

Beoordelingsrapport *ROMBO*

Type schip:	Branikruiser
Ontwerper:	Ir. J. Loeff
Ontwerpjaar:	1929
Bouwer:	Scheepswef B.Tans & zonen Honingerdijk R'dam
Bouwjaar:	1931
Lengte over dek:	7,75
Lengte c.w.l.:	6,40
Breedte:	2,48
Diepgang:	0,90
Displacement:	2,85
Ballast:	Ca 0,8 ton
Type romp:	Rondspant
Bouwwijze romp:	IJzer geklonken
Bouwwijze dek:	IJzer geklonken
Bouwwijze opbouw:	IJzer geklonken
Tuigvorm:	Gaffeltuig
Rondhouten:	Hout
Zeiloppervlak:	29 m2

Beschrijving van de ROMBO

De Branikruiser is een wel heel bijzonder schip, waarvan er maar 8 (6 bij Tans, 1 bij De Vries Lentsch en 1 elders) zijn gebouwd, waarvan er toch nog meerdere zijn bewaard gebleven. Het betreft een ontwerp uit 1929 van de heer Loeff (scheepsbouwkundig ingenieur te Loosdrecht), die één van de redacteurs van de Waterkampioen was. Hij was ook medeauteur van het bekende standaardwerk De Zeilsport van H.C.A. van Kampen, die de hoofdredacteur was van ons nationale watersportblad. Ir. Loeff verzorgde overigens met name het beperkte onderwerp “de hulpmotor” in dit boek. Latere uitgaven van De Zeilsport zijn onder leiding van de heer Loeff uitgegeven. Waar Loeff een echte technicus was, was van Kampen meer een bevlogen kunstenaar: tekenen en schrijven kon hij als de beste. Zijn prachtige illustraties in de Zeilsport zijn beroemd.

Maar nu terug naar de Branikruiser:

In de Zeilsport wordt de Braniekruiser door Van Kampen eigenlijk (weinig complimenteuzes richting Loeff) heel summier en kort beschreven, met wel een uitgebreide pagina met lijn- bouw- en zeiltekening. Overigens wordt daarin kort gemeld dat het aanvankelijke gaffeltuig vrij laag was, hetgeen handig was omdat de mast eenvoudig kon worden gestreken. Wellicht dat de zeileigenschappen er onder leden, maar in elk geval tekende de heer Loeff een enorm torentuig voor het scheepje en juist dat tuigplan werd getoond door van Kampen. We vermoeden dat de heer Loeff hier niet geheel content mee zal zijn geweest. In het hoofdstuk over de “hulpmotor” zien we overigens een gedetailleerde inbouwtekening voor de inbouw van een 2 cylinder benzinemotor in de Branikruiser. In de uitgave van 1968, 25 jaar later door Loeff zelf bewerkt, wordt op blz. 60 een zeer gedetailleerde spanttekening van de Branikruiser getoond “Bewerkt grootspant van een stalen jacht, namelijk een bakdekjacht van 7,75m bij 2,50m, ontwerp J.J. Loeff” zodat er alsnog enige aandacht werd gevestigd op dit ontwerp. Soms moet je je eigen feestje organiseren!

Dat is niet alleen leuk om te lezen, maar ook heel informatief, omdat op deze afbeelding wel de materiaaldimensies, de bouwwijze en de constructie goed zijn te af te lezen. Wat betreft de tuigvoering van de Branikruiser, wij vermoeden dat “it is all in the name”. Het (toren)tuigplan getuigt van een overmatige branie!

Voor de *Rombo* is dit alles natuurlijk “mosterd na de maaltijd” omdat ze inmiddels een “nut & bolt” restauratie heeft ondergaan, die is afgerond en tot een fantastisch resultaat heeft geleid (Het restauratieverslag is gereed en inmiddels al gepubliceerd in de Spiegel der Zeilvaart (2 artikelen.) Dus daarover weinig te melden dezerzijds, alleen maar lof!

Belangrijk is dat ze heerlijk zeilt met een goed passend gaffeltuig en zoals veel schepen uit haar tijd, nog steeds een gezonde hoeveelheid “loeff”-gierigheid is uitgerust.

Zoals gezegd, “it is all in the name”! Eigenlijk is die loefgierigheid iets dat in bijna alle zeilschepen (langkielers) van vóór en net na de tweede wereldoorlog was ingebakken. Van Kampen en vele andere schrijvers waren daar enigszins mede debet aan. Immers men dacht het lateraalpunt van het onderwaterschip te bepalen door het zwaartepunt van het totale geprojecteerde oppervlak vast te stellen, met inbegrip van het roer. Dat is bij een aangehangen roer, zonder balans (géén oppervlak vóór de roeras), natuurlijk niet correct:

Zonder aan de helmstok te trekken, draagt het roer natuurlijk niet mee in het lateraal vlak. Vervolgens bepaalde men het zeilpunt door het meetkundig zwaartepunt van het totale zeiloppervlak te meten, waarna men om tot enige balans te komen. Daarbij diende dit dan volgens de regelen van de kunst zo'n 6 á 15% van de LWL voor het lateraal punt gelegen te zijn. Duidelijk is dat wanneer het roeroppervlak niet wordt meegerekend, een groot deel van die voorgift verdwenen zou zijn. Hetgeen de basis loefgierigheid verklaart.

Overigens ligt de brede marge van 6 á 15% aan de vraag op het schip qua verdeling van de waterverplaatsing over de lengte ook onder helling voldoende evenwichtig is. Zo is ook de hoogte van het tuig mede bepalend voor loefgierigheid aan de wind, terwijl de giek lengte juist op ruime koersen van invloed is..

Over het algemeen kan worden gesteld dat bij erg licht weer sprake zal zijn van een geringe lijjierigheid, die bij hardere wind omslaat via roerbalans in een lichte loefgierigheid. Sturen op een zeilboot hoort geen krachtsport te zijn. Ook niet bij een langkieler. Vaak werd het zware roerhouden ondervangen met een hanekam onder de helmstok, waardoor het schip koers kon houden door trim van voorzeilen en grootzeil.

Vaak ook moest een boegspriet met een kluiver uitkomst brengen. De Branikruiser Joannathan, een oud lidschip van de VKSJ was uitgerust met zo'n boegspriet.

Anderen zullen meer met een knik in de schoot hebben gevaren om – in elk geval aan de wind – tot een goede balans te kunnen komen. Overigens zijn de huidige zeilen veelal boller dan de katoenen zeilen van weleer, waardoor er ook een grote trimverandering zal zijn opgetreden.

Tenslotte, de Branikruiser is als ontwerp van de 20er jaren van de vorige eeuw een van de eersten waarbij comfort, binnen ruimte en andere praktische kwaliteiten werden vooropgesteld boven zeilprestaties. Waarbij staalbouw, geklonken nog, de weg vrij maakte voor een bereikbaar zeilscheepje voor de familie. Een Branikruiser van Tans kostte destijds f 3.000,= nieuw.

Een vroege voorbode van latere ontwikkelingen zoals we die na de 2^e wereldoorlog hebben gezien.

De beoordeling van *ROMBO*

Teruggebracht in een staat als nieuw, zonder concessies aan de nieuwe techniek, met een mooi gaffeltuig, houten mast, gaffel en giek is de *Rombo* welhaast geheel authentiek. Wij heten haar van harte welkom in de Vintage klasse van de VKSJ. Natuurlijk feliciteren wij de eigenaar met dit prachtige resultaat.

Namens de toelatingscommissie,

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

Oegstgeest, 20 augustus 2014