

Beoordelingsrapport “Sirius”

Naam schip:	Sirius
Type schip:	30m2 scherenkruiser
Ontwerper:	Harry Rasmussen
Ontwerpjaar:	1928
Bouwer:	Abeking en Rasmussen
Bouwjaar:	1928
Lengte over dek:	11,66 m
Lengte c.w.l.:	8 m
Breedte:	2 m
Diepgang:	1,40m
Displacement:	2,6 ton
Ballast:	1,3 ton lood
Type romp:	S-spant, doorgstoken roer
Bouwwijze romp:	Karveel,mahonie op eiken spanten
Bouwwijze dek:	Grenen latten, gedoekt, mahonie lijfhouten
Bouwwijze opbouw:	Mahonie zij- en voorpaneel, dak grenen latten gedoekt
Tuigvorm:	$\frac{3}{4}$ Marconi sloep met kromme mast
Rondhouten:	Spruce
Zeiloppervlak:	30 m2 op basis van 85% voordriehoek

Beschrijving

De Sirius is afkomstig uit een goede stal, gebouwd in een tijdvak dat de Duitsers er nog van uit gingen dat de 30m² scherenkruiser als erkende internationale klasse, een rol zou spelen tijdens de Olympische spelen in 1936 in Kiel. Dit vooruitzicht maakte dat de industriële fine fleur van Duitsland bij de bekende werven jaarlijks meerdere 30m² scherenkruisers afnamen, die dan aan de Bodensee, de Starnbergersee en de Berlijnse meren ofwel in Kiel werden gestationeerd. Er werd heel heftig wedstrijd gevaren met deze schepen. Duitsland, dat na de eerste wereldoorlog enigszins geïsoleerd was op het gebied van het internationale zeilen, zag een vruchtbare competitie met Zweden en de VS als mogelijkheid weer aan te haken. Waren het in eerste instantie de Sonderklassen, later werden het de 30m² scherenkruisers die gebruikt werden op de wedstrijdbanen. Dat die rol overigens later door de Int. 6 en 8 meterklassen werd overgenomen, is genoegzaam bekend. Sommigen vinden dat nog steeds jammer.....

De Sirius is als "Der Mohr" van stapel gelopen, in een serie van 3. De andere schepen van de serie waren de Windsbraut en de Hathi. De eerste eigenaar van Der Mohr was een "Berliner".

De Sirius is ontworpen en gebouwd volgens de scherenkruiserregel uit 1925. Omdat ze uit de beginjaren van die regel stamt, is het vrijboord nog zo laag, waardoor ze eigenlijk meer een plassenschip lijkt. We leggen hier wel de nadruk op "lijkt", een 30m² scherenkruiser is wel gewaagd aan een zeeetje. Lees de verhalen van Uffa Fox en Blondie Hassler er maar op na!

Hoewel ze best wel eens de neiging hebben om de fijne neus diep in een golf te steken, hebben de 30-ers zoveel reserve drijfvermogen en zo weinig gewicht, dat dit allemaal altijd goed afloopt, wat niet wegneemt dat het een natte bedoeling kan zijn. Als je dan bij veel wind op het voordek een spi moet temmen, of een onwillige rolfok moet wegnemen, is dat een hele klus. Opvallend aan de Sirius het geslaagde compromis, dat de regel van 1925 aan de ontwerper, Rasmussen heeft ontlokt.

Hierbij is het goed om de achtergrond van deze waarneming te verklaren:

De Scherenkruiserregel was en is nog steeds geënt op de gedachte dat het voldoende zou moeten zijn om de wedstrijdklassen in te delen via het oppervlakte van het tuig. Op zich een begrijpelijke gedachte, die bij de autosport ook opgeld deed (cilinderinhoud). Snel bleek dat door deze eenvoud er toch een aantal begrenzingsmisten, waardoor de scherenkruisers zich in de tijd ontwikkelden tot langgerekte dennennaalden, die ver afstonden van wat in oorsprong was beoogd: goede voor de Zweedse situatie bruikbare toerschepen, waarmee ook wedstrijd kon worden gevaren. Voor velen zal dit een nieuwtje zijn: de scherenkruiser is van origine géén pur sang wedstrijdschip. De Zweden waren destijds van mening dat je dan een vinkiel constructie moest kiezen, met vrijstaand balansroer. Daar hadden ze ook speciale klassen in. Maar omdat met elk type schip kan worden wedstrijd gevaren, gebeurde dat ook met de nieuwe scherenkruiserklassen, waarmee naar snel bleek, betere prestaties werden gehaald dan met de eerste schepen van de International Rule, de bekende 6, 7, 8 en 10 en 12mR. Die schepen waren naar het inzicht van de Zweden en de Duitsers te zwaar en ze misten een zekere accommodatie (met name de 6mR)

en daarmee een gebruiksmogelijkheid die verder ging dan louter wedstrijdzeilen.

In eerste instantie lieten de ontwerpers zich verleiden om te licht te bouwen, in te lichte materialen, waardoor er snel vervormingen en lekkages optraden, hetgeen zich vooral voor deed in de grotere klassen. De Singoalla van Estlander, een 150m² scherenkruiser met een lengte van 23 m was hiervan wel het meest beroemde voorbeeld. In het jaar van de tewaterlating moest aan dit jacht al reconstructiewerk worden verricht. Dit leidde er onder meer toe dat inmiddels al bij twee regelwijzigingen de scantlings werden vergroot en de breedte bepaling werd verfijnd.

Toch was dit niet genoeg, een comité van 4 van de bekendste Zweedse ontwerpers ontwikkelde een set van extra regels die in 1925 van kracht werden. Vanaf dat moment was de scherenkruiserregel meer dan een indeling van klassen op basis van het zeiloppervlak, met een streng bouwvoorschrift: Er was een samenhangende set van verhoudingen bijgekomen wat betreft lengte, breedte, diepgang, kiellengte en waterverplaatsing. Je kunt zeggen, de oorspronkelijke filosofie van Ljungberg had diepgang gekregen.

Per klasse was een ideële lengte gedefinieerd (gemeten op een per klasse vastgestelde afstand boven de waterlijn) en wanneer deze werd overschreden, diende eveneens de breedte, de diepgang, de kiellengte en de waterverplaatsing naar (specifieke) rato te worden vergroot.

Waar aanvankelijk de snelheidsfactor waterlijnlengte “gratis” was in de formule, in combinatie met het gratis voordeel van extra laag gewicht, kreeg men het nu voor elkaar dat het geheel een afweging werd van vóór- en nadelen. Gevolg was dat er schepen werden ontwikkeld die zich in diverse aspecten van elkaar konden onderscheiden, omdat ze op specifieke omstandigheden waren toegesneden. Wat ze altijd gemeenschappelijk hadden na de invoering van de nieuwe regel is dat ze zeewaardiger en comfortabeler waren geworden en natuurlijk ook evenwichtiger. Een in dit kader bepalend aspect is gelegen in de omstandigheid dat de strakke regels met betrekking tot materialen en materiaaldikten (scantlings), het niet mogelijk is om gewicht uit te sparen, dat dan vervolgens aan de ballast kon worden toegevoegd. Volgens de regels mogen scherenkruisers ook in Polyester, Epoxy of zelfs Carbonfibre worden gebouwd, maar dan moeten de gewichten per oppervlakte-eenheid huid, toch weer gelijk zijn aan die bij houtbouw.

In de eerste jaren van de nieuwe regel bleven de ontwerpers dicht bij de ideële maten van de betreffende klassen. Zo ook Harry Rasmussen met Der Mohr, bij ons bekend als de Sirius.

In de tijd waarover we nu spreken (1925 -1935) stonden met de nieuwe regel van 1925 de ontwikkelingen niet stil. De scherenkruiserklasse was immers een ontwikkelingsklasse die naast een grote vloot in Zweden en Duitsland, ook voet aan de grond kreeg in de V.S., Engeland en zij het mondjesmaat ook Nederland. De belangrijkste ontwikkelingen waren gelegen in de internationale wijze van meting van het tuig. Met name de meting van de voordriehoek en het feit dat deze maar voor 85% meetelde voor de bepaling van het zeiloppervlak, maakte dat er bepalingen kwamen voor de I maat per klasse en voor de P maat, neergelegd in de maximale tuighoogte en de minimale hoogte van het lummelbeslag boven dek.

Omdat met deze voorschriften de overlap van de voorzeilen “vrij” was, ontwikkelde

zich al ras de Genua, die bij scherenkruisers vaak tot achter de giek werd doorgeschoot.

Ook zag je ontwikkelingen als de roteerbare mast, de parachute spinakers etc.

Een 30m² scherenkruiser zet aan de wind, met de grootste genua wel 50m² zeil op.

Een spi voor een 30m² scherenkruiser kan wel 85m² zijn. Het is dan net als wedstrijdroeien in een skiff: het gaat hard, maar je weet niet waar naar toe!

Met deze ontwikkeling werd ongemerkt de deur weer open gezet naar de lengtegroei van de scherenkruiser, die tot eind dertiger jaren zou doorzetten, toen een nieuw evenwicht werd bereikt waarbij de rompen juist zo groot werden getekend dat de extra kracht uit de efficiëntere tuigen nog in snelheid kon worden omgezet.

Waarschijnlijk was de scherenkruiser ook al tegen een andere grens aan ontwikkeld: Die van de niet meer acceptabele kosten. We spreken immers van een tijd waarin enthousiastelingen de kosten van hun hobby zelf moesten kunnen dragen, óók al kwam men voor de meerdere eer en glorie van het eigen land uit. Ook waren er geen banken die miljoenen uitgaven voor een zeilcampagne ter promotie van het eigen merk. Dat waren nog eens tijden!

Eenheidsklassen hebben naast een goed evenementencircuit genoeg aan een strakke en gedegen klassenorganisatie, die het goede ontwerp bewaken. Ontwikkelingsklassen hebben daarnaast nodig dat er goede ontwerpers zijn, die in overleg met werven en klanten (die laatste moeten het immers allemaal betalen) steeds verder gaan in de ontwikkeling van het betere schip. Zij moeten het scheepstype, de formule, de vaaromstandigheden tot op de kleinste details invoelen, om succesvol te kunnen zijn. Het is dan ook geen wonder dat ontwerpers en bouwers vaak ook gelauwerde wedstrijdzeilers waren.

De beoordeling

Nu terug naar de Sirius:

Al met al is de Sirius een schip met een eerste klas achtergrond, qua ontwerper en bouwer. Een groot deel van de geschiedenis is weliswaar in nevelen gehuld, maar het eerste hoofdstuk is bekend, zo ook de laatste hoofdstukken. Het lijkt dus niet moeilijk meer van de geschiedenis op te duikelen.

De Sirius is als Der Mohr van stapel gelopen in het begin van een tijdvak waarin Abeking en Rasmussen een groot aantal 30m² scherenkruisers hebben weten te realiseren. Zij bouwden daarbij naar eigen ontwerp, maar ook voerden zij ontwerpen van anderen uit (bv. van Estlander).

Harry Rasmussen had een heel eigen hand van tekenen, die je terugziet in zijn andere 30m² creaties. In Nederland kennen wij de Kickerle, die in de RORC klasse 3 furore maakte. Zij lijkt onmiskenbaar op de Sirius. De geïnteresseerde lezer zou ook

eens kunnen kijken op www.yachtsportarchiv.de/wdw/a+r/pics%2015.jpg

Een van de op die pagina getekende schepen is de Pan uit 1927. De gelijkenis is groot, er zijn ook wat verschillen, die enkele veranderingen aan de Sirius onthullen:

Allereerst is er het voorluik (schuifluik) dat oorspronkelijk een klapluik was, geïntegreerd met de doorgetrokken zijwanden van de opbouw, waardoor een vallenbak ontstond. Vroeger werden de vallen aan de mast of op een nagelbank belegd, nadat ze met een derdehandje op spanning waren getrokken. De vallen werden dan in de vallenbak gelegd. Nu staat de mast "vrij" doorgestoken door het voordek. Vallen zijn er niet meer behalve een spival en een boom ophouder, die beide via een keerblok naar de nagelbank op de opbouw worden geleid. De grootzeil val loopt binnendoor de mast, de fokkeval door het lijk van het oprolbare voorzeil. Het grootzeil kan vanuit de kuip met een staalvalwinch worden gehesen. De rolgenua wordt eveneens vanuit de kuip bediend. Als alles werkt een prima opzet!

Het tuigplan van de Sirius is de eerder beschreven ontwikkeling van de dertiger jaren naadloos gevolgd:

Verdwenen is de lange naar voren gerichte zaling, waarover en voorstag liep, dat de masttop afsteunde, ter plekke van het aangrijpingspunt van de fok op 3/5^e van de masthoogte. Het kleine voorwaarts gericht zalinkje om de kromme masttop voor schade te behoeden (als gevolg van te grote krachten van het grote grootzeil met de lange giek en een doorgezet achterstag) is ook verdwenen.

Daarvoor in de plaats zien we nu een marconituig met dubbele zalings en een knikstag. De fok grijpt aan op 3/4 van de masthoogte, daarbij heeft het grootzeil wat moeten inleveren aan giek lengte, om met het zeiloppervlak binnen de klassenvoorschriften te blijven. De schootvoering met dubbele blokken of overloop op het achterdek is vóór de roerkoning gekomen en is op een kolom op de kuipvloer geplaatst.

Al met al is daarmee een tuig ontstaan dat gecombineerd met moderne doeksoorten, veel meer power ontwikkelt dan waarmee tijdens de bouw werd rekening gehouden. Het is toch wel bijzonder dat met zo'n 30m² van 82 jaar oud nu toch gewoon "vol gas" kan worden gevaren.

Daar zijn wel wat redenen voor te bedenken:

Allereerst is de bouwkwaliteit spreekwoordelijk. Materiaal en bouwtechniek hebben zich talloze malen bewezen, zeker in combinatie met de bouwvoorschriften uit de scherenkruiserregel. In de Sirius zijn géén gegalvaniseerd stalen spanten toegepast, maar alleen gebogen eiken spanten, maar die moesten dan ook wel weer groter zijn gedimensioneerd. Alleen bij het zeilwerk zijn gegalvaniseerde plaatstalen kniespanten gebruikt. In combinatie met de trekstangen vanaf de puttings tot het mastspoor ontstaat dan een ijzersterke rompconstructie, die hoge belastingen aan kan.

Je zou denken, kan er dan niets mis? Jawel de ketting breekt immers altijd op de zwakste schakel.

De aanleiding tot breuk kan een hele kleine zijn, bijvoorbeeld een los stikseltje.....

Als bij het ree gaan het reguleerlijntje van het achterlijk van de genua door dat losse stikseltje bloot ligt en blijft hangen achter de zaling, kun je zomaar de zaling zien wegbreken en je mast verspelen (breekt dan bij de zelfde zaling af). Hoeft niet, maar het zal je maar gebeuren. Als de Genua na wat tegenstribbelen zich na snel afvallen dan wel laat oprollen, kan het ook gebeuren dat de mast denkt: hé er zat toch ooit een klein zalinkje om mijn topje af te steunen en nu heb ik het nodig en is dat zalinkje weg, terwijl het knikstag niet tot boven doorloopt om dit gemis op te vangen. Als masttop zou je toch de moed opgeven? Uiteindelijk komt dan ook dat moment er aan dat zoiets gebeurt. Een ding is zeker, dat komt nooit goed uit! Ook niet als je als scheepseigenaar ook nog een mastenmakerij hebt.

Tot zover wat er aan de Sirius is veranderd in structurele zin: bijna niets dus. 80 jaar onderhoud hebben wellicht wat huiddikte gekost, maar ze ziet er verder patent uit.

Het gedoekte dek, ook op de opbouw, is een voorbeeld van wat het moet zijn! Teak is mooi, maar op een scherenkruiser hoort een gedoekt dek of een oregon-pine gelakt dek.

De bakstagen worden zoals het hoort met highfield levers gespannen en het achterstag wordt met een derde handje onder het achterdek vertrimd. Kind kan de was doen.

Uit het oogpunt van gebruiksgemak zou de inrichting van de kuip van de Sirius nog eens onder de loupe genomen kunnen worden. Met schuifladen onder het achterdek, kleine opbergvakjes onder het gangboord en een wat meer ergonomische zit- en afsteunvoorziening zou het schip makkelijker in gebruik zijn. Maar versta dit wel, de Sirius is een fantastisch voorbeeld van een 30m2 scherenkruiser uit 1928.

Met haar 82 jaar is de dame een parel op het water.

Gelet op het zeer hoge authenticiteits gehalte is de toelatingscommissie van mening dat een klassering in de Vintage klasse van de VKSJ vanzelfsprekend is.

De Sirius en haar verdient dan ook een warm welkom in onze vereniging. Wij wensen de eigenaars een behouden vaart, altijd minstens een hand breed water onder de kiel en veel vaarplezier.

Namens de toelatingscommissie,

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

Roosendaal, 6 december 2010.