

Beoordelingsformulier augustus 2002

Naam eigenaar:	G. Munter
Naam schip:	Dirkje
Type schip:	verlengde 'Lumeij'
Ontwerper:	J. Kwaak
Ontwerpjaar:	1942
Bouwer:	P. B. Munter
Bouwjaar:	romp 1952 - 1953
Lengte over dek:	8.85 m
Lengte c.w.l.:	7,37 m
Breedte:	2,37 m.
Diepgang:	1,50 m
Displacement:	ca. 5,5 ton
Ballast:	ca. 1200 kg ijzer
Type romp:	S-spant platgat
Bouwwijze romp:	staal, gelast
Bouwwijze dek:	massief java teak op stalen spanten
Bouwwijze opbouw:	massief teak; dak amerikaans grenen
Tuigvorm:	torentopgetuigde sloep
Rondhouten:	silver-spruce
Zeiloppervlak:	(grootzeil plus voordriehoek) ca. 40 m ² aan de wind
Ligplaats:	Medemblik

Beschrijving:

We hebben van dit schip een paar foto's van het onderwaterschip: van voren en van achteren plus een foto vrijwel dwars genomen; daarnaast een foto van het schip onder zeil. Het schip is met de angeleverde foto's voldoende te beoordelen.

Het gaat hier om een van de weinige ontwerpen van de nederlander Jonas Kwaak; een naam welke (zelfs binnen de VKSJ) momenteel nauwelijks nog bekend is. Zijn ontwerpen stammen voornamelijk van kort voor de oorlog tot kort daarna; hij is na de oorlog naar Canada geëmigreerd en daar vroegtijdig gestorven; hetgeen zijn geringe bekendheid verklaard.

Esthetisch zijn z'n ontwerpen echter ware kunstwerken; Kwaak trekt zo ongeveer 'alles uit de kast' om een schip een optimale vormgeving te geven: fraai onderwaterprofiel; wijnglasvormige spantvormen met vanaf het midden een geprononceerde tumble-home; een laag vrijboord; buitengewoon mooie forse zeeg; fraai boegprofiel; schitterende hartspiegels bij platgatters; mooie lage opbouwen die een breed gangboord overlaten etc.

Een "Kwaak" is een schip dat vanaf elk gezichtspunt een perfecte vormgeving geniet; iets wat je maar zelden bij schepen tegenkomt: de meeste schepen hebben bijna altijd wel een bepaalde hoek waaronder het schip net iets minder fraai oogt dan onder andere gezichtshoeken; een "Kwaak" heeft met de beroemdste onder alle ontwerpers uit de klassieke tijd, t.w. de schotse ontwerper William Fife III gemeen dat z'n schepen onder elke gezichtshoek perfect ogen.

De spantvorm van het "Lumey"-ontwerp laat een uitgesproken weke kim zien waarbij de spanten van het voorschip geen enkele vormstabiliteit te zien geven en de hoofdspantvorm slechts een zeer geringe. De zoon van de tweede eigenaar van de oorspronkelijke "Lumey" vertelde dat het schip van z'n vader bij een ruimewindse en voor de windse koers dan ook een notoire 'roller' was; hij kon zich een voordewindse tocht herinneren waarbij het schip van gangboord naar gangboord rolde!

Plat voor het laken zal de “*Dirkje*” ongetwijfeld bij meer wind eveneens last van dit verschijnsel hebben; het lijnenplan belooft echter zowel een uitstekende koersstabiliteit als uitstekende balans: wij verwachten niet dat het schip bij grotere hellingshoeken sterk loefgieriger zal worden.

Met zo weinig vormstabiliteit moet het geheel van de stabiliteit dus uit de ballast komen; m.a.w. de boot zal over een voldoende ballastpercentage dienen te beschikken wil ze met wat meer wind niet direct haar dek onderzeilen. Met haar ca. 1200 kg. ballast bedraagt het ballastaandeel echter nog geen 22% van het totaalgewicht. Ter vergelijking: een naorlogs houten toerschip van deze afmetingen beschikt meestal wel over een ballastverhouding van ca. 35%; terwijl van cruiser-racers uit die tijd verwacht mocht worden dat dit ca. 40% zou zijn; in dat licht gezien is de ballastverhouding van de *Dirkje* laag te noemen. Wat we zo geredeneerd vergeten is dat de ballast in de doorgebouwde kiel gelegd is, terwijl de ballast van een houten schip ónder de constructie is bevestigd. Voor een goed vergelijk dienen we dus feitelijk het gewicht van de stalen kielconstructie – met z’n 10 mm. zool en 6 mm onderste gangen bij het ballastgewicht op te tellen, hetgeen in dat geval zeker een totaalgewicht van tegen de 2000 kg. te zien zal geven. In feite heeft de *Dirkje* dus geen ballastpercentage van 22% maar heeft ze ongeveer 35% ballast, waarmee ze een vergelijkbaar ballastpercentage heeft als een houten schip dat zou hebben. Wel is ze alles met elkaar zwaarder dan dat een uitvoering in hout zou hebben opgeleverd; ze heeft een “Lenght-to-Displacement” getal van ‘350’ waarmee ze aan de onderkant van “Heavy-Displacements” zit. (Een gemiddeld houten wedstrijdacht van rond de oorlog had een D/L-getal van ca. 320).

Interessant in het lijnenplan van de “*Lumeij*” is dat daar tevens een “Displacementscurve” in is opgenomen; deze lijn laat de distributie van de displacement over de waterlijn zien. (Dat de *Dirkje* een ‘uitgerekte’ versie van de *Lumeij* is maakt geen verschil: de relatieve distributie van de displacement verandert daarbij niet) Uit deze curve is af te leiden dat het “*Lumeij*”-ontwerp een “Prismatische-Coëfficiënt van 51,4% heeft oftewel: de gemiddelde inhoud van alle spanten bedraagt 51,4% van de inhoud van het hoofdspant.

De verhoudingsgetallen die Norman Skene in z’n boek “Elements of Yacht Design” hiervoor aangeeft liggen tussen de 46 en 54. Het lage getal levert een schip op dat minder vormweerstand heeft bij lage snelheden, waarmee het dus een goed lichtweerschip kan zijn, mits het dan ook voldoende zeiloppervlak heeft. Een schip met een hoge Prismatische Coëfficiënt heeft weliswaar een hogere vormweerstand bij lage snelheden, maar zal daarentegen belangrijk gunstiger weerstand bij hogere snelheden hebben. Kwaak koos dus bij dit ontwerp voor een compromis tussen beide uitersten.

De beoordeling naar de criteria zoals de V.K.S.J. deze ten opzichte van haar doelstellingen hanteert

Voor een beoordeling van schepen en materialen hanteert de vereniging voor het begrip "klassiek" de volgende definitie: Een "klassiek" schip is een schip waarvan de esthetische elementen in de vormgeving van het onderwaterschip, bovenwater-schip, dek, kuip, opbouw, tuig en materialen, in overeenstemming zijn met het "Britannia"-ideaal zoals Robert Clark dit destijds omschreef; d.w.z. de onverstoorde balans tussen de esthetische vorm van bovengenoemde elementen en de gebruiksdoeleinden van het bedoelde schip of onderdelen daarvan, zoals deze in het in het door de VKSJ beoogde tijdsbeeld werden beleefd.

De V.K.S.J. is daarmee dus niet een vereniging van alleen maar "oude" schepen; het woord "oud" of "origineel" is bij de V.K.S.J. géén synoniem van het woord "klassiek"; bovenstaande definitie van het woord "klassiek" is eerder een belangrijk criterium voor een *esthetische* beoordeling van haar schepen.

Ten opzichte van de bovengenoemde definitie dienen we voor een goede beoordeling van dit schip af te wegen of er bij dit ontwerp inderdaad sprake is 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 (vooroorlogse) 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. van 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.

Hoewel we niet over exacte gegevens beschikken lijkt het minimum vrijboord van de *Dirkje* niet meer dan 10% van de l.w.l. te bedragen; een getal dat (vooral voor de oorlog) de 'ideale' norm voor een vrijboord inhield. Wat bij de *Dirkje* opvalt is de mooi uitgewogen balans tussen voor- en achterschip en de buitengewoon mooie en volle zeeg die het schip heeft; gecombineerd met een mooie 'tumble-home' in het middenschip; de romp is daarmee een absolute lust voor het oog.

Belangrijk bij de esthetische beoordeling voor het lidmaatschap der VKSJ is uiteraard de opbouw, deze is logischerwijs de meest in het oog springende optische factor van elk schip. Hoewel we ook hier niet over exacte maten van de opbouw beschikken tonen de foto's in ieder geval wel dat de opbouw niet langer dan de helft van de l.o.a. lijkt te zijn; het hondehok niet hoger is dan de hoogte van het minimum vrijboord en de rest van de opbouw niet hoger is dan 50% van het minimum vrijboord; verhoudingsgetallen die vooroorlogse ontwerpers als uitgangspunt hanteerden wilden ze een fraai esthetisch geheel garanderen.

Of de grootste breedte van de opbouw daarbij niet breder is als 50% van de grootste breedte van het schip kunnen we niet direct beoordelen: er is geen foto bijgeleverd die daar een voldoende indicatie voor geeft. Deze laatstgenoemde 'norm' is overigens de norm waarbij na de oorlog het snelst water bij de wijn gedaan werd: een relatief klein schip met een laag vrijboord verkrijgt bij een verbreding van de opbouw nu eenmaal direct een veel ruimer en confortabeler interieur. Voor de oorlog zien we dat ontwerpers in de regel compromisloos zijn m.b.t. de esthetische 'regels'; direct na de oorlog zien we dat men al compromissen tussen esthetica en comfort gaat sluiten. Bij beoordeling van naoorlogse schepen houden we derhalve er rekening mee dat m.b.t. de breedte van de opbouw eerder voor ca. 70% van de grootste breedte van het schip werd gekozen; in de praktijk beginnen we als beoordelingscommissie pas boven dit getal onze wenkbrauwen te fronsen! De foto van de *Dirkje* onder zeil laat in ieder geval zien dat ook de proporties van de breedte van de opbouw goed ogen, zodat we m.b.t. dit esthetische 'toetsingspunt' wel gerust kunnen zijn.

Conclusies: Voor een gunstige beoordeling zijn de elementen ‘vormgeving’ en ‘verhoudingen’ daarbij van doorslaggevend belang. De romp van de ‘Dirkje’ scoort op esthetisch gebied hoog, hetgeen bij de relatief geringe grootte van het schip best opmerkelijk genoemd mag worden. Ook bij de opbouw merken we dat een fraai esthetisch resultaat de voorkeur heeft gekregen boven optimale binnenruimte. Het is niet eenvoudig om bij bescheiden afmetingen in de buurt te komen van de ‘ideaal-‘normen’ die vooroorlogse ontwerpers zichzelf oplegden; normen waarvan wij nog steeds ervaren dat ze tot ideale esthetische verhoudingen leidden. Opmerkelijk is het dan ook dat een niet al te groot schip als de *Dirkje* op zo’n breed gebied zo dicht bij deze ideaal-norm zit; juist haar bescheiden afmetingen maken haar hiermee tot een opvallend fraai vormgegeven jacht.

Daarnaast is de *Dirkje* een echte ‘Kwaak’; waarmee ze een zeldzaamheid in de nederlandse wateren is. Zelf kennen wij maar vier andere schepen van deze artistiek hoogbegaafde ontwerper.

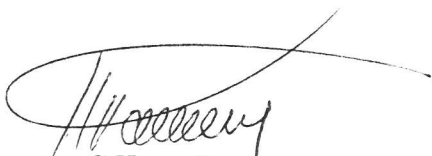
De *Dirkje* is naast het feit dat ze een esthetisch “hoogstandje” is, ook nog eens een uiterst zorgvuldig gebouwd jacht: zeer strak met een hoog vakmanschap gebouwd en altijd met de grootste liefde en uiterste zorg onderhouden zoals de schrijver dezes persoonlijk al jaren heeft mogen concluderen. Haar geschiedenis leest als een roman: zowel een geweldig verhaal van de band van een man met z’n boot als de band tussen een vader en zoon; geweldig dat deze laatste de creatie van de eerste op zo’n fantastische manier op orde houdt. We hopen dat we schipper en schip nog jaren bij elkaar mogen ontmoeten.

Al met al constateren we dat de *Dirkje* op de belangrijkste esthetische onderdelen hoog scoort op het gebied van de door de VKSJ vereiste kenmerken van klassieke vormgeving; de toelatingscommissie beveelt derhalve het bestuur der VKSJ van harte aan de *Dirkje* als VKSJ.-lid te accepteren.

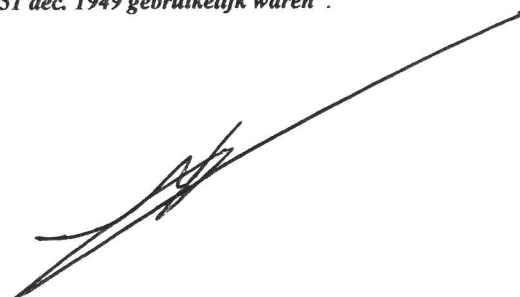
Voor wat de *classificatie* betreft (Vintage-yacht; Vintage-yacht replica; Classic Yacht; Classic-yacht replica) wordt dit schip geclassificeerd als “*Vintage-yacht replica*”; e.e.a. conform de VKSJ-definitie daarvoor, die (voor schepen die na 1952 gebouwd zijn) als volgt luidt:

“Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht” replica, als dat jacht ongeacht haar bouwjaar is gebouwd conform een ontwerp dat dateert van vóór 31 dec. 1949, en er bij de constructie van dit jacht niet substantieel is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze voor 31 dec. 1949 gebruikelijk waren”.

Namens de beoordelingscommissie,



G.H. van Soest



N.W.D. de Visser