

Beoordelingsrapport “Dikkes”

Naam schip:	Dikkes
Type schip:	Overnaadse gebouwde rondspant kits met aangebouwde kiel
Ontwerper:	E. Vossnack
Ontwerpjaar:	1968
Bouwer:	P. Bouhuys
Bouwjaar:	1968
Lengte over dek:	10m (LOA 11,80 m)
Lengte c.w.l.:	
Breedte:	3,60m (Dikkes!)
Diepgang:	1,50
Displacement:	5,8 ton
Ballast:	
Type romp:	Rondspant met aangebouwde kiel en doorgestoken roer
Bouwwijze romp:	Overnaads geklonken (iroko op eiken spanten)
Bouwwijze dek:	Teak dek
Bouwwijze opbouw:	Iroko
Tuigvorm:	Van top getuigde Kits
Rondhouten:	Oregon pine
Zeiloppervlak:	Ca 70 m2 op basis van 100% voordriehoek

Beschrijving

Dikkes

Informatie over de achtergronden van het ontwerp van de “Dikkes” hebben we helaas niet; wellicht dat Piet Bouhuys daar nog eens iets over kan vertellen...

De Heer Vossnack is echter geen onbekende in de klassiekerwereld: Voor de oorlog stond er nog wel eens een ontwerp van hem in de Waterkampioen gepubliceerd. Hoewel zijn naam niet terechtgekomen is in "The Encyclopedia of Yacht Designers", werd hij wel geëerd met opname in de rij van ontwerpers en ontwerpen die H.C.A. van Kampen in het standaardwerk De Zeilsport beschreef. Prof. E. Vossnack was naast amateurontwerper ondermeer hoogleraar verbonden aan de TU Delft. Overigens was zijn zoon, eveneens E. Vossnack ook al scheepsbouwkundig ingenieur en gekend als lid van het scheepsnieuwbouwteam van Ned- Lloyd.

Het kan dus zijn dat de Dikkes een ontwerp was van de zoon.

Het ontwerp dat van Professor E. Vossnack beschreven werd door H.C.A. van Kampen was de Yawl Freya, een jacht van 9,20 m. lengte over dek, uitgevoerd in staal (geklonken), met een waterverplaatsing van 4,4 ton. De heer Vossnack tekende de Freya voor eigen gebruik. Overigens is deze Freya lidschip van de VKSJ. (Niet te verwarren met de 8CR Freija)

De Dikkes is overigens een ontwerp van een heel ander kaliber.

Als je naar de "Dikkes" kijkt zal elke rechtgeaarde watersporter moeten toegeven dat ze ongetwijfeld op de oude "Spray" van kapitein Slocum is gebaseerd, die er van 1895 tot en met 1898 als eerste single-hander mee rond de aarde zeilde.

Plat en breed; enorm vormstabiel. Met haar kitstuigage en het grote aangezette kielvlak moet ze ongetwijfeld eveneens als haar illustere voorganger in staat zijn aan-de-wind zichzelf te zeilen.

De beoordeling

Wat de beoordeling voor de VKSJ betreft het volgende:

Er vanuit gaande dat het hier om een na-oorlogs ontwerp gaat, is de afweging of ze in de classic-klasse of in de classic-historical klasse valt.

Schepen in de classic-klasse dienen aan de (grotendeels vooroorlogse) vaste esthetische verhoudingen voldoen, met o.a. een vrijboordverhouding van max. 1/9^e van de l.w.l.; een opbouw met een lengte van max. 50% van de l.o.a.; een hondehok als onderdeel van de opbouw waarvan de lengte niet meer is als 40% van de totaallengte van de opbouw, waarvan de hoogte die van het vereiste minimum vrijboord niet overtreft, en nog een paar kleinere zaken.

Het zal duidelijk zijn dat de "Dikkes" tot de "Classic-historical" klasse zal gaan behoren: alleen al haar beduidende vrijboord plaatst haar daarin.

Voor de goede orde dient vermeld te worden dat het hier niet gaat om een "next-best"-klasse of iets dergelijks: de VKSJ gaat voor historische schepen, en het is een vaststaand feit dat al ver voor de 2^e wereldoorlog met enige regelmaat de oude historische esthetische richtlijnen werden gelaten voor wat ze waren, omdat het daarmee niet eenvoudig werd om een acceptabele accommodatie bij kleinere schepen te verwezenlijken.

Prettig is bij de “Dikkes” te constateren dat het vereiste minimum authenticiteitspercentage geen probleem zal gaan opleveren: ze lijkt zonder visuele “verbeteringen” te hebben opgelopen zo uit de zestiger jaren weggezeild te zijn!

De Toelatingscommissie komt dan ook met een gerust hart tot haar besluit de “Dikkes” tot de vereniging toe te laten.

De Commissie wenst de eigenaars van de Dikkes succes met de afronding van de restauratie en een behouden vaart met dit opvallende schip.

We zijn benieuwd naar haar prestaties in vergelijking met de bekende Kroes-kitsen als ook in relatie tot de rating die voor de Dikkes uit de bus komt.

Wij zullen het zien. Zeker is dat de Dikkes, met haar breedte van 3,60m bij een lengte over dek van 10m, voor die tijd een opvallende verschijning moet zijn geweest. Maar even opvallend zal zijn geweest hoeveel comfort, qua stabiliteit en leefruimte de Dikkes toen al moet hebben geboden. Wat dat betreft is het niet verwonderlijk dat ze zo’n uitgebreid vaargebied heeft kunnen bereiken. Van Stockholm tot de Belgische en de Engelse kust en zelfs de Griekse wateren heeft ze geproefd.

Dat doe je zo gauw niet na met een heel smal schip. Je ziet het al, zitten in de railing, water aan dek, of erger nog zo’n zeetje dat de kuip in loopt.....

Dat zijn geen streken voor de Dikkes lijkt ons.

Namens de toelatingscommissie,

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

Roosendaal, 11-01-2010.

Bijlage

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 authenticiteitspercentages 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 (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. 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 re	< 1950	> 1950	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Een "Vintage-Historical" echter gebouwd na 1950
Vintage Historical re	< 1950	> 1970	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Beulakkermeerkruiser modern gebouwd na 1950
Vintage Historical re	> 1970	> 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