

242952 / 06-23721552

Beoordelingsformulier December 2002

Naam eigenaar:	J.de Ruig
Naam schip:	"Omala"
Type schip:	Sneekermeer
Ontwerper:	onbekend
Ontwerpjaar:	onbekend
Bouwer:	Jan Kuipers
Bouwjaar:	1937
Lengte over dek:	8,20 m
Lengte c.w.l.:	6,10 m
Breedte:	2,30 m.
Diepgang:	1,00 m
Displacement:	ca. 2,2 ton
Ballast:	550 kg
Type romp:	Rondspant met jachthek
Bouwwijze romp:	karveel gebouwd; teak op eiken spanten
Bouwwijze dek:	vurenhout
Bouwwijze opbouw:	massief mahonie
Tuigvorm:	3/4 ^e getuigde sloep
Rondhouten:	vurenhout
Zeiloppervlak:	26 m2 aan de wind (voordriehoek plus grootzeil)
Ligplaats:	Lemmer

Beschrijving:

We hebben voor de beoordeling twee foto's van het schip, zowel in- als uit het water genomen;

De foto's zijn erg duidelijk, en hoewel een dekaanzicht-foto mist achten we ons met dit fotomateriaal voldoende in staat om de boot te beoordelen.

De lijnen van de 'Sneekermeer' zijn typisch voor de binnenwateren: een platte, ondiepe U-spantvorm die heel veel vormstabiliteit belooft; voorzien van een aangezette kiel die zo'n 20% ballastverhouding te zien geeft: het geheel belooft veel stabiliteit juist onder kleinere hellingshoeken; oceanen hoeven er niet mee getrotseerd te worden; de relatief geringe eindstabiliteit is in dit geval geen factor van belang.

Wel van belang is om een dergelijk schip relatief rechtop te varen: bij helling veroorzaakt deze rompvorm loefgierigheid; bovendien draait zo'n romp bij forse hellingshoek sterk uit het water, waardoor de drift enorm toeneemt.

De eigenaar geeft geen gewicht van het schip op, maar we schatten met het gebruikte teakhout voor de romp dat het totaalgewicht (zonder motor en inventaris) waarschijnlijk net beneden de 2,2 ton blijft.

In vergelijking met z'n 'zeewaardiger' zusters blijft de 'Sneekermeer' daarmee dus een relatief licht schip: haar "Displacement/Lenght" verhouding bedraagt daarmee '123'; waarmee ze een "Light Displacement" jacht is. Ter vergelijk: een "Medium Displacement" (waar het merendeel der klassiekers onder valt) heeft een 'D/L'-getal tussen de 300 en 380; een "Heavy-Displacement zit tussen de 380 en de 450.

Met haar ca. 26 m² (voordriehoek plus grootzeil) heeft ze dus 11,8 m² per ton; een hoge verhouding: een "Medium Displacement wordt al als 'fors getuigd' ervaren met ca. 7 m² per ton! Dit houdt in dat haar snelheid met name bij middenweer en -indien voldoende rechtopgevaaren- bij harde wind relatief uitstekend zijn, iets wat we ook in de praktijk in de VKSJ-wedstrijden konden ervaren: de vergelijkbare 'Beulakermeer', de 'Tractaal' van 6,6 m. l.o.a. hield bij deze windsnelheden op het IJsselmeer schepen van zeker een meter langer over alles met gemak bij. Een 'Sneekermeer' zal echter bij lichtweer niet al te snel zijn: haar platte spantvorm geeft relatief veel natoppervlak; de verhouding zeiloppervlak/natoppervlak is daardoor niet al te gunstig.

De beoordeling naar de criteria zoals de V.K.S.J. deze ten opzichte van haar doelstellingen hanteert

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, bovenwater-schip, dek, kuip, opbouw, tuig en materialen, in overeenstemming zijn met het "Britannia"-ideaal zoals Robert Clark dit destijds omschreef; d.w.z. de onverstoorte 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" of "origineel" 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 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. van 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.

Het onderwaterschip van dit schip vertoont de klassieke lange ondiepe kiel; zo typerend voor dit scheepstype. Het roerblad vertoont eveneens klassieke ronde vormen.

Het bovenwaterschip vertoont eveneens de klassieke kenmerken: een boeg die met z'n sterke ronding de volle lijnen van het voorschip weergeeft, en een spiegel die ondanks z'n lage uittreehoek toch nog een geschatte overhang heeft van circa een meter. Het totaal van de overhangen bedraagt bijna 35% van de l.w.l.; geen gekke verhouding voor een schip van deze grootte.

Het minimum vrijboord is weliswaar niet exact op te meten, maar op de foto's is toch te zien dat dit in ieder geval de 'esthetische norm' hiervoor, te weten 10% van de l.w.l., niet overschrijdt.

De zeeg van dit schip blijft relatief gesproken vrij vlak; een wat vollere zeeg had bovendien de relatief wat hoge opbouw wat meer 'verbloemt'. Aan de andere kant moeten we bedenken dat het hier om een schip voor de binnenwateren gaat; deze hebben feitelijk niet zoveel zeeg nodig om de uiteinden 'boven water' te houden; bovendien zou dit extra gewicht en extra kosten betekenen hebben: beiden even onwenselijk.

We noemden de opbouw al even. De lengte ervan lijkt keurig binnen de vooroorlogse 'esthetische norm' (50% van de l.o.a.) hiervoor te liggen. De grootste breedte van de opbouw bedraagt volgens opgave 1,65 m., waarmee de breedte van de opbouw bijna 72% bedraagt, daar waar de 'klassieke' norm hiervoor 50% bedraagt. We dienen echter hierbij wel aan te tekenen dat we die norm voor de oorlog feitelijk alleen bij grotere zeejachten gehanteerd zien: bij een binnenwaterschip zal men een norm hiervoor uit praktische overwegingen moeten laten voor wat hij is. De (vooroorlogse) 'norm' voor de hoogte van een kajuit is 50% van het minimum vrijboord; de hoogte hiervan bij de 'Omala' is echter 74%

Opvallend is dat deze opbouw bovendien vrij ver naar voren gaat; t.o.v. een 'zeeschip' is de hele kuip en kajuit feitelijk zo'n halve meter naar voren geschoven: zeiltechnisch gesproken een goede zaak; met zo'n relatief licht schip zou een bemanning in een wat verder naar achteren liggende kuip het schip veel te veel achterover getrimd hebben.

Conclusies

Zoals gezegd bekijkt de commissie in eerste instantie of een schip voldoet aan het vastgelegde beleid der VKSJ, dat oude scherpe jachten op esthetische gronden beoordeelt.

Op grond van zuiver de esthetische beoordeling moeten we concluderen dat een schip als de 'Omala' wel iets over de grens ligt van het "Brittannia-ideaal": de maatvoering van met name de kajuit overschrijdt de 'esthetische verhoudingen' op een vrij forse manier: deze is niet alleen veel te breed (hetgeen -mits op zichzelf staand- niet als een afwijking van de gestelde normen wordt gehanteerd), maar de opbouw is in dit geval echter ook zeker fors te hóóg. Deze combinatie maakt de opbouw inderdaad zeer dominant, waardoor deze 'beoordelings-hoofdgroep' niet meer aan de vooroorlogse esthetische beoordelingsnorm voldoet.

Dat houdt bij 'Vintage'-schepen in dat een schip uit deze klasse (zie hiervoor onderstaande klassificerings-definitie) in de klasse 'Vintage-B' zou kunnen vallen; een groepering van historische schepen van voor 1950; waarvan de vormgeving weliswaar op een of meerdere punten afwijkt van het (vooroorlogse) 'Brittannia'-ideaal, maar waarvan tevens geconstateerd wordt dat bedoeld schip beslist als een authentiek schip uit die tijd kan worden aangemerkt, en derhalve aan de daarvoor vastgelegde minimum authenticiteits-eisen voldoet.

De beoordelingscommissie kan derhalve het bestuur met een gerust hart adviseren de 'Omala' tot de vereniging toe te laten.

Voor wat de *classificatie* betreft (Vintage-yacht; Vintage-yacht replica; Classic Yacht; Classic-yacht replica) wordt dit schip geclassificeerd als "Vintage-yacht"; e.e.a. conform de VKSJ-definitie daarvoor, die als volgt luidt: "**Een jacht wordt als "Vintage-yacht" geclassificeerd als dit jacht voor 1 januari 1950 conform de originele plannen is gebouwd in hout of metaal**".

Namens de beoordelingscommissie,

G.H. van Soest