

Restauratie zeldzame Branikruiser

Mogano Shipbuilding restaureert momenteel een zeldzame Branikruiser, een zeilende bakdekker naar ontwerp uit 1929 van J. Loeff. Voor zover bekend werden er van dit scheepje slechts 8 exemplaren gebouwd. Maar dit Loosdrechtse exemplaar is de komende tijd beslist de mooiste. Tekst en foto's: **Evert Bruinekool**



uitgelegd. 'Mijn vader voer met het schip regelmatig op Loosdrecht, in Friesland, op de rivieren en de Zuiderzee', vertelt Versvelt jr. nu. 'Dan is zo'n motor wel zo handig.' Op de rivieren kon je volgens Versvelt toen nog plezierig varen. 'Met al die beroepsschepen is het voor mij nu veel te druk.' Zijn leukste herinneringen aan het schip bestaan uit de zondagen in Friesland. 'Vroeger draaiden de bruggen alleen voor de melkboot. Daar gingen wij dan snel achteraan, helemaal tot bij de melkfabriek. Als de melkboot dan aankwam, met een heel gevolg van kleine bootjes, stond onze ultieme beloning, een flink bord karnemelkseppap, al klaar.' Als gevolg van haar geringe afmetingen kwam de Branikruiser van Versvelt de Tweede Wereldoorlog ongeschonden door. 'Ze was te klein om in beslag te nemen.' In de oorlogsjaren werd er als gevolg van het brandstofgebrek niet op de motor gevaren. 'Maar wij hebben die tijd wel heel veel gezeild en geboomd.'

Torentuig wordt gaffeltuig

In de loop der jaren heeft Versvelt een deel van de geschiedenis van zijn Branikruiser kunnen achterhalen. 'De schepen werden begin dertiger jaren gebouwd bij Scheepswerf B. Tans & Zonen aan de Honingerdijk in Rotterdam. Uit het motornummer van de Albin heeft De Haan Jachttechniek in

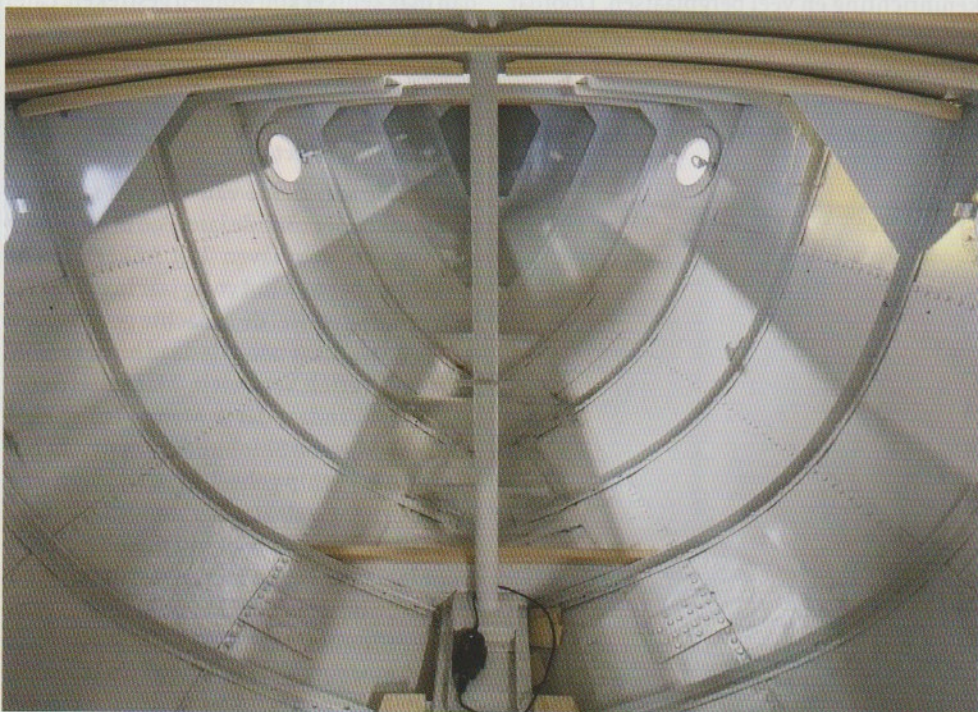
In de kuip v.l.n.r. Menno Luier en Chris de Jong van Mogano en de eigenaar, Versvelt jr.

Nadat het casco gestraald was en er hier en daar nieuwe stukken ingelast waren, werd het in de epoxy gezet

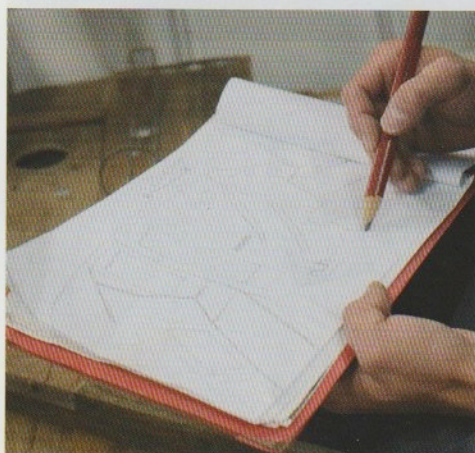
'Waarschijnlijk is mijn Branikruiser als enige bewaard gebleven in originele staat', zo meent de 80-jarige heer Versvelt. Ooit zag hij nog zo'n zelfde bakdekzeilkruiser, op de Kaag. Maar waarschijnlijk ging het toen om de *Windvang*, een boot die in de jaren '60 werd gebouwd nadat de eerste Branikruiser van de eigenaar door brand verwoest was.

'Mijn vader kocht zijn eerste Branikruiser in 1931, helaas ging dat scheepje in de grote brand bij Jachthaven De Plassen in Loosdrecht verloren. Met de verzekeringspenningen heeft hij in 1936 een identiek exemplaar gekocht. Al sinds mijn peutertijd ging ik met hem mee aan boord. Dit schip heeft altijd deel uitgemaakt van mijn leven.' Het door Versvelt sr. in 1936 aangekochte schip had al een motor. Daarmee was de eerste uitbreiding op het originele ontwerp een feit want het ontwerp van Jan Loeff was volledig als zeilschip





Heerenveen, het bedrijf dat de motor heeft gereviseerd, kunnen opmaken dat de tweecilinder benzinemotor al bij de bouw van dit schip in 1931 is geïnstalleerd.' Het scheepje was oorspronkelijk getekend met een 28 m² torentuig. 'Maar de eerste eigenaar heeft er vrijwel direct een gaffeltuig van 6 m² minder opgezet. Dat tuig staat er nu nog op. Hoewel het schip hierdoor wel loefgieriger is, vaart het plezieriger dan met een torentuig.' Hoewel er in totaal slechts 8 exemplaren van zijn gebouwd, wordt het scheepje wel genoemd in het boek *De Zeilsport* van H.C.A. van Kampen. (Waarschijnlijk omdat de heren Van Kampen



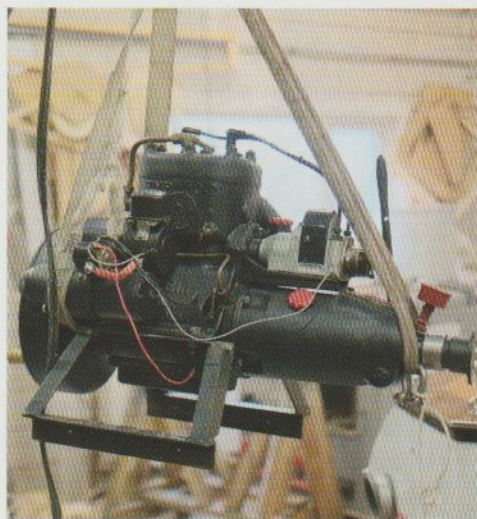
boven links: Het vrijboord staat weer strak in de lak

boven: Het oude houtwerk is uit het schip genomen en wordt, nadat alles is opgemeten, uit elkaar genomen. Goede delen worden weer gebruikt; daaronder: Voor de zekerheid passen en meten van een schot in het kale casco

linksmidden: Het casco is klaar om weer in te timmeren

hiernaast: Chris de Jong start met het maken van schetsen voor het interieur

onder: Het profiel van de kajuitingang is teruggeplaatst, evenals dat van de kuip; ook de eerste nieuwe schotten van hechthout staan weer op hun plaats



De oude Albin-motor werd al in 1931 geplaatst, direct bij de koop van de Branikruiser



Hier is goed te zien dat de kuip er al in ligt. Chris sleutelt de gereviseerde Albin op zijn plek

en Loeffelkaar goed kenden, alsopeenvolgende hoofdredacteurs van de *Waterkampioen*-red.) In de vijfde druk, uitgekomen in 1956, omschrijft de auteur het als 'een echt zeescheepje'. 'De Branikruiser is een vrij zwaar, van staal gebouwd, scheepje. De kiel is een holle constructie die volgooten wordt met

cement en ponsdoppen. Behalve vier goede slaapplekken bevat de boot een ruime keukeninrichting en veel bergplaatsen. Doordat het een bakdekkacht is, is er in het vooronder ruimte om een toilet in te bouwen. Een enkele Branikruiser heeft een motor onder de kuip. Lengte 7,75 meter, breedte 2,48 meter,

diepgang 0,90 meter, waterversplaatsing 2,85 kubieke meter. Ontworpen door Ir. J. Loeff uit Loosdrecht en gebouwd bij Tans ().' Het oorspronkelijke tuig voor dit scheepje was volgens de schrijver vrij laag omdat de mast dan makkelijker kon worden gestreken. Later zou Loeff er een nieuw hoog torentuig voor ontwikkeld hebben met een zeiloppervlak van 28 m².

Restauratieproject

Als gevolg van ziekte van Versvelt sr. kwam de Branikruiser rond de jaren '90 in de winterstalling van Jachthaven 'Het Anker' terecht. Daar bleef het tot eind vorig jaar in opslag. 'Ik heb al die jaren wel de gedachte gehad er iets aan te doen, maar nooit de daad bij het woord gevoegd', vertelt Versvelt jr. 'Maar nu is de tijd gekomen. Vandaar dat ik Menno Luijter, eigenaar van Mogano Shipbuilding opdracht heb gegeven het schip geheel, of zoveel als mogelijk, in originele staat te herbouwen, inclusief de betimmering van het interieur.'

Voordat Luijter begon met de restauratie fotografeerde hij de bakdekker eerst tot in detail. Scheepstimmerman Chris de Jong legde zoveel mogelijk gegevens vast op tekening. 'Het casco is gestraald en in de epoxy gezet. De slechte stukken uit de romp werden vervangen door nieuwe ingelaste stukken. Vervolgens moest het hele interieur opnieuw worden ingetimmerd met teak en eiken', vertelt Luijter. Bij dat werk is zoveel mogelijk materiaal van het oude interieur gebruikt. 'Dat is aanmerkelijk arbeidsintensiever. Als je schotten plaatst, timmer je daar gewoon-



linksboven: De "wandbekleding" van de bakdekker bestaat uit houten latten

linksonder: Chris hangt de rotan kastdeurtjes van de berging weer op zijn plaats

De Branikruiser was voor zijn tijd luxe uitgevoerd: met toilet en granito aanrecht

lijk later een bank tussen. Nu moet je eerst de bank inmeten voor je het tweede schot plaatst. Alles moet immers perfect passen.' Deze werkwijze leverde ook de bevestiging van de authenticiteit van de Branikruiser. 'De oude geklonken, veren bedbodem zat precies daar waar hij volgens de originele tekeningen moest zitten.' Mooi was ook dat tijdens de restauratie oude blauwdrukken en tekeningen van het schip werden ontdekt.

'Soms moet je bij een restauratie op je gevoel werken. Nu konden wij de oorspronkelijke bouwtekeningen gebruiken.' Daaruit bleek dat in de loop der jaren enkele wijzigingen op het originele ontwerp zijn aangebracht. 'Een voorbeeld is het toilet in het vooronder. Daar troffen wij achter de schotten ook een oud stuk karton aan met de tekst "Gelieve toiletpapier uit het raam te gooien, anders verstopt de WC". Natuurlijk hebben wij dat karton bewaard voor de eigenaar.'

Geen stukje vlak of recht

Met de moderne materialen en technieken is de bakdekker nu weer in topconditie. 'De eiken schotten waren al eens vervangen. De nieuwe schotten waren tegen de romp geplaatst en door het condens weer wegge-rot. Nu is watervast hechthout gebruikt. Dat blijft ook in een vochtige omgeving strak en mooi. Bovendien is het hechthout niet tegen, maar los van de romp geplaatst. Afgewerkt met eiken is het uiterlijk identiek aan het origineel', aldus Luijck. Maar ook oude technieken werden waar mogelijk gebruikt. 'Net als vroeger hebben wij de panelen en deuren bevestigd met pen/gatverbindingen en bij de lades zijn zwaluwstaartverbindingen



GEGEVENS BRANIKRUISER

lengte over alles:	7,75 m
breedte:	2,48 m
diepgang:	0,95 m
gewicht:	2,85 t
Zeiloppervlak:	22 m ²
	(oorspronkelijk 28 m ²)
Drinkwater	100 l

gebruikt.' Soms was sprake van een combinatie van oud en nieuw. 'Het schuifluik is van hechthout. Maar daarna hebben wij het afgewerkt met dunne stroken teak die vacuum verlijmd zijn met het hechthout. En wat wij nieuw hebben gebruikt, heeft een "oud" uiterlijk gekregen.' Een schip uit de jaren '30 van de vorige eeuw heeft en houdt haar eigenaardigheden. 'Er is geen stukje vlak of recht', vertelt Luijck. 'Vroeger werd alles met de hand op maat gemaakt. Je had een plank en daarmee werkte je net zolang tot het paste. Diezelfde werkwijze gebruik je bij de restauratie. Als niet kan wat moet, dan moet wat kan. Zo simpel is het. Originele rotan rugleuningen voor de banken zijn gerestaureerd. En zelfs het granieten gegoten aanrecht is gelijmd en teruggeplaatst. Ook dat was letterlijk passen en meten. Maar het originele toilet kan niet behouden blijven. Er zijn nieuwe eisen aan

boven: De restauratie nadert zijn voltooiing, de deurtjes worden afgehangen, in het kajuitschot worden de oude patrijspooten geplaatst

Menno meet de rails voor het schuifluik af. Het luik wordt van multiplex met verlijmd teak latten er op

het sanitair. Die moeten wij naleven, je mag niet meer op het oppervlaktewater lozen.' In januari 2014 verliet de Branikruiser, volledig in oude glorie hersteld, de werf. Later dit jaar zal de eerste zeiltocht plaatsvinden. ⚓

Over een andere Branikruiser verscheen eerder een artikel van Hajo Olij in Schuttevaer, het is terug te vinden op het internet via: www.industriemotor.nl/files/schuttevaer.pdf. Daaruit blijkt dat er 8 Brani's gebouwd zijn: 6 door Tans, 1 door De Waal in Broek op Langedijk en 1 in Loosdrecht bij De Vries Lentsch. (Een werd nog in 1960 gebouwd ter vervanging van een verloren exemplaar.)