Bohré, Holland's sporting representative, overlooked in the general applause, everybody recognizing the splendid effort he had made to bring the honour to his country. In addition to taking the International trophy, Captain Payne won also the Governor-General Silver Cup.

The Dinghy finishing 29 seconds later was helmsman: Gerrit Bohré, Netherlands



Captain Payne, Ireland, World Champion 1924 and 1925
The Irish Times - Saturday, August 15, 1925 - Page 007

(Tekst in afwijkend lettertype is niet uit de krant)

In wat de laatste International 12 wereldbijeekomst in 1926 op het Nederlandse Westeinderplas zou zijn, ontmoetten de Grote Drie elkaar opnieuw. Huybrechts/Murdoch wonnen, de Vries Lentsch/K. Putters tweede en Capt Payne/Mrs Payne werden derde.

De Olympische zeilwedstrijden van Amsterdam 1928 werden op de Zuyderzee gezeild. Met de komende afsluitdijk aan de toegang tot de zee was al een begin gemaakt maar het tij stond er nog als vanouds. Huybrechts, natuurlijk een favoriet, had heel veel pech. Er was besloten dat single handed gezeild zou worden, er was veel wind en hij was niet de zwaarste. Léon in in een Belgisch interview: “Maar al die manne zijn veul zwaarder als ik. Die-e Zweed ad zoo’n kont [maakte een gebaar van *anderhalve meter*]”. En Léon moest er een keer uit voor een bakboord-stuurboord. Léon: “k lag er uit pour ‘n tikske!”



End Ranking (20 participants)

Contestant	Country	Position	S.G.Thorell	Sweden
GOLD				
H.Robert	Norway			SILVER
B.Broman	Finland			BRONZE
W.de Vries Lentsch	Holland		4	
(L.Huybrechts	Belgium		9)	
(M. Curry			10)	

Nous avons interviewé Léon Huybrechts après la bataille. "De jollekes zijn goed en de zeiljes oëk. Maar al die manne zijn veel zwoarder as ik. Die-e zweed eed zoo'n kont." (Ges- te de 1,50 m.) en as da buiten boerd hangt krijg-de die jol mie om.. "Mais l'abordage de ee jour, Léon?.." "Das was stoem. Ik lag o- ver stuurboord en 'k had den Noër niè gezien. 'k Hoere en tikske... en 'k lag er uit!.." Hélas, pour ee tikske!

"De jollekes zijn goed" zei Léon. Dat zou de verwaande ijdeltuit Manfred Curry natuurlijk alleen gezegd hebben als hij had gewonnen. Maar Curry ging af als een gieter en de druiven waren zuur. In tijdschriften ging hij schrijven over *Le Jol* als "een belediging voor onze zeilers". Later probeerde hij nog eens beroemd te worden in de natuurkunde door de "ontdekking" van een nieuw soort veld dat bijvoorbeeld de krachten kon verklaren die sinds de middeleeuwen verondersteld werden bij de waterwichelarij. Maar ook daar viel hij door de mand: hij had de bewijzen gefantaseerd en het veld bestond gewoon niet. Ondanks zijn pech in 1928 bleef Huybrechts aan het eind gelukkig nog wel vóór deze belachelijke dandy van de zeilsport, die niet verder kwam dan een tiende plek op de eindrangschikking.

Berlijn 1936.

Nog nooit waren de Olympische Spelen zo goed georganiseerd. Een verbijsterende hoeveelheid technische innovaties, van bouwtechniek tot media coverage, zetten de Spelen op een totaal nieuw elan met tot dusverre ongehoord massale publieke belangstelling. Maar wel in een Nazipropagandistisch kader natuurlijk. De Duitsers ontwierpen een nieuwe jol die een drastische vooruitgang was ten opzichte van de International 12 Foot Dinghy: de Olympiajol. Bijna al een Finnjol zoals die nu nog meedoet, alleen was de mast nog verstaagd.

Ieder weldenkend mens begreep onmiddellijk dat de rol van de International 12 Foot Dinghy als wedstrijdboot voor de wereldtop was uitgespeeld. In de jaren daarop werd *Le Jol* in België spotgoedkoop want alle zeilers gingen over op de Olympiajol.

Maar, en dit is nog maar zeer weinig bekend, het heeft geen haer gescheeld of *Le Jol* had een laatste Olympische reprise beleefd, en wel op de Olympische Spelen van 1940, die in Tokyo zouden plaatsvinden.

Iedere jollenzeiler wil graag toegeven dat de beslissing een Wereldoorlog te beginnen altijd door grote leiders worden genomen en dat moeten verstandige mensen zijn, anders wordt je immers nooit een grote leider. Maar als ze dat nou net vlak voor de laatste Olympische Spelen van *Le Jol* beginnen dan is daar maar één woord voor: wanbeleid! De Olympische Zomerspelen Tokyo 1940 waren natuurlijk al geheel voorbereid toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak. Spelen kun je immers makkelijker plannen dan oorlogen. Hier enkele fraaie details uit het moeizaam door de Japanners voor de baronnen van het Olympisch Comité naar het Engels vertaalde plan (de *IYRU 1919 International 12 Foot Dinghy* werd in het concept per ongeluk *Olympic monotype* genoemd).

Yachting

Date : September 24th, 25th, 26th, 27th, 28th, 29th, and 30th (9 days)

All in the morning

Place : The bay of Tokyo and the Yokohama harbour

Classes : a) International six metre

b) International star

c) Olympic monotype

The international eight metre class was, at first, also included in the programme, but a decision was reached in May, 1938, between Count de Baillet-Latour, President of the International Olympic Committee, and Sir William Burton, President of the International Yacht Racing Union, to exclude this class.

Yacht Harbour and Courses

It was decided to hold the Olympic yachting race on the open water of Tokyo bay near the Yokohama harbour which is approximately 30 kilometres south of Tokyo. Consequently, the city of Yokohama took up the construction of the yacht harbour immediately after the close of the Berlin Olympic Games. A temporary harbour for training purposes was already completed. The Ministry of the Interior is now working on a part of this Olympic yacht harbour which was to be located on the western side along the newly reclaimed land of Yamashita street which is situated on the southern end of the breakwater now being built by the above Ministry.

As the boundary of the yacht harbour, a 170 metre breakwater was laid out perpendicularly to the breakwater constructed by the Ministry of the Interior at its 200 metre point from the shore, and another 90 metre breakwater stretching toward the end of the 170 metre breakwater was to be constructed from the shore, a point approximately 270 metres apart from the breakwater. The entrance to the harbour was to be guarded by another 70 metre breakwater allowing an opening for free passage of the yachts. Therefore, the enclosed space of the harbour was to cover around 34,000 square metres of water surface. Along the outer breakwater, besides docks for launches, those for monotype class, star class, and six and eight-metre classes were also to be constructed. The construction of the club house, boat house, repairing shops, and the cranes on the shore was planned on a site of land 21,000 square metres. The first floor of the two storied club house would have been divided into sail drying, equipment, locker and shower rooms. The second floor was to be used for the dining room, assembly and office rooms.

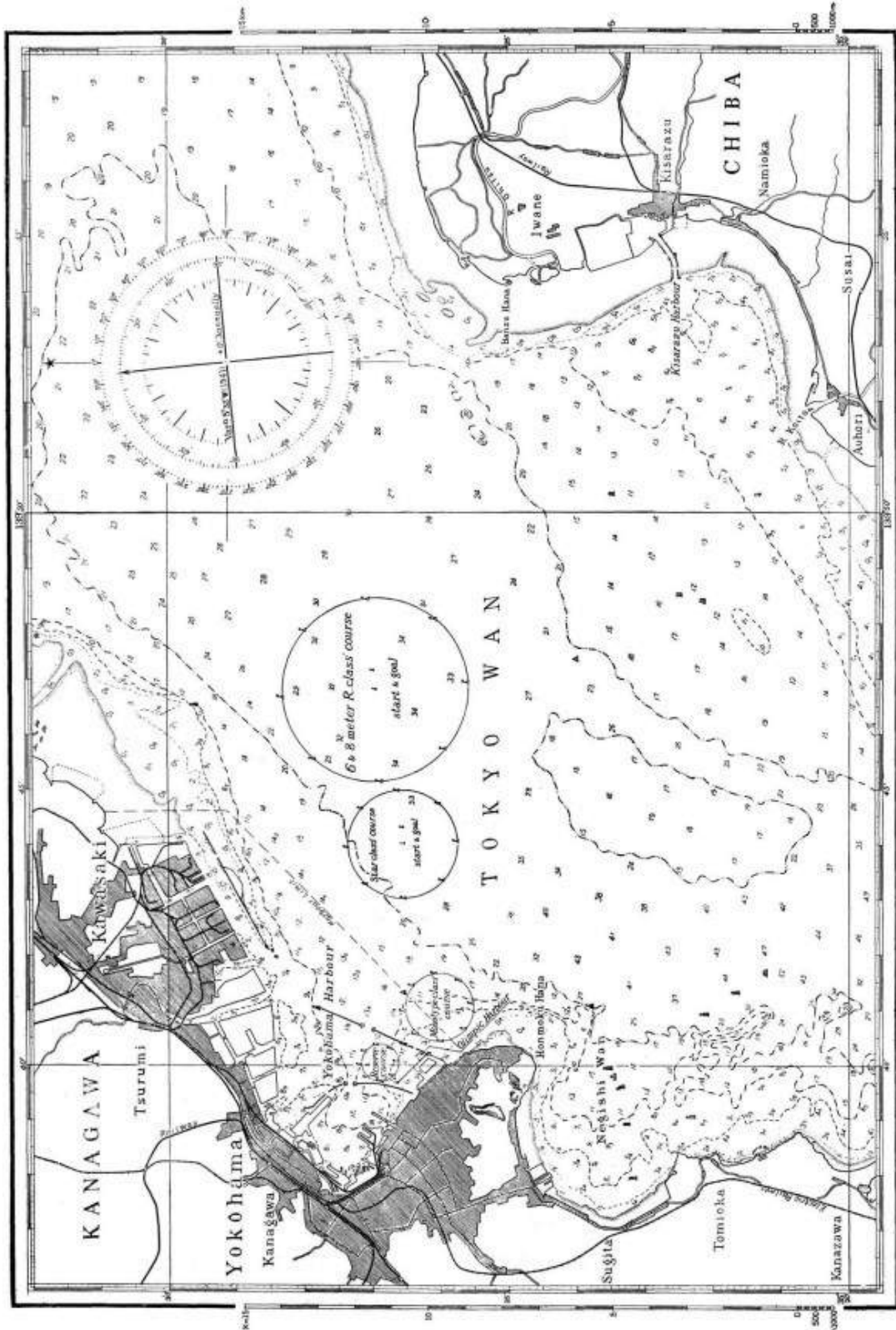
The yachting course was laid out on the open water outside the Yokohama harbour. The course for the six and eight-metre classes was to be

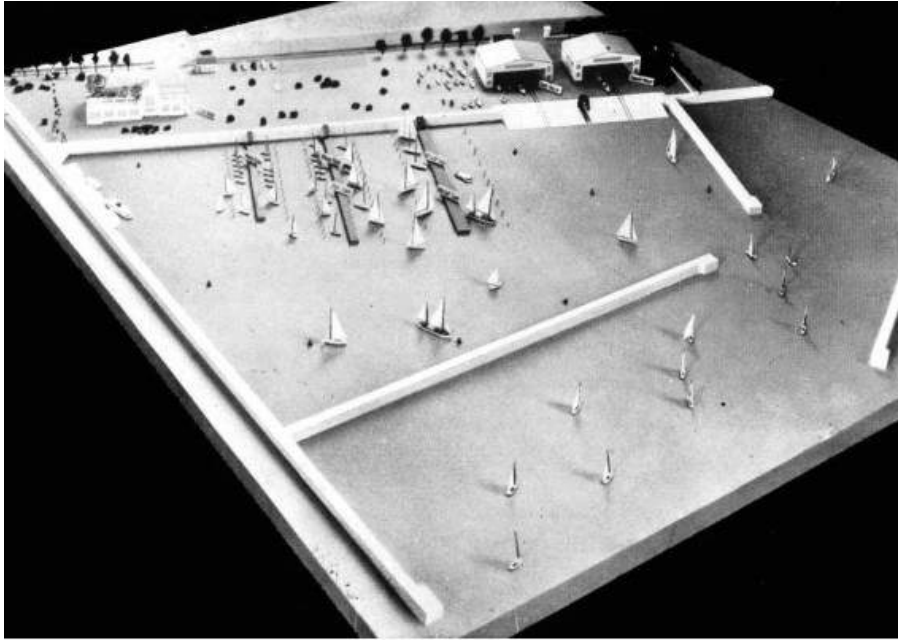


72

The Japanese International 12 Foot Dinghy fleet
as on page 72 of the programme for the planned OS Tokyo 1940

COURSE OF YACHTING





The model of the Yokohama yacht harbour.

located on the east of the Trans-Pacific route, comprising a diameter of 5,000 metres mapped out between Yokohama and Kisaratsu. The star class was to have a course located due west of the above with a diameter of 4,000 metres, and the monotype a course of 2,000 metre diameter near Hommoku.

In case of storm, a temporary course of 1,000 metre diameter mapped out immediately in front of the yacht harbour within the Yokohama harbour was planned for use.

Één ding is duidelijk: over twintig jaar, in September 2040, wijzelf zijn dan allen nog maar 20 jaar ouder, gaan de International 12 Foot Dinghies massaal naar Yokohama om deze Spelen, althans voor de jol, alsnog na 100 jaar te houden!

In 1964 vond de IYRU de ‘International 12 Foot Dinghy’ een onverdraaglijke smet geworden op haar lijst van internationale klassen en werd *Le Jol* geruisloos geschrapt. De meeste plastic troep die er sinds die tijd op die lijst werd bijgezet vervuult nu ‘s werelds zeebodems, oevers en bootwrakkenkerkhoven zonder dat veel er zich nog wat van herinneren. Maar *Le Jol* is letterlijk noch figuurlijk kapot te krijgen, *sustainable*, duurzaam, ja, eeuwig! en overal bleef men er in zeilen. In Italië had men niet in de gaten dat de Finn en de Laser de moderne jollen waren en ging men de twaalfvoetsjol, eind zestiger jaren nog (!) “verbeteren” met Olympiajol-achtige trimtouwjes, plastic rompen en carbon rondhout. Stel je voor, terwijl ze in 1950 al wisten hoe van hout een onverstaagde jollenmast te maken en dus de ra voor een jol al helemaal overbodig te maken, kwamen twintig jaar later in Italië plastic jollen op het water met carbon ra’s, voorzien van tijdens de race overal trimbare lijkspanning en mastvoetpositie!

Nou ja, iedereen gunt Italianen natuurlijk hun eigen hobby's maar een BRA "A"-Class One-Design was dat natuurlijk totaal niet meer. In Nederland bleef *Le Jol* wel varen, tot helaas ook daar in 1995 een revisie werd geïntroduceerd die van de BRA "A"-Class One-Design afwijkt, de Brinkhorst-jol. Daarvan zijn er nu al ruim 100 gebouwd. Uit niets is overigens gebleken dat ze sneller zijn. De echte originele jollen hebben meestal hun Nederlandse licentie behouden door jaarlijks hun licentiegeld aan het Watersportverbond te blijven betalen. Dat verbond heeft een apart meetformulier voor de hermeting van oude jollen, maar dat strookt ook niet met de originele jol. Nederlandse eigenaren van originele International 12 Foot Dinghies zijn zich er van bewust dat ze na verloop van hun licentie bij hermeting afgekeurd zouden worden en behoren dan ook tot de trouwste betalende van de jaarlijkse licentieverlenging. Gelukkig heeft het Watersportverbond aangekondigd dat dit systeem van jaarlijkse betaling voor de verlenging van de bootlicentie per 1 januari 2020 wordt opgeheven.

2020/21 De renaissance van de International 12 Foot Dinghy.

Altijd zijn de internationale evenementen in *Le Jol* doorgedaan, het afgelopen decennium onder de auspiciën van de 12 Foot Classical Wood Club, opgericht door de Nederlandse wereldtop-jollenzeiler Pieter Bleeker en de Duitser Reinhard Schroeder. Deze club is nu bezig op te gaan in de gloednieuwe International 12 Association, een initiatief van internationale jollenzeilers uit alle 7 landen waar *Le Jol* nog vaart: Ierland, Engeland, Duitsland, Nederland, Japan, Turkije en nu ook weer ... België!



Oostende 2019: drie leden van de gloednieuwe Belgische twaalfvoetsjollenclub met hun pas uitgereikte mascotte "Léon": vlnr Sebbe Godefroy, een Finnjollenzeiler van de stuur van Huybrechts en natuurlijk, met wat wind, een in alle opzichten zware favoriet voor de Centennial, Philippe Royaux, de grote man achter de herleving van Le Jol in België en Jan Scholten.

131

Nos bons et braves petits bateaux

Nous continuerons avec les dimanches. Nos lecteurs qui pourraient compléter les renseignements que voici, seraient priés à fait immédiat de se mettre en rapport avec l'amir Ch. Selevoy, Rue de la Sablonnière 7, Bruxelles.

81. MAOUS II.	P. Van Halbeek 1933	H. Senès 1934	Remplace Maous I.
82. CLAPOTIS	Wilmaars 1921	Åberg, 1934	
83. BLOC	au début J. Corniluyt	En 1934 à l'Union Nautique.	
84. IN MANOUX	par Beemot 1921	Au Sailly à Beauville	Vendu à R. Lambin 1921.
85. ARMORIQUE	par Van Hove 1921	Chez artois: Herman	J. Van der Auwera
6. MAYFLOWER	Bevois 1923	J.P. Van Hammée	E. Van Hartstede - Virck en 1933.
7. JOKE I	Ab. Ras 23	A. Simmer	
8. MOSCA	?	O. Wiskemann en 1922	
4. NEVERMIND	?	E. Courtemans en 1923	
10. TOU TOU	Ab. Ras 23	C. Van Halbeek	Beublet 1934.
11. DIALETTE	Bevois 21	J. de Clercq	Encore en '34
12. NYMPHÉE	Ab. Ras 23	Herbier (Canard)	Mlle Beyer (Nymphée) - Sprick.
13. ONVILLE	?	Celen	pas conforme.
14. SWANEE	Ab. Ras 23	J. Couweys (Ange)	Coen.
15. CANI	?	Heymans	
16. D.D. PIQUE	Bevois 23	Apost, Hoffenbom, puis ?	
17. D-D CARABU	23	Beclercq ? - Simmet - Lambin.	
18. THERBINA	Ramen 24	Schoeffter	pas conforme.
20. AS DE PIQUE	Bevois 23	R. Maat - Bloem - L. Leurs	
21. VETO II	Bevois 22	R. de Hemphime (As de Trefle)	Ly. Hendrickx (wildcat) Mme Falmege
22. AS DE COEUR	Bevois 22	R. de Hemphime	R. Van de Velde.
23. DINGO	?	Kawini - de Jans - Santini - Pelt	
24. JOKER	?	(ex Kikker ?) - L. Domy	pas conforme.
25. ARABETTE	?	Beauville - Reus ?	pas conforme.
26. RITZ	?	Van Eppel	
27. EDELWEISS	?	?	pas conforme.
28. KARENIE	Bevois 23	L. Huybrechts	
29. BLOC II	?	Corniluyt - Van Saenenbroeck	
30. NIEKE	?	Mme Menez	
31. COCO	Ab. Ras	Bellet - Pichouque	
32. HUTCH	?	Jacquet - Jourdain	
33. AICHA	Ab. Ras	Toeffaert (Ruce) - Carrière - Peis ?	
34. FLUX LE CHAT	Ab. Ras	R. de Hemphime (As de Coeur) - R. Marechal - J. V. d. Herde.	
35. MAY	?	G. Van derker (pas conforme)	
36. JAPHO	Ab. Ras 23	J. Gibet	Vendu Angleterre.
37. TRITON	Bevois 23	Mlle Henriemmet (Vho) - Cantillon - Peis ?	
38. ORCHIDEE	Amersaas	A. Van Syrel - Drieme au RSC par Mme Van Syrel et ce baptême Vice-Commodore Van Syrel.	
39. LITTLE JAZZ	Ab. Ras 24	A. Fridt	
40. NELLY	Van Hove 23	SeNede	
41. JURLERU	?	M. Pauwens (Le diable m'emporte si je sais ce qu'il est devenu)	
42. TREKVELL	?	J. del Brink	
43. JOLLY JOKER	Bevois 24	R. de Hemphime (As de Trefle) - M. Verstraete - Bytebier - Mme Belnaud.	
44. RUCÉ II.	Bevois	R. de Hemphime (Polichinelle II) - Toeffaert - Charlier	
45. FREYA	?	Loneiz	
46. SHIP	Ab. Ras	Stoker (Cocinelle) - Rijshouwer	
47. CITA	?	Sever	
48. KWIKSTAART	Ab. Ras	Ch. Couweys	
49. DIABLOTTIN	Bevois Amersaas	A. de Hemphime	Vendu en Hollande à Karreman.
50. MOUSTIC	Bevois	A. W. - C. Van Halbeek	
51. MEEUW	Bonche - B.	F. Muroloch	
52. JOKE II	Bevois	Simmet - Benmoir	
53. NORA	Ab. R.	J. Foclet	
54. FLUX LE CHAT	Courier	Mlle Van Halbeek	
55. AS DE TREFLE III	Bevois	R. de Hemphime - Verduyve - Peis ?	
57. NIEKE	Bonche	Wm. Muroloch - Philippart	
58. NUSSKE	Ab. R.	H. Ouygmaert	
59. BABS	sewacher	F. Koffler	
60. JOKE III	Pelleter	Simmet	
61. LUCKY DOG	Ramen	Ch. Van Halbeek	
62. PETER PAN	"	Hosbriet	
63. DUTR 3E	"	"	
64. NANTIE	"	"	
65. MICKEY	Van Hove	V. Godfr.	
66. GAMIN	Amersaas	A. Van	
?	?	Celen	
?	?	C. Van Kerckve	pas conforme.

132

WINTERTRAINING ARYE

MIT

Le croquiste croque-fort du BRYC

Les valeureux yachtsmen du B.Y.C. continuent leur entraînement tout l'hiver, la dernière séance... avec le soleil! M. Thouris



un tel succès vaut son pesant d'or

Le succès est immantissable. Les membres du B.Y.C. le cultivent.

pour
pour
pour
pour - orna je de-
vis les le soleil -
pour
commander 1, 2, 3, 4
dinghies olympiques.

kap

Het team van Oostende International 12 Centennial dankt oud-jollenzeiler Dolph Blussé, redactielid van het Nederlandse jubileumboek 'Twaalfvoetsjol, 100 jaar klasse 1914-2014', die destijds voor deze uitgave de Belgisch-Nederlandse relaties onderzocht en op schrift stelde. Hij raadt de Belgische maritieme historici aan om alle jaargangen van het kostelijke watersportblad 'Sur l'Eau' door te spitten.