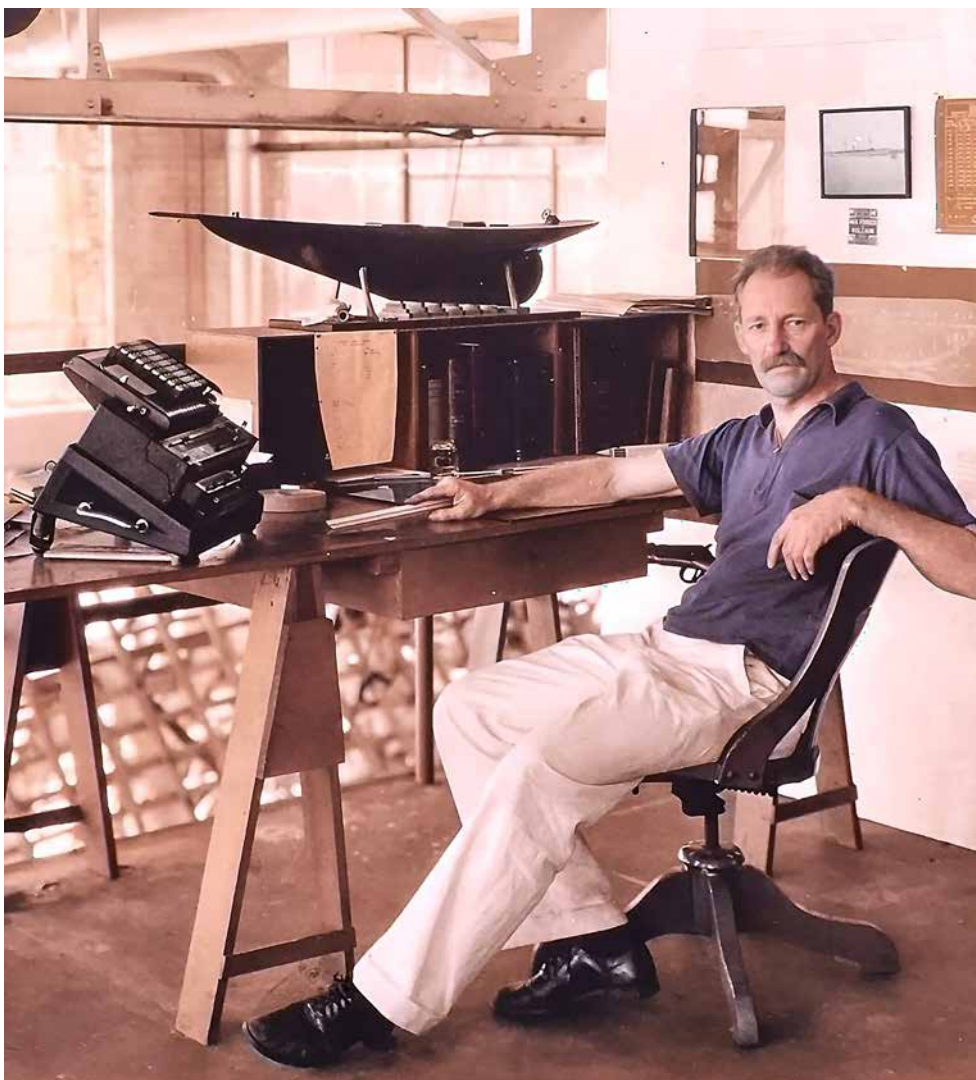




W. Starling Burgess in zijn kantoor in 1933. (Bron: Biografie 'No Ordinary Being', ingekleurd in 2025.)

W. Starling Burgess: een buitengewoon talent

Naval architect William Starling Burgess (1878-1947) was bijzonder talentvol. Naast jachtontwerper was hij ook luchtvaartpionier, uitvinder en dichter. Starling Burgess tekende liefst drie winnaars van de America's Cup en een hele serie bekende klassiekers. Door: Simon Schermerhorn

Starling Burgess had zijn ontwerptalent niet van een vreemde. Zijn vader Edward 'Ned' Burgess was weliswaar opgeleid tot entomoloog (insectenkenner), maar werd vooral succesvol als scheepsontwerper. In totaal produceerde hij 137 ontwerpen, waaronder drie winnaars van de America's Cup, die van 1885, 1886 en 1887, respectievelijk *Puritan*, *Mayflower* en *Volunteer* genaamd. Hij kwam uit een zeer welvarende familie, de familievloot van Edward en zijn vijf broers, allemaal hartstochtelijke zeilers, lag bij het familielandgoed aan de kust in Beverly (Massachusetts), ten noorden van Boston.

Starling erfde van zijn vader een formidabele intelligentie, een buitengewoon technisch talent en een fascinatie voor schepen, zeilen

en scheepsontwerp, van zijn moeder hij zijn passie voor poëzie en een grenzeloze ambitie mee. Tragisch genoeg overleden zijn beide ouders binnen enkele weken toen Starling pas twaalf jaar oud was.

Patent machinegeweer

Starling Burgess vond in zijn jonge jaren al een machinegeweer uit, waarop een patent verleend werd. Het was het eerste succes in zijn leven, door het patent realiseerde hij zich dat hij tot iets bijzonders in staat was: hij wilde uitvinder worden. Vader Ned had voor Starling op zijn twaalfde nog een kleine dinghy ontworpen en gebouwd, genaamd *Grasshopper*. Maar Starling bouwde op die leeftijd zelf ook al een kano.

Na de dood van zijn ouders logeerde Starling regelmatig bij de beroemde scheepsontwerper Nathanael G. Herreshoff (1848-1938), door Starling 'Uncle Nat' genoemd en op zijn achttiende werd hij eigenaar van de open zeilboot *Sally II*, een ontwerp van Nat. Toen was al duidelijk dat Starling in de voetsporen van zijn vader wilde treden als 'yacht designer'.

Na een uitstapje bij de marine ontwerpt Starling in 1899 samen met Arthur Binney een 34-voets 'centerboard sloop', de *Hélène*, genoemd naar zijn liefde Hélène Willard, waar Starling in 1901 mee trouwt. Het ontwerp van een tweede *Hélène* wordt wel geheel aan W. Starling Burgess toegeschreven. Zo rolt Starling, mede geholpen door een aanzienlijk erfdeel wanneer hij 21 wordt, in het vak.

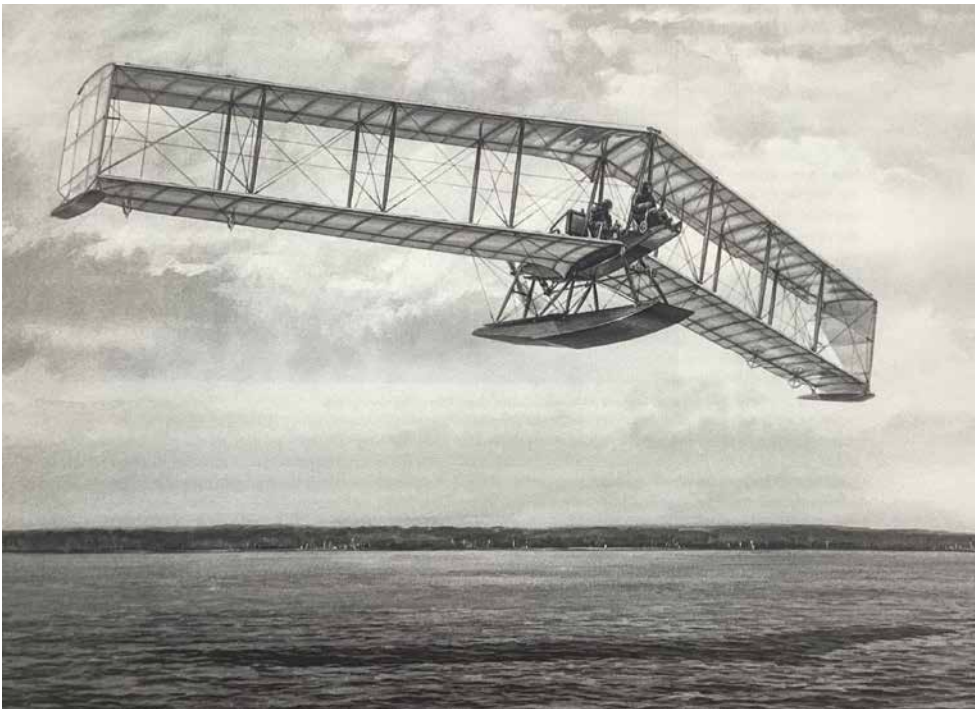
Extreem

Op 1 januari 1901 gaat W. Starling Burgess Co. 'Naval architect and yacht broker' van start in Boston. In die tijd was er echter veel concurrentie, er bestond een groot aanbod van ervaren scheepsontwerpers. Burgess krijgt gelukkig opdrachten uit zijn welvarende familiekring en van oud-studiegenoten van Harvard. Hij verwerft in 1902 al meteen bekendheid door zijn extreme ontwerp *Outlook* voor jeugdvriend A. Henry Higginson. *Outlook* moest ingezet worden in de Quincy Yacht Club Challenge Cup die maar één restrictie kende: een maximum lengte op de waterlijn van 21 voet (6,4 meter).

Om de Cup te winnen haalt Starling Burgess alles uit de kast. Een brede 'centerboard scow sloop' met een totale lengte van 15,67 meter (6,13 meter op de waterlijn) en 167 m² zeiloppervlakte. De enorme overhangen voor en achter (9,54 meter!) waren mogelijk door een stalen geraamte bovendecks, lijkend op een constructie uit de vliegtuigbouw. Maar de Quincy Cup werd gewonnen: 7 starts, 7 keer de eerste plaats.

Vijf Huwelijken

Het *Outlook*-ontwerp wordt als een markant punt beschouwd in de Amerikaanse geschiedenis van het wedstrijdzeilen. In 1909 wordt Starling in de *Boston Post* al de meest prominente scheepsontwerper genoemd en zo trekt hij opmerkelijke zakenpartners en klanten aan zoals de gebroeders Wright, (de luchtvaartpioniers die de eerste gemotoriseerde vlucht maakten), zeiler/miljonair Harold S. Vanderbilt en vliegtuigfabrikant Fokker. In de privésfeer was het leven van Starling 'gecompliceerd'. Hij is vijf keer getrouwd en kreeg vijf kinderen. Het was zeker geen voort-



Een 'Burgess Company' watervliegtuig dat in 1914 werd gebouwd voor het Canadese leger.
(Bron: Bartlett Gould Collection.)

durende rozengeur en maneschijs: zijn eerste vrouw, Hélène Willard, pleegde na een jaar huwelijk zelfmoord. De gebeurtenis leidde tot de publicatie van zijn dichtbundel *The Eternal Laughter and Other Poems*, in 1903. In 1904 trouwde hij opnieuw, met Rosamund Tudor, een onafhankelijke vrouw met een sterke wil. Ze was pilote en een krant schreef: 'zij stuurt een schip door de zwaarste storm met een gemak zoals een ander kan fietsen'. Het stel krijgt drie kinderen, maar een groot drama vindt plaats in 1914: zijn oudste zoon Edward verdrinkt tijdens een vaartocht op 8-jarige leeftijd.

Vliegtuigbouwer

Tussen 1910 en 1918 is Starling Burgess een succesvolle pionier in de luchtvaartindustrie. 'The Burgess Company' speelt jarenlang een prominente rol, met licenties van de patenten van de Wright Brothers. Van 19 types, ontwerp Starling Burgess, zijn in totaal zo'n 620 vliegtuigen gebouwd, waaronder meerdere 'flying boats' (watervliegtuigen). Op het hoogtepunt werken er achthonderd man in de 'Burgess Company'. In 1918 wordt de zaak verkocht en richt Starling Burgess zich weer vooral op het ontwerpen van schepen. In het overzicht van zijn werk staan meer dan 180 ontwerpen beschreven van klein tot zeer groot. De grootste is de 308-voet lange *Jane Palmer*, een vrachtschoener met vijf masten. Het waren vooral zeilschepen, maar Starling

Burgess heeft ook een aantal motorschepen ontworpen. Het meest bijzondere voorbeeld is een varende ziekenhuis, het 800 tons stoomschip *Boston Floating Hospital* uit 1906.

Schoeners

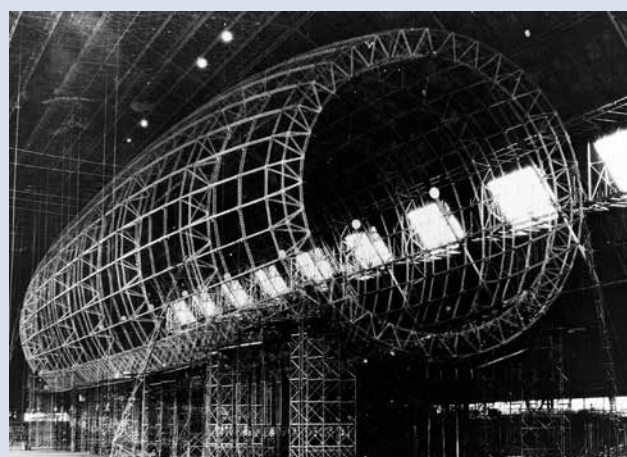
Starling Burgess heeft ook een aantal grote visserijschoeners ontworpen. Als eerste de gemotoriseerde *Elizabeth Silsbee* in 1905. Zijn *Mayflower* (1921), *Puritan* (1922) en *Colum-*



DYMAXION (1933)

Starling Burgess was nauw betrokken bij het ontwerp van de Dymaxion. Een bijzonder leuke gestroomlijnde bus voor 11 personen. Een driewieler, met voorwielaandrijving en besturing met het achterwiel. Energiezuinig, topsnelheid 190 km/h. Het rijgedrag liet te wensen over, vooral bij hoge snelheden en harde wind. Tijdens de Wereldtentoonstelling van 1933 in Chicago kanteelde de Dymaxion na een aanrijding, met ernstige gevolgen. Zo bleef het bij drie gebouwde exemplaren.

bia (1923) behoren tot de meest spectaculaire Amerikaanse visserijschoeners die ooit gebouwd zijn. Ieder jaar, na het visseizoen, streden Amerika en Canada met machtige schoeners op het scherp van de snede om de 'International Fisherman's Cup' tussen Nova Scotia en Massachusetts: 'A Race for Real Sailors'. De *Columbia* (lengte 43 m., breedte 7,86 m., diepgang 4.80 m.) werd in 1923 gebouwd in opdracht van het Gloucester Syndicate om



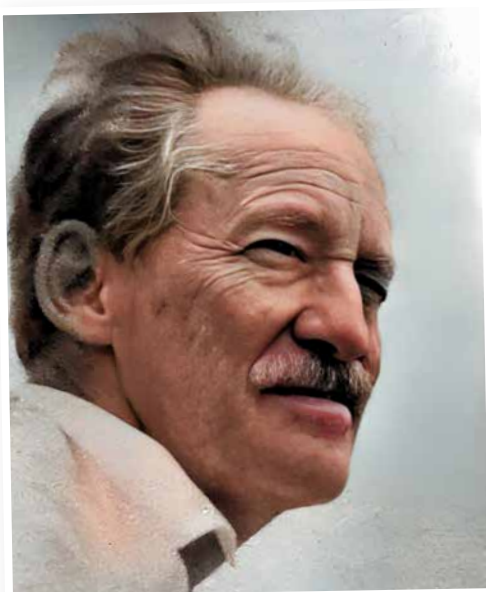
THE BURGESS BROS.

Niet alleen Olin Stephens van S&S had een broer, Rod, als 'sidekick'. Ook Burgess werkte met een broer samen: Charles Paine Burgess (1888-1951). Volgens Starling Burgess had zijn tien jaar jongere broer Charles meer 'brains', maar minder 'drive'. Charles was bijna veertig jaar topman bij het Bureau of Aeronautics en hoogleraar Aeronautical Engineering in Massachusetts. De gigantische luchtschepen



Charles Paine Burgess

(zeppelins) *Shenandoah* (1923) en de van aluminium gebouwde *Akron* (1931, hier op de foto) waren zijn geesteskinders. Starling schakelde zijn broer in voor het ontwerp en de constructie van de innovatieve masten en giek van Starlings drie winnende J-klasse-ontwerpen. De enorme (aluminium) rondhouten waren technische hoogstandjes en essentieel voor het succes.



W. Starling Burgess ca. 1943. De foto is gemaakt door Marjorie G. Young, Starlings vijfde echtgenote.

(Bron: Biografie, foto in 2025 verscherpt en ingekleurd door S. Schermerhorn)



de bekende Canadese tegenstander *Bluenose* te verslaan. In 1923 werd de strijd gestaakt na een 1-1-stand tussen de *Bluenose* en Starlings *Columbia*. Vier jaar later ging de *Columbia* tragisch ten onder in een orkaan bij Sable Island, voor de kust van Nova Scotia. Alle bemanningsleden verdronken.

Overigens liet in 2014 scheepsbouwer Brian d'Isernia een replica bouwen van de schoener. Op de zolder van het Essex Shipbuilding

Museum vond hij de originele blauwdrukken in een kartonnen doos, met daarop de handtekening van W. Starling Burgess. Ze vormden de basis om nieuwe berekeningen te maken voor een stalen romp in plaats van de originele houten. Het spartaanse interieur van de originele *Columbia* maakte plaats voor een prachtige, luxe betimmering zodat er nu met de schoener gecharterd kan worden.

(Over de bouw van de *Columbia* en de replica

boven: De visserijschoener *Columbia* was de uitdager van de onoverwinnelijk geachte *Bluenose*. De schoeners namen het 1 keer tegen elkaar op.

Bluenose won, maar naar later bleek omdat *Columbia* tijdens de haastige tewaterlating schade aan het roer had opgelopen. Zowel *Bluenose* als *Columbia* werden als replica nagebouwd

vind je een informatief filmpje op YouTube: Columbia Story w:brian)

Vanderbilt

Ook buiten de visserij werd het oceaanracen langdurig gedomineerd door machtige gaffel-getuigde schoeners. Dat veranderde in 1925 met de 88-voets schoener *Advance* van Burgess, een 'game changer'. De gecompliceerde, inefficiënte en arbeidsintensieve gaffeltuigage van de schoener maakte plaats voor een torentuig en een stagzeil tussen de masten. Een jaar later verschijnen vrijwel alle tegenstanders met zo'n tuigage aan de start. Starling Burgess komt door zijn successen met diverse schoeners als ontwerper in beeld bij belangrijke opdrachtgevers. Dat resulteert in 1927 in een opdracht van tycoon Harold Stirling 'Mike' Vanderbilt (1884-1970): ontwerp het snelste zeiljacht conform klasse M van de Universal Rule (zie ook het artikel over de P-klasse in deze Spiegel – red.).

Het gaat om een uitdagende en gecompliceerde opdracht, waarbij zes modellen worden doorgerekend. Het eindresultaat genaamd *Prestige*, wordt gebouwd bij Herreshoff.

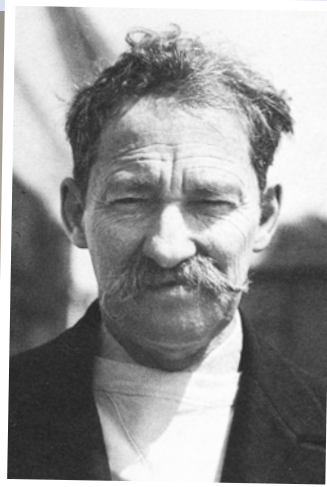
Na de *Prestige* wordt W. Starling Burgess in 1930 gekozen als ontwerper voor de J-klasse *Enterprise*, een opdracht van een Syndicaat van de New York Yacht Club (NYYC). Zelf



STAGZEILSCHOENER NIÑA

In 1928 kwam een legendarisch ontwerp van W. Starling Burgess tot stand: de 59 voets 'staysail schooner' *Niña*. Zij won meteen haar eerste oceaanwedstrijd van New York naar het Spaanse Santander. *Niña* was in 1928 ook de eerste Amerikaanse winnaar van de Fastnet Race en zette de toon voor toekomstige jachtontwerpen. Ze was

jarenlang het vlaggenschip van de New York Yacht Club. 'Tijdens een wedstrijd denderde een stagzeilschoener over ons heen,' zo herinnerde zich een zeezeiler. 'Een van mijn bemanningsleden kende het schip. Het was *Niña*, ontwerp W. Starling Burgess'. In 2013 is de toen 85 jaar oude *Niña* met haar bemanning vergaan in de Tasmanzee tijdens een reis van Nieuw-Zeeland naar Australië.



woonde en werkte hij inmiddels ook in de metropool. Zeven leden van het NYCC-syndicaat onder leiding van Vanderbilt zijn er in de eerste vergadering direct uit: de ontwerper van de *Enterprise* wordt W. Starling Burgess, de bouwer Herreshoff Manufacturing. Starling heeft een artikel geschreven in het tijdschrift *Yachting* over de ontwikkeling van de *Enterprise*: 'Haar overwinning was zo *'overwhelming'* (verpletterend) dat je kon vermoeden dat er sprake was van een radicaal

onder, met de klok mee:

De tewaterlating van de *Enterprise* die de America's Cup verdedigde tegen uitdager *Shamrock V* van Sir Thomas Lipton

Harold Vanderbilt aan het roer van de *Enterprise*. De bevestiging van het onderlijk van het zeil op de 22 meter lange 'Park Avenue' giek was een innovatie

De Super J *Ranger* werd als replica nagebouwd, met een groot dekhuis dat op het origineel (links) ontbrak. *Ranger* was eigenlijk een gezamenlijk project van vier broers: Starling Burgess en Olin Stephens werkten aan de romp, terwijl Rod Stephens en Charles Burgess zicht ontfermden over dekbeslag, mast, giek en het tuig

nieuw onderwaterschip, van de magie van supersnelle vormen, tot dan toe nog nooit geprobeerd. Wie dat dacht werd teleurgesteld'. Starling Burgess kon zich door de grote verantwoordelijkheid geen experiment veroorloven met de romp en baseerde het ontwerp op eerdere succesvolle ontwerpen, zoals de *Prestige*.

Meezeilen

Maar de rompvorm was wel nauwkeurig afgestemd op de specifieke condities van het wedstrijdwater. De romp zelf wordt eerst getest met een 15-voets model. Het vernieuwende zat bovendecks: de duraluminium* mast van 46,5 meter, ontworpen door Starlings broer Charles, werd gebouwd door een vliegtuigbouwer. De mast werd getrimd met winches onderdecks. Het was al een hele kunst om zo'n mast overeind te houden tijdens het zeilen. De gewichtsbesparing ten opzichte van de twee eveneens beschikbare houten masten bedroeg respectievelijk 270 en 450 kg. Ook op de verstaging werd gewicht bespaard met dunner staaldraad.

De meest bijzondere vernieuwing op de *Enterprise* was volgens Burgess de giek. De bevestiging van het onderlijk van het zeil op de 22 meter lange giek kon verستeld worden tijdens het zeilen. Dat werd in kruisrakken tijdens de proefvaarten tegen een tegenstander uitgetest en bleek duidelijk verschil te maken. De bemoeienis van Starling stopte niet bij het ontwerp; hij zeilde zelf mee tijdens de wedstrijden. Hij woonde zelfs in totaal ruim een half jaar op Vanderbilts ruim 50 meter lange motorjacht *Vara* tijdens twee America's Cup campagnes. Starling onderstreepte dat met 'engineering' en de samenwerking tussen ontwerper, bouwer en zeilmaker de helft van de wedstrijd wordt gewonnen. De perfect getrainde bemanning en de schipper Harold S. Vanderbilt deden de rest om de overwinning binnen te slepen.

Super J

Om de concurrentie van de volgende Engelse J-klassers (*Velsheda* en *Endeavour*) voor te blijven kreeg Starling de opdracht een opvolger te ontwerpen, genaamd *Rainbow* (1934).





links, boven: Starling Burgess ontwierp ook open boten. De 10 meter lange Atlantic Class wordt nog steeds enthousiast gezeild aan de noordoostkust tussen New York en Maine en is op weg naar zijn eeuwfeest. De eerste honderd rompen werden opmerkelijk genoeg in Duitsland gebouwd bij Abeking & Rasmussen, in lopende bandstijl. Na 1953 volgden nog 50 polyester exemplaren, nadat er een mal van een houten boot was getrokken. De houten en polyester boten doen niet voor elkaar onder.

midden: Een wat afwijkend ontwerp van alle Universal Rule jachten die Burgess tekende was dit 'werkboot'-ontwerp voor een eigenaar die met alleen zijn jonge zoon wilde varen. Starling Burgess baseerde het op een Itchen Ferry working boat en het bleek zeer zeewaardig.

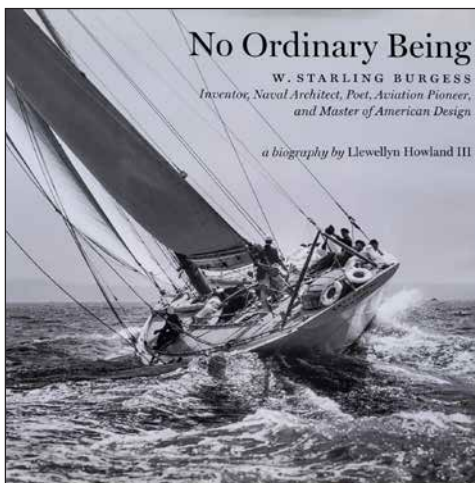
links onder: Omslagfoto van de biografie *No Ordinary Being* met een foto van de J-klasse *Enterprise*



Bijzonder aandeel

Inmiddels was Burgess getrouwd met zijn vierde vrouw, maar in 1937 nam hij de 35-jar jongere Marjorie Young aan. Zij werd een getalenteerde jachtontwerper en de eerste vrouw in de VS die in dit veld werkzaam was. Hij trouwde met haar op z'n 67ste, twee jaar voor zijn dood in 1947. Een bekende van Marjorie karakteriseerde zijn persoonlijkheid op treffende wijze: 'Ondanks al zijn genialiteit is hij een kind en dat is een deel van zijn charme. Hij duikt liever weg voor voldongen feiten dan dat hij ze het hoofd biedt en hij zal houden van degene die hem ervoor afschermt.'

Het genie Starling Burgess heeft met zijn ontwerpen een bijzonder aandeel gehad in de geschiedenis van de zeilsport. Ook had hij een aanzienlijke invloed op de ontwikkeling van andere scheepsontwerpers: John Alden (1884-1962) en Lewis Francis Herreshoff (1890-1972) hebben bij hem gewerkt en ook Olin Stephens (1908-2008), die na de Tweede Wereldoorlog zo bepalend zou zijn voor de America's Cup met 12 Meters, werkte met hem samen. Onlangs werd er nog een nieuwe 8 Meter naar een ontwerp van Starling Burgess gebouwd in Duitsland bij Martin Yachts. Het schip kreeg volkomen terecht zijn naam bij de doop. Een mooi eerbetoon voor een groot ontwerptalent. 🦋



Opnieuw kwam dit ontwerp van Starling Burgess als winnaar uit de strijd. De volgende Engelse tegenzet, *Endeavour II*, nam het in 1937 op tegen Starling Burgess' *Ranger*.

Deze J-klasser werd door Starling (inmiddels bijna 60 jaar) ontworpen in samenwerking met de toen veel jongere jachtontwerper Olin Stephens. *Ranger* bleek superieur: de eerste race werd met 17 minuten voorsprong gewonnen. De Engelsen werden met 4-0 verslagen. Daarmee kreeg de *Ranger* de eretitel 'Super-J-klasse'. Vervolgens is er niet meer met de J-klasse gestreden om de America's Cup, ook omdat oorlogsdreiging (vanaf 1939) de Britten als uitdagers parten begon te spelen.

Dit artikel is mede gebaseerd op de biografie 'No Ordinary Being', auteur Llewellyn Howland III.

*Duraluminium is een legering met 4% koper, 1% magnesium, 0,6% mangaan, 0,9% glas en 93,5% aluminium

Aanvullende informatie en foto's:

moente.nl/burgess

Reacties graag naar: s.schermerhorn@planet.nl