

**Beoordelingsformulier d.d. november 2008**

Naam schip:	<b>Coninckskint</b>
Type schip:	One off
Ontwerper:	G. A. Pfeiffer ( m. m. v. G. Kroes)
Ontwerpjaar:	1956
Bouwer:	G. A. Kroes & Zn
Bouwjaar:	1956
Lengte over dek:	9.57 m1
Lengte c..w.l.:	7.32 m1
Breedte:	2.60 m1
Diepgang:	1.75 m1
Displacement:	5,0 ton
Ballast:	2,3 ton
Type romp:	Platgat S- spant
Bouwwijze romp:	overnaads
Bouwwijze dek:	Teak( op hechthouten subdek?)
Bouwwijze opbouw:	mahonie
Tuigvorm:	Torentop getuigde sloep
Rondhouten:	grenen
Zeiloppervlak:	Ca. 40 m2 aan de wind( voordriehoek + grootzeil)

**Beschrijving:**

Het 'Coninckskint' is een bekend schip van de VKS. De vorige eigenaar was ook reeds lid. Het schip was bijzonder snel en heeft met name in de eerste jaren veel wedstrijd gezeild. Het schip was met de eerste mast( een houten paal met knikzaling) zwaar overtuigd. Dit in tegenstelling met de andere "Kroes" schepen die enigszins ondertuigd zijn. In ons nieuwe VKSJ boek staan veel mooie foto's en een duidelijke beschrijving.

Van het onderhavige schip is een artikel uit de Waterkampioen uit 1957 in ons archief, waarin het lijnenplan, het tuigplan en het indelingsplan staat afgebeeld. Het artikel maakt gewag van het feit dat de eerste eigenaar (de heer Pfeiffer) het lijnenplan heeft vervaardigd.

De heer S. Kroes heeft echter wel eens verklaard dat zijn broer de eigenaar daarbij voldoende heeft bijgestaan om hem voor "fouten te behoeden". Toch is het wel degelijk een "Pfeiffer-ontwerp" geworden, en geen "Kroes-ontwerp." Kroes-ontwerpen (voor houtbouw) uit die tijd vertonen doorgaans een V-vormige grootspantvorm met een vrij forse kim ter hoogte van de waterlijn; de "Coninckskint" vertoont daarentegen een wat meer gematigde grootspantvorm met een wat minder geprononceerdere, hoger liggende kim. In het voorschip heeft de spantvorm iets meer vormstabiliteit dan dat men destijds bij een "Kroes" vond; de vorm van de spiegel reflecteert de wat rondere grootspantvorm; bij een "Kroes" destijds was de vorm van de spiegel wat meer V-vormig. In profiel gaat de boeg van de "Coninckskint" minder diep; de "teen" van de kiel is vloeiender afgerond dan bij een "Kroes"; de kiel is relatief dieper.

De "Coninckskint" lijkt qua ontwerp eerlijk gezegd meer beïnvloed door de zeer succesvolle engelse ontwerper A. Buchanan, dan door G. Kroes. Vooral zijn ontwerp voor de (grotere) "Teaping" dat Buchanan een jaar ervoor voor zichzelf tekende lijkt model te hebben gestaan, zij het dat dit schip relatief wat smaller was, en het grootspant niet de 'tumble-home' vertoonde die de "Coninckskint" bezit. De kleinere "Coninckskint" heeft bovendien een relatief hoger vrijboord als die van de "Teaping"; de opbouw is heel anders van vormgeving.

De ontworpen waterverplaatsing geeft een displacement-getal van 324 te zien, waarmee de "Coninckskint" als een "Medium-displacement" te typeren is. Het ontwerp laat geen spant-inhoudskromme zien, maar duidelijk is dat de displacement relatief wat meer in de uiteinden ziet dan bijvoorbeeld bij de Kroes-ontwerpen "Jupiter" en "Scyth", waardoor de relatieve 'topsnelheid' van het "Pfeiffer" -ontwerp wat hoger zal liggen dan dat dit bij de "Kroes"ontwerpen het geval zal zijn. De 'schralere' uiteinden van de Kroesontwerpen gaven hun echter destijds wel een wat groter ratingvoordeel.

Het oorspronkelijke tuigplan geeft een matige verhouding van nog geen 7 m2 per ton te zien; alle begrip derhalve voor het feit dat de "Coninckskint" jaren terug alweer is omgetuigd naar een torentop-sloep; zelfs met de grotere voordriehoek zal ze nog geen lichtweer-monster geworden zijn. De verdere

zeileigenschappen zullen echter meer dan bevredigend zijn; de diepe kiel en het hoge ballastpercentage van 46% staan daar absoluut garant voor. Met z'n vanzelfsprekende "Kroeskwaliteit" is de *Coninckskint* een fraai voorbeeld van een uiterst gezond ontwerp van een cruiser-racer uit de vijftiger jaren; met haar 24-voets waterlijn viel ze destijds precies op de minimum lengte voor alle zeewedstrijden die de RO.Re. voor haar leden organiseerde. Hoewel ons geen wedstrijdresultaten uit het verleden van dit schip bekend zijn stond zowel het ontwerp als de uitvoering ervan destijds garant voor een cruiser-racer met optimale wedstrijdkansen die elke vonD van concurrentie het hoofd zou moeten kunnen bieden.

### **Klasse indeling VKSJ**

**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 vertonen.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:  
1945 tot 1955: 85%; 1955 tot 1970: 90%

Een kandidaatschip dient aan het bovengenoemde van toepassing zijnde minimum authenticiteitspercentage te voldoen. Bij een 'papierene' beoordeling wordt bepaald in welke klasse een kandidaatschip valt; bij een gunstig advies volgt in principe het lidmaatschap.

### **De beoordeling van de 'Coninckskint'**

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 gevonden zeeg die tevens gekoppeld dient te zijn aan de gevonden verhouding van het vrijboord/LW.L; de verhouding van de lengte van de opbouw to.V. van de Lo.A ; de hoogte van de opbouw to.V. het vrijboord en de verhouding van de lengte van het hondehok to.V. de totale lengte van de opbouw.

Het minimum vrijboord van de "*Coninckskint*" bedraagt precies 10% van de l.o.a.: geheel conform de norm dus.

Met z'n platgat bedraagt het totaal der overhangen nog geen 30% van de l.o.a.; een platgat is hier moeilijk te vergelijken met de klassieke 'norm' voor overhangen van 50% van de l.w.l.. Wel is het zo dat met het feit van relatief korte overhangen de zeeg een kritische factor wordt: de 'regel' hierin luidt: hoe korter de overhangen, hoe sterker de zeeg moet zijn. Voor een optimale esthetische score hierbij zou de "*Coninckskint*" hier eerlijk gezegd een wat royalere zeeg gehad mogen hebben; boeg- en spiegelprofiel zijn echter goed in verhouding tot elkaar.

Voor wat de opbouw betreft: de lengte van de opbouw bedraagt minder dan de helft van de l.o.a.; een perfecte verhouding. De breedte van de opbouw bedraagt bijna 60% van de grootste breedte; weliswaar niet geheel conform het esthetische 'ideaal' van 50 %, maar toch een goede score to.v, andere schepen uit die tijd.

De hoogte van de opbouw blijft binnen de 'norm' van 50% van het laagste vrijboord, alleen de lengte van het 'hondehok' bedraagt hier ca, 42% van de totaallengte van de opbouw, daar waar de ideale norm hiervoor eigenlijk op maximaal 1/3e staat; de opbouw toont daardoor toch iets forser dan dat ideaal zou zijn. Toch zijn de geconstateerde 'afwijkingen' to.V. de ongeschreven esthetische normen hiervoor dusdanig klein, dat we de opbouw nog steeds als een 'klassiek model' mogen beschouwen.

#### **Conclusie:**

Alles bij elkaar genomen kan de "*Coninckskint*" een kritische beoordeling aan de hand van de definitie's van wat de VKSJ. onder "klassiek" verstaat prima doorstaan; het is een goed vormgegeven schip waarbij het geheel beslist als harmonisch wordt beschouwd. De beoordelingscommissie brengt n.a.v. deze beoordeling dan ook beslist een positief advies uit aan het bestuur voor wat betreft het lidmaatschap der VKSJ .

Voor wat de *classificatie* betreft (Vintage-yacht; Vintage-Jacht replica; Classic Yacht; Classic-Jacht replica) wordt dit schip geclassificeerd als *Classic Yacht*..

Namens de beoordelingscommissie,

Jan Meppelink

Karel Beer

Govert Munter

Inge Kuyt