



Vereniging Klassieke Scherpe Jachten

Lelystad, 27 maart 2002

Geachte heer Nieuwenhuizen,

De toelatingscommissie heeft de gegevens van uw schip uitgebreid bekeken en besloten om u toe te laten als lid van de Vereniging Klassieke Scherpe Jachten. Namens het bestuur heet ik hartelijk welkom.

De bevindingen van de toelatingscommissie zijn vastgelegd in een schrijven dat bij deze brief is gevoegd. Bij deze brief vindt u tevens een ledenvlag. De penningmeester zal u binnenkort informeren over de contributie voor dit jaar en de kosten van de ledenvlag (eenmalig).

Ik wens u veel plezier toe met het lidmaatschap van de VKSJ en ik hoop u binnenkort tijdens één van onze evenementen te kunnen begroeten.

Met vriendelijke groet,

Gosine Broersen

ledenadministratie VKSJ
Karveel 33-11
8231 BH Lelystad
tel. 0320-247813
email vksj leden@gbpc.demon.nl

Th.Th Nieuwenhuizen
Veerweg27
4471 BJ Wolphaartsdijk

Heemskerk, 6 mei 2002

Geachte heer Nieuwenhuizen,

Mijn hartelijke dank voor de toezending van de aanvullende informatie omtrent uw katboot "Novatus"; met name de kopie van de brief van Abeking & Rasmussen geeft informatie die bij de beoordeling van groot nut was geweest als wij daar destijds over hadden beschikt.

Uit deze brief blijken namelijk verschillende zaken. Allereerst biedt ze uitsluiting over de maatvoering waarover wij ons verwonderd hebben. "Lengte Over Alles" (L.O.A.) is tegenwoordig een begrip dat eerder tot verwarring dan tot duidelijkheid leidt. Tegenwoordig zijn het met name vaak jachthavens die de term graag zo letterlijk mogelijk uitleggen. Heeft bijvoorbeeld een gaffelgetuigd schip een lengte over dek (recent gehanteerde term) van zeg 8 meter en een boegspriet van vier meter met een overhangende giek die 1 meter over de spiegel uitsteekt, dan heeft zo'n boot volgens "jachthaven"-begrippen een lengte-over-alles van 13 meter. Volgens 'oudere' benaming werd echter wordt met l.o.a. echter altijd de lengte over dek bedoeld; men vindt deze term in oudere publicaties altijd op deze manier gehanteerd. Dat daarbij de voorprekstoel wat uitsteekt, en een platgatter door z'n aangehangen roer feitelijk nog een centimeter of twintig langer is deed niet ter zake. Engelsen maakten de zaak graag nog complexer: als men daar over een 30-voeter sprak dan bedoelde men niet een boot van 9,15 l.o.a. (eigenlijk l.o.d. dus) maar refereerde men aan de waterlijn lengte! Een 30-voeter kon dus met gemak een l.o.a. van 45 voet hebben....

Als beoordelingscommissie bracht de door u opgegeven l.o.a. van 5.50 (die dus 4,50 moest zijn) ons direct al voor een raadsel: een katboot heeft nu eenmaal zelden een lengte-breedte verhouding van meer dan 2 : 1; in uw geval werden we oogaansijnlijk met een katboot geconfronteerd die een L/B-verhouding van 2,75 : 1 leek te hebben: zeer afwijkend van de gebruikelijke norm.

Daarnaast viel bij uw boot het ongebruikelijk hoge vrijboord op, dat volgens de brief van A&R 80 cm. is, waarmee ze een vrijboord van bijna 17,8% van de l.w.l. heeft, terwijl vooroorlogse ontwerpers niet vaak de esthetische "maximum"-norm van 10% hiervoor overschreden; m.a.w. het vrijboord van de "Novatus" is dus 78% hoger als de gebruikelijke vooroorlogse norm hiervoor, hetgeen ons bevreedend overkwam.

Daarnaast werden we geconfronteerd met het gegeven dat de "Novatus" een kielboot zou zijn; een foto van het onderwaterschip had u helaas niet bijgeleverd.

Zoals ook in ons beoordelingsrapport vermeld is een katboot in feite per definitie een zwaardboot: het was de essentie van het ontwerp dat een katboot een zo ondiep mogelijk schip was; derhalve diende het type z'n stabiliteit uitsluitend uit z'n grote breedte te halen; vandaar de gebruikelijke L/B-verhouding bij een katboot van 1 : 2.

Dat de "Novatus" met z'n uitzonderlijk hoge vrijboord wel een geballaste kielboot moest zijn was duidelijk: was ze met het zeer hoog liggende gewichtspunt een ongeballaste zwaardboot geweest dan zou ze waarschijnlijk bij Bft. 3 al omslaan, en een totaal onhandelbare boot blijken te zijn.

De A&R-brief leert ons dat de L.O.A. inderdaad slechts 4,50 is; de breedte 2 meter bedraagt, en het vrijboord inderdaad bij de bouw al zo hoog was als op de foto's leek. De diepgang van 65 cm. duidt in hun opgave op een kielboot: bij een zwaardboot gaf A&R namelijk altijd beide diepgangen op; de diepgang van de romp was dan in ieder geval beduidend minder dan 65 cm. geweest; de diepgang met zwaard neer beduidend meer.

Zonder de (feitelijk verplichte) foto van het onderwaterschip van de "Novatus" en zonder de "A&R"-informatie was de taak voor ons als beoordelaars niet eenvoudig.

Bij de aanmeldingen van vooroorlogse schepen komen we in de praktijk vaak tegen dat de eigenaar veelal absoluut niets weet over de geschiedenis van z'n boot; geen flauw idee heeft wie hem ontworpen heeft; geen enkele aanwijzing heeft in welk land hij bij welke werf gebouwd zou kunnen zijn, maar wél heilig overtuigd is van het feit dat de bouwdatum van z'n boot bijv. februari 1909 is, en z'n boot absoluut tot in het kleinste detail origineel is!

Als beoordelaar constateren we in zo'n geval regelmatig dat de opbouw qua model vaak een zeventiger-jaren product moet zijn; en dat het bijvoorbeeld niet direct waarschijnlijk is dat het torentuig met z'n aluminium mast tot 1909 herleid kan worden; kortom: we zijn vaak wat sceptisch omtrent het 'waarheidsgehalte' van de aangeleverde gegevens! In veel gevallen hebben vooroorlogse schepen vaak meerdere keren een forse reparatiebeurten achter de rug, waarbij vaak al diverse keren het dek vervangen is; een gebeurtenis waarbij vaak ook de opbouw dan gelijk maar 'gemoderniseerd' werd. Ook komen we in de praktijk maar zelden tegen dat met name het interieur van een vooroorlogschip nog maar iets op het originele interieur lijkt: hier slaat de 'verbeter'-woede vaak het eerst toe.

In het geval van uw schip viel te verwachten dat een katboot eerder een minimum vrijboord van 45 cm. gehad zou hebben, en dat de boot uiteraard een midzwaard gehad zou hebben. Zo'n midzwaard begint echter vaak na een jaar of twintig forse lekkage-problemen op te leveren. Menige zwaardboot is om die reden in het verleden 'verbeterd' tot kielboot; ook was het echt niet ongebruikelijk dat men vanwege hogere minimum-comfort eisen het vrijboord werd opgeboeid; een praktijk die we voor maar ook na- de oorlog bijvoorbeeld ook in Nederland bij veel tjotters en boeiers tegen kwamen. In Engeland bijvoorbeeld bestonden er werven die zich specialiseerden veelal reddingssloepen te verbouwen tot zeiljachten, waarbij een aangezette kiel werd aangebracht; de romp veelal werd opgeboeid; een dek en opbouw werd aangebracht, en soms zelfs een vals jachthek werd aangebracht om het geheel meer een 'jacht-allure' te geven.

De A&R-brief laat ons echter zien dat het hoge vrijboord in combinatie met de (ongetwijfeld geballaste) kiel origineel zijn; zoals deze brief vermeld zijn er inderdaad 7 "Katbooten" te vinden in het A&R-archief, t.w. de "Katkruiser 'Angerich'; baunr. 696 uit 1916; bouwnrs. 1258 t.m. 1260 uit 1921 en de bouwnrs. 1499 -1501 uit 1922; allen met een l.o.a. van 4,5 m.

We mogen dus concluderen dat de "Novatus" in ieder geval uit 1922 lijkt te stammen; wellicht uit 1921 of misschien zelfs uit 1916. Belangrijker echter is het feit dat ze waarschijnlijk zelfs origineel is qua romp en tuig (over het interieur hebben we geen inlichtingen). Dat ze daarbij tevens een ontwerp van Henry Rasmussen zou zijn is echter niet bewezen; ik acht dit op persoonlijke titel eerlijk gezegd niet direct waarschijnlijk.

Ze behoort dus niet alleen tot een minderheid van vooroorlogse schepen binnen de VKSJ, maar ze is daarbij tevens hoogstwaarschijnlijk vrij origineel; iets dat we niet van alle vooroorlogse VKSJ-schepen kunnen zeggen. Met deze zekerheden neemt het historisch 'belang' van de "Novatus" binnen de VKSJ toe.

Wij wensen U veel vaarplezier met de "Novatus" en kijken er dan ook naar uit om u met dit interessante schip op een der bijeenkomsten te mogen begroeten!

Namens de beoordelingscommissie,


G.H. van Soest

Beoordelingsformulier

Februari 2002

Naam eigenaar: Th. Nieuwenhuizen

Naam schip: **Novatus**

Type schip: Catboot type Sonderling

Ontwerper: Abeking & Rasmussen

Ontwerpjaar: 1916

Bouwer: Abeking & Rasmussen

Bouwjaar: 1922

Lengte over dek: 4,50 m.

Lengte c.w.l.: 4,35 m

Breedte: 2,02 m.

Diepgang: 0.60 m

Displacement: 1,1 ton

Ballast: aangezet ijzeren kiel 280 kg

Type romp: Rondspant met aangezette kiel

Bouwwijze romp: eiken op eiken spanten

Bouwwijze dek: grenen met linnen bespannen

Bouwwijze opbouw: eiken

Tuigvorm: Gaffelgetuigd cattuig met clipper canvas zeil.

Rondhouten: oregon pine en vuren

Zeiloppervlak: 17 m²

Ligplaats: Veere, Oostwatering

Beschrijving:

Van onderhavig jacht zijn drie foto's bijgeleverd; een van de romp op een vrachtwagen, een in het water schuin van voren genomen en een onder zeil ca. dwars genomen. Een foto van het onderwaterschip, tekeningen, lijnenplan, tuigplan e.d. ontbreken. Het onderwaterschip is hiermee in feite niet te beoordelen; we nemen aan dat het schip een ondiepe geballaste aangezette kiel met vrijhangend roer heeft.

Wat opvalt is dat de romp een relatief zéér hoog vrijboord heeft dat een geringe zeeg vertoond. Nu hebben vroege duitse catboten (geheel in tegenstelling tot het Amerikaanse "oer"model) inderdaad relatief weinig zeeg en vertonen de rompen daarvan vaak meer een gelijkenis met de duitse "Jollenkreuzers": een harde 'turn of the bilge', en rechte zijden van boeg tot spiegel.

De eigenaar vermeldt dat het hier om een type "Sonderling" gaat waarvan er 7 exemplaren zouden zijn gebouwd. Aannemelijk zou zijn dat deze dan allen door de bouwer van de *Novatus* zouden moeten zijn vervaardigd. Het 'Deutsch-grundliche' "Baunummernbuch" van Abeking & Rasmussen bevat echter geen vermelding van een katboot van deze afmetingen en/of typenaam, of het zouden de 18 "5,5 m. Jolle Kl. II" moeten zijn die in 1916 en 1917 gebouwd zijn.

Bij de benaming "Jolle" wordt bij 'A&R' echter altijd een open zwaardboot bedoeld; het is evenwel mogelijk dat deze catgetuigd is.

In het "Nationaal Register Varende Monumenten" staat bij de lengte van de *Novatus* echter een lengte van 4,5 m. vermeld i.p.v. in de opgave van de eigenaar 5,5 m.

Qua lengte/breedte-verhouding komt deze maat waarschijnlijker over: en catboot is oorspronkelijk een ongeballaste zwaardboot met een l/b-verhouding van ruwweg 2:1.

Beoordelingsformulier

Februari 2002

Naam eigenaar: Th. Nieuwenhuizen

Naam schip: **Novatus**

Type schip: Catboot type Sonderling

Ontwerper: Abeking & Rasmussen

Ontwerpjaar: 1916

Bouwer: Abeking & Rasmussen

Bouwjaar: 1922

Lengte over dek: 4,50 m.

Lengte c.w.l.: 4,35 m

Breedte: 2,02 m.

Diepgang: 0.60 m

Displacement: 1,1 ton

Ballast: aangezet ijzeren kiel 280 kg

Type romp: Rondspant met aangezette kiel

Bouwwijze romp: eiken op eiken spanten

Bouwwijze dek: grenen met linnen bespannen

Bouwwijze opbouw: eiken

Tuigvorm: Gaffelgetuigd cattuig met clipper canvas zeil.

Rondhouten: oregon pine en vuren

Zeiloppervlak: 17 m2

Ligplaats: Veere, Oostwatering

Beschrijving:

Van onderhavig jacht zijn drie foto's bijgeleverd; een van de romp op een vrachtwagen, een in het water schuin van voren genomen en een onder zeil ca. dwars genomen. Een foto van het onderwaterschip, tekeningen, lijnenplan, tuigplan e.d. ontbreken. Het onderwaterschip is hiermee in feite niet te beoordelen; we nemen aan dat het schip een ondiepe geballaste aangezette kiel met vrijhangend roer heeft.

Wat opvalt is dat de romp een relatief zéér hoog vrijboord heeft dat een geringe zeeg vertoond. Nu hebben vroege duitse catboten (geheel in tegenstelling tot het Amerikaanse "oer"model) inderdaad relatief weinig zeeg en vertonen de rompen daarvan vaak meer een gelijkenis met de duitse "Jollenkreuzers": een harde 'turn of the bilge', en rechte zijden van boeg tot spiegel.

De eigenaar vermeldt dat het hier om een type "Sonderling" gaat waarvan er 7 exemplaren zouden zijn gebouwd. Aannemelijk zou zijn dat deze dan allen door de bouwer van de *Novatus* zouden moeten zijn vervaardigd. Het 'Deutsch-grundliche' "Baunummernbuch" van Abeking & Rasmussen bevat echter geen vermelding van een katboot van deze afmetingen en/of typenaam, of het zouden de 18 "5,5 m. Jolle Kl. II" moeten zijn die in 1916 en 1917 gebouwd zijn.

Bij de benaming "Jolle" wordt bij 'A&R' echter altijd een open zwaardboot bedoeld; het is evenwel mogelijk dat deze catgetuigd is.

In het "Nationaal Register Varende Monumenten" staat bij de lengte van de *Novatus* echter een lengte van 4,5 m. vermeld i.p.v. in de opgave van de eigenaar 5,5 m.

Qua lengte/breedte-verhouding komt deze maat waarschijnlijker over: en catboot is oorspronkelijk een ongeballaste zwaardboot met een l/b-verhouding van ruwweg 2:1.

Voor een beoordeling van schepen en materialen hanteert de vereniging voor het begrip "klassiek" de volgende definitie:

Een "klassiek" schip is een schip waarvan de esthetische elementen in de vormgeving van het onderwaterschip, bovenwaterschip, dek, kuip, opbouw, tuig en materialen, in overeenstemming zijn met het "Britannia"-ideaal zoals Robert Clark dit destijds omschreef; d.w.z. de onverstoorde balans tussen de esthetische vorm van bovengenoemde elementen en de gebruiksdoeleinden van het bedoelde schip of onderdelen daarvan, zoals deze in het in het door de VKSJ beoogde tijdsbeeld werden beleefd.

De V.K.S.J. is daarmee dus niet een vereniging van alleen maar "oude" schepen; het woord "oud" is bij de V.K.S.J. géén synoniem van het woord "klassiek"; bovenstaande definitie van het woord "klassiek" is eerder een belangrijk criterium voor een *esthetische* beoordeling van haar schepen.

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 verhouding tussen de hoogte van het minimum vrijboord in relatie tot de lengte van de waterlijn; de gevonden zeeg die gekoppeld dient te zijn aan de gevonden verhouding L.O.A./L.W.L.; de verhouding van de lengte van de opbouw t.o.v. van de L.O.A. ; de hoogte van de opbouw t.o.v. het vrijboord en de verhouding van de lengte van het hondelok t.o.v. de totale lengte van de opbouw.

De gebruikelijke eerste beoordeling van de verhouding LWL/LOA gaat voor de *Novatus* niet op: het 'catype' is een dusdanig specifiek type dat dit niet met de gebruikelijke verhoudingen kan worden vergeleken.

De zeeg van een schip heeft in de praktijk een sterke relatie met de mate van de overhangen: hoe korter de overhangen des te meer zeeg heeft een schip wil het geheel optisch nog steeds als klassiek gebalanceerd vormgegeven worden ervaren. De uitvoering van de *Novatus* wijkt hierbij dus sterk af van wat we volgens de 'klassieke' normen mogen verwachten: een boot met geringe overhangen behoort nu eenmaal een sterke zeeg te hebben.

De verhouding Lengte waterlijn / Hoogte vrijboord is al ter sprake gekomen. De klassieke 'ongeschreven' regel hiervoor is dat een vrijboord feitelijk niet hoger mag zijn dan 10 % van de lengte van de waterlijn. Het minimum vrijboord van de *Novatus* wijkt aanmerkelijk van deze norm af. Hoewel we niet over exacte gegevens hieromtrent beschikken kunnen we uit de foto's opmaken dat dit percentage bij de *Novatus* ergens tussen de 12,5 en de 15% zal liggen; een wel érg zware afwijking van klassieke ontwerpersnormen.

Te constateren valt dat de opbouw geheel in Amerikaanse "catboot"-stijl is uitgevoerd; een stijl die in Duitsland eveneens voor dit sloopstijl werd toegepast. Hoewel we de verhoudingen van de opbouw bij gebrek aan exacte informatie daarover niet in exacte getallen kunnen uitdrukken mogen we evenwel constateren dat ze mooi van lijn is en klassiek oogt.

Fraai is overigens ook dat de dekconstructie de klassieke lijn volgt: grenen met linnen overspannen!

Conclusies:

Hoewel de *Novatus* qua klassieke verhoudingen op het gebied van z'n relatief hoge vrijboord laag scoort, en ook de gevonden zeeg niet overeenstemt met die van een klassieker, vertegenwoordigt ze ondanks de geconstateerde (forse) afwijkingen nog steeds een vooroorlogs Duits schip met de daarbij behorende kenmerken. Vanwege het vooroorlogse karakter van het schip beveelt de toelatingscommissie derhalve dan toch het bestuur aan om de *Novatus* op te nemen in haar bestand.

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

Namens de beoordelingscommissie,

G.H. van Soest



N.W.D. de Visser

