

Uitgebreide achtergrondinformatie over 'De Sirius'

Door Govert Munter, Dick ten Cate, Gert van Soest, Sander Bakker en Maarten Lampe.
Roosendaal, 6 december 2010

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 Zweedse 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 zee-tje. Hoewel ze 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 bedoening 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 is 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. 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 toerscheperen, 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 12 mR. Die schepen waren naar het inzicht van de Zweden en de Duitsers te zwaar en ze misten een zekere accommodatie (met name de 6 mR) 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 150 m² 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 waterlijn lengte “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 30 m² scherenkruiser zet aan de wind, met de grootste genua wel 50 m² zeil op. Een spi voor een 30 m² 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. 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 formules, 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.