



Helemaal naar de VS moesten Cees van Nes en Petra Kraayeveld om hun droomjacht te kopen. Een Swan 55, bouwnummer 011. Een van de zestien boten van dit type die ooit op de Finse werf van stapel liepen. De kans is klein, dat je zo'n jacht kan kopen. Dus toen die kwam, grepen Cees en Petra hem met beide handen aan.

TEKST JAN BRIEK FOTO'S BERTEL KOLTHOF

Swan 55



Plastic Fantastic: belangrijke, bijzondere of gewoon mooie ontwerpen uit de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw. Klassiekers in 'plastic'. De nieuwkomers van toen - in het destijds door velen verfoeide polyester - zetten we hier nog eens in het zonnetje



Het verhaal achter Swan 55 *Ellinor* begint aan het eind van de zomer in 2005. Cees is met een stel vrienden naar de Cowes Week en ziet daar in levende lijve een Swan 55. “Dat is wat ik wil”, zei ik toen. “Daar werden de mensen om me heen stil van. En dat is achteraf ook wel logisch.” Zo’n Swan 55 is dan ook niet zomaar een boot. Groot, prachtig van lijn, van de hand van de meesters: Sparkman en Stephens en... met een enorme bult werk die je op de koop toe krijgt. Dat bleek al heel gauw daarna toen Cees een Swan 55 spotte in de Verenigde Staten. Het schip lag op de wal en was te koop. In oktober 2005 reisden ze er voor de eerste keer naartoe, op 8 december van dat jaar was de koop en feit en kon Cees aan de slag om het jacht in Nederland te krijgen. Een project op zich: eerst per dieplader een traject over land, daarna per zeeschip naar Nederland. Een mooier begin van het nieuwe jaar konden Cees en Petra zich misschien niet voorstellen: op 2 januari 2006 werd hun ‘nieuwe’ schip in Amsterdam afgeleverd.

Een vliegende start

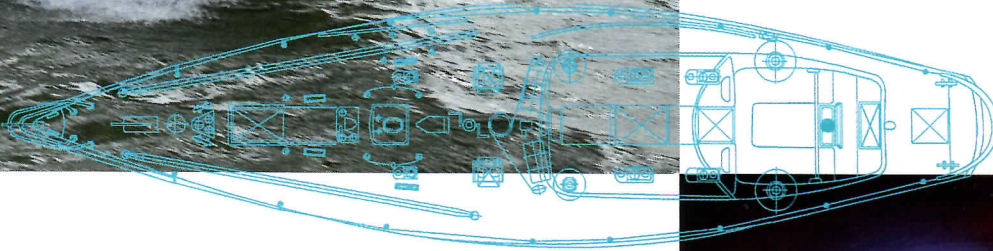
Maar dan. Dan staat er een plastic klassieker van ruim 16 meter op een kade in de hoofdstad. Cees had zich echter voorbereid. “Ik wist heel goed dat het niet zomaar een klusje zou worden. Dat ik buitengewoon precies moest zijn, vast moest houden aan wat ik wilde en het min of meer als een bedrijfsmatig project moest aanpakken. Bovendien had ik steun van een goede vriend van me, Ben Loof, die het hele traject met ons heeft meegelopen. Dat is echt van onschatbaar belang geweest.”

Het ‘Swan55-project’ had daarmee een vliegende start die eigenlijk wel tot een succesvol einde moest leiden. Cees: “Achteraf zie ik het hele verhaal als een soort enorme adrenalinestoot die twee jaar heeft geduurd. Ik besepte al die tijd hoe geweldig het was dat ik de kans kreeg om zoiets te mógen doen – het is toch uniek.”

Na zijn komst in Nederland verhuisde het jacht naar Arne Zeeman in Enkhuizen waar het oude, slechte, teakdek eraf ging en werd vervangen. Cees:



Zoals een met botox en cosmetische chirurgie opgefnorkte dame niet kan tippen aan iemand die 'mooi van zichzelf' ouder is geworden



“Daar bleek dat ik me toch een beetje had vergist in de enorme hoeveelheid techniek die er in een jacht als dit zit. We hebben toen al gauw besloten om alles eruit te halen en opnieuw te beginnen. Dat weet je tenminste zeker dat het eindresultaat goed is.”

Van Zeeman ging het schip naar Orange in Zaandam, vooral omdat Cees samen met z'n eerder genoemde vriend Ben daar onder deskundige begeleiding veel zelf aan het schip kon werken. Het was de enige manier om het project betaalbaar te houden. En, als gezegd, de klus werd voortvarend en grondig aangepakt. Buitenom werden de voetrail, de doradeboxen, de luiken en diverse kikkers vernieuwd. Het dekhuis werd opnieuw gespoten en er kwam een nieuwe zeereling op het schip. Alle beslagen en toebehoren aan dek waren nog origineel en zijn hergebruikt, sommige na eerst te zijn gereviseerd. Binnen was de klus nog omvangrijker. Alle interieurdelen die uit het schip konden worden gehaald, zijn ook uit het schip gehaald, geschuurd, waar nodig hersteld en opnieuw gelakt. Ingelamineerde interieurdelen kregen binnen de boot dezelfde behandeling. Bij die restauratie gingen Cees en Petra zeer nauwgezet en met veel gevoel voor detail te werk. Neem bijvoorbeeld de meer dan duizend schroeven in het interieur, die allemaal zijn voorzien van precies het goede kraalringetje eronder om het juiste beeld te scheppen. Aan de hand van oud fotomateriaal kreeg het binnenwerk exact dezelfde uitstraling als toen het schip in 1972 in Finland van stapel liep. De aftimmering is in teak en zogeheten koto, een combinatie die in het Engels wordt omschreven als *ash and teak*. De sfeer binnen is perfect getroffen. Helemaal zo die was, maar je ziet gelukkig nog steeds dat je met een rijpe dame te maken hebt. Niet té met andere woorden, omdat overdaad schaadt. Zoals een met botox en cosmetische chirurgie opgefnorkte dame ook niet kan tippen aan iemand die 'mooi van zichzelf' wat ouder is geworden.

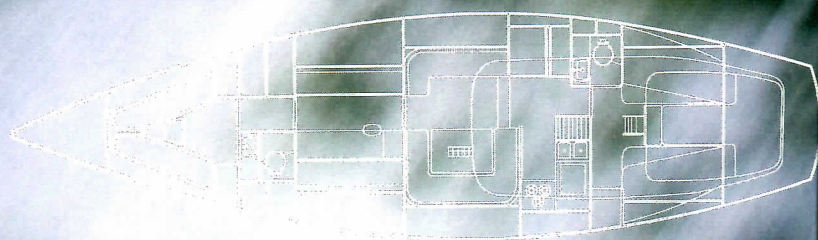
Tijdens de restauratie, die twee jaar fulltime werk opleverde, bleek maar weer eens de grote kwaliteit van destijds de Swan-werf. Het jacht – gebouwd onder Lloyds-keur – was in constructief opzicht honderd procent in orde. Zwaar gebouwd, met een waterverplaatsing van ongeveer 21 ton. Niet zo gek als







Mevrouw Zwaan moet met respect en aandacht worden behandeld, maar dan geeft ze je er ook wel wat voor terug





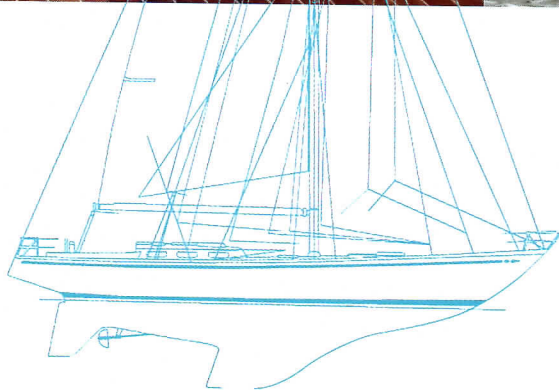
je weet dat de volglas romp in dikte uiteenloopt van 1 tot niet minder dan 4 (!) centimeter. Toeval of niet? De eerste eigenaar van het jacht was ene heer Bockelhurst. Nou zegt die naam je waarschijnlijk niets (mij niet tenminste), tot je leert dat hij een *member of Lloyd's* was. Wel tekenend dat iemand in die functie een jacht als dit aanschaft. Het schip ging voor het eerst te water op 17 maart 1972. Cees en Petra zijn de zesde eigenaars.

Een succesvolle samenwerking

Swans uit de jaren zestig en zeventig – die tegenwoordig door het leven gaan onder de verzamelnaam *Classic Swan* – zijn niet los te zien van het beroemde ontwerpbureau waar ze zijn ontstaan: Sparkman & Stephens. De samenwerking tussen de werf, Oy Nautor, en het ontwerpbureau begon na een gesprek tussen de oprichter in 1966 van Nautor, Pekka Koskenkylä, en Olin Stephens. De Fin zag de mogelijkheden van seriebouw in polyester en zocht een geschikt ontwerp. Stephens kon dat wel leveren: de Swan 36. *Casse Tete II* was zo'n 36 en won in 1968 alle zeven races in z'n klasse tijdens de Cowes Week. Een beter begin voor een nieuw merk kun je je bijna niet voorstellen. De 36 werd gevolgd door de 43 (de directe voorloper van de 55) en er zouden in twaalf jaar in totaal niet minder dan vijftien types Swans van Sparkman & Stephens volgen. Tekenend in dit verband is dat van de eerste 1.000 Swans die werden gebouwd, niet minder dan 800 een S&S-ontwerp waren.



Cees is behoedzaam, hij weet dat met dit schip niet valt te spotten



Swan 55

Lengte over alles	16,65 m
Lengte waterlijn	11,73 m
Breedte	4,33 m
Diepgang	2,60 m
Gewicht	20.700 kg
Ballast	7.700 kg
Ballastpercentage	37%
Zeiloppervlak	150,9 m ² ; spinnaker 232 m ² (als yawl 154,2 m ² ; spinnaker 211 m ² , bezaanstagzeil 33 m ²)

Swan 55 Ellinor wordt gebruikt als charterjacht. Meer informatie: Swan 55 Charters, www.swan55.nl en info@swan55.nl.

Nog meer klassiek!

Plastic klassiekers varen hun eigen race tijdens de Shipmate Classic Yacht Regatta van 22 tot en met 26 juli in Hellevoetsluis.

De 55 betekende voor Swan de doorbraak in de markt waarin de werf nog altijd opereert: die van de luxe toerwedstrijdschepen. Het zou de 65 zijn die de naam van het merk definitief tot grote hoogte deed stijgen. Niet alleen was het ongeveer tien jaar lang het grootste polyester productiejacht ter wereld, het verwierf tevens een bijna legendarische naam als oceaanwaardig wedstrijd-jacht. Niet in de laatste plaats dankzij de Whitbread round the World Race. De Mexicaanse *Sayula II*, een Swan 65, won de eerste editie van die race in 1973/1974. In de tweede editie (1977/1978) eindigde een Swan 65 als tweede, vierde en vijfde. Overigens: die editie werd gewonnen door *Flyer I*, ook een S&S-ontwerp. In 1976 stapte Swan over van S&S naar Ron Holland, nog eens drie jaar later naar German Frers. Zijn Swan 51 zou de duizendste Swan zijn die werd gebouwd. Frers is tevens verantwoordelijk voor de succesvolste Swan ooit: van de Swan 46 werden meer dan honderd exemplaren gebouwd. In totaal zijn er sinds 1966 inmiddels ruim 1.700 Swans van stapel gelopen.

Respect

Op een mooie meimorgen, de dag van de start van de Vuurschepenrace, schepen we in op Ellinor in de haven van Scheveningen. Een mooie lopende wind, zo'n twintig knopen, is ideaal voor deze dame met haar typische 'jaren zeventig-zeilplan': relatief klein grootzeil en enorme genua. Cees is behoedzaam, want hij weet dat met dit schip niet valt te spotten. Met bijna 21 ton en ruim 150 m² zeil worden de krachten op een jacht als dit al heel gauw heel groot. Mevrouw Zwaan moet met respect en aandacht worden behandeld, maar dan geeft ze je er ook wel wat voor terug. Uiterst comfortabel kruisen we zo'n 35 graden aan de wind langs de Scheveningse kust, op de gps minimaal acht knopen, soms zelfs een klein knoopje meer. Een schip gemaakt voor de zee. Dat Ellinor nog uitstekend meekan, bewijst ze in diezelfde Vuurschepenrace. Cees belt een paar dagen later vanuit Engeland: de omstandigheden waren ideaal voor een jacht als dit. Continu twintig tot dertig knopen wind, net niet helemaal hoog aan de wind. Een koers en een windkracht waarbij Ellinor zich in haar element voelt, zich op haar zij legt en treint alsof er aan de zee geen eind zal komen. Ellinor wordt eerste op berekende tijd. Cees en Petra kunnen trots op haar zijn. En op zichzelf. ⚓