

Beoordelingsrapport “Gadfly”

Naam schip:	Gadfly
Type schip:	bakdekker
Ontwerper:	Bob Anderson
Ontwerpjaar:	1948
Bouwer:	Anderson, Ridgen and Parkens; Whitstable
Bouwjaar:	1949
Lengte over dek:	9,75 m.
Lengte c.w.l.:	Geschat 7,25
Breedte:	2,70 m.
Diepgang:	1,20 / 1,70 m.
Displacement:	Ca. 7,5/8 ton
Ballast:	Onbekend; geschat 2,4 ton
Type romp:	S-spant met midzwaard
Bouwwijze romp:	Karveel
Bouwwijze dek:	Teak (op hechthouten subdek?)
Bouwwijze opbouw:	Bakdek zeiljacht
Tuigvorm:	Torengetuigd (7/8°?)
Rondhouten:	Spruce
Zeiloppervlak:	n.b.

Beschrijving

We hebben een viertal foto's ontvangen waarmee het schip voldoende is te beoordelen.

Helaas hebben wij geen gegevens weten te verkrijgen over deze werf en de kennelijk ook ontwerpende werfbaas.

Ook over de geschiedenis van dit schip is ons helaas niets bekend.

Het ontwerp zelf is oer-brits, en duidelijk getekend voor de britse oostkust; Maurice Griffith's zou er trots op geweest zijn.

Het zwaard lijkt van het zogenaamde L-type te zijn, waarvan het merendeel niet boven de vloer uit komt; alleen het halende verticale deel komt boven de vloer uit, en heeft slechts een smal in het interieur uitstekende ruimte nodig. In dit geval moet het halende deel van het zwaard voor in de kajuit gesitueerd zijn, daar ca. 2/3^e van het zwaard aan de achterzijde uit de zwaardkast komt. Maurice Griffiths schrijft in een van zijn boeken dat dit een handig zwaardsoort is daar het weinig invloed op de inrichting in de kajuit heeft, maar omdat er bij neergelaten zwaard slechts een klein deel in de zwaardkast blijft, een dergelijk zwaard toch echt wel van ijzer moet zijn, om de geconcentreerde krachten aan te kunnen. Toch lijken de onderwaterfoto's aan te geven dat hier het zwaard gezien de dikte ervan toch van hout moet zijn; bij deze dikte wordt een stalen zwaard gewoon te zwaar om te hanteren.

Het 'raised-deck' is natuurlijk bij dit schip het meest is het oog vallende vormgevingselement; niet alleen geeft het in het interieur meer ruimte, het maakt de romp ook steviger dan dat dit in vergelijking met een conventionele opbouw het geval is. Op het dek verkrijgt men hierdoor een soort "flush-deck" effect; slechts het schuifluik is met een minimaal gehouden opbouw geïntegreerd. Met opzet hebben wij hier niet het woord 'bakdek' gebruikt; want een kenmerk van een 'bakdekker' is dat de 'bak' (het voorschip) verhoogd is, en tot in de zijden van het schip doorloopt. Hoe noemen we een boot als deze dan eigenlijk wel? Zoals voor de oorlog vaker gebruikelijk gaf men aan dergelijke zaken zelden een 'term', maar eerder een beschrijving. 'De Zeilsport' van Van Kampen; zesde druk 1956 leert ons op pagina 26 dat de term voor een 'raised-deck cruiser' in het nederlands "*een zeiljacht waarvan den opbouw tot voor den mast en tot de boorden*" heet. We hadden toen nog de tijd; bondiger was nog niet nodig.

Fraai bij dit schip is het feit dat veel beslag nog origineel lijkt te zijn, zoals het meeste (geschilderde) beslag op de mast en giek; een oude voorpreekstoel etc.

Hoewel het hier om een naoorlogs schip gaat, waarvan het ontwerp ongetwijfeld ook van na 1945 is, ademt de hele boot een dertiger-jaren sfeer: een mooi geproportioneerde achteroverhang met spiegel, een fors gekromd boegprofiel met de meeste ronding bovenin (een vormgeving die men eerder in de vroege jaren dertig zou verwachten); een laag gehouden verhoging van het bakdek, zodat de hoogte ervan niet boven de boeg uitsteekt etc.

De (door ons) geschatte waterlijn van ca. 7,25 m. zou het equivalent van 24 voet inhouden; de minimum maat destijds om aan klasse 3 van de RORC deel te nemen; om die reden dan ook een veelvuldig voorkomende maat in scheepsontwerpen.

We nemen aan dat, gezien de kielmidzwaard-configuratie het schip bedoeld was om droog te kunnen vallen. Ze zal om die reden dan ook wel wat zwaarder dan gemiddeld gebouwd zijn. De geschatte gewichtsopgave van de eigenaar zou echter neerkomen op een "Displacement/Lenght"-verhouding van dik in de 600; daar waar een D/L-verhouding voor een zwaar toerschip eerder in de 450/500-regio's zit. Wij verwachten derhalve dat het ontworpen gewicht van deze boot eerder tussen de 5 à 5,5 ton zal zitten, met een ballast van ca. 1,7 ton.

De beoordeling

Gezien de bakdek-vormgeving wijkt de Gadfly af van de gebruikelijk gevonden verhoudingen van (vooroorlogse) jachtvormgeving. Derhalve valt ze qua vormgevings-beoordeling van de VKSJ in de Classic-Historical klasse.

Gezegd moet worden dat wij eerlijk gezegd ons niet kunnen heugen wanneer wij een fraaier vormgegeven bakdekjacht tegen kwamen dan de 'Gadfly'!

De mooie tuigage en al het fraaie authentieke beslag zijn als het ware de 'slagroom op de taart'; ze is alles bij elkaar gewoon een plaatje!

Dat ze zonder twijfel aan het minimumvereiste 'authenticiteits-percentage' zal voldoen staat buiten twijfel; ze is eerder een schoolvoorbeeld van een authentiek gehouden jacht!

Wij vinden dat de Gadfly dan ook een hartelijk welkom toekomt in de gelederen van de VKSJ en zijn benieuwd naar de wijze waarop het schip zich manifesteert bij de evenementen van de vereniging. Dat ze daarbij gebruikmakend van haar L-type zwaard dapper over een wat ondieper stukje kan schuiven, maakt haar waarschijnlijk op bepaalde rakken een gevaarlijke outsider.

Namens de toelatingscommissie,

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

Heemskerk, 21-03-2010.