

Beoordelingsformulier d.d. november 2008

| | |
|-------------------|--|
| Naam schip: | Sara Mia (vh Barbarossa) |
| Type schip: | S- spant sloep (vh yawl) |
| Ontwerper: | A. Buchanan |
| Ontwerpjaar: | 1952 |
| Bouwer: | Vermoedelijk Beynes te Haarlem, interieur van Dam Aalsmeer |
| Bouwjaar: | n.b. |
| Lengte over dek: | 11.40 m1 |
| Lengte c.w.l.: | n.b. |
| Breedte: | 2.70 m1 (totaal 2.85 m1) |
| Diepgang: | 1.65 m1 |
| Displacement: | Ca. 9.5 ton |
| Ballast: | n.b. |
| Type romp: | s- spant |
| Bouwwijze romp: | Staal op stalen spanten |
| Bouwwijze dek: | Teak op wv multiplex over stalen spanten |
| Bouwwijze opbouw: | Staal met hondehok |
| Tuigvorm: | Toerensloep met wegneembaar kotterslag |
| Rondhouten: | Aluminium off white gepoedercoat |
| Zeiloppervlak: | ? |

Beschrijving:

We hebben voor de beoordeling 3 foto's van het schip te weten: drie foto's in het water genomen.

De boot kan met deze gegevens redelijk worden beoordeeld.

Opgegeven is dat de Sara Mia ca. 9,5 ton weegt bij een onbekende waterlijn lengte.

. De foto's leren echter dat deze waterlijn ongeveer 9.10m1 moet zijn. Een andere Buchanan binnen de VKSJ (die overigens een l.o.a. van 9.60m heeft) heeft een waterlijn lengte van 7,80. De waterlijn lengte van de 'Sara Mia' zal wellicht zo'n 9.10 meter lang zijn.

Alan Buchanan is een van de bekendste naoorlogse Engelse jachtontwerper die ook in Nederland actief was. Hij bouwde hier een relatie op met Nederlandse scheepsbouwers, voor wie hij stalen motorboten en zeiljachten ontwierp zowaar de Sara-Mia, en ondermeer de bekende Marken en Brabant klasse ect.

Vele malen per jaar maakte hij een rondreis door Nederland, Duitsland Frankrijk, Zwitserland en Italië, waar altijd wel een aantal jachten van hem in aanbouw waren.

Sara-Mia werd in 1952 gebouwd vermoedelijk bij Beijnes Haarlem. Beijnes was vele jaren gevestigd tegenover het station Haarlem, in 1950 werd de fabriek naar Beverwijk verplaatst en in 1963 gesloten. In het Noord Hollands archief te Haarlem, waar het Beijnes archief voor grotendeels ligt opgeslagen staat niets vermeld over scheepsbouw activiteiten in Haarlem.

Toen Beijnes in 1950 verhuisde naar Beverwijk was er volop werk tot 1957, van af dat jaar werd het minder, er moest naar aanvullend werk worden gezocht en dat werd gevonden in de vorm van de bouw van Waterland motorboten, centrale verwarmingssystemen, Volvo 300 serie auto assemblage en zeilboot casco's van de "Brabant" klasse een ontwerp van Alan Buchanan. Wellicht dat een werknemer van Beijnes toen de "Barbarossa" op het Beijnes terrein mocht bouwen, materiaal en gereedschap volop aanwezig. Menig directeur was in die tijd trots dat hij zulke actieve werknemers in dienst had ze pochten er zelfs ook mee. Tevens is er bekend dat een oudwerknemer van Beijnes dhr v Es rond 1951/52 een werf in casco's is begonnen in Penningsveer bij de jachthaven van Warmerdam. Hoe nu werkelijk de verhouding was tussen Beijnes en de Sara- Mia, blijft alsnog een raadsel.

Met betrekking tot de Sara-Mia kunnen we concluderen dat de vormgeving van de romp vrijwel geheel aan de klassieke verhoudingsgetallen voldoet, de stalen kajuit ziet eruit zoals de jaren ,50 - 60 gebruikelijk was, de (vrij hoge) kuiprand geeft bescherming tegen wind en water en verhoogt het zitcomfort. Het interieur ziet er netjes en verzorgd uit met de materialen die toen gebruikelijk waren, wij zijn ook niet anders gewend van de "Jachtwerf Van Dam" te Oude Wetering.

Het Yawl tuigage geeft een robuuste uitstraling, met de gedachtengang dat bij veel wind het grootzeil niet gereefd maar gewoon gestreken wordt, vastgebonden en doorvaren.

Het huidige sloeptuigage geeft toch betere zeileigenschappen, minder verstaging en onderhoud en meer ruimte aan dek. Het is toch wel bijzonder dat de Sara-Mia al zolang in de familie is, op en top onderhouden wordt en uitgerust is voor langer verblijf aan boord.

In de jaren '60 en '70 heeft de heer Ter Horst(één van de vorige eigenaren) fanatiek wedstrijd gezeild onder de vlag van de KNZ&RV. Het schip schijnt ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp iets te zijn verlengd (bij de boeg). Daarbij was ze in die tijd Yawl getuigd. De bezaansmast was echter niet echt goed gefundeerd, wat erop zou kunnen wijzen dat deze tuigage niet de oorspronkelijk bedoelde is. Een tweemasttuigage was toentertijd erg in de mode bij de KNZ&RV. De heer Ter Horst was goede vriend van de eigenaar van de Witte Raaf. Daardoor zijn er veel overeenkomsten in uitvoering en details tussen beide schepen.

Gedurende de winters werd de Barabarossa gestald en onderhouden op het terrein en door het personeel van de Gistfabrieken (dat kon toen nog). Alles wat in die tijd aan het schip veranderd is, onder meer het vrijhangende roer dat tevens fungeert als warmtewisselaar van de gesloten motorkoeling, de water- en brandstoftank, delen van de kuip, etc, zijn uitgevoerd in zeer hoogwaardig RVS dat ook gebruikt werd voor de processen bij de Gist. Begin jaren '80 heeft mijn schoonvader van de huidige eigenaar het schip gekocht en herdoopt naar de tweede namen van zijn beide dochters. Rond de eeuwwisseling heeft de huidige eigenaar het schip overgenomen. De tuigage is vervangen door de huidige, sierlijkere en efficiëntere sloeptuigage, waarbij is getracht zoveel mogelijk van het klassieke karakter te behouden. Het schip zeilt veel sneller en hoger en is veel beter in balans. Verder zijn een aantal moderne gemakken ingebouwd, zoals een koelkast/-box, een kleine inverter, verbeterde acculader, boiler, hydraulische roeroverbrenging, nieuwe stoffering. Alles onzichtbaar ingebouwd zodat het authentieke karakter behouden is gebleven.

Wel dient te worden opgemerkt dat aluminium rondhouten zijn toegepast wat niet origineel is.

Aangezien een stalen schip beneden ongeveer 12 meter LOA zwaarder is als een houten uitvoering diende Buchanan met een lager ballastpercentage rekening te houden als het ideaal van ca. 40%, wat men destijds bij een houten kwaliteitsproduct kon bereiken. Het relatieve gewicht van het jacht kan worden uitgedrukt in een 'length to displacementsgetal'. Aangezien een lager ballastpercentage, gecombineerd met een ondiepere kiel uiteraard een fors verlies van stabiliteit oplevert heeft de ontwerper gekozen voor een grootspantvorm met meer vormstabiliteit, gecombineerd met een voor die tijd zeer royale breedte. Deze combinatie geeft natuurlijk wel een groter nat oppervlak, waardoor de lichtweeer eigenschappen wat worden aangetast.

Oorspronkelijk werd een opbouw volgens vaste esthetische 'normen' vormgegeven: de lengte ervan bedroeg niet meer dan de helft van de LOA: de breedte overschreed (bij een groot schip) niet de helft van de grootste breedte van de romp, en de hoogte van de opbouw overschreed in de klassieke praktijk zelden de helft van de hoogte van het minimum vrijboord. IN 1930 introduceerde Laurent Giles met zijn ontwerp 'Etain' een soort 'dekhuis' op het achterste derde deel van de opbouw, dat al snel de naam 'hondehok'(doghouse) kreeg. De uitbreiding van een opbouw met een hondehok kreeg direct lovende kritieken; al snel bestond het algemene gevoel dat zo'n hondehok zelfs een esthetische toevoeging aan een schip kon zijn, mits deze niet langer werd dan 1/3^e van de opbouw, en de totale hoogte niet meer bedroeg dan dezelfde hoogte van het minimum vrijboord. De voordelen van zo'n hondehok met zijn grotere ruiten waren evident: meer stahoogte achterin in combinatie met meer licht in het interieur.

- Vintage** Een klasse van schepen met een bouwjaar tot 1950, waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd.
De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:
tot 1930: 55%; 1930 tot 1940: 60%; 1940 tot 1950: 65%
- Vintage Historical** Een klasse van schepen met een bouwjaar tot 1950, waarvan de vormgeving weliswaar substantieel afwijkt van de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd, echter daarbij wel degelijk zijn oorsprong in vindt.
De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:
tot 1930: 55%; 1930 tot 1940: 60%; 1940 tot 1950: 65%
- Classic** Een klasse van schepen met een bouwjaar van 1950 tot 1970, waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd.
De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:
1950 tot 1960: 65%; 1960 tot 1965: 70%; 1965 tot 1970: 75%
- Classic Historical** Een klasse van schepen met een bouwjaar van 1950 tot 1970, waarvan de vormgeving weliswaar substantieel afwijkt van de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd, echter daarbij wel degelijk zijn oorsprong in vindt.
De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:
1950 tot 1960: 75%; 1960 tot 1965: 80%; 1965 tot 1970: 85%
- Semi Pre-Modern** Een klasse van schepen met het bouwjaar van 1945 tot 1970, waarvan met name de vormgeving van de opbouw voor die tijd futuristische stijlelementen vertoont.
De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:
1945 tot 1955: 85%; 1955 tot 1970: 90%
- Premodern** Een klasse van schepen met het bouwjaar van 1945 tot 1970, waarvan met name de vormgeving van de romp maar veelal ook de opbouw voor die tijd futuristische stijlelementen vertonen.
De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:
1945 tot 1955: 85%; 1955 tot 1970: 90%

Een kandidaatschip dient aan het bovengenoemde van toepassing zijnde minimum authenticiteitspercentage te voldoen. Bij een 'papierene' beoordeling wordt bepaald in welke klasse een kandidaatschip valt; bij een gunstig advies volgt in principe het lidmaatschap.

De beoordeling van het authenticiteitspercentage kan slechts worden vastgesteld aan de hand van de praktijk; een 'praktijkschouw' zal plaats dienen te vinden indien de toelatingscommissie t.a.v. de verstrekte informatie, gereede twijfel heeft omtrent het behalen van het vereiste minimum authenticiteitspercentage.

Indien tijdens een 'praktijkschouw' mocht blijken dat het minimum vereiste authenticiteitspercentage niet kan worden behaald, zal er met de desbetreffende eigenaar besproken worden wat er aan het schip gedaan moet worden om alsnog binnen het minimum vereiste authenticiteitspercentage te komen. Als zowel de eigenaar als het bestuur van de VKSJ zich kunnen vinden in het betreffende "plan van aanpak" kan de eigenaar van het kandidaatschip voor een bepaalde tijd bij de VKSJ gezien worden als zijnde een 'aspirant-lid'.

De beoordeling van de 'Sara Mia'

De 'Sara Mia' valt met haar bouwjaar van 1952 onder de categorie Classic Historical klasse.

Om tot een indeling in een der bovengenoemde klasse's te komen beoordelen we de onderdelen van het schip naar de criteria voor de Classic klasse; eventueel geconstateerde afwijkingen in esthetica t.o.v. deze stijl bepalen in welke andere klasse het schip eventueel dient te worden geplaatst.

Wil het schip in aanmerking komen om in de classic historical klasse geplaatst te worden dan dient er bij het ontwerp (en uitvoering) sprake te zijn 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. 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, en de hoogte van het hondehok t.o.v. het minimum vrijboord.

Conclusies:

Met betrekking tot de '*Sara Mia*' kunnen we concluderen dat de vormgeving van de romp vrijwel geheel aan de klassieke verhoudingsgetallen ervoor voldoet, maar dat de bouwer wat concessies heeft genomen m.b.t. de esthetische verhoudingen voor een klassieke vorm van de opbouw.

De '*Sara Mia*' is een net uitgevoerde versie van een mooi ontwerp van Buchanan dat een goede afspiegeling geeft van een esthetisch product uit het begin van de vijftiger jaren. Er lijken zich bij dit schip weinig "verbeteringen" te hebben voorgedaan, al hebben er flinke verbouwingen plaatsgevonden; alles oogt authentiek. We constateerden in de inleiding en bij de beoordeling dat de ontwerper bewust een compromis sloot met de "oude" esthetische ongeschreven "regels", waarmee hij een nieuwe trend zette om deze regels te laten voor wat ze zijn, en eigen ideeën te ontwikkelen voor wat esthetisch acceptabel moet zijn.

Afwijkingen van de "oude regels" vallen in principe onder de "classic Historical"-klasse; het schip is een mooi voorbeeld van een geslaagd compromis tussen oude en nieuwe esthetische ideeën. In deze klasse dient een kandidaat-schip aan het minimale authenticiteits- percentage van 80% te voldoen. Wellicht zal de '*Sara Mia*' een hoger liggend percentage neerleggen; reden dat we daarom van praktijkshouw kunnen afzien.

We willen dan ook een positief advies aan het bestuur uitbrengen met betrekking tot het lidmaatschap der vereniging van dit schip; we beschouwen de '*Sara Mia*' als een aangenaam ogend voorbeeld van een klassieker uit begin vijftiger jaren, en zijn blij dat dit schip de gelederen van de vereniging komt versterken.

Wij wensen de dhr Wim Zindler en zijn vrouw Sara of Mia nog vele jaren van zeilplezier toe, het schip kan er tegen en is uitgevoerd met veel duurzame rvs materialen.

Namens de beoordelingscommissie,

Jan Meppelink

Karel Beer

Govert Munter

Inge Kuyt