

Beoordelingsrapport “Zusje”

| | |
|-------------------|------------------------------------|
| Naam schip: | Zusje |
| Type schip: | Rondspant kanohekker met midzwaard |
| Ontwerper: | De Vries Lentsch |
| Ontwerpjaar: | 1965 |
| Bouwer: | De Vries Lentsch |
| Bouwjaar: | 1966 |
| Lengte over dek: | 11,58m |
| Lengte c.w.l.: | 9,20m |
| Breedte: | 3,46m |
| Diepgang: | 1,45/1,80m |
| Displacement: | 8,8 ton |
| Ballast: | 1,8 ton lood |
| Type romp: | Rondspant Kanohek |
| Bouwwijze romp: | Corten staal gelast |
| Bouwwijze dek: | Idem |
| Bouwwijze opbouw: | Idem |
| Tuigvorm: | Nog niet bekend |
| Rondhouten: | Idem |
| Zeiloppervlak: | Idem |

Beschrijving

“Zusje”

De vroegere naam van dit 38 ft lange S-spant zeiljacht was “Jan van der Heyden” later heette ze “El Griffo”. Het is een ontwerp van De Vries-Lentsch uit 1965, gebouwd in 1966 onder bouwnummer 66005 in opdracht van de familie van Wingerden. De

gebroeders van Wingerden hebben destijds 2 identieke schepen laten bouwen. Het andere schip is nog steeds eigendom van deze familie.

“Zusje” is een bijzonder ontwerp/schip voor die tijd. Het is een stalen S-spant met kanohek, uitgevoerd als bakdekkruiser. Het voordeel van het bakdek is dat er veel ruimte in het voorschip gecreëerd wordt, Kajuit, middenkuip en achterkajuit geven een mooi verloop in combinatie met de bakdek romp. Daardoor is de hoogte van de opbouw toch beperkt en heeft Zusje met haar ophaalbare midzwaard, waardoor de diepgang varieert van 1,45m tot 1,80m, toch het karakter van een echte zeilboot. Met andere woorden er is geen zeilboot opgeofferd om een motorsailer te creëren.

Voor de bouw van “Zusje” is Cortenstaal gebruikt, dit is staal met toevoeging van koperfosfor – silicium-chroom en nikkel, waardoor staal corrosiebestendiger wordt. Met name hierdoor is de (roest)schade aan “Zusje” beperkt is gebleven. Desondanks zag het schip er, gelet op de foto's van voor de restauratie, verschrikkelijk uit. Complimenten voor diegene die daar door heen kon zien.

De huidige eigenaar kan terug zien op wat een zeer geslaagde restauratie geworden is. Een en ander is in het taxatie/ verzekering rapport als volgt verwoord: "Het jacht is / wordt in de periode december 2004 tot heden op een zeer zorgvuldige en vakkundige wijze gerenoveerd". Zij is dus geheel "uitgekleed" en gerenoveerd met huidige techniek hersteld en heeft de klassieke uitstraling behouden. Dus wel een nieuwe moderne motor en nieuwe uitgebreide elektra/bedrading maar ook weer met een degelijke klassieke mahonie betimmering. Al met al een behoorlijk kostbare en tijdrovende operatie.

Voor zoveel wij kunnen beoordelen is aan het leven van Zusje een goede vernieuwende wending gegeven. Wij zijn erg benieuwd naar het tuigage waar Zusje mee wordt uitgerust. Ook zijn we benieuwd naar de vaarkwaliteiten van Zusje, bij voorbeeld in vergelijking tot de Kroes Kitsen, Compaan, God en Godin en dergelijke.

Een klein verslag; Uit het bewogen leven van “Zusje” ofwel hoe is het zo gekomen?

Zoals met elk schip, gaat alles aanvankelijk goed en voortvarend. Men begint met een prachtig en duurzaam schip, maar dan gaat het op eens allemaal “anders”.

“Zusje” is wat later in haar leven verhuisd van thuishaven Gorinchem naar Brielle (nog niets aan de hand dus). Hierna is ze verhuisd naar het Middellandse Zee gebied. Op een reis terug naar Nederland heeft zij in de golf van Biskaje averij opgelopen, waarna ze een aantal maanden onbeheerd in Frankrijk heeft gelegen. Hierdoor is het schip in een zeer toetgetakelde toestand geraakt. Daar na is zij per as naar Nederland vervoerd. Het schip heeft hier enkele jaren een zwervend bestaan gehad waarbij ze op diverse plaatsen op de wal heeft gestaan. Tenslotte is zij afgestaan aan de werf waar zij als laatste stond.

Hierna hebben de huidige eigenaars haar voor een symbolisch bedrag van 100 gulden gekocht.

Daarna volgde de lange weg terug naar het prachtige schip dat Zusje nu is!

Wij wensen de eigenaars van Zusje geluk met dit mooie resultaat, heel veel vaarplezier en vooral ook veel voldoening van al dit goede werk aan dit (bijna) unieke schip.

Gelukkig zijn er nog zoveel scheepsgegevens bewaard zijn gebleven. Wellicht is dat iets om te gebruiken om er een boek over te schrijven. Immers Zusje werd op toch wel miraculeuze wijze van de schroothoop gered. Als daar geen verhaal in zit?

De beoordeling

Het moge duidelijk zijn, dat wij Zusje van harte toelaten in Classic Historical klasse.

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.

Wij wensen de eigenaars veel geluk en vaarplezier met Zusje. Wij vinden de naam toepasselijk voor het schip, als koosnaampje voor dit bijna verloren zusterschip, dat door zo veel goede werken werd gered van de schroothoop.

We blijven evenwel met een heel klein vraagje zitten: zou er bij de betimmering van het mooie mahoniehouten interieur geen stukje mahonie zijn overgebleven waaruit twee mooie naamplaatjes konden worden gezaagd? Het is natuurlijk een kwestie van smaak, waarover niet valt te twisten, maar een sierlijk gesneden of geschilderd lettertje op een mooi gelakte naamplaat, siert het schip toch wat meer dan een wat vette fantasieletter op zo'n mooi strak geschilderde romp!

Namens de toelatingscommissie,

Govert Munter, Warse Roosenboom en Maarten Lampe

Roosendaal, 08-07-09.

Bijlage

Klasse-indeling

Om tot de VKSJ toegelaten te worden dient een schip in één der volgende klassen ingedeeld te kunnen worden. Uitgangspunten zijn het *historisch belang* van het schip, alsmede een voldoende mate van *authenticiteit* in de uitvoering van het schip..

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 vertoont.

De vereiste minimum authenticiteitspercentages zijn hierbij:

1945 tot 1955: 85%; 1955 tot 1970: 90%

Vintage replica 1 Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 1”, als dat jacht ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1949 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 70%

Vintage replica 2 Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 2”, als dat jacht ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 75%

Vintage replica 3 Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 3”, als dat jacht ontworpen en gebouwd is na 31 december 1969. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 80%

Vintage Historical replica 1

Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-historical yacht replica 1”, als dat jacht replica 1 ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1949 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen 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 authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 70%

Vintage Historical replica 2

Een jacht wordt beschouwd als “Vintage historical-yacht replica 2”, als dat jacht replica 2 ontworpen is vóór 01 januari 1950 en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1940 gebruikelijk waren. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 75%

Vintage Historical replica 3

Een jacht wordt beschouwd als “Vintage-yacht replica 3”, als dat jacht ontworpen replica 3 en gebouwd is na 31 december 1969. Een klasse van schepen waarvan de vormgeving grotendeels voldoet aan de vooroorlogse esthetische verhoudingen zoals deze door de vooraanstaande ontwerpers destijds werden gehanteerd. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1940: 80%

Classic replica 1

Een jacht wordt beschouwd als “Classic-yacht replica 1”, als dat jacht ontworpen is tussen 31 december 1949 en 01 januari 1970 en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1965 gebruikelijk waren.

Een “classic yacht replica 1” is een schip waarin de esthetische elementen in de vormgeving van het onderwaterschip, bovenwaterschip, dek, kuip, opbouw, tuig en materialen, in overeenstemming zijn met het “Britannia”-ideaal. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1965: 75%

Classic replica 2

Een jacht wordt beschouwd als “Classic-yacht replica 2”, als dat jacht ontworpen en gebouwd is na 31 december 1969 en er bij de constructie van dit jacht niet is afgeweken van de constructiemethoden en materiaalkeuzes zoals deze in 1965 gebruikelijk waren.

Een “classic yacht replica 2” is een schip waarin de esthetische elementen in de vormgeving van het onderwaterschip, bovenwaterschip, dek, kuip, opbouw, tuig en materialen, in overeenstemming zijn met het “Britannia”-ideaal. De vereiste minimum authenticiteit percentages zijn hierbij:

1965: 85%

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.

Een ‘praktijkschouw’ (werkelijk bezoek aan het schip) zal slechts plaats dienen te vinden indien de toelatingscommissie t.a.v. de verstrekte informatie gerede 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'.

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 een 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.

| Klasse | Ontwerp jaar | Bouw jaar | Ontwerp | Esthetische vormgeving | Materiaal vd romp | Constructie vd romp | Rompvorm | Voorbeelden |
|---------------------------|-----------------|--------------|----------|---------------------------|----------------------|------------------------|--------------------|--|
| Vintage | < 1950 | < 1950 | Bestaand | Britannia-ideaal | Hout, metaal | Traditioneel | S-spant, rondspant | SOLWAY MAID, Friso, Englyn, Melody-A, Folkboat |
| Vintage replica 1 | < 1950 | > 1950 | Bestaand | Britannia-ideaal | Hout, metaal | Traditioneel | S-spant, rondspant | Een "Vintage" echter gebouwd na 1950; Hera ('46/'57) |
| Vintage replica 2 | < 1950 | > 1970 | Bestaand | Britannia-ideaal | Hout, metaal | Traditioneel | S-spant, rondspant | ZEEAREND |
| Vintage replica 3 | > 1970 | > 1970 | Nieuw | Britannia-ideaal | Hout, metaal | Traditioneel | S-spant, rondspant | Nieuw schip conform Vintage en tijdsbeeld van voor 1950 |
| Vintage Historical | < 1950 | < 1950 | Bestaand | Brit.-ideaal / compromis | Hout, metaal | Traditioneel | S-spant, rondspant | MISTY BLUE, KIEK UUT, Beulakermeerkruisers, bakdekkruiser |
| | < 1950 | < 1965 | Bestaand | Niet geheel Brit.-ideaal | Hout | Traditioneel | Enkel knikspant | THE FAIR WIND |
| | < 1950 | < 1950 | Bestaand | Niet geheel Brit.-ideaal | Metaal | Traditioneel | Enkel knikspant | |
| Vintage Historical re | < 1950 | > 1950 | Bestaand | Brit.-ideaal / compromis | Hout, metaal | Traditioneel | S-spant, rondspant | Een "Vintage-Historical" echter gebouwd na 1950 |
| Vintage Historical re | < 1950 | > 1970 | Bestaand | Brit.-ideaal / compromis | Hout, metaal | Traditioneel | S-spant, rondspant | Beulakkermeerkruiser modern gebouwd na 1950 |
| Vintage Historical re | > 1970 | > 1970 | Nieuw | Brit.-ideaal / compromis | Hout, metaal | Traditioneel | S-spant, rondspant | Nieuw schip conform Vintage-Historical en tijdsbeeld van voor 1950 |
| Classic | 1950-1970 | 1950-1970 | Bestaand | Britannia-ideaal | Hout, metaal | Traditioneel | S-spant, rondspant | TAEPING, Martha McGilda, Barracuda, Jupiter |
| Classic replica 1 | 1950-1970 | > 1970 | Bestaand | Britannia-ideaal | Hout, metaal | Traditioneel | S-spant, rondspant | Isolde, Aurora, Den Dubbelen Arent |

| | | | | | | | | |
|---------------------------|-----------|-----------|----------|--------------------------|--------------|--------------|--------------------|---|
| Classic replica 2 | > 1970 | > 1970 | Nieuw | Britannia-ideaal | Hout, metaal | Traditioneel | S-spant, rondspant | Nieuw ontworpen schip naar het tijdsbeeld van 1950-1970 |
| Classic Historical | 1950-1970 | 1950-1970 | Bestaand | Brit.-ideaal / compromis | Hout, metaal | Traditioneel | S-spant, rondspant | TRINTEL, Trewes Commodore |
| Semi Pre-Modern | 1950-1970 | 1950-1970 | Bestaand | Niet geheel Brit.-ideaal | Hout, metaal | Traditioneel | S-spant, rondspant | KINGS CRUISER, BABY WEEKENDERS |
| Pre-Modern | 1945-1970 | 1945-1970 | Bestaand | Brit.-ideaal losgelaten | Hout, metaal | Traditioneel | S-spant, rondspant | MYTH OF MALHAM 1946, CAPTAIN JEWEL 1963 |