

Beoordelingsrapport “AQUA VIVA”

Naam eigenaar:	Hubert Baren
Adres:	Alfons Jeurissenstraat 132, 3590 Diepenbeek (Belgie)
Telefoon:	
e-mail, www:	hubert.baren@gmail.com
Eigenaar sinds	2016
Datum aanmelding	29-1- 2017
Lid Id Boot ID	Lid ID 1362 Boot ID: 526
Foto's op website	ja
Naam schip:	<i>Aqua Viva</i>
Type schip:	8mR First Rule of een Nationale Kreuzer?
Ontwerper:	Niet bekend
Ontwerpjaar:	Vóór 1911
Bouwer:	Niet bekend
Bouwjaar:	1911
Lengte over dek:	13,45 m1
Lengte c.w.l.:	9,70 m1
Breedte:	2,70 m1
Diepgang:	1,85 m1
Displacement:	9 ton
Ballast:	Lood 5,5 ton
Type romp:	S-spant
Bouwwijze romp:	Karveel met GRP
Bouwwijze dek:	Hout, teak stroken
Bouwwijze opbouw:	Hout, teak
Tuigvorm:	sloep
Rondhouten:	grenen
Zeiloppervlak:	Ca 58m2 op basis van 100 voordriehoek
Ligplaats:	Edam

Beschrijving AQUA VIVA

Aan de Aqua Viva is een heel verhaal verbonden. Allereerst is er haar onduidelijke oorsprong. De vorige eigenaar, de heer Jonker heeft haar van sloop gered en er weer een schip van gemaakt. Hij heeft er veel mee gevaren als deelnemer van VKSJ evenementen en de Dutch Classic. Het schip is dus zeer bekend bij de leden. Ze is snel bij harde wind, bij licht weer gaat het wat moeizamer. Debet daaraan is het wat te lage toptuigage, destijds ontstaan door een vergissing: iemand had de mast wat kort afgezaagd o.i.d.. Op de Aqua Viva hoort een tuig van ca 75 m².

Gelet op haar bouwjaar van 1911, zou ze, als ze inderdaad een R zou zijn, van de First Rule moeten zijn, die in 1907 in ging. De spantvorm geeft aanleiding dat te betwijfelen. Boten van de First Rule waren over het algemeen voorzien van een zeer weke s-spant, in verband met de zware penalty op de "Girth-Difference", het verschil tussen de getrokken kettingomvang en de aanliggende kettingomvang ter plekke van het hoofdspant. Met andere woorden de sterk ingesnoerde spantvorm, zoals bij de schepen van de Seawahanka Rule voorkwam (zie de Reliance van Herreshoff en andere "skimming dishes" uit het begin van de 20 eeuw) werd in die International Rule ontmoedigd. De daarenboven nog beperkte diepgang ter hoogte van het hoofdspant, leidde tot een wat bijzondere kielvorm, die voorin een kinnetje vertoonde en verder recht maar heel schuin naar achteren afliep tot de vrij verticaal staande roeras. Neem daarbij dat de 1st Rule 8mR was uitgerust met een boegspriet van omvang, kluiver, vlieger en stagfok en een gaffelgrootzeil met topzeil, waarmee totaal zo'n 140m² kon worden gezet, dan kom je snel tot de conclusie dat de Aqua Viva geen 8mR uit 1911 kan zijn geweest. In elk geval zou ze, omdat ze niet zou zijn geoptimaliseerd naar de meetvoorschriften, niet succesvol zijn geweest.

Dat was ook het geval met de Angödomen, een 9mR uit 1907 van de hand van Gunnar Melgren, een van Zwedens bekendste ontwerpers van het begin van de 20^e eeuw. Daaraan kun je zien dat de Zweden destijds helemaal geen fan waren van de First Rule van de International Rule en men er dus helemaal niet op was ingeschoten. Daarbij kwam dat men veel meer gecharmeerd was van Herreshoffs Universal Rule, die veel betere schepen opleverde, zoals de J-, M-, P-, Q- en R klassen in de VS. In de 2^e Rule en de 3^e Rule is een en ander "bijgetrokken". Wat blijft is het feit dat de R-klassen van de International Rule zware schepen zijn, met een enorm ballastaandeel in de loden kiel.

Na de invoering van de 2nd Rule na de O.S. van Antwerpen gingen de Zweden pas echt mee doen!

Melgren was de kampioen "skimming dish" ontwerper van Zweden. Tekenend is zijn Esther, overigens recent na 50 jaar afgezonken te zijn geweest, weer geborgen. Men hoopt haar weer in de vaart te krijgen!

Bij gebrek aan enthousiasme voor de International Rule ontwikkelde men in Zweden de Scherenkruisklassen (januari 1908), waarbij de klasseindeling was gebaseerd op het zeiloppervlak volgens meetvoorschrift. Verder waren er slechts bouwvoorschriften, die veelal alleen de materiaal dikte en sterkte betroffen, de scantlings. Dat betekende dat schepen onder voorwaarden "ingemeten" konden worden in een klasse van de scherenkruisers, ook al waren zij niet als zodanig ontworpen. Kijk je bij die schepen, pik

je onmiddellijk de KR (KRyssare) 282 "Boheme" er uit, een ontwerp van Albert Andersson (1853-1926) uit die jaren. 75 m2, 13,5m1 lang en 2,65 m1 breed.

De gelijkenis is frappant. Kenmerkend zijn de afgeronde boeglijn en het platte achterschip en de grote Girth Difference van de scherenkruiser.

Tenslotte,

Er is ook wel gedacht dat ze een 75m2 Nationale Kreuzer zou kunnen zijn. Historisch gezien lijkt dat niet zo waarschijnlijk, omdat de klasse eerst in 1911 werd ingesteld.

Qua breedte zou het wel kunnen. Ze is echter veel te lang. Zowel over dek als op de waterlijn. Wat rest is een oorsprong in één van de Segellängen klassen uit de jaren daarvoor, maar dat wordt dan echt speculeren.

Tot zover het mogelijke verhaal achter de Aqua Viva.

Het aanzien van de boot is natuurlijk behoorlijk veranderd na de reconstructie door de heer Jonker. Maar het schip is in elk geval gered.

De beoordeling van de AQUA VIVA

Het schip is een echte Vintage, maar ze draagt meer sporen van haar reis door de tijd dan eigenlijk wenselijk zou zijn. Het gewijzigde tuigplan, het gewijzigd dek- en opbouwplan, de polyester behandeling van de romp dragen weliswaar bij tot het nog in de vaart zijn van het schip, maar zij verhullen toch heel veel van de lange historie van dit schip. Maar het is natuurlijk kiezen of delen geweest. Het kon niet anders.

Wat daardoor blijft is een heel bijzonder schip, dat door de heer Jonker een tweede leven is geschonken.

Wij verwelkomen de heer Baren als lid van de VKSJ en zijn verheugd met de terugkeer van de Aqua Viva als lidschip van onze vereniging en vooral ook feliciteren wij hem met de verwerving van de Aqua Viva! Zij wordt ingedeeld in de Vintage Historical klasse van de VKSJ.

Hopelijk wordt ze nog ingeschreven voor de DCYR van 2017!

Namens de toelatingscommissie,

Gert van Soest en Maarten Lampe en Govert Munter,

De secretaris van de VKSJ

Theo van der Werf

Steenwijk, 19 juni 2017