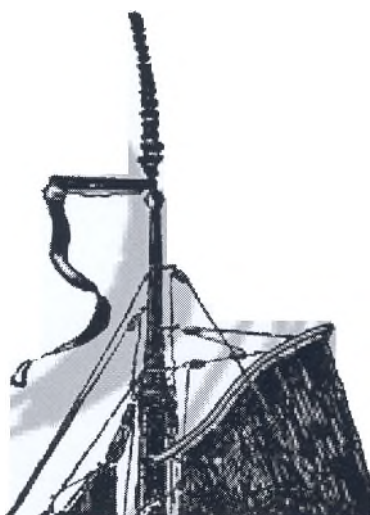


STICHTING STAMBOEK RONDE EN PLATBODEMJACHTEN

Beschermvrouwe: Hare Majesteit de Koningin



CRITERIA VOOR INSCHRIJVING IN HET STAMBOEK

versie 2008

INLEIDING

In 1992 is de laatste versie van de Algemene criteria voor inschrijving in het Stamboek uitgegeven, samen met aanvullende criteria voor lemsteraken, hoogaarzen en schokkers. In de periode nadien kwamen aanvullende criteria tot stand voor zeeschouwen en tjalk jachten en skûtsjes. De aanvullende criteria voor de zeeschouwen werden apart uitgegeven en begin '98 kwam de vraag aan de orde, of dit ook met die voor de tjalkjachten en skûtsjes moest gebeuren.

Zowel in de algemene als de aanvullende criteria is dezelfde indeling aangehouden. De algemene criteria zijn verdeeld in 7 hoofdstukken. Daarvan hebben de hoofdstukken 4, 5 en 6 betrekking op onderdelen van het jacht. Ze behandelen resp. de romp, roer en zwaarden en de tuigage met inbegrip van staand en lopend want.

Bij de aanvullende criteria is voor een nadere uitwerking van een paragraaf van de algemene criteria dezelfde nummering aangehouden. Zo is paragraaf 4.2, onderwaterschip, dwarsdoorsnede, in de aanvullende criteria verder onderverdeeld in 4.2a, rompvorm onder water en 4.2b, rompvorm boven water.

Steeds geldt, dat een bepaling in de aanvullende criteria dient te worden gelezen in samenhang met dezelfde paragraaf in de algemene criteria en dat bij verschillen de tekst van de aanvullende criteria prevaleert. Als voorbeeld wordt verwezen naar de vlaktilling van zeeschouwen als aangegeven in paragraaf 4.2a.7 in samenhang met die van platbodem jachten in paragraaf 4.2 van de algemene criteria.

De laatst aangebrachte wijzigingen of aanvullingen zijn *in kleur gedrukt* en voorzien van *een aparte vaststellingsdatum*.

Het SSRP-bestuur is van oordeel, dat niet alleen diegenen, die zich al dan niet professioneel bezig houden met het ontwerpen, bouwen of verbouwen van ronde en platbodem jachten dienen te beschikken over de tekst van de Criteria voor Inschrijving in het Stamboek maar evenzeer alle eigenaren van ingeschreven jachten, met name indien zij overwegen om wijzigingen aan te brengen of verbouwingen uit te (laten) voeren. Het inschrijvingsbeleid is er immers op gericht om bij elke (her)inschrijving vast te stellen of het jacht nog voldoet aan de criteria voor het betreffende jachttype. Is dit niet meer het geval dan kan (her)inschrijving worden geweigerd tenzij de betreffende wijziging ongedaan wordt gemaakt.

Inhoud

	Pagina:
A Algemene criteria	3
1 Inleiding	3
2 Algemene overwegingen	4
3 Onderverdeling in categorieën	5
4 Romp	5
5 Roer en zwaarden	9
6 Tuigage, staande en lopend want	9
7 Gebruikte symbolen voor de beschrijving van vorm en maat van romp en zeilen	11
B Aanvullende criteria, algemeen	14
C Aanvullende criteria voor lemsteraken	15
4 Romp	15
5 Roeren zwaarden	18
6 Tuigage, staand en lopend want	18
D Aanvullende criteria voor hoogaarzen en schokkers	19
4 Romp	19
Vollenhovense schokkers	21
E Aanvullende criteria voor zeeschouwen	22
4 Romp	22
6 Tuigage, staand en lopend want	24
F Aanvullende criteria voor tjalkjachten en skûtsjes	26
4 Romp	26
5 Roeren zwaarden	28
6 Tuigage, staand en lopend want	28

STICHTING STAMBOEK RONDE EN PLATBODEMJACHTEN

CRITERIA VOOR INSCHRIJVING IN HET STAMBOEK

A Algemene Criteria

1. INLEIDING

Na de oprichting van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodem jachten en de instelling van het Stamboek in 1955 beoordeelde het toenmalige bestuur of een zeiljacht al dan niet kon worden ingeschreven.

Met het vastleggen in 1962 van een aantal kenmerken in de eerste druk van het boek "Ronde en Platbodem jachten" onder redactie van de secretaris-penningmeester van het Stichtingsbestuur, dr mr T. Huitema, werd de eerste aanzet gegeven om te komen tot het opstellen van criteria, waaraan ronde en platbodem jachten moeten voldoen om in aanmerking te komen voor inschrijving in het Stamboek. Eind 1966 werd de eerste Criteriumcommissie gevormd die de opdracht kreeg om een aantal objectieve criteria te formuleren waaraan de jachten bij de aanmelding voor inschrijving in het Stamboek konden worden getoetst. Begin 1967 verscheen het rapport van deze commissie dat de basis vormde voor de in 1969 vastgestelde "Criteria voor inschrijving in het Stamboek".

In 1973 kreeg de toenmalige Criteriumcommissie de opdracht, om de redactie van de criteria te herzien. De nieuwe redactie werd in 1976 vastgesteld.

In 1988 kwam een statutenwijziging van de Stichting tot stand, waarna de redactie van de Criteria voor inschrijving in het Stamboek opnieuw werd herzien, ditmaal door het bestuur.

Door nieuwe ontwikkelingen in de jachtbouw ontstond hierna de behoefte, om voor sommige typen van jachten de criteria verder uit te werken.

Daartoe werd in 1990 een werkgroep geïnstalleerd die in 1992 zijn werkzaamheden afrondde met aanvullende criteria voor lemsteraken, hoogaarzen en schokkers. Deze werden in juni 1992 vastgesteld. Een tweede werkgroep formuleerde aanvullende criteria voor zeeschouwen en voor Zeeuwse schouwen. De criteria voor zeeschouwen werden in februari 1995 vastgesteld, die voor de Zeeuwse schouwen waren eind '99 nog in discussie. Een derde werkgroep deed voorstellen voor aanvulling van de criteria voor tjalken en skûtsjes die in december 1997 werden vastgesteld.

Het bestuur van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodem jachten beslist of een jacht , waaronder in dit verband wordt verstaan een pleziervaartuig, uitsluitend in gebruik voor recreatieve doeleinden, in aanmerking komt voor opname in het Stamboek. Bij twijfel wordt deze beslissing genomen op grond van een door de Criteriumcommissie uitgebracht advies. Deze baseert haar advies op de "Criteria voor inschrijving in het Stamboek" en de voor de bovengenoemde typen van jachten geldende aanvullende criteria waarbij ingeval van verschillen de in de aanvullende criteria gekozen formulering doorslaggevend is.

Bij verkoop van een in het Stamboek ingeschreven jacht vindt, indien de nieuwe eigenaar verzoekt om de inschrijving te continueren, een herbeoordeling plaats om na te gaan, of het jacht nog steeds voldoet aan de criteria voor inschrijving. Indien dit het geval blijkt te zijn vindt (her)inschrijving plaats.

Bij de aanmelding van een jacht voor (her)inschrijving in het Stamboek is de eigenaar verplicht, alle daarvoor nodige informatie desgevraagd aan het bestuur van de Stichting ter beschikking te stellen en tevens, om verbouwingen en restauraties aan het bestuur te melden.

In het algemeen kan worden gesteld, dat afwijkingen in traditionele vorm en tuigage, aangebracht voor welk doel dan ook, tot weigering van de (her)inschrijving kunnen leiden.

De Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten (waaronder mede te verstaan het bestuur, de criteriumcommissie en de leden van de beroepsraad) aanvaardt op geen enkele wijze aansprakelijkheid voor schade in welke vorm dan ook, die als gevolg van het niet inschrijven, het niet ingeschreven houden dan wel als gevolg van een wijziging in de categorie-indeling van een jacht zou zijn ontstaan. (*Vastgesteld: september 2004*)

2. ALGEMENE OVERWEGINGEN

Traditionele scheepsvormen werden bepaald door de eisen die door het gebruik en het vaarwater werden gesteld terwijl het materiaal, waarmee de schepen werden vervaardigd, het creatieve inzicht van de scheepsbouwer en de economische omstandigheden mede de vorm bepaalden. Bovendien gaven plaatselijke opvattingen over stijl, tuigage en onderdelen ieder schip een eigen gezicht. Dit geldt in het bijzonder voor de oude, op het oog gebouwde jachten waardoor deze als cultuurmonumenten zijn te beschouwen.

Scheepsbouw is echter een levend goed. Ook de ronde en platbodemjachten ontkomen niet geheel aan nieuwe inzichten en ontwikkelingen waardoor de oude vormen geleidelijk kunnen veranderen in die van moderne scherpe jachten of in een dualistische tussenvorm.

De Stichting Stamboek Ronde en Platbodem jachten beoogt als hoofddoel om de traditionele vormen van deze jachten te consolideren en te handhaven maar onderschrijft de noodzaak om aanpassingen aan de eisen, die nu aan het gebruik van een jacht worden gesteld, tot op zekere hoogte te aanvaarden. Om die reden wordt gesteld dat alle ronde en platbodem jachten in het Stamboek kunnen worden opgenomen die *overeenkomen met de Oudnederlandse scheepstypen, die hun eindvorm hadden bereikt toen het zeil werd vervangen door de motor.*

Het tijdstip waarop een jacht is gebouwd speelt derhalve geen rol. Ook thans kan een Oudnederlands scheepstype van een zuiver karakter worden gebouwd, al dan niet met behulp van moderne technieken en materialen. Dit laatste komt tot uitdrukking in de hierna te noemen categorie-indeling.

3. ONDERVERDELING IN CATEGORIEËN

Bij de (her)inschrijving wordt elk jacht ingedeeld in één van de vier volgende categorieën:

- A. Een categorie ronde en platbodemjachten in hun oorspronkelijke vorm. Dit zijn schepen gebouwd vóór negentienhonderd vijftig en in hun oorspronkelijke vorm en bouwwijze behouden gebleven of gerestaureerd zodat zij voldoen aan de criteria voor opname in categorie A1 of A2 van het Nationaal Register van Varende Monumenten. (Vastgesteld: april 2004)
- B. Een categorie ronde en platbodemjachten welke oorspronkelijk vóór negentienhonderd vijftig zijn gebouwd als rond of platbodem bedrijfsvaartuig en in hun oorspronkelijke vorm behouden zijn gebleven of gerestaureerd doch nadien op verantwoorde wijze tot jacht zijn verbouwd zodat zij vijftig jaar na dato van deze verbouwing voldoen aan de criteria voor opname in categorie A1 of A2 van het Nationaal Register van Varende Monumenten. (Vastgesteld: april 2004)
- C. Een categorie ronde en platbodemjachten gebouwd na negentienhonderd vijftig, welke zijn gebouwd en gerestaureerd volgens de oorspronkelijke vormen en bouwwijzen van de jachten behorende tot categorie A. (Vastgesteld: april 2004)
- D. Een categorie overige ronde en platbodemjachten, niet behorend tot de onder A, B of C genoemde, doch die geheel of nagenoeg geheel voldoet aan de gestelde criteria voor de Oudnederlandse ronde en platbodemjachten, zoals geformuleerd op het moment, dat zij werden gebouwd, met uitzondering van de tjalken en skûtsjes. Voor deze twee typen zijn de in negentienhonderd en zevenennegentig vastgestelde criteria bepalend. (Vastgesteld: april 2004)

4. ROMP

4.1. Rompvorm algemeen

De vorm van de romp moet zodanig zijn, dat overeenstemming met een Oudnederlands type als omschreven in het boek "Ronde en Platbodemjachten" of een historische publicatie duidelijk is vast te stellen, dan wel dat de oorsprong van de vorm historisch duidelijk aanwijsbaar is.

De vorm en de stand van de stevens, indien aanwezig, de langsdoorsnede, de vorm van de waterlijn en de lijnen van het berg hout en het boeisel alsmede de stand van het boeisel moeten het karakter van het oorspronkelijke scheepstype duidelijk bezitten. De grootste breedte van de romp moet ongeveer op 0,4 x de lengte over de stevens, gemeten vanaf de voorstevens, liggen in elk geval duidelijk in de voorste helft van de romp. Een scheepsvorm kan worden vastgesteld met een *lijnenplan*. Dat bestaat uit een drietal doorsneden van de rompvorm:

1. Een dwarsdoorsnede, het z.g. *spantenplan*;
2. Een horizontale doorsnede, de *waterlijnen*;
3. Een verticale doorsnede, de *verticalen*.

Daarnaast onderscheidt men nog de *sentlijnen*, de doorsneden die een hoek maken met de waterlijnen vanuit de hartlijn van het schip.

Bij nieuwbouw is het gebruikelijk dat wordt uitgegaan van een lijnenplan dat zo goed mogelijk aansluit op de door de opdrachtgever beoogde scheepsvorm. Voor de beoordeling van de romp dienen de volgende, in paragraaf 7 nader gedefinieerde parameters, welke gerelateerd zijn aan de constructiewaterlijn CWL, te worden bepaald en op het ontwerp lijnenplan te worden vermeld: -AL, -CWL, -DC, -DV, -DA, -OA, -OV, -BWL en de positie daarvan ten opzichte van de verticale lijn door het voorste punt van de voorsteven.

Bij het in de vaart brengen *en/of* het meten van het jacht door het KNWV zal de waterlijn mogelijk niet meer overeenkomen met de CWL van het ontwerp lijnenplan. In dat geval zullen voor de beoordeling van het jacht de parameters herberekend moeten worden. Deze herberekende parameters zullen bepalend zijn voor het al dan niet inschrijven in het Stamboek dan wel het handhaven van die inschrijving.

4.2 Onderwaterschip, dwarsdoorsnede

De ronde en platbodem jachten worden onderscheiden in:

A Ronde jachten

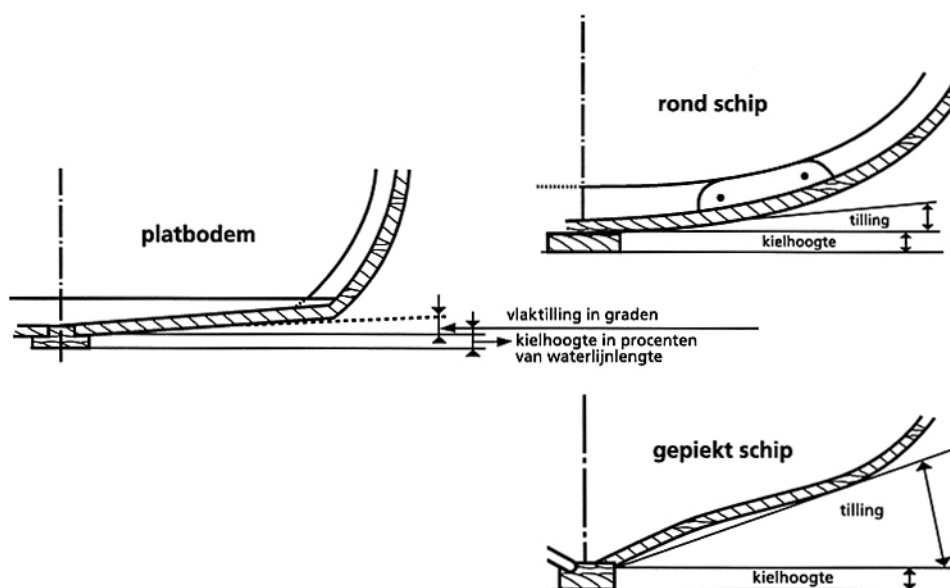
De dwarsdoorsnede van een rond jacht vertoont op ieder spant een van het berghout tot de kielbalk doorgaande kromming. Een deel van de spanten van een rond jacht kan nabij de kielbalk een korte kromming naar beneden hebben; men spreekt dan van een **gepiekt jacht**.

B Platbodemjachten

Platbodem jachten hebben een duidelijk aanwijsbaar **vlak** en gewoonlijk een knik in de kim. De dwarsdoorsnede van het vlak is bij de meeste typen geheel recht. BIJ enkele typen platbodems kan de dwarsdoorsnede van het vlak een lichte **vlaktiling** vertonen of er is een zeer lichte **kromming** aanwezig. Beide karakteristieken zijn alleen toegestaan bij scheepstypen, waar dit ook oorspronkelijk voorkwam.

De vlaktiling, gemeten ter plaatse van het grootspant, mag als richtlijn maximaal bedragen:

- voor een platbodem jacht: 2 graden
- voor een rond jacht: 6 graden
- voor een gepiekt jacht: 12 graden



4.3 Kiel, scheg en loefbijter

Indien een rond of platbodem jacht in zijn oorspronkelijke vorm met een kielbalk of scheg werd gebouwd mag de hoogte daarvan ter plaatse van het grootspant niet meer dan 2% van L onder het diepste punt van het vlak ter plaatse van het grootspant bedragen. Op de achtersteven mag de kielbalk of scheg niet dieper dan 3% van L onder het diepste punt van het vlak ter plaatse van het grootspant uitsteken. Kiel of scheg mogen niet onder de rechte verbindinglijn uitkomen, die de hiervoor aangegeven punten verbindt. Onder een kielbalk of scheg mag niet nog een aparte scheg worden aangebracht.

Bij jachten zonder kielbalk mag de voorscheg niet dieper steken dan het diepste punt van het vlak ter plaatse van het grootspant en het diepste punt van de achterscheg niet dieper dan 1% van L onder het diepste punt van het vlak.

Zeeschouwen mogen onder het vlak voor de mast onder de waterlijn een scheg hebben waarvan de hoogte nergens meer bedraagt dan 2% van de lengte op de waterlijn.

De afmeting van een kielbalk mag in dwarsrichting maximaal 2,5% van de lengte op de waterlijn, de stevens inbegrepen, bedragen.

Bij jachten die oorspronkelijk reeds met een zeilkiel werden uitgerust, zoals Staverse jollen, mag de hoogte hiervan ter plaatse van het grootspant niet meer bedragen dan 8% van de waterlijnlengthe en in de dwarsrichting niet meer dan 10 cm dan wel 1% van de lengte op de waterlijn.

Bovengenoemde afmetingen voor kiel en scheg zijn maxima. Er dient naar worden gestreefd dat zij niet groter zijn dan bij de oorspronkelijke typen gebruikelijk was.

Een loefbijter mag alleen worden toegepast bij jachttypen waar dit in hun oorspronkelijke vorm gebruikelijk was. De vorm mag niet afwijken van de historisch gebruikelijke en de loefbijter mag niet verder naar voren uitsteken dan de verticale lijn door het voorste punt van de voorsteven op de waterlijn gemeten.

4.4 Opbouw

Vorm en grootte van de opbouw moeten zodanig zijn, dat ze in harmonie zijn met het jacht en het lijnenspel van de romp niet verstoren. Uitgangspunt is, dat de opbouw zo laag mogelijk blijft en dat het hoogste punt (de "kuif" of het schuifluik) niet hoger boven de waterlijn komt dan de bovenkant van de voorsteven.

Verder mag het hoogste punt van de opbouw niet hoger liggen dan 2x de hoogte van het vrij boord ter plaatse, gemeten van de bovenrand van het potdeksel tot de waterlijn.

Er moet naar worden gestreefd dat de opbouw achter de mast blijft en bij een opbouw, die gedeeltelijk voor de mast doorloopt dient dit deel niet groter te zijn dan esthetisch verantwoord.

De langsdoorsnede van de opbouw op de hartlijn van het jacht dient hol te zijn. Slechts op kleine jachten met een korte opbouw kan een rechte langsdoorsnede worden geaccepteerd.

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

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

Zeerelingen kwamen vanouds op ronde en platbodem jachten of de daaraan ten grondslag liggende bedrijfsvaartuigen niet voor behoudens op grote, zeegaande tjalken en klippers. Een zeereling is, met name op het voordek, ontsierend en onpraktisch en belemmert de juiste stand en schootvoering van de fok. In beginsel is een zeereling daarom onaanvaardbaar.

In voorkomende gevallen kan een wegneembare constructie voor incidenteel gebruik worden geaccepteerd. Hetzelfde geldt voor die gevallen waarin een vaste zeereling uit veiligheidsoverwegingen van overheidswege verplicht is gesteld. (Vastgesteld: 1999)

4.5 Materiaal en bouwwijze van romp en opbouw

Voor houten jachten van de categorieën A, B en C zijn alleen de historisch gebruikte houtsoorten toegestaan; voor jachten van categorie D tevens niet traditionele houtsoorten (vastgesteld: april 2000) met dien verstande dat de constructie zodanig moet zijn dat het verloop van de nerven en van de delen, en de afmetingen van de delen, geen verschil laat zien met de traditionele bouwwijze. (vastgesteld: november 2005) Verder komen alleen ijzer en staallegeringen als constructiemateriaal in aanmerking. Dek en opbouw mogen van hout of staal zijn dan wel van staal met hout bekleed.

Gebruik van roestvast staal is toegestaan bij steunconstructies voor houttoepassing en eveneens voor huiddoorvoeren, puttings, waterafvoergoten en afsluitranden voor teakdekken.

De kwaliteit van het houtwerk en de materiaaldikten van houten en ijzeren of stalenjachten dienen aan goede scheepsbouwgebruiken te beantwoorden.

De plaatdikte van een stalenjacht moet voor romp en dekken tenminste 4 mm bedragen, bij L < 6,25 m tenminste 3 mm.

Bij toepassing van hout is alleen massieve gangen bouw geoorloofd. Bij staalbouw verdient het aanbeveling, in het bijzonder bij grote jachten met ronde kop en kont, de huidgangen boven de waterlijn te laten overlappen ten einde de vorm te accentueren.

Bij houten jachten mogen de inhouten en berghouten gelamineerd zijn mits de afmetingen en constructies overeenkomen met die in de traditionele bouw.

Bij jachten van categorie D mogen tevens de huid, de voorkant en de zijanten van de kajuitopbouw gelamineerd zijn mits vervaardigd uit dezelfde houtsoort en uit maximaal drie delen die elk tenminste 8 mm dik zijn. De richting van de houtnerf dient in alle lagen gelijk te verlopen, in de lengterichting van de te verlijmen delen. Deze mogen zowel in de lengte- als in de breedterichting verspringen. De constructie moet echter zodanig zijn dat aan weerszijden geen verschil is te zien met de traditionele bouwwijze (vastgesteld: juni 2001)

Zowel voor het lamineren als voor het behandelen van de huid en de inhouten aan binnen en buitenzijde zijn epoxypreparaten geoorloofd. Diagonaalbouw, plakhout of multiplex is voor de romp niet toegestaan.

Teakhouten dekken zijn toegestaan. Lattenbouw, diagonaalbouw en toepassing van multiplex is uitsluitend toegestaan voor het dak van de opbouw.

Het gebruik van glas- of kunstvezel, behoudens als isolatiemateriaal, alsmede dat van aluminium of kunststof als constructiemateriaal is niet toegestaan.

4.6 Scheepsbeslag

Scheepsbeslag dient volgens historisch model van ijzer, staal of een koperlegering te zijn vervaardigd. Roestvast staal, bij voorkeur gematteerd, is geoorloofd. Verchromen, vernikkelen en de toepassing van gepolijst roestvast staal zijn niet toegestaan.

4.7 Afwerking en uitrusting

Afwerking en uitrusting aan dek en in de kuip dienen zodanig te zijn dat zoveel mogelijk de historische stijl tot in details wordt gehandhaafd. Slechts als indicatie kan genoemd worden dat lichtkoepels en verchroomde of roestvast stalen ventilatorkappen niet acceptabel zijn. Bolders van lipmodel zijn te verkiezen boven pijpmodel.

4.8 Kleuren

Er dienen (vastgesteld 13.02.07) kleuren te worden toegepast die historisch gebruikelijk waren. Het aantal kleurencombinaties dient zoveel mogelijk beperkt te blijven.

5 ROER EN ZWAARDEN

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

Roer en zwaarden dienen van massief hout, bij voorkeur eikenhout, uit delen te zijn opgebouwd. Zeezwaarden mogen uit één deel zijn gemaakt.

Midzwaarden en kimkielen zijn niet toegestaan.

Alleen bij grotere jachten ($L > 8.5\text{m}$) mag de helmstok worden vervangen door een stuurwiel.

6 TUIGAGE, STAAND EN LOPEND WANT

6.1 Rondhouten

Masten, zeilbomen, gaffels en het kluifhout moeten van hout zijn vervaardigd. ZU mogen uit delen zijn samengesteld; mast en giek mogen hol zijn met een wanddikte van 25% van de diameter ter plaatse. De mast behoort rond te zijn met een vierkante voet en een achtkantige hommer welke voldoende uitgesproken is. De top moet toegespitst zijn en, behoudens op de allerkleinste jachten, voorzien zijn van een metalen trommelstok. Als richtlijn voor de dikte van de mast geldt 2 cm per meter mastlengte.

De giek mag in lengte niet verstelbaar zijn; de lummeel moet aan de mast bevestigd zijn dan wel draaien op de mastknecht, niet verder dan 1,5 x de mastdikte achter de achterkant van de mast.

Mast, giek en gaffel dienen van traditioneel beslag te zijn voorzien. (vastgesteld: 12.09.06)

Een gaffel mag niet anders gevormd zijn en geen andere afmetingen hebben dan historisch gebruikelijk was. *Een spruit is alleen toegestaan voor grotere jachten waarvan de vallen van staal draad zijn.*

Er mogen in de gaffel geen gaten aangebracht worden anders dan voor de marlijn. (vastgesteld: 12.09.06)

Fokkebomen, uithouders en stutters voor de voor- en bijzeilen moeten evenals de gaffel en de kluiverboom van massief hout zijn vervaardigd. Alleen de halfwinderboom mag hol zijn.

Lopend want mag niet door de rondhouten worden geleid.

6.2 Zeilen

Het zeiloppervlak van grootzeil en fok moet in overeenstemming zijn met hetgeen voor het betreffende scheepstype historisch gebruikelijk was. Als uiterste minimum kan 1,4 x het product van de lengte en de grootste breedte op de waterlijn worden toegestaan.

Als voorzeilen mogen, afhankelijk van hetgeen op het betreffende scheepstype historisch gebruikelijk was, een stagfok, botterfok, kluiver, halfwinder en breefok worden gevaren. Ook een aap of broodwinner en waterzeilen zijn toegestaan op scheepstypen waarop dit vanouds gebruikelijk was mits de maten in overeenstemming zijn met de historisch gebruikelijke.

Elk zeil moet zijn vervaardigd van enkel laags geweven doek van katoen, hennep, vlas of kunstvezel op een wijze die vanouds gebruikelijk was. Uitsluitend witte of bruine zeilen zijn toegestaan. Voor elk afzonderlijk zeil mag slechts één doeksoort worden gebruikt, d.w.z. doek van hetzelfde materiaal en gewicht en met dezelfde finish, opbouw van weefsel en mechanische eigenschappen.

Het gebruik van "multply" doek en/of niet geweven materiaal zoals Mylar, aromatische polyamides, koolstofvezels of andere hoog modulaire vezels als Kevlar, is niet toegestaan.

De banen van de zeilen moeten evenwijdig aan het achterlijk lopen en mogen, behoudens opjachten met $L > 15,5$ m, niet breder zijn dan 50 cm. Voor grotere jachten mag de baanbreedte niet meer bedragen dan de vroeger gebruikelijke doekmaat voor katoen van 90 cm.

Het verdubbelen van banen op enigerlei wijze anders dan op de hierna omschreven wijze in hoekversterkingen is niet toegestaan. In de hoekversterkingen moet het doek de indruk geven, evenwijdig aan het achterlijk gesneden te zijn.

De zeilen dienen op de traditionele wijze gemaakt en genaaid te worden. Dit laatste mag machinaal geschieden. Hoekversterkingen mogen niet groter zijn dan historisch gebruikelijk.

Het grootzeil dient op de traditionele wijze met een marlijn aan de gaffel en met rakbanden aan de mast te worden bevestigd. Het behoort voorzien te zijn van een losse broek.

Openingen in het zeil anders dan de vanouds gebruikelijke kousen en reefogen zijn niet toegestaan. Cunningham holes, flattening reefs etc. voor het trimmen van de zeilen zijn evenmin toegestaan. Persgrommers zijn wel toelaatbaar.

Versterkingen in het zeil zijn uitsluitend toegestaan rond normale kousen en reefogen en in de hoeken van het zeil.

In de hals- en schoothoek van de zeilen zijn radiale versterkingen toegestaan mits afgedekt door een laag doek in traditionele vorm.

De rakbanden van het grootzeil moeten zijn voorzien van kralen.

Het reven dient op traditionele wijze te geschieden door middel van een steekbout of een smeerreep en een bindrif.

De top van de fok mag niet hoger staan dan de bovenkant van de hommer terwijl de top van de kluiver niet hoger mag staan dan de top van de fok. Zeillatten en zeillatzakken zijn niet toegestaan behoudens op tjalk jachten en skûtsjes.

6.3 Vallen, schoten en stagen

Touwwerk dient van manilla, hennep of kunstvezel gemaakt te zijn. De kleur moet die van natuurvezel zijn. Schoten en vlaggenlijnen mogen van wit katoen of witte kunstvezel zijn vervaardigd.

Voor grotere jachten zijn staaldraadvallen toegestaan.

In plaats van de historisch gebruikelijke wijze van verstaging mogen spanschroeven worden toegepast en mag roestvast staaldraad worden gebruikt.

Een installatie voor het voeren van een rolfok en rolkluiver is niet toegestaan.

De kluiverboom moet op traditionele wijze, horizontaal of hoger, worden geplaatst en getuigd. Hij moet kunnen worden getopt en/of binnengehaald.

6.4 Blokken en lieren

Blokken dienen van hout te zijn, bij voorkeur met buitenbeslag. Blokken van kunststof horen op ronde en platbodemjachten niet thuis.

Indien op grotere jachten lieren worden gebruikt dienen deze zoveel mogelijk te zijn uitgevoerd zoals historisch gebruikelijk was. Voor staaldraad dienen houten blokken met metalen schijven te worden gebruikt. Op grotere jachten met lieren mogen, waar dit vroeger gebruikelijk was, stalen blokken worden toegepast.

Het staande en lopende want, de rondhouten en de verplaatsbare onderdelen van de romp van een jacht mogen slechts met handkracht worden bediend en versteld. Op jachten met een $L > 8.5$ m mogen voor het lichten van het anker, het strijken van de mast en het ophalen van de zwaarden één of meer elektrisch of hydraulisch aangedreven lieren worden gebruikt.

7. GEBRUIKTE SYMBOLEN VOOR DE BESCHRIJVING VAN VORM EN MAAT VAN ROMP EN ZEILEN

Voor de beschrijving van de rompvormen is gebruik gemaakt van de hierna te noemen symbolen voor verschillende scheepsmaten zoals die ook in de klassenvoorschriften van het KNWV worden gehanteerd.

LOA = de lengte over de stevens. $LOA = LWL + OV + GA$.

LOB = LOA zonder achterstevens en valse voorstevens of steven klos bij schouwen.

LWL = de lengte van de waterlijn zonder de stevens en gemeten op de aansluiting van huid met de zijkant van de stevens.

L = de lengte op de waterlijn over de stevens.

CWL = de LWL volgens het ontwerplijnenplan, te weten de waterlijn waarop het jacht vermoedelijk zal liggen, volledig uitgerust en onbemand, met half gevulde wateren brandstof tanks, gemeten op de aansluiting van de huid met de zijkant van de stevens.

OV = de overhang voor, de afstand, op de waterlijn gemeten, tussen de loodlijn uit de voorkant van de voorstevens en de voorkant van de huid.

OA = De overhang achter, de afstand, op de waterlijn gemeten, tussen de loodlijn uit de achterkant van de achterstevens en de achterkant van de huid.

BWL = de breedte op de waterlijn op 1/3 LWL uit het snijpunt van LWL en voorstevens.

D1 = de holtemaat van de buitenkant van de huid tot het waterlijnvlak op een punt 1/4 BWL uit het midden van het jacht en op 1/3 van LWL uit het vooreinde daarvan.

D2 = D1 doch gemeten op 2/3 uit het vooreinde van LWL en eveneens op een punt 1/4 BWL uit het midden van het jacht.

J = de lengte van de loodlijn uit het snijvlak van het voorstag met de steven of botteloef op de voorkant van de mast.

IZ = de afstand in projectie op het verticale vlak van het snijpunt van het voorstag met de mast tot het snijpunt van dek en huid dwars van de mast.

AL = de intreehoek van de waterlijn, gemeten op CWL

DC = de berekende waterverplaatsing op de CWL, dat is het gewicht van het jacht, volledig uitgerust en onbemand, met half gevulde wateren brandstof tanks. $DC = DV + DA$, uitgedrukt in m³. De berekening dient uitgevoerd te worden inclusief huiddikte en aanhangsels, zoals onder andere: scheg, loefbijter, schroef en roer, voor zoet water met een soortgelijke massa van 10000 kg/m³. Op deze manier is de waterverplaatsing gelijk aan het gewicht van het schip bij weging. (vastgesteld februari 2008)

DV = de waterverplaatsing van het voorschip, het gedeelte voor 1/2 LWL.

DA = de waterverplaatsing van het achterschip, het gedeelte achter 1/2 LWL.

SLG = de slankheidsgraad, gedefinieerd als LWL gedeeld door de derdemachts wortel uit DC.

CW = de waterverplaatsingscoëfficiënt, in de geldende klassenvoorschriften van het KNWV als volgt gedefinieerd:

- 0,300 voor hoogaarzen en zeeschouwen
- 0,305 voor schokkers en bollen.
- 0,310 voor schouwen, grundels, pluten en punters
- 0,320 voor botters en hengsten
- 0,321 voor visaken
- 0,330 voor rondejachten
- 0,340 voor lemsteraken en Zeeuwse schouwen
- 0,350 voor Staverse jollen
- 0,365 voor tjalkjachten, klippers en skûtsjes

D = de waterverplaatsing, gedefinieerd als $CW \times LWL \times BWL \times (D1 + D2)$

ZV = het zeildragend vermogen, gedefinieerd als de wortel uit het standaard zeiloppervlak gedeeld door de derdemachts wortel uit de waterverplaatsing DG. Voor de berekening van het standaard zeiloppervlak wordt verwezen naar de geldende klassenvoorschriften voor ronde en platbodem jachten van het KNWV

GBL = de lengte van het bovenlijk van het grootzeil

GOL = de lengte van het onderlijk van het grootzeil

GPB = de pijlronding boven de lijn GBL

Grootspant = de spantdoorsnede met het grootste oppervlak onder de CWL.

B. AANVULLENDE CRITERIA ALGEMEEN

1. Voor sommige typen ronde en platbodem jachten zijn in de hierna volgende hoofdstukken aanvullende criteria opgenomen die karakteristiek zijn voor het betreffende jachttype.
2. Waar in deze aanvullende criteria grenzen zijn gesteld zijn die bedoeld als de uiterst toelaatbare grenzen.
3. De aanvullende criteria zijn gebaseerd op onderzoek van lijnenplannen en andere gegevens van oude schepen, aangevuld met meetgegevens uit de klassenvoorschriften voor ronde en platbodem jachten van het KNWV. Jachten die gebouwd zijn na het van kracht worden van de aanvullende criteria voor het betreffende type zullen volledig aan deze criteria dienen te voldoen.
4. De paragraafindeling van de aanvullende criteria zijn in overeenstemming met die van de basistekst. In principe zijn beide teksten van kracht; ingeval van verschillen prevaleert de tekst van de aanvullende criteria.

C AANVULLENDE CRITERIA VOOR LEMSTERAKEN

4 ROMP

De lemsteraak is van oorsprong een vaartuig bestemd voor de visserij in de voormalige Zuiderzee. Het scheepstype is aan het einde van de negentiende eeuw ontwikkeld uit de boeier en de op het Friese binnenwater gebruikte visaak. De hogere kop was nodig voor het vissen op het ruimere water zoals dat ook bij andere vissersvaartuigen, in gebruik op de Zuiderzee, gebruikelijk was.

Met grotere lemsteraken werd de visvangst ook op de Noordzee beoefend. Daarnaast zijn reeds in een vroeg stadium lemsteraken als jacht gebouwd. Het scheepstype behoort tot de groep van de *rondejachten* als gedefinieerd in paragraaf 4.2.a van de Criteria.

4.1 Rompvorm algemeen

Het lijnenplan van een nieuw te bouwen lemsteraak dient te voldoen aan de in paragraaf 4.1. van de algemene criteria gestelde eisen.

4.1.1 Alle waterlijnen, senten en spanten van een lemsteraak moeten een *vloeiend* verloop hebben; zij mogen nergens "stilstaan". Vervormingen en bulten, in het bijzonder ter plaatse van de meetpunten, zijn niet toegestaan. Ook het verloop van de aansnijding van de huid op de stevenbalken en de lijnen van de stevens dienen *vloeiend* te zijn.

4.2a Rompvorm onder water

4.2a.1 De grootste breedte van alle waterlijnen en senten moet liggen *vóór* 1/2 LOA.

4.2a.2 De grootste breedte op de CWL moet liggen binnen een afstand van 45% van de LOA, gemeten uit de verticale lijn door het voorste punt van de voorsteven.

4.2a.3 De verhouding tussen LWL en BWL op 1/3 van de LWL vanaf het voorste punt daarvan moet liggen tussen 2,9 en 3,3 voor jachten met $L = 15,0$ m en tussen 2,2 en 2,6 voor jachten met $L = 6,0$ m. Tussengelegen waarden zijn te bepalen door lineaire interpolatie middels de formule:
 $0,078L + 1,73 \leq LWL / BWL \leq 0,078L + 2,134$

4.2a.4 De intreehoek AL van de CWL moet tenminste 750 bedragen. De kromtestraal van de CWL mag binnen 1 meter uit de achterkant van de voorsteven niet extreem toe- of afnemen.

4.2a.5 Het diepste punt van alle verticalen en senten moet liggen *vóór* 1/2 LOA

4.2a.6 S-vormige spanten zijn uitsluitend toegestaan in het achterschip. achter de halve lengte van de LWL.

4.2a.7 De vorm van het grootspant mag niet belangrijk afwijken van die van de oorspronkelijke schepen. Voor jachten, gebouwd door werven, die ook houten lemsteraken hebben gebouwd waarvan de spantvorm een lichte knik vertoont in de kimmen is het ook voor stalen rompen toegestaan deze te bouwen met een soortgelijke lichte knik in de kimmen.

4.2a.8 D1 moet tenminste even groot zijn als 02

4.2a.9 SLG mag maximaal 4,00 bedragen voor jachten met $L \geq 6,0$ m en 4,55 voor jachten met $L \leq 11,0$ m. Tussengelegen waarden voor jachten met $L = 6,0 - 11,0$ m zijn te bepalen door lineaire interpolatie middels de formule $SLG \leq 0,11 L + 3,34$

4.2a. 10 DV moet $\geq 8\%$ groter zijn dan DA.

4.2a. 11 Op nieuw gebouwde jachten moeten aan stuurboord en aan bakboord diepgangskenmerken worden aangebracht op voor- en achtersteven op 10 cm boven de CWL. Op houtenjachten moeten de merktekens messing balkopnagels zijn en op stalenjachten dienen ze te worden ingehakt, dan wel op andere goed zichtbare wijze te worden aangegeven.

Indien door de klassenorganisatie Ronde en Platbodem jachten voorgeschreven diepgangskenmerken permanent zijn aangebracht, zodanig dat de nulpunten de CWL aangeven, kan van het aanbrengen van de hierboven genoemde diepgangskenmerken worden afgezien.
(Vastgesteld: februari 2001)

4.2b Rompvorm boven water

4.2b.1 De overhang voor (OV) moet liggen tussen 7 en 11% LOA voor jachten met $LWL \leq 11,0$ m en tussen de 7 en 10% voor jachten met $13,0 \text{ m} \leq LWL$. Voor jachten met LWL van 11,0 tot 13,0 m geldt een ondergrens van 7% LOA, tussenliggende waarden voor de bovengrens van OV voor jachten met LWL 11,0 tot 13,0 m zijn te verkrijgen door lineaire interpolatie middels de formule $OV < b \%$, met $b = 16,5 - 0,5 LWL$. (Vastgesteld: september 2004) De LOA mag ten hoogste 18,5m zijn. (Vastgesteld: oktober 2000)

4.2b.2 De lijnen van voor- en achtersteven dienen een vloeiend verloop te hebben. Ook de aansnijding van de huid op de stevens dient goed strokend te zijn.

4.2b.3 De lijnen van potdeksel, berg hout en huidgangen dienen een vloeiend verloop te hebben.

4.2b.4 Het diepste punt van het berg hout moet liggen tussen 0,30 en 0,45 van de LOA, gerekend vanaf de achterkant van de achtersteven.

4.2b.5 Het berghout mag over een beperkt gedeelte van de romp van gelijke hoogte zijn en behoort naar voor- en achterschip te zijn verjongd.

4.2b.6 Het boeisel moet ongeveer ter hoogte van de mast de grootste breedte hebben en moet naar voor- en achterschip geleidelijk smaller worden. Indien een verhoging op het boeisel wordt aangebracht dient dit over de gehele lengte even hoog te zijn.

4.2b.7 De hoogte van de verschansing van dek tot bovenkant potdeksel bedraagt minimaal 0,06 m voor jachten met $L \leq 8,0$ m en minimaal 0,14 m voor jachten met $11,0 \text{ m} \leq L$. Voor jachten met L van 8,0 m tot 11,0 m wordt de minimale waarde verkregen door lineaire interpolatie, middels de formule $-0,153 + 0,0267 L$. Het vrijboord, gemeten tussen de bovenkant van het potdeksel en CWL mag, gemeten in het midden van LOA niet groter zijn dan $0,14 + 0,08 LOA$ voor jachten met $L \leq 11,0$ m en maximaal $0,14 + 0,07 LOA$ voor jachten met $13,0 \text{ m} \leq L$. Voor jachten met L van 11,0 m tot 13,0 m wordt het maximale vrijboord verkregen door lineaire interpolatie, middels de formule $(0,135 - 0,005 L) * LOA + 0,14$. (Vastgesteld: september 2004)

4.2b.8 Een zeereling is niet gebruikelijk

4.2b.9 De dekronding mag nergens meer dan 4% van de dekbreedte ter plaatste bedragen.

4.2b.10 Op half gedekte jachten mogen zetboorden op het potdeksel geplaatst worden. Zetboorden zijn "losse" onderdelen die op het boeisel, op het potdeksel geplaatst worden. Losse zetboorden worden uitgevoerd in hout, bij voorkeur inlands. Zetboorden die onderdeel zijn van het boeisel mogen van staal zijn. Als de zetboorden onderdeel zijn van het boeisel, wordt het vrijboord (art. 4.2b.7) gemeten tot de doorgestrookte lijn die het potdeksel in voor en achterschip verbindt. Deze doorgestrookte lijn dient op de buitenzijde van het boeisel aangegeven te worden met een zelfde profiel als voor het potdeksel gebruikt is. Het zetboord mag maximaal 1.5 % van LOA hoog zijn, maar hoeft echter niet lager dan 13 cm genomen te worden. De lengte van het zetboord is beperkt tot de volgende maten: Het zetboord stopt in het achterschip op een afstand van minimaal 25% van LOA voor achterkant achtersteven. Het zetboord stop in het voorschip op een afstand van minimaal 20% van LOA achter_voorkant_voorsteven. (Vastgesteld: september 2004)

4.3 Kielbalk, scheg en loefbijter

4.3.1 Het is toegestaan, de kielbalk te onderbreken. In dat geval moet de scheg tenminste 20% van L lang zijn, gemeten vanaf het achterste punt van L tot het voorste punt van de onderkant van de scheg. De loefbijter moet dan tenminste 20% van L lang zijn, gemeten vanaf het voorste punt van L tot de achterste punt van de onderkant van de loefbijter. De aansnijdingen van scheg en loefbijter met het vlak moeten recht verlopen, in een hoek van niet meer dan 45°. (Vastgesteld: juni 1999)

Het diepste punt van de scheg en het diepste punt van de loefbijter mogen niet meer dan 1% van L verschillen. (Vastgesteld: april 2002)

4.3.2 De breedte van kielbalk, de scheg en de loefbijter mag niet groter zijn dan de breedte van de stevens op de aansnijding van de huid. *Voor en achtersteven dienen even breed te zijn.* (Vastgesteld: oktober 2000)

Bij jachten met $L < 10,0$ m mag deze breedte ten hoogste 10 cm bedragen en bij jachten met $L > 10,0$ m maximaal 1% van L.

4.4 Opbouw

4.4.1 De bovenkant van de opbouw moet aan de achterzijde het hoogste zijn en in een vloeiende lijn naar voren verlopen. Deze lijn mag geen sprong vertonen. De hoogte boven het dek aan de voorzijde van de opbouw moet tenminste 20% kleiner zijn dan die van de achterzijde, *zulks te bepalen op hart schip.* (Vastgesteld: september 2004)

4.4.2. Voor jachten met $L \leq 6,0$ m mag het hoogste punt van de opbouw aan de achterzijde niet hoger boven de waterlijn liggen dan $2,0 \times$ het vrijboord ter plaatse, gemeten van de bovenkant van het potdeksel tot de waterlijn. Voor jachten met $13,0 \leq L$ is de genoemde waarde $1,7 \times$ ipv $2,0 \times$. Voor jachten met L van 6,0 m tot 13,0 m wordt de vermenigvuldigingsfactor verkregen door lineaire interpolatie, middels de formule $2,257 - 0,0429 L$. De hoogte van de opbouw van het dek tot het snijpunt van dak en zijkant gemeten langs de zijkant van de opbouw, mag maximaal 60 cm bedragen. (Vastgesteld: september 2004)

4.4.3 De dakronde aan de voorzijde mag voor schepen met $L \leq 8,0$ m maximaal 11% van de dakbreedte zijn en maximaal 5% voor jachten met $11,0 \text{ m} \leq L$. Voor jachten met L van 8,0 m tot 11,0 m wordt dit percentage verkregen door lineaire interpolatie, middels de formule $27,0 - 2,0 L$. (Vastgesteld: september 2004)

4.4.4. Er moet naar worden gestreefd dat de kajuitopbouw achter de mast blijft. Indien de kajuitopbouw vóór de mast doorloopt dan mag het vóór de mast uitstekende deel, te rekenen vanaf de achterkant van de mastvoet, niet langer zijn dan 40% van het voordek, te rekenen vanaf

de achterkant van de mastvoet tot de voorkant van de voorsteven. (Vastgesteld: oktober 2002)

4.4.5 Een losse opbouw vóór de mast mag niet hoger zijn dan de voorkant van de kajuitopbouw.

4.4.6 Op een half gedekt jacht mag geen opbouw op de voorplecht worden geplaatst.

4.5 Materiaal en bouwwijze van romp en opbouw

4.5.1 Stalen jachten dienen boven de waterlijn bij kop en kont overlappende huidgangen te hebben. De huidgangen dienen naar de uiteinden te zijn verjongd.

4.5.2 Het berghout van een stalenjacht moet worden opgebouwd uit plaatmateriaal met aan de buitenkant een lichte bolling waarop een plat half rond.

5 ROER EN ZWAARDEN

5.1 Het roer mag niet onder de scheg uitsteken.

5.2 De zwaarden dienen zeezwaarden te zijn.

6 TUIGAGE, STAAND EN LOPEND WANT

6.1 Rondhouten

6.1.1 Slechts één mast mag worden gevoerd. De voorkant van de mast mag ten hoogste 42% van de LOA achter het voorste punt van de voorsteven staan.

6.1.2 De lengte van het bovenlijk van het zeil aan de gaffel (GBL) mag niet groter zijn dan 48% (vastgesteld 03.07.07) van de lengte van het onderlijk (Gol). De pijlhoogte van het zeil langs de gaffel (GPB), moet liggen tussen 5 – 20 % (vastgesteld 03.07.07) van de lengte van het bovenlijk.

6.1.3 De afstand IZ mag niet groter zijn dan $1,05 \times \text{LOA}$.

6.2 Zeilen

6.2.1 Tot de standaard zeiluitrusting behoren een grootzeil, een botterfok en! of stagfok en een kluiver. Naast bovengenoemde zeilen kunnen een halfwinder, een aap of broodwinner en onder grootzeil en fok waterzeilen worden gevoerd. De halshoek van de halfwinder dient op de loopring om de kluiverboom gevoerd te worden.

6.2.2 De bovengrens van het zeildragend vermogen (ZV) voor jachten met $L < 6,0$ m is 4,00. Voorjachten met een $L > 11,0$ m is de bovengrens 4,35. Tussenvallende waarden kunnen worden berekend door lineaire interpolatie middels de formule $ZV < 0,07L + 3,58$.

De ondergrens van ZV is 3,3 ongeacht de lengte van het jacht.

D AANVULLENDE CRITERIA VOOR HOOGAARZEN EN SCHOKKERS

4 ROMP

4.1 Rompvorm algemeen

Het lijnenplan van een nieuw te bouwen hoogaars of schokker dient te voldoen aan de in paragraaf 4.1 van de algemene criteria geformuleerde eisen

4.2a Rompvorm onder water

4.2a.1 De grootste breedte van alle waterlijnen en senten moet liggen vóór $\frac{1}{2}$ LOA.

4.2a.2 De grootste breedte op de CWL moet liggen binnen een afstand van 45% van de LOA, gemeten uit de verticale lijn door het voorste punt van de voorsteven.

4.2a.3 De verhouding tussen LWL en BWL moet liggen tussen 2,7 en 3,4 voor jachten met $L \geq 15,0$ m en tussen 2,0 en 2,7 voorjachten met $L \leq 6,0$ m. Tussenliggende waarden dienen te worden bepaald door lineaire interpolatie middels de formule: $0,078 L + 1,534 \leq L \text{ WL/BWL} \leq 0,078 L + 2,234$

4.2a.4 De intreehoek AL van de LWL moet tenminste 650 zijn. De kromtestraal van de LWL mag binnen 1 meter uit de achterkant van de voorsteven niet extreem toe of afnemen.

4.2a.5 Het diepste punt van alle verticalen en senten moet liggen vóór $\frac{1}{2}$ LOA

4.2a.6 S-vormige spanten zijn uitsluitend toegestaan in het achterschip van schokkers, achter de halve lengte van LWL.

4.2a.7 De vlaktilling mag ter plaatse van het grootspant ten hoogste 2° bedragen,

4.2a.8 De vorm van de spanten mag niet belangrijk afwijken van die van de oorspronkelijke houten schepen. Het grootspant dient een knik in de kim te hebben.

Het vlak tussen kim en kiel dient in dwarsdoorsnede recht te zijn. De kim mag voor en achter oplopen doch niet geknikt boven water komen.

4.2a.9 De holtemaat D1 moet $\geq$ D2 zijn

4.2a.10 SLG mag maximaal 4,0 bedragen voor jachten met $L \geq 6,0$ m en maximaal 4,2 voorjachten met $L \geq 11,0$ m. Tussengelegen waarden kunnen worden berekend door lineaire interpolatie middels de formule $SLG < 0,04L + 3,76$

4.2a.11 Bij schokkers dient $DV \geq 110\%$ van DA te zijn en bij hoogaarzen $\geq 115\%$. De waarden van DV en DA moeten worden berekend exclusief de stevens, de kielbalk, de scheg en in het geval van S-vormige spanten, exclusief de piek. De spanten dienen in het laatste geval te worden doorgestrookt tot een denkbeeldige achtersteven en scheg/kielbalk.

BIJ extreem gepiekte schepen dient de waterverplaatsing van het gepiekte deel, indien dit meer dan 0,5% van DA bedraagt, in de berekening te worden meegenomen.

4.2a.12 Op nieuw gebouwde jachten moeten aan stuurboord en aan bakboord diepgangskenmerken worden aangebracht op voor- en achtersteven op 10 cm boven de CWL. Op houten jachten moeten de merktekens houten balkopnagels zijn en op stalenjachten dienen ze te worden ingehakt dan wel op andere, goed zichtbare wijze te worden aangegeven.

4.2a.13 De breedte van het vlak moet bij schokkers tenminste 45% van die tussen de binnenkanten van het berghout ter plaatse zijn en bij hoogaarzen ten minste 55%.

4.2a.14 Loefbijters zijn bij schokkers en hoogaarzen niet toegestaan.

4.2b Rompvorm boven water

4.2b.1 Hoogaarzen en schokkers hebben een rechte, vallende voor- en achtersteven. De schokker heeft een schijnsteven (snoes) met een ankerrol in de boeg. De valling van de voorsteven van een schokker is 42 -45°, *de overhang achter (OA) moet liggen tussen 6,0 en 10% van de LOA*. De valling van een hoogaars is 32 -35°, voor Zuidhollandse hoogaarzen geldt een valling van maximaal 42°. De *overhang achter (OA) moet liggen tussen 7 en 9% van de LOA*. (*Vastgesteld: 12.12.06*)

4.2b.2 De aansnijding van de huid op de voor- en achtersteven dient goed strokend te zijn.

4.2b.3 Hoogaarzen en schokkers hebben over de gehele lengte invallende boorden boven de berghouten. De lijnen van potdeksel, berghout en huidgangen dienen een vloeiend verloop te hebben. De berg houten van beide typen jachten blijven in het voorschip geleidelijk oplopen. Bij het achterschip van een hoogaars behoort het berg hout in het achteraanzicht een S-vorm te tonen, bij een schokker niet.

4.2b.4 Het diepste punt van het berghout moet liggen tussen 0,25 en 0,45 van de LOA, gerekend vanaf de achterkant van de achtersteven.

4.2b.5 Het berghout mag over een beperkt gedeelte van gelijke hoogte zijn en dient naar het voor- en achterschip te zijn verjongd.

4.2b.6 Het boeisel moet ter hoogte van de mast de grootste breedte hebben en moet naar voor- en achterschip geleidelijk smaller worden. Indien een verhoging van het boeisel wordt aangebracht dan dient die over de gehele lengte van gelijke hoogte te zijn.

4.2b.7 Hoogaarzen en schokkers mogen zowel boven als onder water geheel glad worden gebouwd. Gejoggelde bouw is niet toegestaan.

4.2b.8 Een zeereling is bij beide scheepstypen ongebruikelijk.

4.2b.9 De deklijn in het voorschip dient bij beide scheepstypen duidelijk voller te zijn dan die in het achterschip.

4.3 Scheg en kielbalk

4.3.1 De kielbalk mag niet onderbroken worden en dient te eindigen bij de voorsteven, zodanig, dat de voorste lijn in het verlengde ligt van de voorkant van de voorsteven. (Vastgesteld: juni 1999)

Overige aanvullende criteria

De in bijlage 2 onder 4.3.2, 4.4 , 5 en 6 genoemde aanvullende criteria voor lemsteraken zijn ook van kracht voor hoogaarzen en schokkers. Voor hoogaarzen is punt 5.1 niet van toepassing.

VOLLENHOVENSE SCHOKKERS

Van oudsher zijn kleine schokkers gebouwd die in feite hun oorsprong vonden in de punters op de binnenwateren. Deze Vollenhovense schokkers of 'skuutjes' zijn slanker en kleiner dan de schokkers, waarvoor hierboven de criteria zijn vastgelegd. Vollenhovense schokkers, waarvan de Vredenburg-schokker een afleiding is, mogen niet langer zijn dan 11.0 m LOA en wijken op onderstaande punten af van de eerder genoemde schokkers.

4.2a.1 De grootste breedte van alle waterlijnen en senten moet liggen vóór 0.515 LOA gemeten uit de verticalen lijn door het voorste punt van de voorsteven.

4.2a.2 De grootste breedte op CWL moet liggen binnen de afstand van 0,515 LOA gemeten uit de verticale lijn door het voorste punt van de voorsteven.

4.2a.4 De intreehoek AL moet tenminste 53^0 bedragen.

Voorts mag de kromtestraal van de CWL binnen 1 meter uit de voorkant van de CWL niet extreem toe- of afnemen.

4.2a.5 Het diepste punt van alle verticalen en senten moet liggen vóór 0,515 LOA uit de verticale lijn door het voorste punt van de voorsteven.

4.2a.13 De grootste breedte van het vlak moet tenminste 38,5% zijn van de grootste breedte over de binnenkant van het berghout.

4.2b.1 *Dit artikellid is komen te vervallen bij bestuursbesluit van 12.12.2006.*

E AANVULLENDE CRITERIA VOOR ZEESCHOUWEN

4 ROMP

Toen rond de eeuwwisseling de wagenmaker Wierda te Lemmer aan de behoefte aan een goedkoop en doelmatig schip voor de visserij op de Zuiderzee wilde voldoen was de basis voor zijn ontwerp de schouw, zoals hij die in de omgeving van Akkrum, zijn vorige domicilie, had gezien. De "spekbak", zoals de door hem ontwikkelde zeeschouw al gauw werd genoemd, heeft dezelfde hoekige spantvorm met dien verstande, dat het vlak relatief smaller is, het grootspant breder en een berghout aanwezig terwijl de knik in de zijde, zoals die bij de grote Friese schouw voorkomt, ontbreekt.

De over de hele lengte vallende boeisel hebben smalle zetboorden, immers, er is bij een werkschip met zijn grote stabiliteit en relatief klein tuig geen behoefte aan de brede zetboorden van de Friese schouw, gebouwd als wedstrijdship met een zeer groot tuig. Zij versterken de rustige lijn van dit typische vissersschip. Later, bij de ijzeren zeeschouwen, worden boeisel en zet boord één geheel.

De sterkere kromming van de gangen bij de houten schouwen wordt verkregen door voorzichtig buigen: elke dag een beetje meer. Daardoor kan het tijdrovende branden achterwege blijven.

Ondanks het feit, dat de vorm ontstond uit de behoefte aan een eenvoudig te bouwen en daardoor goedkoop schip bleek de zeeschouw zeewaardig en uitermate geschikt voor de visserij op de Zuiderzee.

Door de hiervoor beschreven bouwwijze hebben alle waterlijnen, verticalen en senten tot daar, waar zij door de knik van de huid met het vlak gaan, een vloeiend verloop.

Veel zeeschouwen hebben een valse steven of stevenklos op het voorbord.

Het zeilplan vertoont overeenkomst met dat van de botter met een oppervlakteverhouding tussen grootzeil en botterfok van 5: 4.

Zeeschouwen voerden oorspronkelijk een rechte gaffel; later als jacht gebouwde zeeschouwen hebben een licht gebogen gaffel.

4.1 Rompvorm algemeen

Het lijnenplan van een nieuw te bouwen zeeschouw dient te voldoen aan de in paragraaf 4.1 van de algemene criteria geformuleerde eisen.

4.2a Rompvorm onder water

4.2a.1 Alle waterlijnen en verticalen hebben hun grootste breedte en diepte minimaal 7,5% van de LWL vóór het midden van de LWL.

4.2a.2 Het grootspant, tevens de plaats van de grootste breedte op de knik, moet minimaal 10% van de LWL vóór het midden van de LWL liggen.

4.2a.3 de verhouding LWL / BWL ter plaatse van het grootspant mag voor zeeschouwen met een $LWL \leq 5,20$ m ten hoogste 2,7 zijn en voor die met een $LWL \geq 8,60$ m ten hoogste 2,9. Tussenvallende waarden zijn te berekenen door lineaire interpolatie middels de formule $LWL / BWL = 0,06L + 2,39$

- 4.2a.5 De valing van de zijden ter plaatse van het grootspant moet tussen 52 en 59° liggen.
- 4.2a.5 De intreehoek van het vlak met de waterlijn in het voorschip moet tussen 25 en 32° liggen.
- 4.2a.7 De zeeschouw heeft geen vlaktilling.
- 4.2a.8 De vorm van het grootspant mag niet afwijken van die van de oorspronkelijke schepen.
- 4.2a.9 De holtemaat D1 moet groter zijn dan D2.
- 4.2a.10 SLG mag ten hoogste 4,15 bedragen.
- 4.2a.11 Het zwaartepunt van de waterverplaatsing, het z.g. drukingspunt, moet minimaal 5% van de LWL vóór het midden van de LWL liggen.
- 4.2a.12 Op nieuw gebouwde jachten moeten aan stuurboord en aan bakboord ter hoogte van het grootspant diepgangskenmerken worden aangebracht op 10 cm boven de CWL. Deze merken dienen te zijn ingehakt of met een lasrups te zijn aangegeven.

4.2b Rompvorm boven water

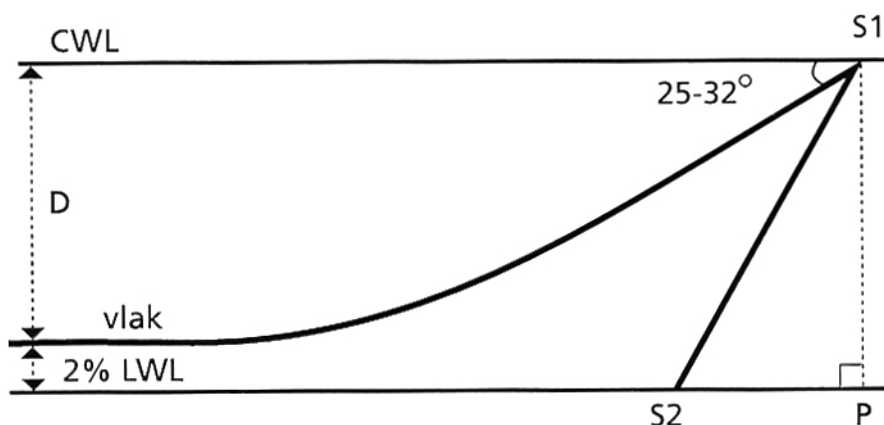
- 4.2b.1 De overhang van het voorschip zonder steven mag niet langer zijn dan 18% van de LWL en met steven en/of uithouder gemeten niet langer dan 21% daarvan. De LOB mag ten hoogste 12,5 m zijn. (Vastgesteld: november 2005)
- 4.2b.3 De lijnen van het potdeksel en het berg hout dienen een vloeiend verloop te hebben.
- 4.2b.4 Het diepste punt van het berg hout ligt rond 45% van de LOB, (dat is LOA zonder de achtersteven en de valse voorsteven) gemeten vanaf de achterspiegel.
- 4.2b.5 Het verschil in hoogte ten opzichte van het laagst gelegen punt van de onderkant van het berghout mag in het voorschip ten hoogste 10% en in het achterschip ten hoogste 4% van de LOB zijn.
- 4.2b.6 Het boeisel moet ter hoogte van de mast de grootste breedte hebben.
- 4.2b.7 het vrijboord, gemeten in het midden van de LOB tussen potdeksel en CWL, mag maximaal 9% van de LOB + 15 cm bedragen.
- 4.2b.8 Een zeereling is niet gebruikelijk.

4.3 Kielbalk en scheg

- 4.3.1 Onder het vlak van een schouw mag een scheg worden aangebracht die ter plaatse van het grootspant niet hoger is dan 2% van de LWL. Ter plaatse van de spiegel mag deze scheg ten hoogste 1 % van de L WL dieper steken dan ter plaatse van het grootspant. De onderkant van de scheg mag nergens onder de lijn door de genoemde begrenzingen uitsteken. De scheg steekt niet verder naar voren dan tot de aansnijding S1 van het scheepsvlak met de CWL.

De voorkant S2 van de schegbodem ligt daar minimaal de halve som van de diepgang d van de romp en 2% van de LWL achter, in formule: $S2 - P \geq \frac{1}{2}(d + 0,02 \text{ LWL})$.

De voorkant van de scheg mag niet uitsteken vóór de lijn door 51 en 52. E.e.a is in figuur 4.1 schematisch weergegeven.



Figuur 4.1. Vorm van de scheg bij zeeschouwen.

Het is niet toegestaan de scheg te onderbreken.

In dwarse richting mag de scheg nergens breder zijn dan ten hoogste 2,5% van de LWL.

4.4 Opbouw

4.4.1 De opbouw moet bij voorkeur zo laag mogelijk blijven doch het hoogste punt aan de achterzijde (de "kuif" of het schuifluik) mag iets hoger komen boven de waterlijn dan de bovenkant van het voorbord dan wel de stevenklos, met inachtneming van paragraaf 4.4.2.

4.4.2 Het hoogste punt van de achterzijde van de opbouw mag niet hoger boven de waterlijn liggen dan 1,7x het vrijboord ter plaatse, gemeten vanaf de bovenkant van het potdeksel tot de waterlijn.

Voorjachten met $L = 4,7 - 8,5$ m is deze waarde ten hoogste 1,8 en bij $L < 4,7$ m ten hoogste 2,0.

4.4.3 De dakroning aan de voorzijde van de opbouw mag maximaal 5% van de dakbreedte ter plaatse zijn.

4.4.4 *Er moet naar worden gestreefd dat de kajuitopbouw achter de mast blijft. Indien de kajuitopbouw vóór de mast doorloopt dan mag het vóór de mast uitstekende deel, te rekenen vanaf de achterkant van de mastvoet, niet langer zijn dan 40% van het voordek, te rekenen vanaf de achterkant van de mastvoet tot de voorkant van de voorsteven. (Vastgesteld: 31.10.06)*

In de zijwanden van de opbouw zijn alleen in hout of metaal gevatte, ronde of ovale poorten of lichtranden toegestaan.

4.4.5 Een losse opbouw vóór de mast is niet gebruikelijk.

4.4.6 Op een half gedekt jacht mag geen opbouw op de voorplecht worden geplaatst.

6 TUIGAGE, STAAND EN LOPEND WANT

6.1.1 Slechts één mast mag worden gevoerd. De voorkant van de mast mag ten hoogste 44% van de LOB achter het voorste punt van het voorbord staan.

6.1.2 De lengte van het grootzeil aan de gaffel (GBL) mag niet groter zijn dan 45% van de lengte van het onderlijk GOL. De pijlroning van de gaffel, gemeten tot de onderkant daarvan, mag maximaal 12% van GBL zijn.

6.1.3 De afstand IZ van het snijpunt van het voorstag met de mast tot de zijkant van het dek mag niet groter zijn dan de LOA.

6.2 Zeilen

6.2.2 Het zeildragend vermogen (IV) van zeeschouwen is ten hoogste 3,9.

Overige aanvullende criteria

De in bijlage 2 onder 5 en 6.2.1 genoemde aanvullende criteria voor lemsteraken gelden ook voor zeeschouwen.

F AANVULLENDE CRITERIA VOOR TJALKJACHTEN EN SKÛTSJES

4 ROMP

De tjalk is oorspronkelijk een vrachtkuig om relatief veel lading te vervoeren bij een geringe diepgang in vergelijking met andere vrachtschepen met overeenkomstige lengte- en breedtematen. De tjalk onderscheidt zich van andere vrachtkuigen (aak, klipper, praam, e.a.) door de ronde einden voor en achter met verbrede, dus uitstekende berghouten (stuizen of stuiten), waarboven het boeisel naar binnen valt. In het middendeel steken de berghouten (wellingplaten) nauwelijks uit en valt het boeisel heel weinig of niet naar binnen.

Binnen de tjalkengroep als soort zijn enige tientallen meer specifieke tja" typen te onderscheiden. Enkele daarvan zijn het tjalk jacht en het skûtsje. Voor deze twee gelden onderstaande criteria.

Een tjalkjacht is een pleziervaktuig met een tjalk-rompvorm en een tjalktuigage. In de plaats van het vrachtruim is een kajuit (roef) gebouwd met ramen en/of poorten in een verhoogde den en één of meer schijnlichten op het roefdek. Daarachter is een kuip ingebouwd. als regel met zitbanken. Een skûtsje is een in Friesland (of West Groningen) gebouwde binnenwatertjalk, die als een bedrijfsmatig zeilend vrachtschip is ingericht, met een ruim met luikenkap, een (kleine) roef en een achterdek.

4.1. Rompvorm algemeen

Het lijnenplan van een nieuw te bouwen tjalkjacht of skûtsje dient te voldoen aan de in paragraaf 4.1. van de algemene criteria gestelde eisen.

4.2a. Rompvorm onder water

4.2a.1 De grootste breedte van alle waterlijnen en senten moet liggen vóór ½ LOA.

4.2a.7 Een tjalk is een platbodemschip. De kimstraal is maximaal 0,2 maal de breedte op de wellingplaat, het middelste deel is minimaal 0,6 maal de breedte op de wellingplaat. In de zijden boven de kimroning wordt het grootspant verticaal (of vrijwel verticaal), terwijl de boeisels boven de wellingplaten weinig of niet naar binnen vallen. Tjalken hebben geen vlaktilling in het grootspant.

4.2b Rompvorm boven water

Een tjalk is een platbodemschip met een kromme voorsteven en een heel licht achterover hellende achtersteven (vallung max. 1,5%), waaraan het roer hangt. De lengte/breedte verhouding (LOA/B) loopt van 3,2 - 5,2 en bij verlengde schepen soms wel tot 5,5 à 6,5.

4.2b.1 De overhang voor (OV) moet tussen 4,5 - 9% van de LOA zijn. De overhang achter (OA) moet tussen 3% en 8% van de LOA zijn.

4.2b.2 De lijnen van de voorsteven en de aansnijding van de huid op de voorsteven en de achtersteven dienen een vloeiend verloop te hebben.

4.2b.3 De lijnen van potdeksel en berghout dienen een vloeiend verloop te hebben, evenals de huidgangen. De naden tussen de huidgangen (landen) in het voor- en achterschip lopen bovenaan vrijwel parallel aan de onderkant van het berghout, maar naarmate zij lager liggen lopen zij steiler naar de stevens.

4.2b.4 Het diepste punt van het berghout ligt tussen 40% en 50% LOA van de achterloodlijn, bij een gelijklastig liggend schip. Het hart van het berghout ligt op het diepste punt niet hoger dan de halve hoogte van waterlijn tot potdeksel, zelfs als het schip ongeladen is.

4.2b.5 Het berghout heeft in het middendeel van het schip een constante hoogte (1% - 1,5% van de LOA), maar behoort in het voor- en achterschip van de stuizen tot de stevens geleidelijk verjongd te zijn.

4.2b.6 Het boeisel heeft in het middendeel een constante hoogte, maar wordt vanaf de stuizen geleidelijk smaller tot aan de stevens.

4.2b.8 Indien de zitplaatsen in de kuip op de hoogte zijn van de gangboorden is een combinatie van een hekje en een zetboord uit veiligheidsoogpunt wenselijk. Een zeereling is ongebruikelijk.

4.2b.9 De dekronding ligt tussen 2 en 4% van de dekbreedte

4.2b.10 Gangboorden dienen aanwezig te zijn met een minimale breedte van 25 cm. De gangboorden dienen minimaal 15 cm onder het potdeksel te zijn aangebracht en dienen vanaf het voordek zonder sprong naar achteren te verlopen, tenzij dit historisch zo aanwezig was.

4.3 Kiel, scheg en loefbijter

4.3.1 De scheg is in het middenschip onderbroken om de diepgang te beperken. De loefbijter steekt niet onder het vlak uit, d.w.z. niet dieper dan het bodemvlak op de halve lengte van het schip bij gelijklastige ligging.

De verdiepte achterscheg mag onder het vlak uitsteken met dien verstande, dat dit niet meer mag zijn dan nodig voor het raam van de aanwezige schroef. Het voorste punt van deze verdiepte achterscheg mag niet onder de lijn van het vlak uitsteken. Een kielbalk is niet toegestaan tenzij hij van oorsprong aanwezig was.

4.3.2 Scheg en loefbijter mogen niet breder zijn dan de hak en de steven. Verdikkingen, verbredingen en verdiepingen teneinde een motor lager in te bouwen zijn niet toegestaan.

4.3.3 De loefbijter blijft bij tjalk jachten minimaal 5 cm binnen het voorste punt van de voorsteven. Binnen een afstand van maximaal 15 cm vanaf de voorzijde moet de loefbijter via rechte lijnen op volle breedte van de scheg en stevenbalk zijn. De scheg met loefbijter mag niet beneden het diepste punt van het vlak uitsteken.

De loefbijter mag niet verder naar voren uitsteken dan 0-5% van de LOA voor de huid op de waterlijn gemeten bij een gelijklastig schip, met dien verstande dat de loefbijter niet verder naar voren mag uitsteken dan 5 cm binnen de loodlijn van het voorste punt van de voorsteven. De kleinste maat van deze twee is het maximum.

De loefbijter mag aan de voorzijde niet scherp zijn.

Voor skûtsjes is de loefbijter aan de voorzijde max. 3 cm dik (afgerond). Binnen een afstand van max. 15 cm vanaf de voorzijde moet de loefbijter via rechte lijnen op volle breedte van de voorscheg zijn. Vernauwingen of verdikkingen zijn niet toegestaan. De bovenzijde van de loefbijter moet vlak verlopen naar de voorsteven. De onderzijde van de loefbijter moet in één lijn zijn met het vlak van het skûtsje en achtersteven (niet hoger/niet lager). De lengte van de loefbijter mag op de waterlijn niet langer zijn dan 85 cm.

4.4. Opbouw

4.4.1 De bovenkant van de opbouw moet aan de achterzijde het hoogste zijn en in een vloeiende lijn naar voren verlopen. Deze lijn mag een sprong vertonen.

4.4.2 De afstand van het hoogste punt van de achterkant van de opbouw tot potdeksel mag niet groter zijn dan 1,3 maal de afstand potdeksel tot de waterlijn.

4.4.3 De roefdekronding aan de voorzijde moet tussen 2 en 8% van de dakbreedte zijn. Voor schepen met een LOA < 12.00 meter moet dit tussen 2 en 12% zijn.

4.4.4. De kajuitopbouw moet achter de mast blijven.

4.4.5 Een losse opbouw voor de mast is niet gebruikelijk. Een losse verhoging op de plaats van het mastluik is toegestaan, mits in vloeiende lijn niet hoger dan 2 maal de hoogte van dek tot het potdeksel ter plaatse.

4.4.6 Bij gebruik van ramen dienen deze in horizontale lijn aan de onderzijde zoveel mogelijk mee te lopen in lijn met het potdeksel en aan de bovenzijde in lijn met de bovenkant van de zijkant van de opbouw. De zijkanten van de ramen dienen verticaal te staan. Ook mogen de ramen van het traditionele model zijn, n.l. met een lichte ronding aan de bovenkant. De maximale glashoogte mag 2/3 van de hoogte ter plaatse zijn.

4.5. Materiaal en bouwwijze romp en opbouw

4.5.3 De huidgangen dienen naar de uiteinden verjongd te zijn en overlappend aangebracht. Gejoggelde huidgangen zijn toegestaan.

5 ROER EN ZWAARDEN

5.1 Het roer dient voorzien te zijn van een helmstok. Alleen bij jachten met een L > 13 m is een stuurrad toegestaan.

5.2 Het roer mag niet onder het laagste punt van de achterscheg uitsteken.
De hak van het roer mag niet langer zijn dan de breedte van het roer boven de hak.

5.3 De zwaarden hebben een ronde vorm. De lengte ligt tussen 0,8 tot 1,1 maal de breedte van het schip. De verhouding lengte van het zwaard gedeeld door de breedte van het zwaard loopt van 1,5 bij sommige skûtsjes tot 2,5 bij grote tjalken en bij zeetjalken tot 2,75.

6 TUIGAGE, STAAND EN LOPEND WANT

6.1. Rondhouten

6.1.1 De voorkant van de (1e) mast mag maximaal 33% van de LOA achter het voorste punt van de voorsteven staan.

6.1.2. De lengte van het bovenlijk van het grootzeil aan de gaffel (GBL) dient 20-40% te zijn van de lengte van het onderlijk (Gal). De pijlhoogte van de gaffel, gemeten tot onderkant gaffel, dient 0-20% van de lengte van het bovenlijk (GBL) van het grootzeil of het bezaanzeil te zijn.

6.2. Zeilen

6.2.1 Tot de standaard zeiluitrusting behoren een grootzeil en stagfok, eventueel een bezaan en een kluiver. Naast voornoemde zeilen mogen onder grootzeil, bezaan en fok waterzeilen gevoerd worden.

6.2.10 In grootzeil. fok en bezaan zijn 4 houten zeillatten toegestaan, evenredig verdeeld over het achterlijk. met een maximale lengte van 20% van GOL en FOL met dien verstande dat de bovenste zeillat van de fok maximaal de helft van de fokbreedte ter plaatse mag zijn. gemeten loodrecht op het achterlijk. De pijlhoogte van het achterlijk is maximaal 4%.

6.5 Ankers

Moderne ankers, zoals Danforth, C.Q.R., Bruce, ploegschaar of ploegstaartankers en dergelijke mogen niet zichtbaar gevoerd worden.