

C R I T E R I A

1.00 INLEIDING

- A. Door de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten zijn de door haar reeds eerder opgestelde criteria bijgeschaafd en nu *) zoals hieronder weergegeven opnieuw vastgesteld.

De in de criteria genoemde punten zullen bij de beantwoording van de vraag of een schip al dan niet in het Stamboek kan worden ingeschreven als richtsnoer dienen.

De omschrijving is daarbij soms vaag gebleven, de grenzen zijn ruim getrokken. Want hoewel het hoofddoel van de Stichting consolidatie, bewaring en handhaving van de oude scheepsvormen is, is een zeker coëxistentie van traditie en historie met de eisen, die door het gebruik als jacht in deze tijd worden gesteld, aanvaardbaar en gewenst.

Daarbij wordt echter welbewust het woord "ontwikkeling" vermeden. Scherpsloew is weliswaar een levend iets, maar de ronde en platbodemjachten hebben als gebruiksvaartuig hun natuurlijke eindvorm bereikt toen het zeil werd vervangen door de motor. Iedere verdere "ontwikkeling" zou de oude vormen automatisch doen overgaan in die van de moderne scherpe jachten of in dualistische tussenvormen. En juist om deze "bastardisering" te vermijden, is deze poging tot omschrijving van het begrip ronde en platbodemjachten ondernomen.

Voorts bedenke men, dat het niet de bedoeling is geweest een handleiding voor de bouw van oud-vaderlandse scheepstypen op te stellen. Daarvoor is heel wat meer vereist. Wel hoopt de Stichting dat ontwerpers zich op de hierboven genoemde punten zullen bezinnen wanneer zij hun lijnen op het tekenbord zetten, en eventueel overleg met de Stichting zullen plegen.

Het is evenwel de bedoeling het Stamboek te gaan doorlichten en zuiveren. Slechts in bepaalde gevallen kunnen ernstige afwijkingen tot uitschrijving van reeds ingeschreven schepen leiden. Voorts zal bij verkoop van een ingeschreven schip een beoordeling daarvan plaatsvinden alvorens de inschrijving te continueren.

Nieuwe aanvullingen zullen worden getoetst aan bovenstaande criteria, die daarbij als richtsnoer en handleiding zullen dienen. Ingeval van twijfel berust de uiteindelijke beslissing bij het Bestuur van de Stichting.

*) nu betekent: mei 1976

Het is echter een hachelijke zaak, omdat zoals gezegd ieder van deze oude schepen eigenlijk een eigen individualiteit bezat, terwijl de schepsvormen zelf - zoals bij ieder gebruiksvoorwerp - voortdurend evolueerden.

Er is echter een zeer duidelijke, principiële wending in de ontwikkeling te constateren toen de zeilen door de motor als voorstuwingsmiddelen werden vervangen. Vanaf die tijd speelden andere en nieuwe factoren een rol bij de bepaling van de scheepsvormen.

Hier ligt ook het eerste, algemene criterium voor de erkenning als oud-Nederlands vaartuig en als voorwaarde om in het Stambok te worden opgenomen: alleen schepen, wier vormen, materiaalkeuze, bouwwijze en tuigage gedurende de zeiltijd bij vrachtvaart, vissersrij of als jacht tot ontwikkeling kwam, komen in aanmerking.

Het tijdstip, waarop een schip gebouwd is, speelt daarbij geen rol, ook vandaag kan een oud-Nederlands scheepstype van zuiver karakter worden gebouwd.

Deze algemene aanduiding kan echter niet meer zijn dan een uitgangspunt voor een omschrijving van wat onder ronde en platbodemsjachten wordt verstaan en van de algemene eisen, waaraan dergelijke schepen dienen te voldoen.

Nadere precisering, met name wat betreft de vormen van de romp, tuigage, opbouw alsmede de aard der materialen is noodzakelijk, al lijkt dit dan ook op een poging het ongreepbare te grijpen. Daarbij dient te worden bedacht, dat de Stichting op grond van haar doelstelling een conserverend, behoudend karakter heeft, doch dat de aan te geven grenzen ruim zullen worden getrokken, gezien de ook oudtijds bestaande verschillen bij een en hetzelfde type. Voorts wordt uit de praktische overwegingen een zeker aanpassing aan de eisen, die het gebruik van het vaartuig als jacht stelt, aanvaard.

3. ROMP

3.01 Algemene opmerkingen

De vorm van de romp moet dusdanig zijn, dat overeenstemming met een bepaald oud-Nederlands type, als omschreven in het boek "Ronde en Platbodemsjachten" of in enig andere historische publicatie, duidelijk is vast te stellen, dan wel dat de oorsprong van de vorm historisch duidelijk aantoonbaar is. De Stichting behoudt zich het recht voor de lijnentekening, dan wel foto's van het onderwaterschip met maatgegevens van kiel en scheg, te laten voorleggen.

3.02 Onderwaterschip; dwarsdoorsnede

De ronde en platbodemsjachten worden onderscheiden in:

a. Ronde Schepen

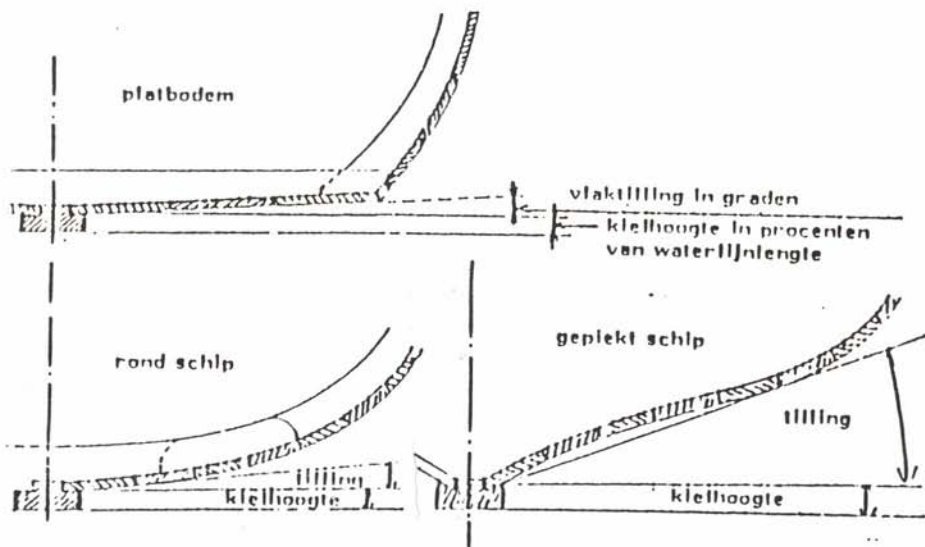
Dit zijn schepen, waarvan de dwarsdoorsnede op ieder spant een doorgaande kromming vertoont van het boeghout tot de kielbalk, indien de spanten over enige lengte van het schip nabij de kielbalk een korte kromming naar beneden vertonen, spreekt men van een geplekt schip.

b. Platbodems

Dit zijn schepen met een duidelijk aanwijsbaar vlak en een knik in de klm. De dwarsdoorsnede van het vlak kan geheel recht zijn, een lichte V-vorm hebben of een zeer lichte kromming vertonen.

De vlaktiling, gemeten in een dwarsdoorsnede ter plaatse van de achterkant van de mast, mag als richtlijn maximaal bedragen voor:

een plathodem : 2 graden
 een rond schip : 6 graden
 een geplekt schip: 12 graden



3.03 Kiel en scheg

Indien een rond of plathodemschip met een kielbalk of scheg is gebouwd, dan mag deze ter plaatse van het grootspant niet meer dan 2% van de waterlijnlengte (Inklusief de stevens) onder het diepste punt van de bodem ter plaatse uitsteken. Op de achterstevens mag de kiel of scheg niet dieper dan 3% van de waterlijnlengte onder het diepste punt van de bodem ter plaatse van het grootspant uitsteken. Kiel of scheg mogen niet onder de rechte verbindingslijn uitsteken, die de hierboven aangegeven punten verbindt.

Deze bepalingen gelden niet voor schepen, die oorspronkelijk reeds met een zekkel werden uitgerust, zoals dit bij de Staverse Jollen gebruikelijk was. Bij deze schepen mag de hoogte van de kiel niet meer bedragen dan 8% van de waterlijnlengte.

De kielbalk of scheg mag van het diepste punt van de bodem naar de achtersteven niet meer dan 1% van de waterlijn lengte in rechte lijn naar beneden lopen.

Het is niet toegestaan onder een kielbalk nog een aparte scheg aan te bouwen. De afmeting van een platte kiel in dwarsrichting mag maximaal 2,5% van de waterlijn lengte bedragen. Een staande kiel mag in dwarsrichting maximaal 10 cm dan wel 1% van de waterlijn lengte bedragen.

Hoewel hierboven maxima voor kiel en scheg zijn aangegeven, dient er naar te worden gestreefd dat kielbalk of scheg niet groter worden dan bij de oorspronkelijke houten typen gebruikelijk was.

3.04 Schip boven water

De vorm en stand van de stevens en het verloop van de lijnen van berghout en boesjel, alsmede de stand van het boesjel, moeten het karakter van het oorspronkelijke scheepstype duidelijk bezitten. De grootste breedte van de romp moet ongeveer op 2/5 van de lengte vanaf de voorsteven liggen, althans in de voorste helft van de romp.

3.05 Opbouw

De vorm en grootte van de opbouw moet zodanig zijn, dat ze in harmonie zijn met het schip en het lijnenspel van de romp niet verstoren. Het is aan te bevelen dat de opbouw zo laag mogelijk blijft en het hoogste punt van de opbouw (de "kult" of het schuilruik) niet hoger boven de waterlijn komt dan de bovenkant van de voorsteven. In ieder geval mag het hoogste punt van de opbouw niet hoger zijn dan 2x het vrijboord ter plaatse, gemeten van potdekseel tot waterlijn.

Er moet naar gestreefd worden dat de kajuttoopbouw achter de mast blijft en bij een opbouw, welke gedeeltelijk voor de mast doorloopt, dat deel niet groter is, dan esthetisch verantwoord is.

De middenlangdoorsnede van de opbouw dient hol te zijn. Slechts op de kleinste schepen met een korte opbouw kan een rechte langdoorsnede worden geaccepteerd.

De zijden van de opbouw dienen op passende wijze in te vallen. De breedte van de opbouw dient zodanig te zijn, dat goed bruikbare gangboorden overblijven.

De vorm en afmetingen van ramen of poorten in de opbouw dienen zodanig te zijn, dat ze bij het schip passen. Poorten verdienen de voorkeur boven ramen.

Het schuilruik dient niet groter te zijn dan voor de toegang tot de kajutt noodzakelijk is.

Op nieuwe schepen en bij verbouwingen mogen geen ramen in rubberprofiel worden toegepast.

3.06 Materiaal en bouw wijze van de romp

Uitsluitend de historisch gebruikte houtsoorten en staal zijn toegestaan. De kwaliteit van het werk en de materiaalaafmetingen van houten en stalen schepen dienen aan goede scheepsbouwgebruiken te beantwoorden. Bij toepassing van hout is alleen massieve gangenbouw veroorloofd.

Bij staalbouw verdient het aanbeveling, in het bijzonder bij grote jachten met een ronde kop en kont zoals tjalken en aken, de luidgangen boven de waterlijn te laten overlappen, teneinde de vorm te accentueren.

Lattenbouw, diagonaalbouw en toepassing van multiplex en kunststof zijn niet toegestaan.

3.07 Beslagwerk

Beslagwerk dient volgens traditioneel model van ijzer, staal of koperlegering te worden vervaardigd.

Indien roestvrij staal wordt toegepast, verdient het aanbeveling dit dof te maken. Chroom en nikkelwerk mag aan boord niet worden toegepast.

3.08 Afwerking en uitrusting

Afwerking en uitrusting aan dek en in de kulp dienen zodanig te zijn dat zoveel mogelijk de historische stijl tot in details wordt gehandhaafd. Onvoldoende aandacht op dit punt kan voor de Stichting reden zijn inschrijving in het Stamboek af te wijzen. Slechts als een indicatie kan genoemd worden dat plastic lichtkoepels en verchroomde ventilatorkappen niet acceptabel zijn.

Bolders van lipmodel zijn te verkiezen boven pijpmodel.

3.09 Kleuren

Voor de romp en aan dek dienen uitsluitend kleuren toegepast te worden welke historisch gebruikelijk waren.

4.00 ROER EN ZWAARDEN

De grootte, vorm en stand van roer en zwaarden moeten in overeenstemming zijn met hetgeen eertijds bij het desbetreffende scheepstype gebruikelijk was.

Bij schepen met een kromme voorsteven en ronde boeg en kont is het geoorloofd een boeleroer toe te passen.

Roer en zwaarden dienen steeds van massief hout uit delen opgebouwd te zijn, zoveel mogelijk van eikenhout. Schilderen is niet toegestaan.

Smalle vissermanskwaarden mogen uit een deel worden gemaakt.

Met uitzondering van Staverse Jollen en andere schepen, waar dit historisch niet gebruikelijk was, dienen zijzwaarden steeds aanwezig te zijn. Midzwaarden en kinkielen zijn niet toegestaan.

5.01 Rondhouten

De mast(en), zellbo(o)m(en), gaffel(s) en het klui(h)hout moeten van hout zijn vervaardigd. Ze mogen massief of hol zijn en uit delen zijn samengesteld.

De mast behoort rond te zijn met een vierlante voet en een achtkantige hummer, welke voldoende uitgesproken is. De top is toegespitst en behoudens op de kleinste schepen voorzien van een metalen trommelstok.

De lengten van de mast boven het dek moet minstens gelijk zijn aan 2/3 van de lengte van het schip over de stevens. Als richtlijn voor de dikte geldt 2 cm per meter mastlengte.

BEPALING VAN HET K.N.W.V.

Een gaffel mag niet anders gevormd zijn en geen andere lengte en stand hebben dan historisch op het scheepstype gebruikelijk was.

Permanente voorzieningen aan het schip en de giek voor het plaatsen van een broodwinner zoals een lumel of een rail zijn niet toegestaan.

Fok- en halfwinderbomen en stutters dienen aan dek geborgen te worden. Zij moeten aan een stuk van hout zijn vervaardigd.

5.02 Zellen

Het zelloppervlak van grootzell en stagfok moet overeenkomstig het voor het type gebruikelijke oppervlak zijn. Als uiterste minimum kan voor bepaalde typen 1,4 x het produkt van de lengte en de breedte op de waterlijn van het schip worden toegestaan.

Als voorzellen mogen alleen stagfok, klui(ve)er, halfwinder en breefok gevaren worden. Tevens mag een aap of broodwinner gehesen worden.

De zellen mogen worden gemaakt van katoen, hennep of vlasdoek of kunstvezeldoek, mits geen andere kleuren worden gebruikt dan wit of blauw.

De banen van de zellen moeten evenwijdig aan het achterlijk lopen. De zellen dienen op traditionele wijze gemaakt en genaaid te worden, doch het laatste mag machinaal geschieden.

In de zellen mogen geen zellatten worden aangebracht.

5.03 Vallen, schoten en stagen

Touwwerk dient van manilla, hennep of kunstvezel te zijn gemaakt. De kleur moet die van natuurvezels zijn.

Schoten en vlaggelijnen mogen ook van wit katoen zijn.

Voor grotere schepen zijn staaldraadvallen toegestaan.

Naast de volledige historische wijze van verstagling is het gebruik van staaldraadverstaglingen met spanschroeven toegestaan.

Roestvrij staaldraad mag worden toegepast.

5.04 Blokken en lieren

Blokken dienen van hout te zijn met zo mogelijk buitenbeslag. Voor staaldraad behoren houten blokken met metalen schijven te worden toegepast. Voor grote schepen met lieren mogen, waar dit vroeger gebruikelijk was, stalen blokken worden toegepast.

Blokken van kunststof mogen niet worden gebruikt.

Indien op grotere schepen lieren worden toegepast, dienen deze zoveel mogelijk, wat uitvoering en materiaal betreft, traditioneel te zijn.

Verchroomde uitvoering is niet toegestaan.

6.00 MOTOREN

Voor toepassing van motoren met groot vermogen wordt gewaarschuwd. Een motor van 3 DIN pk per ton waterverplaatsing kan als ruim voldoende worden gezien. Motoren met hoger vermogen dienen een schroef met beperkte spoed te hebben om een nuttig gebruik van het grote vermogen bij slecht weer of bij slepen mogelijk te maken.

Meer dan 4 DIN pk per ton is af te raden.

Een snelheid, waarbij het jacht grote golven gaat trekken, dient niet toegepast te worden.

Het voller maken van het achterschip om achterover trimmen ten gevolge van het plaatsen van een zware motor te voorkomen, dient te worden vermeden. Bij afwijkingen in het achterschip, welke ter beoordeling van de Stichting te sterk zijn ten opzichte van de historische modellen, kan de Stichting inschrijving in het Stamboek onthouden.