

MARIFOONS

PLÚS: OVERZICHT VHF-KANALEN

TWEEDEHANDS

Ranger 29

Tijdloos toerjacht

SFEER PROEVEN

Cutts & Case

Houtbouw in de USA

WATERKAMPIOEN

06|2003|28MRT

VAARIMPRESSIE

WADLOPER 950

Koersvaste kruiser, aangename verrassing



INTERVIEW

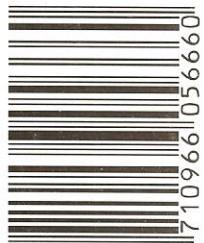
Jachtarchitect Jan Visser:
Tekenen? Geef mij maar
een computer!

TOERISME

Rondje Ruhr

MET LEZERSAANBIEDING!

ANWB



€3,65

39190.5

EDMUND CUTTS: MAN M

Hij komt ons tegemoet in een golfkarretje en dirigeert onze huurauto naar een parkeerplaats naast de loods. We volgen sprakeloos. Edmund Cutts (76) gebaart vanuit zijn kar dat we hem moeten volgen naar het huis. We lopen langs een kanon en kijken uit over een mooie baai. Door een open deur zien we een prachtige houten romp liggen, maar dat komt later wel. Eerst is het tijd om kennis te maken met een Amerikaanse houtbouwer.

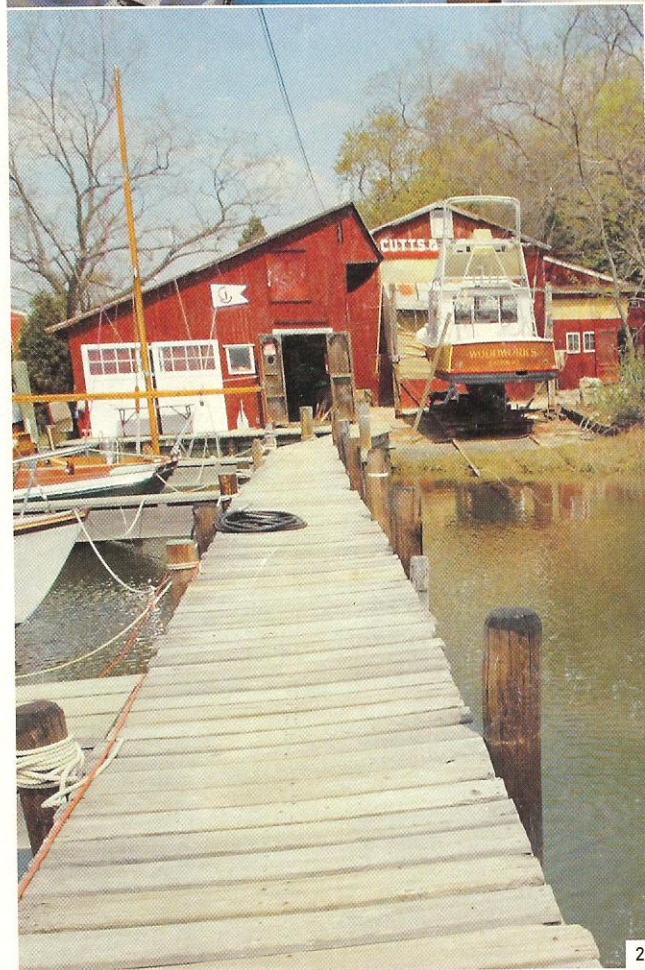
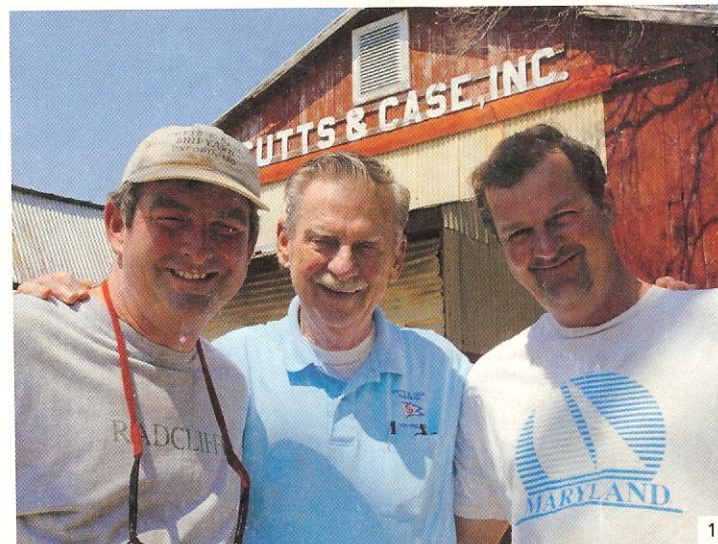
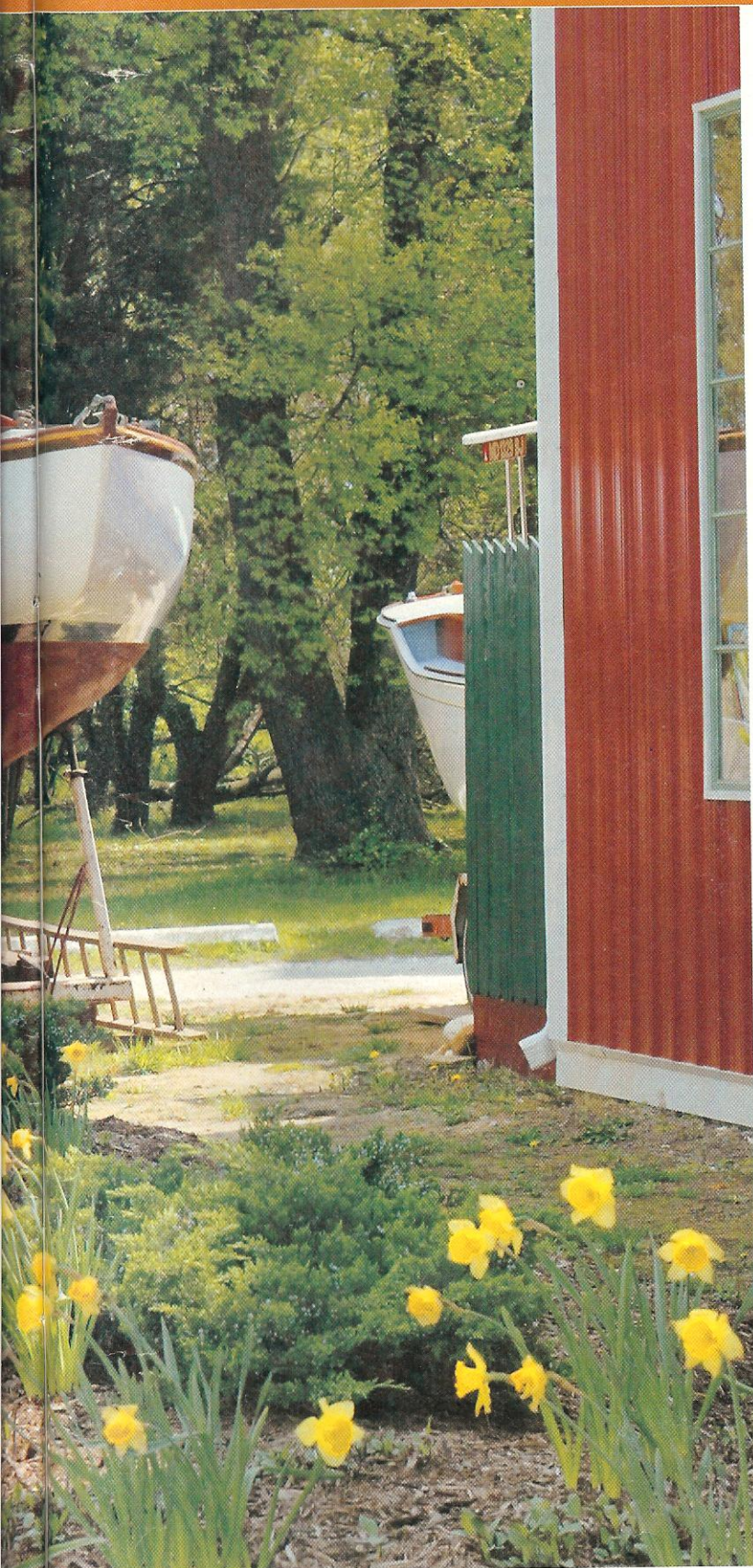
TEKST HANNEKE SPIJKER | FOTO'S BERTEL KOLTHOF

IN Byeberry, het oudste huis van Oxford (1695), op de rechteroever van Chesapeake Bay, staat alles in het teken van de scheepvaart. Een kopie van een zeventiende-eeuws zeegevecht van een Nederlandse meester bijvoorbeeld.

Edmund Cutts bezit verder naar eigen zeggen een splinter van het schip *America*, de eerste winnaar van de America's Cup. Hij bewaart het stukje vermolmd hout zoals een katholieke kerk een stukje bot van Sint Willibrord zou bewaren; als een relikwie. Aan de muren hangen glanzende halfmodellen en in een hoek staat een prachtig houten kastje. Het is afkomstig uit de door Nat Herreshoff ontworpen stalen schoener *Ingomar* die ooit bij Cutts & Case aanlegde voor een onderhoudsbeurt. *Ingomar* zeilde in de jaren twintig wedstrijden, zowel in Britse als in Duitse wateren en de Duitse *Kaiser* was behoorlijk onder de indruk. Ondanks het feit dat zijn *Meteor III* nog geen twee jaar oud was, bestelde hij meteen een schip bij Herreshoff (maar bestelde het later weer af na onenigheid over de diepgang). De verschillende leden van de Herreshoff-familie zijn helden van Edmund Cutts: 'De grootste ontwerpers die ooit hebben geleefd. Ik was bijna dertig jaar met L. Francis Herreshoff, de zoon van Captain Nat, bevriend.'

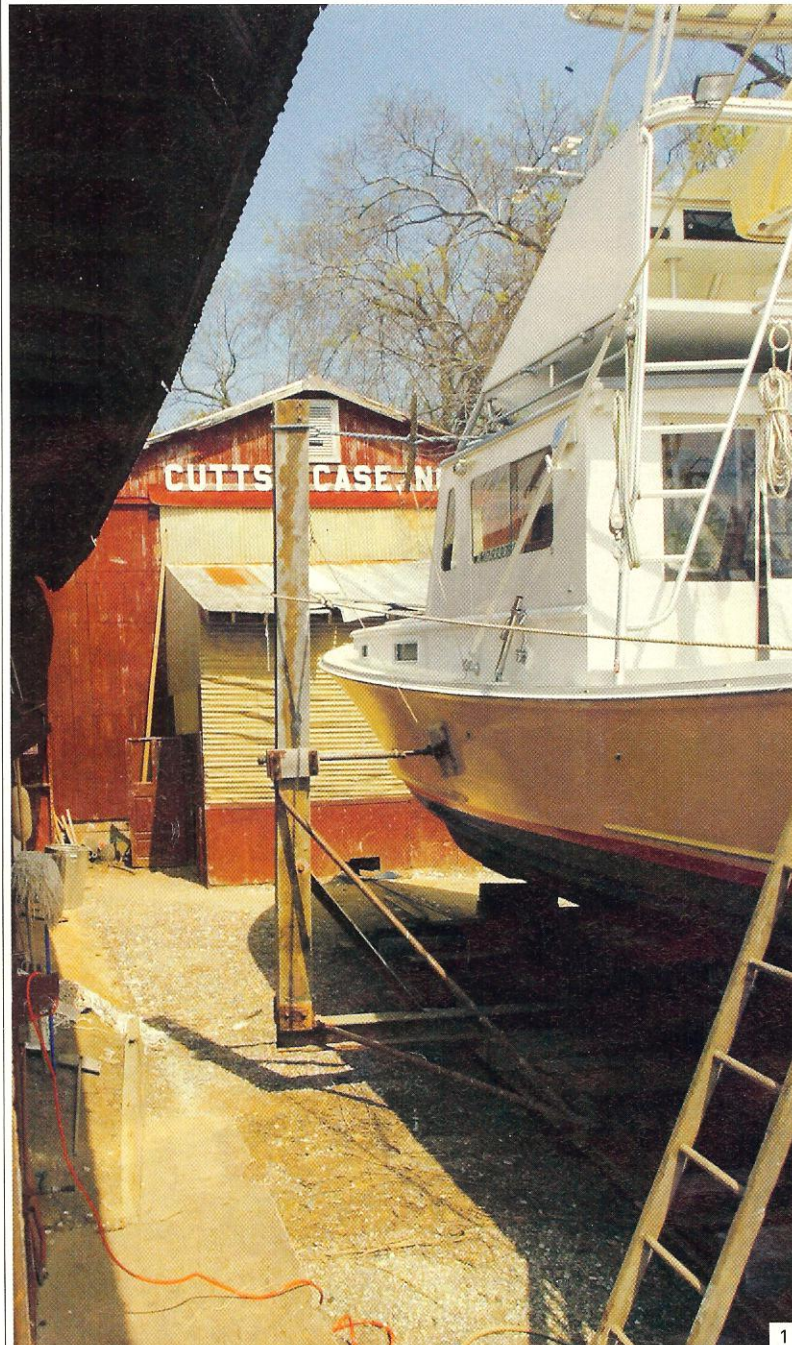


MET EEN HART VAN HOUT



1 Van links naar rechts: Eddie, Edmund en Ronnie Cutts.

2 Uitzicht vanaf de steiger op het paradijselijke landgoed van de familie Cutts.



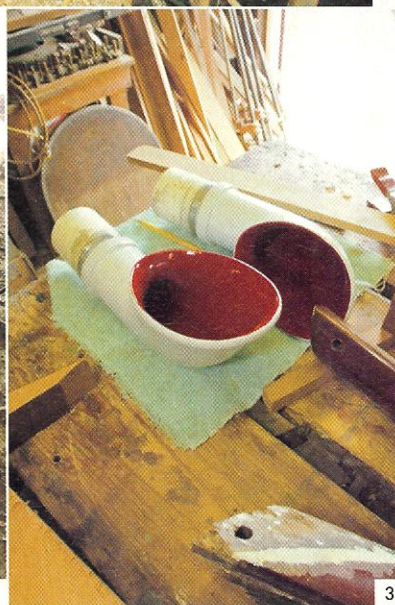
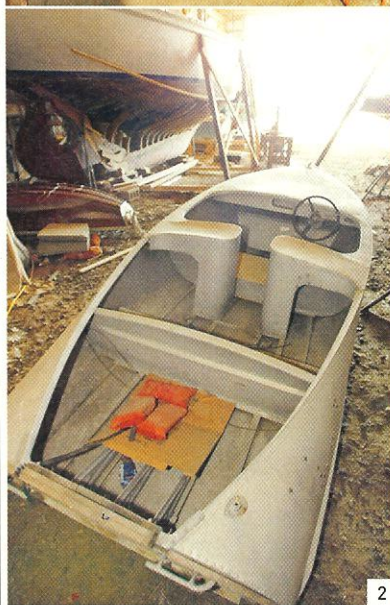
Cutts houdt ervan om zijn gasten op stang te jagen: 'Heb je het kanon gezien in de tuin? Daar heb ik eens een tennisbal mee afgevuurd op een bootje dat hier in de baai dobberde, maar de tennisbal vatte vlam. Daarmee heb ik die gast de stuipen op het lijf gejaagd. Hij heeft nooit meer een meter gezeild of ooit nog voet aan boord gezet. Helaas mag ik het kanon niet meer gebruiken van de politie. Zullen we in de loods gaan kijken?'

De familie Cutts kwam in de zeventiende eeuw via New Hampshire naar Maryland, maar de voorouders van Edmund gingen terug naar Engeland. Een paar generaties later bleek het bloed te kruipen waar het niet gaan kon en de familie verkaste weer naar de Verenigde Staten. 'Op deze plek worden al heel lang schepen gebouwd. Toen mijn zakenpartner John Case deze werf vond in 1965 aarzelden we geen moment. We werden allebei ter plekke verliefd. De oude loods, de cottage, het water, alles bij elkaar was het perfect. Natuurlijk was het behoorlijk vervallen, maar de manier waarop het was opgezet, was ons idee van het paradijs. En dat is het eigenlijk nog.'

In 1988 kocht Edmund zijn zakenpartner Case uit, maar hij besloot de oude naam te houden. Er werken vijftien mensen ('Ik heb nog nooit iemand ontslagen!'), Maggie Cutts zorgt voor de administratie, zoons Eddy jr. en Ron werken met hun vader in de zaak. Dochter Linda woont elders aan de Chesapeake Bay.

'Helaas mag ik het kanon niet meer gebruiken van de politie'

In de loods ligt een prachtige houten romp. 'Dit is onze 65-voeter. Hij wordt pas verkocht wanneer hij af is. Als we even niks te doen hebben, werken we eraan. Dat is een van de manieren waarop ik al mijn werknemers in dienst kan houden. Die boot verkopen we heus wel! De 65-voeter wordt op de door Cutts gepatenteerde manier gebouwd (zie pagina 62). 'Het is best moeilijk om het goed te doen. Voor ons niet, voor ons is het net zoiets als ademen, want we hebben het zelf ontwikkeld. Het enige probleem is: hoe draai je die romp uiteindelijk om? Daar heb ik ook wat op gevonden. Ik zeg tegen de jongens: "Draai deze romp om zonder hem te beschadigen. Ik kom over drie dagen terug." Geen stringers, geen wrangen, geen spanten... is het geen wonder? Wel komen er natuurlijk waterdichte schotten in en zullen de verschillende ingetimmerde kasten voor extra stijfheid zorgen.'



1, 2, 3 De werf van Edmund Cutts is zo artistiek als de eigenaar: rommelig, stoffig, folkloristisch. Het verzamelaarshart spreekt uit elke hoek. 'Ik heb altijd de potentie gezien van mooie dingen.'

4 Een museumschip van het Chesapeake Maritime Museum staat bij Cutts & Case voor groot onderhoud.

5 Niks weggooien... Het kan altijd nog van pas komen!



DE CUTTS-METHODE

Iedereen op de Cutts & Case-werf heeft een hekel aan metaal. In combinatie met zout water ontstaat gemakkelijk corrosie en sinds Edmund Cutts daar lang en diep over nadacht en met een oplossing kwam voor composiet gebouwde rompen, is het ook geen onderwerp van gesprek meer. Zoals veel bouwers van houten schepen werd hij gefrustreerd door openstaande naden, eroderende schroeven en ruimtevretende structuren. 'Ik wil zaken graag verbeteren, vooral als ze me irriteren. Dan denk ik net zo lang na tot ik een slimmere manier heb gevonden.'

Het principe: over een mal wordt de huid, die bestaat uit twee lagen hout, gelegd. De binnenste laag is iets dikker en wordt karveel gebouwd. Daarna worden in de huid van potdeksel tot kiel sleuven gefreesd waar precies een Kevlar-lijn in past. In de sleuf wordt epoxylijm aangebracht, waarna de van epoxy verzadigde Kevlar-lijn erin gaat. Het teveel wordt meteen verwijderd, zodat de huid mooi glad wordt, zonder uitsteeksels. De lijm is sterker dan het hout. Dan wordt de tweede laag hout hierop gelijmd en terwijl de lijm droogt, is de huid in zijn geheel vastgeschroefd aan de mal. Deze schroeven worden later verwijderd.

Doordat er slechts één keer wordt gelijmd, is minder tijd nodig, is er minder rommel en worden de kosten voor epoxy aanzienlijk verminderd. 'De voordelen zijn legio', aldus Cutts, 'als je gewend bent op de traditionele manier te bouwen: je hebt geen mislukte of gebroken spanten meer, je hoeft niet te breekruimen, je boot is meteen waterdicht en je hebt geen last van elektrolyse.' Doordat droog hout goed wordt verzadigd door de waterdunne epoxyhars, krijg je een verbinding die sterker is dan wanneer het alleen oppervlakkig

zou worden aangebracht. De supersterke eigenschappen van het in de sleuven aangebrachte Kevlar geeft een grote sterkte aan zelfs zachtere houtsoorten. Wanneer het schip in aanraking komt met water, zet het hout enigszins uit en wordt het Kevlar nog meer op spanning gebracht.

Droog hout is sterker dan nat en de waterdichte epoxy barrière tussen de twee lagen huid zorgt ervoor dat het hout op die plaats kurkdroog en dus sterk blijft. Bovendien kunnen de naden niet optrekken door de manier waarop het Kevlar is aangebracht. Het is volledig ingesloten in de epoxy tussen de twee lagen huid, dus de elektrolyseproblemen die vroeger werden veroorzaakt door metalen bevestigingen zijn verleden tijd. De romp is een inerte structuur, zoals een polyester romp in principe ook inert is. Deze methode zorgt voor een lichter, sneller, goedkoper schip zonder zware eiken of metalen spanten, wrangen en stringers, met gladde oppervlakken van binnen en buiten. Strategisch geplaatste waterdichte schotten en ingebouwde kasten zorgen voor een interieur op maat. Reparaties zijn eenvoudig, doordat je het beschadigde deel gewoonweg verwijdert en een nieuw stuk Kevlar en huid aanbrengt.





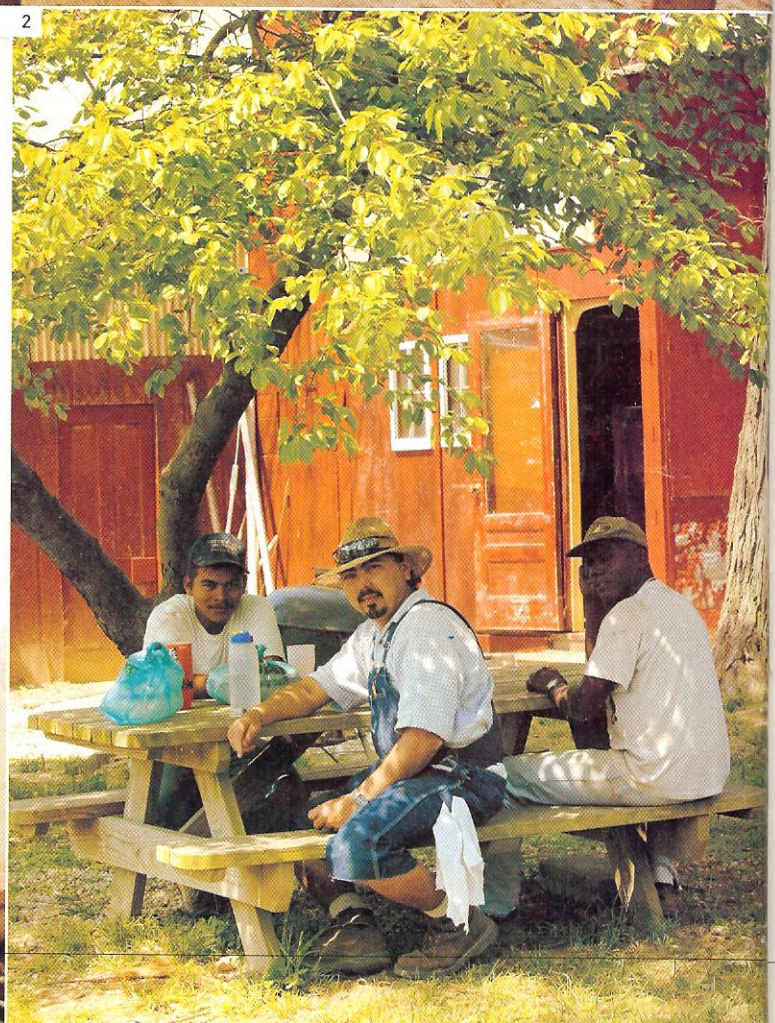
1

1 Ook reparatie- en restauratiewerk is van harte welkom bij Cutts & Case.

2 Een antieke *log canoe* waarmee werd gevaren op Chesapeake Bay.

2





Edmund Cutts ging op zijn zestiende werken op een scheepswerf waar marineschepen werden gebouwd. 'Ik ben nooit naar school geweest. Kunstenaars en grote geesten gaan niet naar school. Die kun je niet in een keurslijf proppen.' Hij zegt het zonder enige zelfspot. Zijn jarenlange ervaring heeft in elk geval gezorgd voor klassieke ontwerpen met prachtig vloeiende lijnen. 'Ik heb mijn leven gewijd aan het maken van mooie dingen. Soms ontwerp ik een schip dat elders gebouwd moet worden, omdat we hier geen capaciteit genoeg hebben, we komen niet veel verder dan één schip per jaar. En we nemen alleen de opdrachten aan waar we trek in hebben, maar dan tekenen we ook net zo lang tot de klant tevreden is. Maar ik bouw niks wat ik niet mooi vind, daar is het leven te kort voor. Meestal krijgt een boot al een naam zodra ik begin te ontwerpen, het is toch een artistieke bezigheid. Maar als de eigenaar het erg graag wil, mag hij hem zelf een naam geven.'

Buiten de loods zien we de beroemde motorboot met de naam Foto van Morris Rosenfeld. Daarin maakte deze fotograaf vele van zijn meer dan 200.000 nautische foto's die zijn ondergebracht in het Mystic Seaport Museum. Edmund Cutts: 'Ik kende Morris Rosenfeld en zijn kinderen wel - Stanley overleed eind 2002 op 89-jarige leeftijd - maar het was puur toeval dat ik die boot vond. Ergens in de bergen! Die heb ik dus

'Ik heb mijn leven gewijd aan het maken van mooie dingen'

meteen gekocht. Hij is precies even oud als ik: 76 jaar! Edmund Cutts heeft een verzamelaarshart; in de oude showroom staan 47 antieke en klassieke motorfietsen, oude scheeps- en vliegtuigmotoren, houten Chris-Craft-speedboten die nog moeten worden opgeknapt, er hangen affiches en er is nog veel meer waar een liefhebber van gaat kwijlen. Cutts weet wat hij heeft. 'Mooi hè? Ik heb altijd de potentie gezien van die mooie dingen en dan maakt het me eigenlijk niet uit wat het is. Zo heb ik een Victoriaanse slee uit 1850 en de oudste log canoe, nog van voor de Burgeroorlog. Onze huizen, ook zo'n gaaf verhaal. Drie huizen hebben we op het terrein, en die zijn gebouwd voor 800 dollar. Hiernaast is pas één huis verkocht op een vergelijkbaar stuk grond: 5 miljoen dollar! Dat vind ik nou leuk om te vertellen. Ik ga toch niet weg.' ☺

- 1 De werf is een paradijs voor schatgravers naar het verleden. Er wordt gelukkig weinig opgeruimd...
- 2 Vijftien werknemers en nooit iemand ontslagen. Wanneer er niks te doen is, wordt er gewerkt aan een 65-voeter die nog geen eigenaar heeft.
- 3 Onderdelen uit de Herreshoff-schoener Ingomar werden ingebouwd in de huiskamer van Edmund en Maggie Cutts.
- 4 Nederlandse fotograaf bij (Waterkampioen fotoredacteur Bertel Kolthof) de 76 jaar oude fotoboot van de familie Rosenfeld.

