

## Beoordelingsrapport “Boreas”

Naam schip:	Boreas (eerdere naam Albert B)
Type schip:	Marken 1
Ontwerper:	Alan H Buchanan
Ontwerpjaar:	60er jaren
Bouwer:	F Dekker & zonen Diemerzeedijk 3 Amsterdam-O
Bouwjaar:	1967
Lengte over dek:	9.35 m
Lengte c.w.l.:	8.50 m
Breedte:	2.70 m
Diepgang:	1.40 m
Displacement:	5,5 ton
Ballast:	Gietijzer en/of ponsdoppen aan gevuld met cement
Type romp:	S-Spant
Bouwwijze romp:	gelast
Bouwwijze dek:	Teak dek
Bouwwijze opbouw:	Hout mahonie
Tuigvorm:	Torentuig (Zeilnummer H3483)
Rondhouten:	Hout, Oregon Pine
Zeiloppervlak:	Ca 42 m2

## Beschrijving

De Marken 1 en haar nakomelingen zijn van de overbekende en talentvolle naoorlogse ontwerper Alan H. Buchanan, die met name ook in Nederland actief was. Hij bouwde hier een relatie op met de Nederlandse scheepsbouwers, voor wie hij zijn 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.

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. ( In de Nederlandse staalbouw met bekende namen van scheepsbouwers en werven, zien we met regelmaat terugkomen in de toelatingsverslagen.)

Ook de werf F Dekker & Zonen voldeed aan deze eisen. Zij kregen het recht van alleenverkoop van de "Marken". In de Zeilsport van H.C.A van Kampen/ IR. J. Loef van 1968 wordt nog uitgebreid geadverteerd met de Marken I, II en III en twee geheel nieuwe jachten de Marken 34 ft en de 37ft. De advertentie was voorzien van een foto van de Marken I "Hydra II". Van de Marken I zijn er zo, n ca 30 gebouwd .

In de ANWB Watersport wordt uitvoerig aandacht besteed aan de "Marken". (In kort bestek o.a. over de Marken I).

Een greep hier uit: Romp en dek gemaakt van : 3 mm S.M.C staal , Kiel 4mm , Kielzool 10 mm. Uitwendig gezandstraald en geschopeerd. Inwendig gezandstraald en voorzien van 3 lagen polyesterverf. Ballast Marken I 1900 kg ijzerblokken in cement (lood), Motor een 10 pk Albin benzine motor of 10 pk Sabb diesel bootmotor elektrisch startend met omkeerbare schroef. Kajuitopbouw en kuipranden van mahonie. 5 slaappleatsen. Teakdek met rvs parkers op het stalen dek geschroefd, en nog veel meer.

Alan Buchanan had een hekel aan corrosie en hij eiste ook dat vele onderdelen van stainless - steel of zeewaterbestendige materialen gemaakt zouden worden.

De hoge bouwkosten van de stalen S-spanten, die uitgevoerd werden met luxe materialen zoals de Marken maakten het kostbare maar desondanks zeer gewilde schepen. De andere stalen S-spanten zoals de Trewes van van der Meer, Trintel van van de Stadt en de schepen van Baron van der Heuvel etc. waren ook niet mis.

De periode van de Nederlandse staalbouw kwam echter opeens aan z'n eind, toen in de zestiger begin zeventigerjaren, door de komst van polyester er geen redding meer aan was. Zo gaat dat.....Maar niet getreurd: Het waren mooie tijden voor de Nederlandse jachtbouw en .... het blijven prima zeilers. Tijdloos en nu nog altijd veel kijkers trekkend (ook van de polyester kant).

Als de *Boreas* haar ligplaats in Medemblik verlaat en even moet wachten voor een opening van de Kwikkelsebrug, ligt aan stuurboord zijde een eenvoudiger ontwerp van Alan Buchanan: een kleine stalen eenvoudige Wild Duck met een lengte van 5,79 m die met eerbied naar de *Boreas* kijkt als zij langs komt varen, maar zij denkt ik mag er ook wezen ik ben ook een echte Alan Buchanan.

## De beoordeling

De *Boreas* is een sierlijk gelijnd schip waar de zeeg en opbouw mooi bij elkaar passen, de overhangen en vrijboord in de juiste verhoudingen staan tot het geheel .

De Marken I is een mooi staaltje ontwerpkunst van sir Alan H. Buchanan. Bij de eerste kennismaking met dit schip was dhr Ottenhof op slag verliefd en kon hij geen afscheid meer nemen. Die liefde blijkt uit de staat van onderhoud waar zij nu in verkeert. Een vernieuwde kuip , potdeksel, de gestraald en geplamuurde en geverfde romp, het lakwerk en het tuigage, alles ziet er piekfijn uit.

Wij heten de heer Jan Ottenhof met zijn *Boreas* van harte welkom op onze evenementen en vergaderingen. Als u soms lid bent van de **Buchanan Owners Association** en de clubvlag toont (met een theepot erin afgebeeld) dan hopen wij ook met U gezellig een kopje thee te drinken.

Naar inzicht van de Toelatingscommissie kan de *Boreas* worden ingedeeld bij de Classic - klasse van de VKSJ.

Namens de toelatingscommissie,

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

Heemskerk 4-4-2013

## 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 (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	Constructie vd romp	Voorbeelden
<b>Vintage</b>	< 1950	< 1950	Bestaand	Britannia-ideaal	Traditioneel	SOLWAY MAID, Friso, Englyn, M
Vintage replica 1	< 1950	> 1950	Bestaand	Britannia-ideaal	Traditioneel	Een "Vintage" echter gebouwd na
Vintage replica 2	< 1950	> 1970	Bestaand	Britannia-ideaal	Traditioneel	ZEEAREND
Vintage replica 3	> 1970	> 1970	Nieuw	Britannia-ideaal	Traditioneel	Nieuw schip conform Vintage en ti
<b>Vintage Historical</b>	< 1950	< 1950	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Traditioneel	MISTY BLUE, KIEK UUT, Beula
	< 1950	< 1965	Bestaand	Niet geheel Brit.-ideaal	Traditioneel	THE FAIR WIND
	< 1950	< 1950	Bestaand	Niet geheel Brit.-ideaal	Traditioneel	
Vintage Historical rep	< 1950	> 1950	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Traditioneel	Een "Vintage-Historical" echter ge
Vintage Historical rep	< 1950	> 1970	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Traditioneel	Beulakkermeerkruiser modern geb
Vintage Historical rep	> 1970	> 1970	Nieuw	Brit.-ideaal / compromis	Traditioneel	Nieuw schip conform Vintage-Hist
<b>Classic</b>	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Britannia-ideaal	Traditioneel	TAEPING, Martha McGilda, Barra
Classic replica 1	1950-1970	> 1970	Bestaand	Britannia-ideaal	Traditioneel	Isolde, Aurora, Den Dubbelen Aren
Classic replica 2	> 1970	> 1970	Nieuw	Britannia-ideaal	Traditioneel	Nieuw ontworpen schip naar het tij
<b>Classic Historical</b>	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Brit.-ideaal / compromis	Traditioneel	TRINTEL, Trewes Commodore
<b>Semi Pre-Modern</b>	1950-1970	1950-1970	Bestaand	Niet geheel Brit.-ideaal	Traditioneel	KINGS CRUISER, BABY WEEK
<b>Pre-Modern</b>	1945-1970	1945-1970	Bestaand	Brit.-ideaal losgelaten	Traditioneel	MYTH OF MALHAM 1946, CAP