

**Beoordelingsformulier d.d. november 2008**

Naam schip:	<b>Doldeiner</b>
Type schip:	Pampus
Ontwerper:	G. de Vriesch Lentsch
Ontwerpjaar:	
Bouwer:	
Bouwjaar:	1948
Lengte over dek:	6.668 m1
Lengte .w.l.:	
Breedte:	1.960 m1
Diepgang:	0.800 m1
Displacement:	0.725 ton
Ballast:	310 kg in kiel
Type romp:	Rondspant met aangezette kiel
Bouwwijze romp:	Karveel
Bouwwijze dek:	teakdek
Bouwwijze opbouw:	geen
Tuigvorm:	Torentuig?
Rondhouten:	Oregon pine
Zeiloppervlak:	?

**Beschrijving:**

We hebben voor de beoordeling 4 foto's van het schip te weten:

-schuin van opzij, van boven, van de kiel op het droge

-alsmede één oude foto in het water genomen.

De boot kan met deze gegevens goed worden beoordeeld.

Opgegeven is dat de Doldeiner ca. 0.725 ton weegt bij een waterlijn van ca ?? meter( oude klassevoorschriften opvragen, heb jij die misschien Karel?).

De foto's leren dat het een volledig authentieke pampus betreft met een mooie romp, Naar vermoeden is het teakhouten dek er later opgezet maar mooi uitgevoerd met brede lijfhouten. De kuiranden zijn ook volgens tekening. De Genua slede is uit de 70-iger jaren. Het beslag van deze kleinere boten is van belang om het geheel origineel te houden en dienen desgewenst uitgevoerd te zijn in koperverchroomd, rvs of brons beslag.

Indien het schip in aanmerking wil komen voor opname binnen de VKSJ is het desondanks belangrijk dat deze zaken veranderd worden. De toelatingscommissie zal dan graag het kandidaatlidmaatschap in overweging nemen.

Een Pampus die niet meer in de wedstrijdklasse past door b.v verandering van tuig, gewicht etc. en daardoor buiten de wedstrijdklasse valt, maar nu als toerschip gebruikt wordt kan uitstekend gerekend worden tot een klassiek schip mits aan bovengenoemde voorwaarde wordt voldaan.

Uiteindelijk is een Pampus een klassiek schip met mooie vormen.

Als zij zou varen in Aalsmeer zou het een welkome aanvulling zijn voor het vksj zeilgebeuren daar ,het IJsselmeer is toch een pittig watertje voor een Pampus.

**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 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 'papieren' beoordeling wordt bepaald in welke klasse een kandidaatschip valt; bij een gunstig advies volgt in principe het lidmaatschap.

De boordeling 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, 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 'kandidaat-lid'.

### **De beoordeling van de 'Doldeiner'**

Indien de De 'Doldeiner' voorgestelde wijzigingen zou doorvoeren met betrekking tot beslag e.d. zou zij met haar bouwjaar van 1948 onder de categorie vintage historical klasse vallen.

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 gebruikdoeleinden; anders gezegd: de gebruikdoeleinden 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.

### **Conclusies:**

Met betrekking tot de 'Doldeiner' kunnen we concluderen dat de vormgeving van de romp vrijwel geheel aan de klassieke verhoudingsgetallen ervoor voldoet, maar dat de eigenaar(en) concessies heeft( hebben) gedaan m.b.t. beslag gebruik.

Op zichzelf is dit een verschijnsel wat in het huidige tijdsbestek eerder regel dan uitzondering is: de comforteisen worden steeds hoger, waarbij men esthetische concessies dan maar voor lief neemt, daar waar die een twintig jaar eerder nog vrijwel 'heilig' waren. Ondanks deze esthetische concessies oogt het schip goed geproportioneerd; fraai is de kwalitatieve uitvoering: een mooie stootlijst, fraaie brede lijfhouten..

Hoewel ze niet 'volmaakt' aan de 'esthetische richtlijnen' voldoet, oogt het schip ons inziens nog klassiek genoeg om het in de 'Vintage historical'-klasse te vallen, waarbij ze eveneens aan een minimum 'authenticiteitspercentage' van 70% dient te voldoen, wil ze zonder meer in aanmerking komen voor het lidmaatschap de vereniging. Met haar authentieke tuigage en groot aantal authentieke details zal de 'Doldeiner' dit percentage echter wel gaan behalen; voor de zekerheid kiezen we ervoor om de 'Doldeiner' een aanvullende keuring te laten afleggen na wijziging van beslag e.d., indien eigenaar ervoor kiest om de voorgestelde wijzigingen door te voeren. Uiteraard staan wij de eigenaar graag met advies terzijde om het juiste materiaal en vormgeving te kiezen.

We willen dan ook een **voorlopig** positief advies aan het bestuur uitbrengen met betrekking tot het lidmaatschap der vereniging van dit schip; we beschouwen de 'Doldeiner' als een aangenaam ogend voorbeeld van een klassieker uit veertiger jaren, en zijn blij dat dit schip de gelederen van de vereniging zou kunnen komen versterken.

Namens de beoordelingscommissie,

Jan Meppelink

Karel Beer

Govert Munter

Inge Kuyt