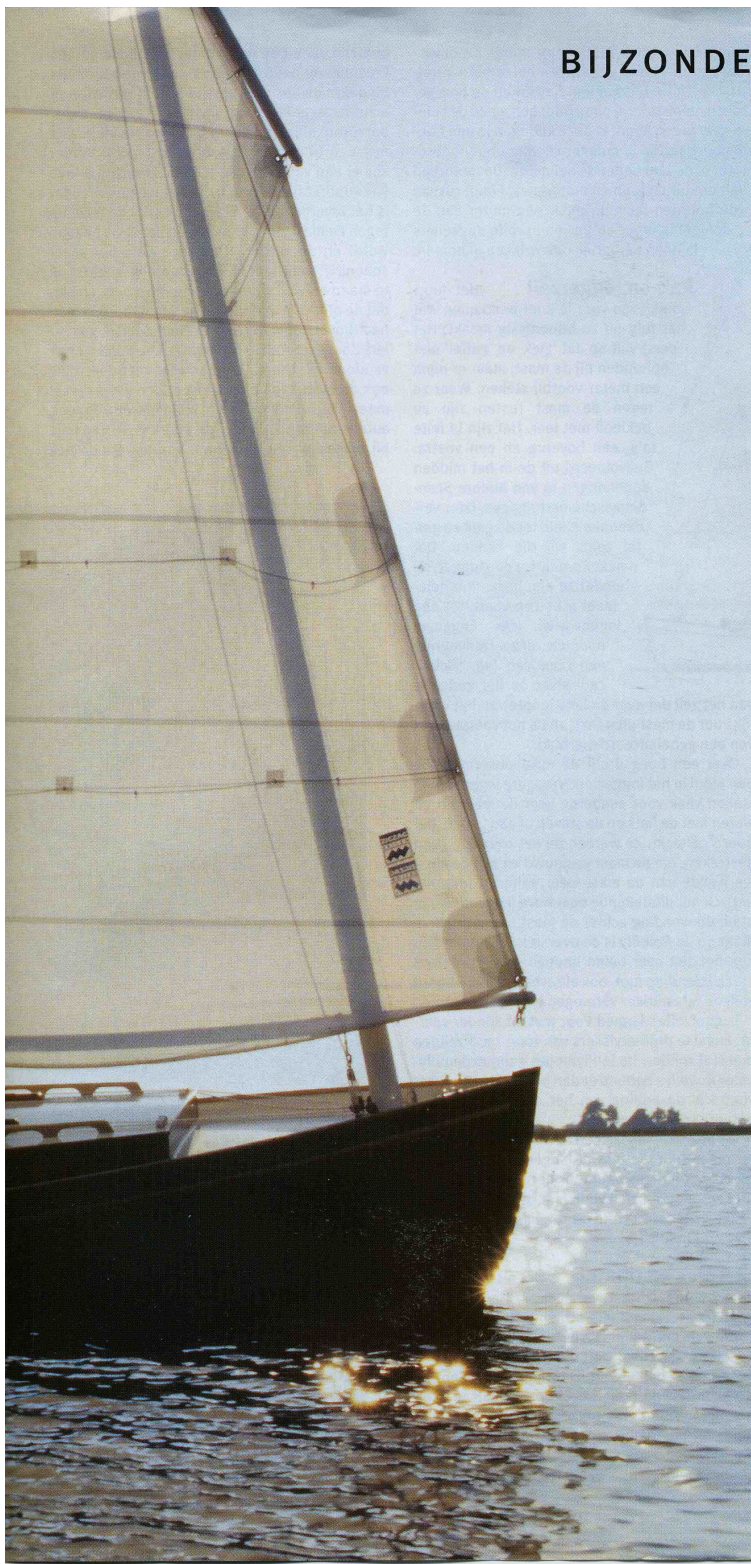


Schoonheid van eenvoudige komaf

EIGENTIJDS ONTWERP MET
WORTELS IN EEN HARD VERLEDEN





BIJZONDERE BOOT: ROMILLY

Sommige boten raken je in het hart. Door hun lijnen, ontwerpdetails of karakter. 'Bibo's' noemen we die in *Zeilen*-jargon, wat staat voor Bijzondere Boten. Ze lenen zich niet direct voor een test, wel voor een nadere kennismaking.

FOTO'S PIETER NIJDEKEN

TEKST MICHEL SCHOLTES

Over de Oudegaaster Brekken glijdt een bijzonder zeilscheepje in de avondzon. Geen boeier, Fries jacht of ander uit dit merenland geboren vaartuig. Toch heeft het klassieke lijnen enorst het op het eerste gezicht een soort gaffeltuig. Wat meteen buitenlands aandoet is de druil, een kleine bezaan, helemaal achterop en geschoot over een achteruitstekende papegaai-stok. Waarvan kennen we dat silhouet? Van Engelse, Schotse en Franse zeilende dagvissers. Maar dan met een fijnere romp, behoud van een fors vrijboord onder een indrukwekkende wolk zeil.

Romilly De 22-voeter (6,72 m) pikt ons op. Moeiteloos zet eigenaar Karel Heijnen het grootzeil bij. We zeilen tergend langzaam de Brekken op. De plas weerspiegelt de blauwe hemel en overdrijvende buien. Hier en daar daalt het hoge windje even af en trekt een grijze rimpelveeg over het wateroppervlak. Onmiddellijk zet de boot aan. Strelende zomerlucht, een lichte helling en gelspel bij de boeg verraden dat de snelheid toeneemt. Overal leggen passerende zeilers het hoofd in de nek om te kijken naar de gaffelnok. De vraag komt onontkoombaar...

"Wat is dat voor scheepje?"

Het moment voor Heijnen om de verwarring nog groter te maken.

"Dit, meneer, is een *Romilly*."

Vrijdenker We laten Karel zijn plezier en duiken in *Romilly*'s afkomst. Ze is een volle 'dochter' van Nigel Irens. Dé Irens? Die Engelse ontwerper van snelle wedstrijdcatamarans en -trimarans? Waarom zou deze Engelsman, thans bezig met het ontwerp van een nieuwe racecat voor Ellen MacArthur, zich in 1994-'95 bezig hebben gehouden met een klassiek ogende dagboot? Omdat vrijdenker Irens zich niets aan wil trekken van dergelijke grenzen. Dat meerrompers in klassieke vorm al een paar duizend jaar in gebruik zijn in de Pacific heeft hem immers ook niet afgeschrikt.

Dus waarom zou je de sterke kanten van negentiende-eeuwse vissersscheepjes niet als uitgangspunt nemen voor een gloednieuw, technisch doorontwikkeld dagjacht? Vergist u zich niet, *Romilly* mag dan herinneren aan een historisch boottype, een nostalgische klassieker is ze niet. De ranke lijn, de moderne materialen en bouwwijze spreken wat dat aangaat voor zich.

Geen opsmuk Nu kijken we al met andere ogen naar deze boot. Neem de romp. De *red cedar* lattenhuid is gebouwd op mallen en schotten en rondom in glasmat en epoxy verpakt, spiegelglad geschuurd en geschilderd. Oersterk, rotvrij en gaaf glanzend. In een loden kielstuk van 530 kilo scharniert een 25 kilo zwaar gietstalen midzwaard.



Irens wilde een droge boot voor zijn eerste klant, een zeiler op de winderige Salcombe Sound; vandaar het al genoemde stevige vrijboord. Niettemin valt er veel te genieten. De hartvormige, tamelijk smalle klassieke spiegel met aangehangen roer verwijst rechtstreeks naar haar harde verleden. De vroegere visserman waar *Romilly* van afstamt, liep vanaf de spiegel breed uit; er moesten meerdere kerels en netten mee en met wat geluk een flinke vangst. Snelle *Romilly* blijft veel smaller, op het grootspant 2,12 meter over dek en slechts 1,52 meter op de waterlijn, een onmiskenbaar teken dat zij de werkende klasse is ontgroeid. Dankzij de veel grotere breedte aan dek en de kelkvormige doorsneden van het grootspant neemt de stabiliteit bij helling meteen toe. De zeeg is gestrekt, discreet en zuiver. De papegaaiastok versterkt de lange lijn. De heel licht gebogen steven valt niet ver voorover en heeft iets strengs. Maar de golf die bij vaart van de boeg krult is juist lang en opvallend sierlijk. Ook in de lage strakke opbouw op het voorschip zie je die spanning tussen elegantie en eenvoud. Deze boot is nergens decadent en heeft geen opsmuk nodig om mooi te zijn.

Geweldige zit Irens heeft niet gestreefd naar een planerende romp. Onder water heeft de boot een ondiepe S-spant. Diepgang 50 centimeter, met neergelaten zwaard een gunstige 1,54 meter. Echter, doordat de smalle kuipvloer laag in de S ligt, is de werkkuip lekker diep. Daardoor is de zit geweldig. Niks opgetrokken knieën, onze onderbenen worden over de volle lengte gesteund. Schrap zetten tegen de overliggende bank gaat prima en de kuiprand van *Romilly* heeft voor mijn wervelkolom precies de goede hoogte en hoek.

Onder gangboord en zittingen kun je in diepe schappen een wereld aan spullen kwijt. De hoge

drempel voor de kajuitingang houdt de onverhoopt overslaande golf buiten het sobere interieur. Omdat de roerganger diep zit en de doorgestoken helmstok vrij hoog door een gat in de spiegel naar voren komt, is deze gebogen in een flauwe neerwaartse S. Jammer van die buitenboordmotor in de bun onder de helmstok. De motorkap valt erg uit de toon en motorlawaai blijft tussen de boorden hangen; maar een motor aan de spiegel is erger en gewetensvolle dagzeilers kunnen natuurlijk ook wrikken of bomen.

Ra's en loggerzeil

Het duurt soms even voor je kunt benoemen wat het tuig nu zo buitenissig maakt. Het eerst valt op dat 'giek' en 'gaffel' niet ophouden bij de mast, maar er bijna een meter voorbij steken. Waar ze tegen de mast rusten zijn ze bekleed met leer. Het zijn in feite ra's, een bovenra en een voetra. Geëvolueerd uit de in het midden opgehangen ra van oudere Scandinavische oertuigages, later verder ontwikkeld tot de giek en gaffel zoals wij die kennen. Dat maakt *Romilly* tot een logger, en omdat ze een bezaantje helemaal achterop voert, tot een logger-yawl. De Engelsen noemen deze zeilvoering een *balanced lug*. 'Balanced' slaat op het gedeelte

van het zeil dat over de hele lengte van het voorlijk voor de mast uitsteekt, zoals het voorste deel van een gebalanceerd roerblad.

Over een boeg drukt de mast onvermijdelijk een ploof in het loggerzeil. Vroegere loggerzeilen staken vaak voor eenderde voor de mast uit en waren met de hals op de steven of aan loef op het boord gehaakt. Ze werden bij het overstag gaan gestreken, om de mast gesjouwd en aan de nieuwe lizijde van de mast weer gehezen (*dipping lug*). Of het uitstekende deel werd met voorlijk en al bij de wending achter de mast om getrokken. Maar op de *Romilly* is de overstek veel kleiner en kan het zeil over beide boegen gewoon blijven staan (*standing lug*), ook al zal het over bakboord zeilend iets minder vermogen leveren.

Loggerzeilen komen voor met en zonder voetra. Engelse drijfnetvissers van rond 1900 zeilden meestal zonder. De in Plymouth gebouwde polyester *Romilly*s hebben er dan ook geen. Maar met voetra is de bolling van het onderlijk wel veel beter te controleren.

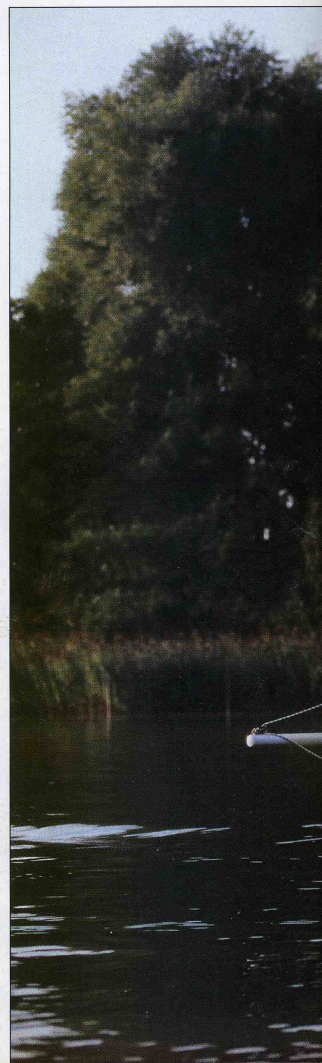
Op deze *Romilly* zijn de ra's van koolstof. Lichter maar duurder, en wat langer uitgevallen dan de ontwerplengte waardoor het zeiloppervlak 15 procent groter is dan voorzien. Lekker bij dit lichte weer. Ieder zuchtje wordt bijna onmerkbaar omgezet in fluitvaart.

Stropjes en lijntjes

Net als bij de *Freedom* jachten van ontwerper Garry Hoyt staat de koolstof steekmast iets schuin achterover in het voordek in een pot die op de kielbalk steunt. Deze speelse stand relateert de wat strenge romp en suggereert snelheid en avontuur. Er is geen fok die voordewind door het grootzeil kan worden afgedekt. Verstaging ontbreekt, het is ook niet nodig bij wijze van verstaging het val op het loefboord te beleggen.

Het lopend want is al even simpel. Alles wordt

bediend vanuit de kuip. Karel Heijnen heeft een kraanlijn op beide nokken van de voetra, omdat hij daarmee het hele gestreken zeil wat voor- of achterwaarts langs de mast kan trekken. Irens' oorspronkelijke tekening laat een kraanlijn zien met een of meer spruiten of *lazy jacks*. Verder zijn er een val, een schoot en een krachtige talie (vierloper) bij de mast. Die halstalie/neerhouder is het tovermiddel van dit tuig. Zodra de bovenra tegen de masttop is gehezen en het val is belegd, wordt hij doorgezet. Hoe meer wind hoe meer spanning. Daardoor komt het voorlijk snaarstrak te staan en wordt de bovenste ra zo ver gepiekt, dat de plooi die anders van de schoothoek schuin naar boven loopt verdwijnt. Onmiddellijk gaat er iets door de boot, alsof die de spieren spant en er vandoor wil. Om na te gaan of je met deze talie ook de twist kan beheersen zouden we met veel meer wind moeten varen. Volgens Phil Bolger, auteur van *103 Sailing Rigs*, voorkomen een talie bij de mast en het gespannen voorlijk, dat de giek



op ruimere koersen sterk opwaait. Karel Heijnen bevestigt dat, met de talie doorgezet levert de top van het grootzeil heel veel vermogen.

Hoe dan ook hebben we hier de sleutel tot Nigel Irens' tuigkeus, hij is gevallen voor dezelfde gunstige kosten/doelmatigheid verhouding die zeilende kustvissers een eeuw geleden al verkozen. Ga maar na wat de voordelen zijn: geen lummelbeslag, geen gaffelklauw, geen masthoepels of rakbanden, geen want of stag, geen beslag. Alles hangt letterlijk van enkele stropjes en lijntjes aan elkaar. Reven is een fluitje. Wat sleet is of stuk gaat is in een oogwenk door de schipper aan boord te vervangen. Bovendien is het tuig, dat wonderwel presteert, met een minimum aan inspanning door een man te bedienen. Eenvoudig, functioneel en mooi.

Geweldig zeiltje En dan die kokette druil. Op het eerste gezicht lijkt het een overbodig rudi-

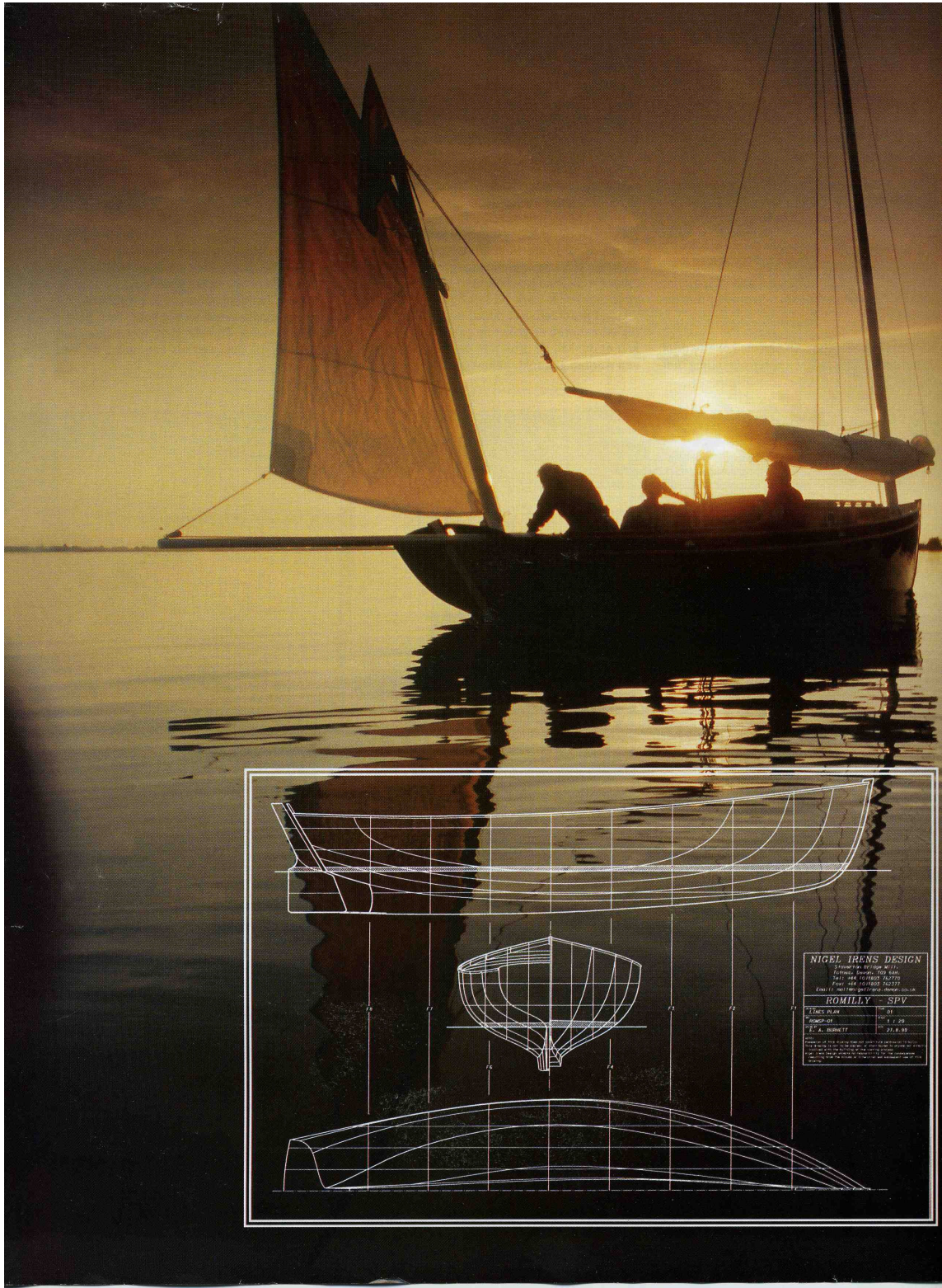
ment van wat ooit een serieuze bezaan moet zijn geweest. Het mastje staat onder dezelfde hoek als de grote mast, een voetra ontbreekt, de functie daarvan is overgenomen door de papegaai-stok. Het zeiloppervlak is te klein om veel bij te dragen aan de vaart. Aan de wind maakt het de boot misschien wreder dan nodig is. Maar terugkennend aan de visserij kan je niet om de functie van dit zeiltje heen: met de kop rustig op het zeetje liggen terwijl er vistuig uitstaat of wordt uitgezeild.

De *Romilly* vist natuurlijk niet, al zou ze waarschijnlijk prima voldoen. Maar los daarvan houdt de druil de boot praktisch in de wind zodra de situatie daar om vraagt. Alsof ze zegt: "Waar ik bijdraai ben ik thuis!" Het zeiltje zorgt voor makkelijk werk bij het hijsen en strijken van het grootzeil. Het houdt de boot in positie bij het ankeren en anker op gaan. Op ruw water kan er dankzij de druil met de boeg op de golven worden gekookt, genavigeerd of gerust. En

waarschijnlijk is het een geweldig zeiltje om zware buien of erger onder uit te zingen. Het doet me denken aan de motorkottertjes van Het Kanaal en de Engelse oostkust die nog altijd voorzien zijn van een druil. In mijn verbeelding zeil ik *Romilly* al naar de *eastcoast rivers* zeilen, of voorbij Dover tot aan Penzance toe. En als het daar niet van komt zie ik mezelf al zwerfen over het Wad, vissend in prielen en krekken, drooggevalen op de hoogste platen, hard zeilen in de zeegaten. Deze boot roept zulk verlangen op.

Wij kunnen het allemaal op deze zomerse Breken niet uitproberen, maar ankeren kunnen we wel. Zodra de grootschoot wordt gevierd duwt de druil de boot in de zwakke wind. Aftuigen is geen werk. Hup, het aluminium anker overboord. Het stelt deze mooie avond weinig voor. Toch beleeft ik een nieuwtje; *Romilly* giert niet achter het anker, ze ligt... nee, niet als een huis... als een meeuwtje. Z





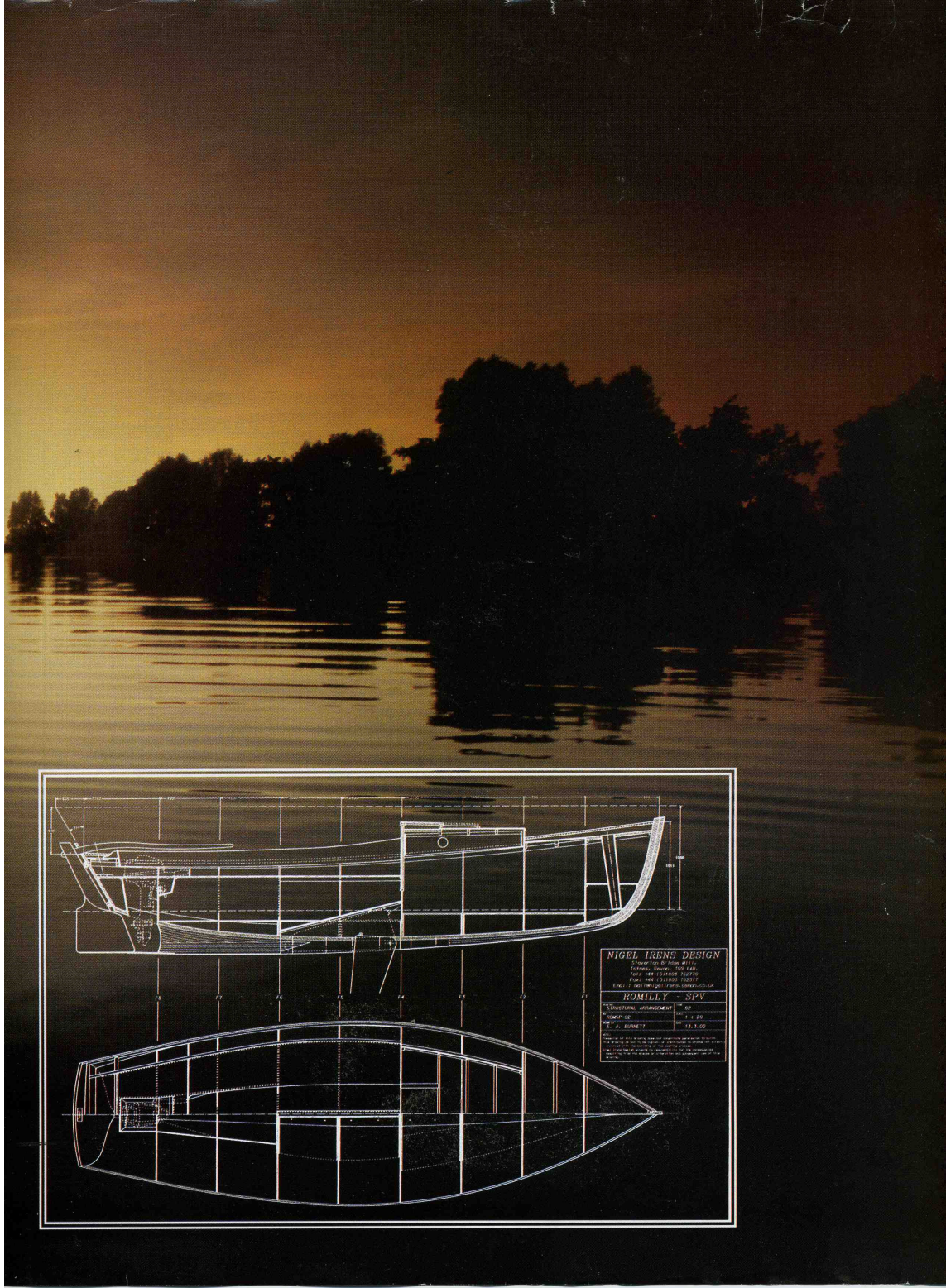
NIGEL IRENS DESIGN

2 Church Lane, 1001000, 1001000
Tel: 01453 870000, 01453 870000
Fax: 01453 870000, 01453 870000
Email: n.irens@nigeldesign.com

ROMILLY - SPV

TIME PLAN	1001
ROMP-01	1001
1001	1001

Copyright © 2001 Nigel Irens Design. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, without the prior written permission of Nigel Irens Design.



NIGEL IRENS DESIGN

1000 High Street, London, W14 9RS
Tel: 020 8812 2222
Fax: 020 8812 2222
Email: nirens@nigeldesign.co.uk

ROMILLY - SPV

STRUCTURAL ARRANGEMENT	02
DATE	15.1.02
BY	P. BURNETT
NO.	15.1.02