

Beoordelingsrapport "Boreas"

Naam schip:	Boreas
Type schip:	S Spant- Platgat met aangehangenroer
Ontwerper:	Bonte ?
Ontwerpjaar:	
Bouwer:	onbekend
Bouwjaar:	1951
Lengte over dek:	8.50 m
Lengte c.w.l.:	
Breedte:	2.5 m
Diepgang:	1.45 m
Displacement:	Ca 4600 KG
Ballast:	Cement (met Ponsdoppen), ca 1600 kg
Type romp:	S- Spant
Bouwwijze romp:	Geklonken
Bouwwijze dek:	Staal
Bouwwijze opbouw:	Staal
Tuigvorm:	Toren sloeptuig
Rondhouten:	Hout
Zeiloppervlak:	Ca 36 m2

Beschrijving

We hebben van dit schip verschillende foto's ontvangen, o.a. van het mooie onderwaterschip in zijaanzicht, waarbij ook het schroefraam goed zichtbaar is. Helaas was er niet het vooraanzicht. Wel waren er enkele foto's van de Boreas varende waarbij de kajuit en kuip goed te zien zijn en natuurlijk ook het rondhout. Met deze foto's kunnen we de Boreas toch voldoende beoordelen.

Opvallend is met hoeveel liefde en geduld, nog steeds, gewerkt wordt aan het behoud van dit mooie schip, waarvan we overigens niet hebben kunnen achterhalen wie de ontwerper is en wie de bouwer ervan. Met deze gegevens zou een compleet beeld kunnen worden geschetst van dit unieke scheepje. Nu blijven er vraagtekens.

Bij het lezen van de gegevens en het zien van de foto's kwamen de namen van dhr. Bonte en Baron Van Hoëvell naar voren met vooral een vraagteken bij de laatste: een roerkop als van de Boreas komt bekend voor, maar is natuurlijk geen doorslaand bewijs voor de hand van van Hoëvell. Evenmin is een hoog boegprofiel met een diepe zeeg een doorslaand bewijs voor en ontwerp van Jonas Kwaak.

Maar wel opvallend in het licht van dit verhaal is, dat toen Jonas Kwaak in 1950 de werf van dhr. H de Jager te Hasselt bezocht om naar het casco van zijn ontwerp (Swarte Swaen) te kijken, hem bleek dat zijn ontwerp gemoderniseerd was buiten zijn medeweten om. Gewoon aangepast op verzoek van de opdrachtgever. Frappant is dat de dhr. Bonte in die zelfde periode ook actief was op de werf van de H. de Jager, waar zijn ontwerpen de "Krynstorm" in 1950 en de "Zwarte water" in 1958 werden gebouwd. Deze beide schepen hadden verdacht veel weg van de Kwaken zo ook van de "Boreas". Wie weet is dit een clue!

Het blijft een zoekplaatje: In het verleden werden de jachtontwerpen keurig afgedrukt en beschreven in met name de Waterkampioen. Zo kon men naar hartelust kopiëren en variëren, wat men ook wel inspiratie opdoen noemt! Met andere woorden ze keken erg veel naar elkaar, zowel werven als de ontwerpers, als ook de amateurs. Van de hand van dhr. Bonte die als ontwerper is genoemd, zijn er (nog) geen schepen lid bij de VKSJ.

Blijft het aangehangenroer, dat heeft wel een Baron Van Hoëvell "trekje", maar al met al blijft het gissen. N.B. in het Scheepvaartmuseum te Amsterdam ligt een notitieboekje van Baron van Hoëvell, waarin hij nauwkeurig zijn ontwerpen optekende, misschien staat het ontwerp van de Boreas erin, je weet maar nooit.

De Boreas is met recht een mooie S-spant een platgat met aangehangen roer, gebouwd in 1951. Kort na de oorlog tot begin jaren vijftig waren er nog flinke discussies gaande: Ga je een schip nu klinken of elektrisch lassen, elektrisch lassen stond toen nog in de kinderschoenen. Als werf moest je dan wel lassers hebben, zo niet dan werd er toch maar uitgeweken naar het oude vertrouwde klinken. Voor de Boreas werd dus voor klinken gekozen. Dit was zeer arbeidsintensief, je moest heel veel gaatjes boren en je had minimaal twee man nodig om te klinken: de klinker die de kop op de nagel klonk en aan de andere kant iemand die de nagel tegenhoudt met een dolly. De geklonken nagels moesten ook nog waterdicht zijn, maar dat gold natuurlijk ook voor alle naden. Daarbij had je ook een plaatwerker nodig, om de huidplaten in de juiste vorm te kloppen of te walsen. Voor de spanten werd hoeklijjn gebruikt waarvan de platte zijde tegen de huid kwam. Bij een gelast schip werden de spanten van hoeklijjn zo gebogen dat de staande flens tegen de huid kwam, later werd platstaal i.p.v. hoeklijjn gebruikt dat is lichter en goedkoper. In het

algemeen werden de geklonken schepen bij (gelijke plaatdikte) ook zwaarder, i.v.m. de dubbelingen ten behoeve van de klinknagels. Maar deze methode leidde ook tot een strakkere huid, omdat er geen vervormingen plaatsvonden door de hitte van het lassen.

Een vuist regel was toen dat een stalen schip van 8 a 9 meter niet veel zwaarder mocht zijn dan 4,1 ton om de zeileigenschappen niet te veel nadelig te beïnvloeden. Om dit te bereiken werd o.a. huidplaat van 3 mm gebruikt, wat het voordeel had je kan het makkelijker knippen en bewerken. Het nadeel van dunne plaat is dat met lassen vaak een minder strak schip ontstaat. Ook ben je bij roestvorming op de waterlijn en ballastgrens, gauw door je 3 mm heen. Overigens waren de Nederlandse staalbouwers meesters in het bouwen van strakke stalen rompen. Ze waren in staat om lichter te bouwen dan de voorschriften van Lloyds, zonder af te doen aan de duurzaamheid en de vereiste stevigheid.

Bij vele kleine casco-werven in die tijd werden de stalen casco's in oude en tochtige schuren gebouwd, soms zelfs nog gedeeltelijk in de openlucht. Het buitenstaan had ook wel bepaalde voordelen: Zo kon de harde walshuid (oxide laag) eraf roesten - die moest er toch af. Want op een walshuid houdt geen verf. Een dun laagje roest was veel gemakkelijker te verwijderen door zandstralen, of gewoon met de staalborstel. Dit laatste was veel goedkoper, maar ook veel slechter. De staal voorraad werd vaak buiten opgeslagen, om de felshuid er af te laten roesten. Zo zie je maar, de natuur hielp ook een handje mee .

Voor de ballast werd vaak cement en ponsdoppen gebruikt i.p.v. het veel duurdere lood. Overigens wordt vaak vergeten dat het staal van de kielconstructie en de vaak heel erg dikke kielzool, eigenlijk meegerekend kan worden met het ballastgewicht, hetgeen betekent dat het stabiliteits toch niet zo groot is als menigeen denkt.

De beoordeling

Het is toch geweldig dat iemand een schip met veel onderhoudsachterstand als de Boreas was, aandurft en het lef, het geduld, de energie en het inzicht heeft om het weer in de oude nieuw staat terug te brengen. Opvallend is dat de huid zo strak is en dat er op de foto's geen klinknagels of huidplaatdubbelingen te zien zijn. De kajuit - met zijn ronde hoeken - is een keurig staaltje vakmanschap. De nieuwe ramen passen mooi in het geheel. Wat ook bijdraagt aan de uitstraling van het schip is natuurlijk de houten mast met 7/8 tuigage en diamant verstaging, de houten giek, fokkeboom en dito blokken. De stagen zijn vervangen door het duurzame rvs , de mast kan zelfs met de hand gestreken worden wat soms een uitkomst is. De Boreas is nu ook voorzien van 20 pk nieuwe Mitsubishi diesel wat toch een veilig gevoel geeft.

Als nu, 59 jaar later met een hedendaagse blik door **niet** kenners wordt gekeken naar de Boreas, zullen die het schip wel een beetje aan de kleine kant vinden. Wat zij niet weten is dat de Boreas toen als familie schip werd gebouwd met voor (die tijd) veel ruimte . Om een echte S spant te bouwen daar is veel kennis en vakmanschap voor nodig, kom daar tegenwoordig maar eens om. Deze schepen waren geen serieproducten, ze werden stuk voor stuk gebouwd naar een ontwerp en soms/vaak werd dit nog aangepast aan de eisen van de opdrachtgever. Zo vindt men zelden twee de zelfde schepen. Ze waren toen duur en werden alleen voor welgestelde klanten gebouwd. Pas in de zestiger jaren werd er met de serie bouw begonnen zoals b.v de Trewessen en de Brabants maar ook dat waren absoluut ook geen massa producten.

In 1951 waren de BM's, de 16m2, de Pampus en de sharpies al heel wat. Een schip als de Boreas dat geschikt was voor het varen op de ruime wateren, dat was echt een zeiljacht!

De kenners herkennen meteen de mooie lijnen en maken toch gauw een praatje. Vooral als het schip op het droge staat komen de lijnen nog mooier uit.

Nu maar hopen dat er eens een kijkende liefhebber komt die méér kan vertellen van de achtergrond van de Boreas.

Tot nu toe is het is toch moeilijk zoeken gebleken als er geen werfplaatje in de boot aanwezig is of aankoopbewijzen, zeilnummers e.d. voorhanden zijn. Zelfs het ondubbelzinnig vaststellen van het jaartal van de bouw of de naam van de bouwer wordt dan al erg lastig. Maar het kan natuurlijk ook een amateurbouwer zijn geweest, die de Boreas van stapel heeft doen lopen.

Amateurbouwers kunnen (konden) soms tot zeer hoge prestaties komen. (Dit weten enkele VKSJ-leden uit ervaring).

De Boreas is nog niet helemaal af en er wordt met veel overtuiging aan gewerkt door de eigenaars. Zeker is dat aan de Boreas al het goede wordt gedaan, om het schip een tweede en zelfs een derde leven te geven. Wat dan goed wordt gedaan of gemaakt levert later het meeste voldoening en plezier.

De zeileigenschappen van deze goedgevormde langkieler zullen ongetwijfeld goed zijn. Het schip heeft een vodoende groot tuig voor het gewicht. Het zal koersvast zijn mits goed getrimd, hetgeen met het fractionele tuig niet moeilijk zal zijn. Dat het schip relatief wat zwaarder is, hoeft niet te betekenen dat ze qua prestaties achterblijft, bij de bepaling van de VKSJ-rating wordt mede rekening gehouden met het hogere gewicht. Dus iedereen maakt een kans een wedstrijd te winnen.

Als de Boreas geheel gerestaureerd is naar jullie beider tevredenheid en zeilt zoals het hoort, dan hopen wij dat de twee matroosjes matrozen zijn geworden en als vaste bemanning meegaan: Dan kan bij jullie het geluk niet op.

Wat de vormgevings-klasse-indeling betreft: de 'Boreas' is een prachtig voorbeeld van de "Classic Historial" klasse, zoals die in onderstaande klasse-indelings-bijlage omschreven is. Ze voldoet ruimschoots aan het bijbehorende minimum-authenticiteitspercentage.

Wij zijn als toelatingscommissie verheugd dat een dergelijk historisch belangwekkend jacht aan de VKSJ-vloot mag worden toegevoegd, en heten de eigenaars dan ook van harte welkom in de vereniging!

Namens de toelatingscommissie,

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

Heemskerk, 15-09-2010