

## Beoordelingsrapport “Windflower”

Naam schip:	Windflower
Type schip:	Koopmans 158
Ontwerper:	Dick Koopmans Sr.
Ontwerpjaar:	1969
Bouwer:	Vlugter te Sloten
Bouwjaar:	1995
Lengte over dek:	9,95
Lengte c.w.l.:	8,00
Breedte:	3,00
Diepgang:	1,50
Displacement:	6,5 ton
Ballast:	2,85 ton
Type romp:	Rondspant met aangezette kiel; vrijhangend roer met scheg
Bouwwijze romp:	Lattenbouw / epoxy
Bouwwijze dek:	Hechthout met teak dek
Bouwwijze opbouw:	Zijden verlijmd mahonie/teak; dak hechthout
Tuigvorm:	Torentop kottertuigage
Rondhouten:	Aluminium
Zeiloppervlak:	Grootzeil en voordriehoek ca. 49 m2

### Beschrijving

We zien hier een Koopmans-ontwerp uit 1969; bedoeld voor uitvoering in staal, maar in 1995 uitgevoerd in een houtmethode.

Van de “grootmeester” in scheepsesthetica William Fife werd wel eens gezegd dat hij slechts één ontwerp had gemaakt, en dat hij dat ontwerp slechts in diverse lengtematen had uitgevoerd.

Van Koopmans hebben wij dit nog nooit horen zeggen, maar het is een feit dat zijn ontwerpen in de praktijk toch wel érg veel op elkaar lijken!

Het positieve gevolg hiervan is dat de gemiddelde watersporter meestal niet al teveel moeite heeft om een schip als een “Koopmans” te herkennen.

Ging William Fife uitsluitend voor een esthetisch topproduct (damn the consequences); Koopmans associëren wij met het oernederlandse begrip “gematigdheid”. Bij hem is een ontwerp altijd een compromis tussen vele tegenstrijdige factoren, en hij beheerste deze gedachte tot in de puntjes.

Zo dienen zijn schepen over goede zeileigenschappen te beschikken, en dus is het voorschip voorzien van rechte lijnen om soepel en goed door de golven te gaan. Voor het comfort (en stahoogte) past hij consequent een gematigde grootspantvorm toe, en hebben zijn schepen ten allen tijde een gemiddelde, gematigde displacement. Voor een goede snelheid hebben zijn schepen consequent een betrekkelijk lange waterlijn; m.a.w. de overhangen zijn bij hem vanouds betrekkelijk kort.

De maten en gewichten van het betreffende ontwerp duiden al op helderheid. Een waterlijn van 8,00 m. Een breedte van 3,00 m. Een Displacement/Lenght-getal (een uitdrukking van relatief gewicht van een schip, zodat je het kunt vergelijken met andere schepen van verschillende grootte) van 350 precies. Dit D/L-getal is zo ongeveer het gemiddelde van conventionele schepen voordat Ultra-Light-Displacement in de tachtiger jaren gemeengoed werd. Ook het zeiloppervlak vertoont de goede gematigdheid: ca. 7 m<sup>2</sup> per ton; heel gebruikelijk bij een dergelijk schip van deze lengte.

## De beoordeling

Bij de Windflower dienen we ons te realiseren dat het hier gaat om een betrekkelijk nieuwgebouwd schip, dat gebouwd is naar tekeningen uit 1969, het “eindjaar” van schepen der VKSJ. Nieuwgebouwde “klassiekers” zijn bij de VKSJ geen uitzondering, net zo min als “heftig verbouwde” oude klassiekers dat zijn. Toch zit er een verschil tussen deze twee genoemde categorieën: Bij “beyond recognition” verbouwde *oude* schepen gaat het toch nog steeds om een oud schip, dat helaas in een enkel geval door een serie eigenaren in het verleden is aangepast “aan de moderne tijd”, waardoor soms de authenticiteit tot een historisch dieptepunt gezakt is. Desalniettemin blijft zo’n boot een oud schip met historische potentie, en behoort een dergelijk jacht toch tot het varende erfgoed.

Bij een “nieuwe klassieker” ligt het anders. De historie van het schip ligt weliswaar niet in de “klassieke tijd”, maar het ontwerp soms wel, of is gebaseerd op de stijl uit het verleden. Wil naar een “oud” ontwerp nieuwgebouwd schip authentiek ogen, dan dient derhalve de uitvoering en de gebruikte materialen daarbij dan ook te verwijzen naar de tijd die de VKSJ representeert. Natuurlijk staat het de eigenaar van een “look-alike” vrij om bijvoorbeeld zijn replica van een 1900-ontwerp uit te rusten met vleugelmasten en wingkielen, maar zo’n eigenaar zal met een dergelijke keuze niet direct op de stoep staan bij een vereniging van behoud van historisch erfgoed.

We zien bij de uitvoering van de “Windflower” dat het oorspronkelijke ontwerp qua romp goed overgenomen is. Het minimum vrijboord bedraagt het vaste verhoudingsgetal van 1/9<sup>e</sup> van de l.w.l.; de romp vertoont zeeg die weliswaar t.o.v. oudere schepen erg matig is; maar

een en ander is geheel in de geest van de tijd van de eind-zestiger-jaren. Weliswaar is het boegprofiel zo goed als recht, maar ook hier wordt niet afgeweken van wat in het ontwerpjaar inmiddels gebruikelijk is.

Ronduit fraai is de layout van het dek, opbouw en kuip.

Heel mooi is de uitvoering van de kajuit, die aan de voorzijde waarschijnlijk ca. 50% van de breedte daar ter plaatse bedraagt! De lengte van de opbouw overschrijdt het "vaste klassieke verhoudingsgetal" van 50% van de l.o.a. niet; in tegendeel. Ook de hoogte van de opbouw is écht laag gehouden; men bedient zich zélf niet van een flinke kroon in de opbouw om de hoogte ervan te verbloemen! Hulde hier, dus.

Natuurlijk heeft dit schip een aluminium mast; dat had het ook gehad als het in 1969 gebouwd was. Maar fraai is het dat er voor een witte coating gekozen is. Fraais zijn ook de details, als de luchthappers en de gelakte verschansing; het zijn vaak dit soort dingen die de "looks" van een boot al snel bepalen.

De kernvraag bij de beoordeling van een replica is zeker ook of de replica exemplarisch is voor de tijd waarvoor ze staat, oftewel: zou de "Windflower" er in 1969 zo bijgelegen kunnen hebben. In details natuurlijk niet helemaal. In '69 had je bijvoorbeeld nog niet van dergelijke "Goiot-luiken", maar waren deze nog man verchromd brons of messing geweest. Ook kleine details in het tuig en dergelijke wijken nog af, maar daar blijft het met betrekking tot de "Windflower" dan ook wel bij, en dat zien we niet vaak bij een "replica".

Eveneens van belang bij een beoordeling van een "replica" is de vraag of *de bouwwijze* voldoet aan de beschrijving van de diverse replica-klasse's (zie hieronder genoemde klasse-indelingen). In het geval van de "Windflower" lijkt dat weliswaar discutabel (epoxy, glasmatten e.d.) maar nadere beschouwing leert dat dit nogal meevalt. Het schip is in verlijmd lattenbouw uitgevoerd. Lattenbouw kennen we al van ver voor de oorlog; verlijming van lattenbouw werd in de vroeg vijftiger jaren al toegepast voor wedstrijd Zestien-kwadraten, Vrijheidjes etc. Dat men daarbij andere lijmsorten gebruikte dan epoxy is bij de VKSJ geen criterium; we willen een vereniging van oude schepen zijn; geen vereniging van oude chemische formules. Ook de toepassing van conserverende/beschermende glasmatten is toegestaan; zonder dergelijke middelen zouden we afscheid moeten nemen van zo ongeveer de halve VKSJ-vloot!

Al met al is het duidelijk dat de "Windflower" geheel past in de "Classic-Replica-1" klasse; Het daarbij vereiste authenticiteitspercentage van 75% zal geen probleem gaan opleveren.

Als toelatingscommissie willen wij onze waardering uitspreken over het feit dat de eigenaar zich voor het lidmaatschap van onze vereniging heeft aangemeld: de groei van de vereniging zal in de toekomst toch voor een toenemend deel uit schepen in dergelijke klassen moeten komen!

Namens de toelatingscommissie,

Govert Munter, Warse Roosenboom en Maarten Lampe

Roosendaal, 13-08-2009

## 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 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'.

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
<b>Vintage</b>	< 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
<b>Vintage Historical</b>	< 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
<b>Classic</b>	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
<b>Classic Historical</b>	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	TRINTEL, Trewes Commodore
<b>Semi Pre-Modern</b>	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Niet geheel Brit.-ideaal	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	KINGS CRUISER, BABY WEEKENDERS
<b>Pre-Modern</b>	1945-1970	1945-1970	Bestaand	Brit.-ideaal losgelaten	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	MYTH OF MALHAM 1946, CAPTAIN JEWEL 1963