

Beoordelingsrapport “Bergevaarder”

Naam schip:	Bergevaarder
Type schip:	Scandinavische volksboot
Ontwerper:	Tord Sunden
Ontwerpjaar:	1941
Bouwer:	G.A.Kroes Kampen
Bouwjaar:	1963
Lengte over dek:	7.60 m1
Lengte c.w.l.:	
Breedte:	2.20 m1
Diepgang:	1.20 m1
Displacement:	2.2 ton
Ballast:	Gietijzer 1000 kg
Type romp:	s-spant
Bouwwijze romp:	Hout overnaads
Bouwwijze dek:	Hout
Bouwwijze opbouw:	Hout
Tuigvorm:	sloep
Rondhouten:	Hout massief
Zeiloppervlak:	

Beschrijving van de *Bergevaarder*

De *Bergevaarder* is een exemplaar van de Folkboat familie. Gebouwd door G.A. 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 *Bergevaarder* wel. Wie weet.

Wat velen waarschijnlijk wel weten, is dat de Folkboat een enorm succes is geworden, met wereldwijd de grootste bouwaantallen, die ooit door een kielbootontwerp zijn gehaald. De Folkboat is van oorsprong een pure eenheidsklasse, die in verschillende houtsoorten maar ook in polyester mag worden gebouwd. De klassevoorschriften 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 Folkboat. Dat verhaal is dus meteen maar naar het land der fabelen!

Wat wel klopt, is dat er in de familie van de Folkboat 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 Folkboat natuurlijk wel geweld aangedaan. Het was echter wel begrijpelijk. Waar de oorsprong van de Folkboat in de doorgaans meer beschutte Oostzee lag, werden de Engelse versies aangepast aan de ruigere omstandigheden. Een standaard Folkboat kan die omstandigheden overigens heel goed aan.

In Nederland lag dat anders. De Folkboat 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 Folkboat model voor andere interpretaties, zoals de Stella en de Twister, de Zweedse Skaw (Broderna Ohlson) en dergelijken.

In Oost Europa is ook een contingent Folkboats 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. Folkboats met fantasie: met moderne scheve ramen, doorlopende kajuiten en zelfs een hondenhokje.

Op de keper beschouwd zijn al deze schepen mindere of meerdere replica's van de eerste Folkboats, zoals die is toegeschreven aan Tord Sunden. Maar ja die tekende het uiteindelijke ontwerp op verzoek van de Scandinavische 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 Scandinavische 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 Folkboat 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 Folkboat 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-a-like's ". 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 Folkboats zijn veelal van de tweede categorie, een lokaal bepaalde interpretatie van de Folkboat. Dan wel een Folkboat met aangepaste zeilmaten i.v.m. de RORC-meting. Dat leidde dan tot een grotere j-maat. Er werd een spi toegevoegd en een inboard-motor met een vaste schroef leverde niet alleen gebruiksgemak, maar ook een aardig ratingvoordeel. In de standaard Folkboat 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" Folkboat is 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 Folkboat, 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-a-likes wat anders scoren, zulks i.v.m. tuigmaten, rompmaten en ruimere uitrusting.

De beoordeling

De *Bergevaarder* behoeft geen nadere beoordeling. De afkomst, Kroes te Kampen is al voldoende om vast te stellen dat het met de *Bergevaarder* wel goed zit.

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 weer afgeleiden of look a like's 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 Folkboat. En gek genoeg de Deense Junior krijgt vaak de bijnaam "Junior Folkboat". Maar ja het is als met het koolzaad, in de zomer is half Europa bezaaid met die gele bloempjes, 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 Folkboat 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 Britannia Ideaal, zonder dat het schip ook maar in de verste verte lijkt op de Britannia van dat Ideaal..

Wat wel is het resultaat: Veel en goed schip op een waterlijnlengte 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 *Bergevaarder* willen wij daarom graag het predicaat Classic meegeven.

Wij zijn verheugd met de toelating van de *Bergevaarder* en hopen dat zij regelmatig zal deelnemen aan VKSJ evenementen en wij wensen de eigenaars veel vaarplezier met dit mooie schip!

Namens de toelatingscommissie,

Oegstgeest, december 2015.

Govert Munter, Gert van Soest, Dick ten Cate en Maarten Lampe

Sander Bakker

Secretaris VKSJ