

**Beoordelingsformulier d.d. januari 2009**

Naam schip:	<b>Baron</b> voorm. Liema II
Type schip:	One off, stalen "zeekruiser"
Ontwerper:	Baron van Hoëvell
Ontwerpjaar:	1944
Bouwer:	Hitters en Proost Den Bosch
Bouwjaar:	1948
Lengte over dek:	8.54 m
Lengte c.w.l.:	6.40 m
Breedte:	2.48 m
Diepgang:	1.30 m
Displacement:	1560 kg
Ballast:	Lood; Origineel ponsdoppen in cement gegoten
Type romp:	S-spant
Bouwwijze romp:	Metaal geklonken
Bouwwijze dek:	Staal met daaroverheen teakdek
Bouwwijze opbouw:	Teakhouten opbouw met hondehok
Tuigvorm:	torentuig
Rondhouten:	aluminium
Zeiloppervlak:	33.5 m <sup>2</sup>

**Beschrijving:**

We hebben voor de beoordeling diverse foto's en een artikel uit de waterkampioen van 1949 van het schip, waaronder o.a. foto's:

- schuin van opzij op het droge
- onderwaterschip

De boot kan met deze gegevens goed worden beoordeeld.

Opgegeven is dat de "Baron" ca. 1560 kg weegt bij een waterlijn van ca 8.54 meter.

De aangereikte informatie en foto's leren dat de Baron voor een stalen schip een lichtgewicht uitvoering is, voor de huid en dek werd 3 mm plaat en hoeklijn van 30 x 3 mm toegepast, om toch onder 4,2 ton te blijven wat toen een norm was.

De "Baron" is geklonken om een mooi strak schip te krijgen, en er niet veel geplamuurd hoeft te worden. Kort na de oorlog waren de materialen slecht verkrijgbaar en bestemd voor de wederopbouw, staalplaat voor plezierbootjes was schaars.

Ballast voor de "Baron" waren ponsdoppen in cement gegoten wat toen gebruikelijk was en goedkoper. Ponsdoppen zijn restanten die men overhoud bij het uitstampen van gaten t.b.v klinkverbindingen. Later zijn deze vervangen door lood als ballast wat de stabiliteit en zeileigenschappen ten goede komt.

De "Baron" is met veel zorg gerestaureerd, zowel de romp en kajuit en voorzien van een nieuw teak dek, verder behandeld met moderne sterke lakken(polyurethane) wat zal zijn in Portugal waar meer UV straling aanwezig is.

De "Baron" is ooit gebouwd voor de heer A. Bangma(zeilnummer H128) en in 2000 was de heer Carl Edens eigenaar. Deze heeft in 2000-2002 in Harlingen enige zaken gerestaureerd. Vervolgens heeft de huidige eigenaar in 2008 de romp gerestaureerd en gerenoveerd alsmede de kajuitopbouw en nieuwe teakdekken aangebracht.

G.W.W.C Baron van Hoëvell is een van de bekende Nederlandse ontwerpers die een voorkeur had voor stalen schepen, maar ook met evenveel succes ontwierp hij polyester schepen. Toen Van Hoëvell in 1985 stopte had hij bijna 300 ontwerpen op zijn naam staan. Een indrukwekkend verhaal voor iemand die altijd alleen werkte.

**De beoordelingscriteria zoals de VKSJ deze ten opzichte van haar doelstellingen hanteert.**

Niet de esthetica van het schip vormt het uitgangspunt voor de toelatingscriteria, maar het *historisch belang* van het schip, alsmede een voldoende mate van *authenticiteit* van de uitvoering ervan.

Schepen worden momenteel ingedeeld in de volgende klassen:

- 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 'papieren' 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 'Baron'**

De 'Baron' valt met haar bouwjaar van 1948 onder de categorie vintage historical klasse.

Om tot een indeling in een der bovengenoemde klassen te komen beoordelen we de onderdelen van het schip naar de criteria voor de vintage 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 vintage 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 (vooorlogse) 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 hondenok t.o.v. de totale lengte van de opbouw, en de hoogte van het hondenok t.o.v. het minimum vrijboord.

### **Conclusies:**

Met betrekking tot de *'Baron'* 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.

Ze valt binnen de klasse van schepen met een bouwjaar voor 1950, waarvan de vormgeving weliswaar substantieel afwijkt van de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door vooraanstaande ontwerpers werden gehanteerd maar daarbij wel degelijk zijn oorsprong vindt. De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij voor dit scheepje 65%, wil ze zondermeer in aanmerking komen voor lidmaatschap van de VKSJ. Met haar authentieke uitvoering en groot aantal authentieke details zoals de foto's ons leren, zal dit percentage echter met groot gemak gehaald gaan worden; onnodig dus om haar in de praktijk daarvoor een aanvullende keuring te laten afleggen.

We willen dan ook een positief advies aan het bestuur uitbrengen met betrekking tot het lidmaatschap der vereniging van dit schip; we beschouwen de *'Baron'* als een aangenaam ogend voorbeeld van een klassieker uit de veertiger jaren, en zijn blij dat dit schip de gelederen van de vereniging komt versterken. Wij hadden haar graag hier op de Nederlandse wateren gezien, maar zijn toch blij dat een stukje Nederlandse historie gered is en gunnen haar en haar eigenaren een prachtige tijd op de Portugese wateren.

Namens de beoordelingscommissie,

Jan Meppelink

Karel Beer

Govert Munter

Inge Kuyt