

Beoordelingsrapport “Jonge Deen”

Naam schip:	Jonge Deen
Type schip:	Bruinvisch
Ontwerper:	A.Beekman
Ontwerpjaar:	1936
Bouwer:	Huisman
Bouwjaar:	Opgegeven 1952, maar waarschijnlijk eind 30er jaren
Lengte over dek:	8 meter
Lengte c.w.l.:	6 meter
Breedte:	2,05m
Diepgang:	0,95m
Displacement:	Ca 1,8 ton
Ballast:	Ca 0,7 ton
Type romp:	Rondspant met aangezette kiel, doorgestoken roer en spiegel
Bouwwijze romp:	Karveel, mahonie gangen op eiken spanten
Bouwwijze dek:	Pine, gedoekt en geveerd
Bouwwijze opbouw:	Mahonie, met pine dak, gedoekt en geveerd
Tuigvorm:	Fractioneel sloeptuig
Rondhouten:	Spruce
Zeiloppervlak:	Ca 24m ² op basis van 100% voordriehoek en grootzeil.

Beschrijving

We zien hier een ontwerp van A. Beekman, waarvan het ontwerpjaar 1936 is. De Bruinvisch is het resultaat van de ontwerpprijsvraag van de K.N.V.W.V. waarbij als opgaaf gold een niet te langzaam kruisertje te ontwerpen met ca 25m² doek. De Bruinvisch was een geslaagd ontwerp, maar voldeed toch niet zo goed aan de opdracht als het Zeepaardje van Baron van Hoëvell, die daarmee met de eer ging strijken. Toch heeft de geschiedenis Beekman gelijk gegeven: waarschijnlijk zijn er meer Bruinvischen gebouwd dan Zeepaardjes.

Op zich is dat geen verrassing: De Bruinvisch biedt aanmerkelijk meer comfort voor zijn lengte, waardoor ze toch een geslaagder geheel vormt, hoewel ze het esthetisch gezien wel moet afleggen tegen het Zeepaardje. Maar ja, ieder zijn smaak en in slanke lijnen kun je nu eenmaal minder ruimte bergen.

De Bruinvisch en het Zeepaardje zijn beschreven in De Zeilsport van Van Kampen, 5^e druk, pag. 217, 218, 219 en 220.

Natuurlijk blijft de vraag wanneer de Jonge Deen werd gebouwd. Het kan zijn dat het bouwjaar van voor de oorlog is.

Navraag bij de bouwer zou dat natuurlijk moeten bevestigen, maar onwaarschijnlijk is het niet, gezien de vormgeving van het schip.

Opvallend en typisch voor het ontwerp uit 1936 is dat de blank gelakte zijde van de kajuit laag gehouden is, en dat de "kroon" van de opbouw (de ronding in het kajuitdak vrij fors gehouden is om ondanks de bescheiden afmetingen van het schip toch voldoende ruimte onder dek te creëren. De mast is relatief voorlijk gehouden, om toch een opbouw mogelijk te maken die niet voorbij de mast raakt, zonder dat deze opbouw relatief wel érg kort wordt, zoals bijvoorbeeld bij het Zeepaardje (en ook een Folkboot) het geval is. Fraai vormgegeven is vooral de combinatie van een vallenbak en het voorluik is van buitengewoon fraaie vormgeving die met beide benen in de begin dertiger jaren staat; in de vijftiger jaren zou zoiets (ondanks een bouw naar een dertiger-jaren-ontwerp) gewoon anders uitgevoerd zijn. De beoordelingscommissie is het met de eigenaar eens dat het zeer waarschijnlijk is dat de 'Jonge Deen' voor de oorlog gebouwd zal zijn.

Het opgegeven gewicht is aanzienlijk hoger dan het ontwerpgewicht, maar dat zal wel kunnen kloppen, omdat de praktijk van een meting in de kraan meestal een hogere (= onzuivere) waarde aangeeft. Toch zal ze met haar opgegeven zeiloppervlak van 24 m² (bij 100% voordriehoek) een vlotzeilend schip zijn: de zeiloppervlak/gewicht- verhouding is vrij hoog. De lengtelijnen van het onderwaterschip zijn vrij gestrekt en de lijnen van het achterschip laten het water mooi los, waardoor ze vrij makkelijk bij een bakstagbries haar rompsnelheid (van zo'n 6 knopen) zal kunnen halen. Belangrijk bij een frisse bries op een aan-de-windse koers met pittige golfslag is te realiseren dat aan de wind bij dit scheepstype hellingshoeken van meer dan zo'n 20 graden vermeden dienen te worden om snelheidsroevende drift te vermijden. Zeker met de vaak bijbehorende forse golfslag komt een Bruinvisch sneller naar loef als ze op deze koers wat voller gevaren wordt dan mogelijk is. Onder deze omstandigheden zal bij een goede zeiltrim er nauwelijks sprake zijn van loefgierigheid; boten van deze klasse zijn makkelijk en prettig zeilende schepen.

De beoordeling

Dat het schip aan de criteria van de VKSJ voldoet laat geen twijfel. Het gaat hier om een vooroorlogs ontwerp, waarvan niet echt duidelijk is of ze nu voor- of na de oorlog gebouwd is. Belangrijker is dat het schip in de huidige toestand visueel nauwelijks afwijkt van het oorspronkelijke ontwerp. Door de tijd heen heeft de “Jonge Deen” gelukkig géén “verbeteringen” hoeven ondergaan; zélf s niet in haar tuig!

Voor de vereniging is interessant in welke (esthetische) klasse ze valt (beschrijvingen volgen onderstaand).

Allereerst beoordelen we hiertoe de romp. Deze laat een gematigde zeeg zien die goed past bij de overhangen (esthetische stelregel van weleer: hoe korter de overhangen des te meer zeeg kan en moet een schip hebben). Het vrijboord is ook in verhouding; de vooroorlogse esthetische verhouding hiervoor was 1/10^e van de l.w.l.; na de oorlog werd dat opgetrokken naar 1/9^e. Uit de foto's valt weliswaar niet op te maken welk percentage de “Jonge Deen” exact heeft, maar het vrijboord oogt in ieder geval geheel conform de ‘klassieke’ normen. Vervolgens beoordelen we de opbouw. Opvallend bij dit schip is dat deze in zijn geheel iets voorlijker op het dek staat als dat doorgaans gebruikelijk is (voor het voorluik bevindt zich relatief weinig voordek). Een belangrijk gegeven voor goede historische esthetische verhoudingen is dat de lengte van de opbouw (exclusief vallenbak en voorluik) in ieder geval binnen de 50% van de lengte over de stevens is; zulks is in dit geval ook hier het geval. “Optimale (vooroorlogse) esthetische verhoudingen” schreven destijds voor dat de hoogte van de opbouw (inclusief “kroon”) de 50% van het minimum vrijboord niet mocht overschrijden; mocht een schip een hondehok hebben, dan mocht de totale hoogte daarvan de 100% van het minimum vrijboord niet overschrijden en de lengte ervan diende maximaal 1/3^e van de lengte van de maximale opbouw lengte te bedragen. De “Jonge Deen” heeft geen hondehok, maar we constateren dat de hoogte van de opbouw hier toch echt wel de hiervoor genoemde ‘maximale esthetische richtlijn’ overschrijdt; een feit dat bij kleinere schepen moeilijk te vermijden valt, wil men voldoende binnenruimte over houden.

Vanwege de hoogte van de opbouw valt de “Jonge Deen” dus in een “historical”-klasse; de vraag blijft of ze met haar vermelde bouwjaar van 1952 als “Vintage-Historical-replica-klasse” moet worden beschouwd of dat we haar als een vooroorlogs schip beschouwen, zoals boven reeds vernoemd.

De Toelatingscommissie is van mening dat deze laatste conclusie voldoende gerechtvaardigd is, waarmee de “Jonge Deen” dus als een representant van de “Vintage-Historical-klasse” gezien kan worden.

Wat het vereiste “authenticiteits-percentages van 60%” betreft, dat bij een dergelijk schip van voor 1950 betreft: uiterlijk zowel als in het tuig zijn er op de foto's weinig details te zien om ons als commissie daarover zorgen te maken; zelfs al zou het interieur op dit gebied

weinig authentieks meer laten zien (wat wij niet aannemen), dan nog zou zo'n veronderstelling het totale authenticiteitpercentage niet beneden het vereiste percentage van in dit geval 60% gebracht worden.

Rest de commissie haar waardering uit te spreken dat er ook heden ten dage nog steeds eigenaren zijn die tijd, geld en moeite willen steken in het behoud van een kleiner Nederlands ontworpen en gebouwd jacht, waarmee dit erfgoed weer voor een hopelijk langere periode voor de ondergang wordt gered!

Namens de toelatingscommissie,

Govert Munter, Dick ten Cate, Gert van Soest, Sander Bakker en Maarten Lampe.

Heemskerk, 2 juni/24 januari 2010

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 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 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 (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 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 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