

Beoordelingsrapport “Argo Navis”

Naam schip:	Argo Navis
Type schip:	Skandinavische Volksboot (Folkbat)
Ontwerper:	Tord Sundén
Ontwerpjaar:	1941
Bouwer:	G. Kroes
Bouwjaar:	1963
Lengte over dek:	7,65 m
Lengte c.w.l.:	6,00 m
Breedte:	2,20 m
Diepgang:	1,20 m
Displacement:	2,15 t
Ballast:	1,05 t
Type romp:	S-spant platgat met aangehangen roer
Bouwwijze romp:	Overnaads geklonken mahonie gangen op gestoomde eiken spanten
Bouwwijze dek:	Niet opgegeven.
Bouwwijze opbouw:	Mahonie
Tuigvorm:	Torensloep, $\frac{3}{4}$
Rondhouten:	Pine
Zeiloppervlak:	Ca 20 m ² op basis van voordriehoek en grootzeilmaat

Beschrijving

De Argo Navis is een exemplaar van de Folkbat familie. Gebouwd door G. Kroes te Kampen, in de voor deze werf zo bekende kwaliteit. Mahonie, zeer zorgvuldige houtbewerking, het echte vakwerk. Schrijver dezes was door omstandigheden in de 60er jaren met zijn 12 voets jol twee weken gestationeerd in het haventje van Kroes te Kampen aan de IJssel.

Dat betekende dus dubbel genieten: varen op de rivier en meekijken op de werf waar gangen werden gebrand en spanten werden gestoomd om vervolgens in een mooi platgat zeiljacht te worden gehangen of gebogen. Misschien was het de Argo Navis wel. Wie weet.

De Argo Navis is voor de VKSJ een bekende: ze was al geruime tijd lid en een toelatingsrapport lijkt dus wat op mosterd na de maaltijd.

Toch ziet de toelatingscommissie in de hernieuwde verwelkoming van de Argo Navis een goede gelegenheid om eens wat dieper op de Folkbat in te gaan. Wat velen waarschijnlijk wel weten, is dat de Folkbat een enorm succes is geworden, met wereldwijd de grootste bouwaantallen, die ooit door een kielbootontwerp zijn gehaald. De Folkbat is van oorsprong een pure eenheidsklasse, die in verschillende houtsoorten maar ook in polyester mag worden gebouwd. De klassenvoorschriften bepalen naast de maten voor romp en tuig een minimum gewicht. Verder zijn er diverse materiaalvoorschriften, m.b.t. gangdikte, rondhouten, ballastmateriaal.

Hoewel er zeilers zijn die vinden dat hout beter vaart dan polyester, is in wedstrijden gebleken dat er geen snelheidsonderscheid is tussen een goede houten en een goede polyester Folkbat. Dat verhaal is dus meteen maar naar het land der fabelen!

Wat wel klopt, is dat er in de familie van de Folkbat vele kindertjes zijn geboren. Allemaal vanuit dezelfde oorsprong, maar toch, wegens plaatselijke omstandigheden zeer verschillend.

In Engeland is een aantal varianten gebouwd, waarbij men meer comfort realiseerde door een grotere en hogere opbouw, de overnaads bouwwijze verving door een karveel bouwwijze en ook de tuigage veranderde. Daarmee werd het karakter van de Folkbat natuurlijk wel gewild aangedaan. Het was echter wel begrijpelijk. Waar de oorsprong van de Folkbat in de doorgaans meer beschutte Oostzee lag, werden de Engelse versies aangepast aan de ruigere omstandigheden. Een standaard Folkbat kan die omstandigheden overigens heel goed aan.

In Nederland lag dat anders. De Folkbat kon met relatief geringe aanpassingen (een gangetje meer) ingepast worden in de kleinste RORC klasse, waarbij met wat veranderingen aan het tuig een aantrekkelijke, dus lage rating werd verkregen. Verder stond in Nederland, net als overigens in Engeland, de Folkbat model voor andere interpretaties, zoals de Stella en de Twister, de Zweedse Skaw (Broderna Ohlson) en dergelijken.

In Oost Europa is ook een contingent Folkbats met grotere en kleinere afwijkingen van het oorspronkelijke ontwerp gebouwd. Deze konden tegen fenomenaal lage prijzen worden aangeboden. Wij komen ze in Nederland ook tegen. Folkbats met fantasie: met moderne scheve ramen, doorlopende kajuiten en zelf een hondenhokje.

Op de keper beschouwd zijn al deze schepen mindere of meerdere replica's van de eerste Folkbat, zoals die is toegeschreven aan Tord Sunden. Maar ja die tekende het uiteindelijke ontwerp op verzoek van de Skandinavische Zeilverbonden op basis van een aantal ontwerpen die naar aanleiding van een prijsvraag uit 1940/1941 waren ingezonden. Prijswinnaars waren een Fin, een Deen, een Zweed, een Noor. Zij moesten genoeg nemen met een gedeelde tweede en een gedeelde derde prijs, als ook de conclusie dat géén van hun ontwerpen het echt worden kon. Waarschijnlijk was dat van het verzamelde Skandinavische Verbond een goede politieke manier om het sop zowel als de kool en de geit te sparen, door in elk van de landen iets van het vaderschap te laten en er geen puur Zweedse, Finse of Deense boot van te maken. Dus werd het een mix.

Er werd vervolgens besloten dat bij een tweetal andere inzendingen ook nog zoveel goede elementen waren aangetroffen, dat ook deze werden aangekocht. Vervolgens werd aan een driemanschap (dat komt dus vaker voor) de opdracht gegeven om de beoogde Folkbat te ontwikkelen. Die lieten een ander vervolgens de definitieve tekening maken, aan de hand van de door hen opgestelde nadere functionele eisen.

De eigendomsrechten zouden in handen van het verbond komen/blijven, opdat eigendomsrechtelijke beperkingen qua kosten de groei en ontwikkelingen niet in de weg zouden hoeven staan. Tord Sundén werd dus verzocht een en ander in een bouwrijp ontwerp om te zetten. En zo is het gekomen.

De Folkbat kon zonder dure ontwerp-fees op veel plekken in de wereld worden gerealiseerd in veel vormen en veel smaken.

Een en ander heeft geresulteerd in een sterk verbreide eenheidsklasse met daarnaast een grote populatie van "look-alikes". Veel mensen hebben plezier aan hun elegante en ongecompliceerde schip. Je hoeft maar tijdens de D.C. te kijken en je ziet het: zelfs in de Polyklasse strijden de Marieholms, de IF's, en de Twisters mee om de plaatsen. Zeker als het waait gaat dat met succes.

De in Nederland voorkomende Folkbats zijn veelal van de tweede categorie, een lokaal bepaalde interpretatie van de Folkbat. Danwel een Folbat met aangepaste zeilmaten i.v.m. de RORC-meting. Dat leidde dan tot een grotere j-maat. Er werd een spi toegevoegd en een inboardmotor met een vaste schroef leverde niet alleen gebruiksgemak, maar ook een aardig ratingvoordeel. In de standaard Folkbat hoort dit alles niet thuis. Het is een wedstrijdboot met minimale accommodatie, zonder spi en bemand door 3 personen.

De rating - zonder spinaker – van deze "echte" Folkbats al jaren onveranderd: LYStal= 0,97. Berekenen we die met het nieuwe VKSJ ratingsysteem, komt daar ook 0,97 uit als rating zonder spinaker. Alleen berekenen wij voor de polyester Folkbat, in verband met de modernere bouwwijze een factor 0,01 als toeslag. Maar die zou ook gelden wanneer de bouw in overnaadse verlijming had plaatsgevonden. Het is logisch dat de verschillende look-alikes wat anders scoren, zulks i.v.m. tuigmaten, rompmaten en ruimere uitrusting.

De beoordeling

De Argonavis behoeft geen nadere beoordeling. De afkomst, Kroes te Kampen is al voldoende om vast te stellen dat het met de Argo Navis wel goed zit. Daarbij komt dat ze

eerder al tot de status van VKSJ-schip was verheven. Voor de goede orde, deze status betekent niet meer dan dat er vaker geschuurd en gelakt moet worden en dat er momenten zijn (als deze) dat er lieden zijn die wat over je schip te zeggen willen hebben.

Voor de Argo Navis is al deze prietpraat al lang verleden tijd.

Wat niet weg neemt dat het schip in principe een prachtig gebouwde replica is van een ontwerp uit 1941, dat op zich ook weer een prachtige samensmelting was van een 7-tal andere ontwerpen, die stuk voor stuk veel afgeleiden of look-alikes waren van andere schepen die al bestonden. Ter illustratie, de Minimumboot van Herlin en de Deense Junior, die door Salander werd getekend in zijn uiteindelijke vorm, zijn beide afleidingen van de Zweedse Poikbat (jeugdboot), ontstaan ruim voor de Folkbat. En gek genoeg, de Deense Junior krijgt vaak de bijnaam "Junior Folkbat". Maar ja het is als met het koolzaad, in de zomer is half Europa bezaaid met die gele bloemtjes, iets moois komt overal wel op, wanneer de tijd er rijp voor is. Zo is het ook gegaan met de Scandinavische platgatters. De scherenkruisers waren hun doelgroep voorbij geprijsd en wie de jeugd heeft, heeft de toekomst dacht men.

Terug naar de beoordeling. Een schip dat qua ontwerp uit 1941 en qua bouwjaar 1963 kent, is natuurlijk niet zonder meer als replica te klasseren, zeker wanneer sprake is van een specifieke interpretatie van Gait Kroes van het Folkbat ontwerp.

Als het resultaat ervan ook nog eens een mooi evenwichtig ontwerp is, met goede verhoudingen, een bij kop en kont passende zeeg en vooral een heel effectieve spantvorm in relatie tot het kielprofiel, kun je spreken van een goede benadering van het Brittannia Ideaal, zonder dat het schip ook maar in de verste verte lijkt op de Brittannia van dat Ideaal. Wat wel is het resultaat: Veel en goed schip op een waterlijn lengte van slechts 6 meter.

Naar het inzicht van de Toelatingscommissie gelden dan gewoon de regels voor de klassering zoals in de bijlage weergegeven. Aan de Argo Navis willen wij daarom graag het predikaat Classic meegeven.

Advies:

Wij adviseren het bestuur van de VKSJ van harte de Argo Navis toe te laten in de gelederen van de VKSJ, in de klasse Classic.

Wij zijn verheugd met het feit dat de Argo Navis met regelmaat deel zal nemen aan VKSJ evenementen en dat zij de haar toekomstige zorg in de vorm van t.l.c. in voldoende mate zal genieten.

Wij wensen de eigenaars veel vaarplezier met dit mooie schip!

Namens de toelatingscommissie,

Govert Munter, Warse Roosenboom en Maarten Lampe

Roosendaal, 04-07-09

Bijlage: klassenindeling

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 authenticiteitpercentages 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