

Beoordelingsformulier

Mei 2005

Naam schip:	Gazell
Type schip:	40 m ² scherenkruiser
Ontwerper:	Tore Holm
Ontwerpjaar:	1935
Bouwer:	Kungsors Varv Oscar Schelin
Bouwjaar:	1935
Lengte over de stevens:	15,40 m.
Lengte c.w.l.:	10.00 m.
Breedte:	2,37 m.
Diepgang:	1,71 m.
Displacement:	4,2 ton
Ballast:	2,200 kg (lood).
Type romp:	S-spant met jachthek
Bouwwijze romp:	mahonie op eiken en ijzeren spanten
Bouwwijze dek:	oregon pine
Bouwwijze opbouw:	mahonie
Tuigvorm:	3/4 ^e torengetuigde sloep
Rondhouten:	spruce
Zeiloppervlak:	40 m ² (voordriehoek plus grootzeil)

Beschrijving:

Er zijn een zestal foto's van het schip bijgeleverd, zowel in het water als op de wal; de boot is er goed mee te beoordelen.

Een 40 m² scherenkruiser is niet alleen zo ongeveer het summum waar de V.K.S.J. voor staat (lang, dun en lekker), maar feitelijk ook uit technisch oogpunt gezien een van de meest interessante schepen binnen onze vereniging. Nu weten we weliswaar dat scherenkruisers staan voor 'snel', maar niet iedereen realiseert zich waardoor dat komt. De meeste van ons weten wel dat snelheid vooral met l.w.l. te maken heeft, maar waarom boten met gelijke waterlijn lengte's vaak onderling zo'n groot snelheidspotentieel hebben is niet altijd voor een ieder even logisch. Het zal duidelijk zijn dat snelheid mede bevordert wordt door een relatief lage weerstand. Weerstand valt bij zeiljachten in twee aspecten uiteen: wrijvingsweerstand, die met het natoppervlak van de boot te maken heeft en golfweerstand, die vooral met snelheid door de waterverplaatsing van de boot veroorzaakt wordt. Scherenkruisers zijn per definitie gebouwd op snelheid; andere aspecten, zoals ultieme zeewaardigheid, stahoogte, accommodatie en andere comforteisen zijn daaraan ondergeschikt. In grote lijnen was de enige beperkende maatregel binnen deze klasseformule de maximaal toegestane hoeveelheid zeiloppervlak; de overige maten stonden in grote lijnen min of meer vrij. Met andere woorden: als er binnen een wedstrijdformule aan de romp weinig beperkende maatregelen worden opgelegd dan krijgt men dus automatisch een romp als die van een scherenkruiser. Wat zijn feitelijk de meest bijzondere eigenschappen van een dergelijke romp? Afgezien van het opvallende gebrek aan breedte en vrijboord is het vooral het minder opvallende gebrek aan *gewicht* wat de scheren-kruiserklasse tot zo'n apart schip maakt. Het relatieve gewicht wordt uitgedrukt in een verhoudingsgetal via de formule $D/(L:100)^2$, waarbij de D voor displacement in engelse tonnen (1016 kg) staat, en L de l.w.l. in engelse voeten (0.3045 cm) is. De 'Gazell' heeft in dit geval een D/L-getal van 117! Ter vergelijking: een goed, niet al te zwaar gebouwd houten wedstrijd jacht met een goede ballastverhouding had destijds een gemiddeld D/L-getal van 340.. 'Medium-displacement-schepen hebben een D/L-getal tussen de 310 en de 390; beneden de 310 noemen we 'Light-Displacement'; beneden de '210' worden dergelijke schepen 'Ultra-Light-Displacement's genoemd. Feitelijk zouden we de 'Gazell' dus iets van Ultra-ULD moeten noemen! Nu zal haar gewicht van 4,2 ton wel het ontworpen gewicht zijn, waardoor haar werkelijke gewicht (met motor, water- en brandstoftank e.d.) wellicht wel op ca. 4,5 ton komt, maar dat levert dan nog steeds een D/L-getal van ca. '125' op... De eigenaar vroeg zich in z'n verslag af of de bewering van de makelaar, dat de 'Gazell' een echte 8-meter match zou zijn, wel bewaarheid zou worden. Het hangt in de praktijk van de windkracht af. Een 8-meter (die ca. drie keer zo zwaar is met ca. 2 maal zoveel zeil) heeft een veel betere zeiloppervlak/natoppervlak verhouding dan een vergelijkbare scherenkruiser (een verdubbeling van gewicht bijv. levert lang geen verdubbeling van het natoppervlak op). Daarmee zal een 8-meter bij lichtweer belangrijk sneller zijn dan een 40m² scherenkruiser. Maar vanaf Bft.3 zeilt een 40m² scherenkruiser al gelijk op, en bij Bft. 5 en harder wordt het op alle koersen echt gênant voor de 8-meter... Wij wensen (met onderdrukking van enige jaloezie) de nieuwe eigenaar veel zeilplezier met deze schoonheid toe!

De beoordelingscriteria zoals de VKSJ deze ten opzichte van haar doelstellingen hanteert.

De VKSJ liet tot voor kort slechts dié schepen toe die voldoende aan (vooroorlogse) criteria konden beantwoorden, waarmee een evenwichtige esthetische vormgeving van het schip werd gewaarborgd. Recent heeft de VKSJ echter haar beleid voor de toelating van nieuwe leden fors gewijzigd; niet meer de esthetica van het schip vormt heden ten dage het uitgangspunt voor de toelatingscriteria, maar het *historisch belang* van het schip, alsmede een voldoende mate van *authenticiteit* van de uitvoering ervan. Schepen worden momenteel ingedeeld in de volgende klassen:

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 authenticiteitpercentages 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 het authenticiteitspercentage kan slechts worden vastgesteld aan de hand van de praktijk; een 'praktijkschouw' zal plaats dienen te vinden indien de toelatingscommissie t.a.v. de verstrekte informatie, gereede 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 'kandidaat-lid'.

De beoordeling van de 'Gazell'

De 'Gazell' valt met haar bouwjaar van 1935 ofwel onder de categorie 'Vintage'- of de 'Vintage-Historical'-klasse.

Om tot een indeling in een der bovengenoemde klasse's te komen beoordelen we de onderdelen van het schip naar de criteria voor de 'Vintage'-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 de 'Vintage'-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.

Het onderwaterschip vertoont mooie vloeiende lijnen met de kiel waarbij het roerblad opvallend aan de bovenkant van de achterzijde van de ballast scharniert, zodat een 'grondberoering' niet direct tot schade aan het roerblad leidt. Opvallend is natuurlijk de zeer sterke besnijding van de kiel teneinde het (t.o.v. het zeiloppervlak vrij grote) natoppervlak zo klein mogelijk te houden.

Het bovenwaterschip vertoont met haar lange overhangen een betrekkelijk vlakke zeeg, die nog veel vlakker was geweest als het geen 'Tore Holm' was geweest, maar bijvoorbeeld een 'Estlander'.

Het vooroorlogse esthetische criterium voor het minimum vrijboord bedraagt 10% van de l.w.l.; maar daar komt een zichzelf respecterende scherenkruiser natuurlijk nooit aan: allemaal overbodig gewicht.

De boeg vertoont een mooie, naar boven toe toenemende ronding en duidt duidelijk op een schip uit het midden van de dertiger jaren: een scherenkruiser van tien jaar terug had een veel grotere vooroverhang gehad met plattere boegspanten.

Het 'esthetische criterium' voor de lengte van de opbouw was maximaal 50% van de l.o.a., iets waar een scherenkruiser ook al nooit aan toe komt. Het 'esthetische criterium' voor de hoogte van de opbouw (maximaal 50% van het minimum vrijboord) is voor een scherenkruiser echter moeilijk te halen: 50% van zowat niets levert natuurlijk onvoldoende zithoogte op. Om echter de indruk te wekken dat "het er op lijkt" hebben veel lichtgewicht Baltische schepen een zeer sterke bolling in het kajuitdak, 'kroon' genoemd.

Bij de 'Gazell' is deze zelfs extra opvallend: het verticale deel van de opbouw bedraagt zelfs minder dan de hoogte van de kroon van het kajuitdak; iets dat we nog niet eerder zijn tegengekomen. Bij de blankgelakte versie van het kajuitdak uit 2003 was dit minder opvallend dan bij de huidige witgeschilderde toestand.

De foto's in het water laten zien dat de deklayout, het beslag en de uitvoering van de tuigage gelukkig niet "gemoderniseerd" is: alles klassiek hier..

Conclusies:

De 'Gazell' is een bijzonder mooi bewaard exemplaar van een bijzonder mooie klasse; een esthetische schoonheid met slechts één nadeel: je kan je ogen er haast niet van af rukken...

Uiteraard valt ze in de Vintage klasse; de vraag of ze wel aan het benodigde bijbehorende authenticiteitspercentage van 60% voldoet is bijna grievend: totaal onnodig om daar een praktijkschouw op los te laten (wel verleidelijk trouwens...)

We willen dan ook een uiterst positief advies aan het bestuur uitbrengen met betrekking tot het lidmaatschap der vereniging van dit schip. We willen de nieuwe eigenaar van dit mooie en interessante schip van harte feliciteren met zijn aanwinst; als ze mee zal doen aan de komende Dutch Classic, en het waait daar zo nu en dan, dan hebben de overige deelnemers gelukkig nog altijd kans op een tweede en derde prijs...

Namens de beoordelingscommissie,

G.H. van Soest, N.W.D. de Visser