

Beoordelingsrapport “Facet”

Naam schip:	Facet
Type schip:	Brabant klasse (2)
Ontwerper:	Alan Buchanan
Ontwerpjaar:	Ca 1955
Bouwer:	J. Dekker & Zn
Bouwjaar:	Ca 1966
Lengte over dek:	10,06m
Lengte c.w.l.:	-
Breedte:	2,78m
Diepgang:	1,4m
Displacement:	Ca 5,5 ton
Ballast:	Ca 2 ton
Type romp:	S-spant met jachthek
Bouwwijze romp:	Staal gelast
Bouwwijze dek:	Staal
Bouwwijze opbouw:	Hout
Tuigvorm:	Sloep van top
Rondhouten:	Aluminium
Zeiloppervlak:	Ca 45 m2

Beschrijving

We hebben voor de beoordeling voldoende foto's van het schip. Ook zijn er door de eigenaar het spantenplan en de tekening met verticalen en waterlijnen van de romp ingezonden.

Aan de hand hiervan is het schip goed te beoordelen.

De Brabant klasse is een van de geslaagde ontwerpen van de bekende naoorlogse ontwerper Alan Buchanan, die met name ook in Nederland actief was. Hij bouwde hier een relatie op met de Nederlandse scheepsbouwers, voor wie hij stalen motorboten en zeiljachten ontwierp zoals de bekende Brabant klasse, de Marken etc. Ook in andere Europese landen was hij actief. Vele malen per jaar maakte hij een rondreis door Nederland, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland en Italië, waar altijd wel een aantal jachten van zijn ontwerp in aanbouw waren.

Het ontwerp van de Brabant tekende Buchanan in het midden van de 50er jaren, in eerste instantie opdracht van de werf Stebbings Ltd. Te Burnham. Deze houtbouw werf liet de casco's in serie bouwen bij de Firma Tak te Raamsdonkveer. Stebbings bouwde ze dan in Burnham af met een houten dek en opbouw.

De relatie met de Nederlandse werven was daarbij bijzonder, omdat men er hier in slaagde om tegen concurrerende kosten in serie toch relatief lichte stalen schepen te bouwen.

Dit fenomeen is helder beschreven in het boek "Sailing Yacht Design" van Douglas Phillips-Birt, waarin gedetailleerd wordt aangegeven hoe (plaat dikte van huid en dek, maar ook spant en dekbalk dikte) men in Holland kans zag lichter dan de Lloyd's-Specificaties te bouwen, zonder concessies te doen aan strakheid en stevigheid, maar met winst qua prestaties en stabiliteit.

Bijzonder aan de Facet is dat het geen Brabant als alle anderen is geworden. De eerste eigenaar, de heer C.H. v.d. Bosch heeft er voor gekozen het platgat van het Brabant ontwerp in te ruilen voor een achteroverhang met spiegel met een doorgestoken roer. Ook werd het houten dek vervangen door een stalen dek. Daarmee werd het gegarandeerd waterdicht. Wat bleef was de houten opbouw, i.v.m. het lagere gewicht, maar werd de kuip kleiner uitgevoerd. Zo is de Facet eind 60er jaren gebouwd door Jachtwerf J. Dekker te Amsterdam. Daar had men overigens veel ervaring met de ontwerpen van Alan Buchanan, zodat men geen enkele moeite zal hebben gehad met de Facet.

Oogmerk van de heer v.d. Bosch was het schip zeewaardiger te maken, geschikt voor lange zeezeizen tot en met een wereldreis aan toe. Dat hij daarin meer dan geslaagd is blijkt wel uit het feit dat het schip inmiddels 3,5 maal de wereld rondgezeild is, in mijlen wel te verstaan, anders zouden we een lidschip bespreken, dat in Japan of Nieuw Zeeland haar ligplaats heeft.

Bijzonder aan de Facet in voorts dat alle beslag minutieus werd uitgedacht en deels ook zelf werd vervaardigd door de heer v.d. Bosch.

Al met al heeft de Facet meer elegance dan de organieke Brabant klasse, zonder deze tekort te willen doen. Duidelijk is het jachthek een meerwaarde voor het schip, waardoor er een meer uitgewogen passende verhouding ontstaat tussen kop en kont. Ook de opbouw is daardoor meer in overeenstemming met de romp die er onder zit. Het is echt meer schip! De eerste eigenaar heeft dit goed gezien en duidelijk een meerwaarde gecreëerd t.o.v. het originele ontwerp.

Daarbij komt dat de Facet een prachtige strakke romp heeft meegekregen, die daardoor ook nog eens het toonbeeld is van vakbekwame bouw en zorgvuldig onderhoud. Een lust voor het oog!

De beoordeling van de Facet

Indeling in klasse en verantwoording.

Al met al is de Facet een bijzondere interpretatie van het oorspronkelijke ontwerp van Buchanan, waarvan we vinden dat deze meer dan geslaagd is. De esthetische verhouding van opbouw en romp zijn niet alleen gebleven, ze zijn verbeterd. Over het algemeen pakken zulke individuele aanpassingen van het werk van bekende scheepsarchitecten minder fraai uit: De Facet daarentegen is een prachtige uitzondering op dat fenomeen. Daarmee is ze zowel qua ontwerp en uitvoering als ook qua zeilgeschiedenis een uniek schip.

Gelet op ontwerp- en bouwjaar, de bijzondere pedigree en de prachtige staat van onderhoud, als ook de hoge mate van authenticiteit, kan de Facet naar het inzicht van de Toelatingscommissie ingedeeld worden in de Classic klasse van de VKSJ.

De Facet komt een hartelijk welkom toe in de gelederen van de VKSJ. We zijn benieuwd naar de prestaties van dit schip, zeker ook in vergelijking met de platgat Brabant.

Wij wensen de nieuwe eigenaars een behouden vaart en altijd minstens een handbreed water onder de welgevormde kiel!

De Toelatingscommissie.

Govert Munter, Sander Bakker, Gert van Soest Dick ten Cate en Maarten Lampe Rosendaal,
9 januari 2010.

Bijlage indeling in klassen.

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 authenticiteitpercentages 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 hondelok t.o.v. de totale lengte van de opbouw, en de hoogte van het hondelok 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 replica 1	< 1950	> 1950	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Een "Vintage-Historical" echter gebouwd na 1950
Vintage Historical replica 2	< 1950	> 1970	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Hout, metaal	Traditioneel	S-spant, rondspant	Beulakkermeerkruiser modern gebouwd na 1950
Vintage Historical replica 3	< 1950	> 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