



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.



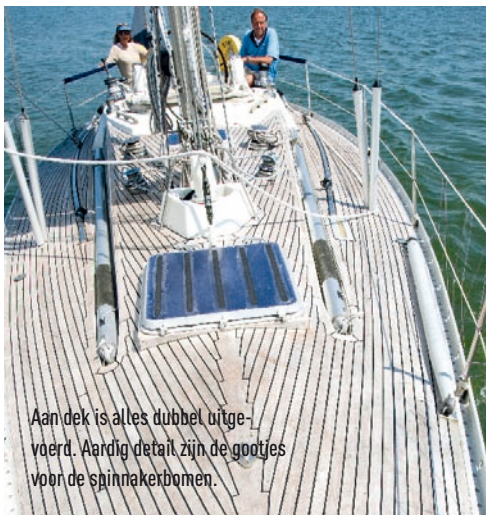


Swan 38

A great little masterpiece

De Swan 38 is de succesvolste boot van de roemruchte Finse Nautor-werf. In vijf jaar tijd werden er 116 gebouwd. Een zogenaamd *oceangoing* zeiljacht ontworpen door Sparkman & Stephens volgens de toen geldende IOR-regels. Het resultaat: een boot met een buikje. Bouwnummer 1 is de *Djambo* van Rem en Ria Schuijt uit 1974.

TEKST JAN BRIEK EN RICHARD DE JONGE | FOTO'S RICHARD DE JONGE



Aan dek is alles dubbel uitgevoerd. Aardig detail zijn de gootjes voor de spinnakerbomen.



Een genereus zeiloppervlak, waarbij vooral de voorzeilen een flinke duit in het zakje doen.

Swan, Sparkman en Stephens Swan-jachten uit de jaren '60 en '70 staan nu bekend als *Classic Swans*. Deze komen alle van de tekentafels van een van de beroemdste ontwerp bureaus ooit: Sparkman & Stephens. Pekka Koskenkylä, oprichter van Nautor in 1966, zag bij Olin Stephens de mogelijkheden van seriebouw in polyester en zocht een geschikt ontwerp. Dat werd de Swan 36. In de twaalf jaar daarna volgden niet minder dan vijftien types Swans van S&S. In 1976 stapte Swan over naar Ron Holland, in '79 naar Germán Frers. Diens Swan 51 zou de duizendste Swan zijn die werd gebouwd.



De Swan 38 werd gebouwd van 1974 tot en met 1979. Het jacht was de opvolger van de Swan 37, ook een ontwerp van Sparkman en Stephens, en zou later worden vervangen door de 371, een ontwerp van de 'nieuwe' huisontwerper van de Finse werf, Ron Holland.

De 38 markeert heel mooi de beginperiode van de IOR, de International Offshore Rule. Dit meetsysteem voor wedstrijd jachten zou in de jaren daarna steeds belangrijker worden en uiteindelijk leiden tot allerlei vreemde – en ongewenste – aberraties in jachtontwerpen. Maar zover was het in de tijd dat de Swan 38 vorm kreeg, nog niet. Het idee om het ontwerp van een jacht te concentreren rondom het idee van verplaatsbare ballast (lees: de bemanning) had nog niet de kop opgestoken en dat zie je terug in het ontwerp van dit schip. Kenmerkend voor de Swan 38, die met een speciaal daarvoor ontworpen tuig in de one ton-klasse mocht uitkomen, zijn een gemiddelde waterverplaatsing, een relatief hoog ballastpercentage en een genereus zeiloppervlak waarbij vooral de voorzeilen een flinke duit in het zakje doen. Ook onder water zie je een soort van 'tweeslachtigheid' waarmee de jachten uit die beginperiode van de IOR te maken hadden. Onder het jacht zit een *state of the art* kiel (van dat moment tenminste) die zorgt voor een optimale lift. Het roer daarentegen is conventioneel, nauwelijks geprofileerd en achter een scheg geplaatst. Zo gek was het ook weer niet om daarvoor te kiezen trouwens. Door de groeiende breedte van de jachten in die periode werd het gevaar van een *wipe out* (waarbij het schip onbestuurbaar werd) steeds groter. Ontwerpers kozen daarom toch vaak voor een beproefd, conventioneel roer. De Swan 38 werd met de hand gebouwd en had een volglas romp en een sandwich dek. De romp werd voor extra stijfheid voorzien van stringers en – zoals gebruikelijk in die tijd – het interieur maakte deel uit van de constructie. Ter plaatse van de kielbouten werd een gegalvaniseerde stalen balk ingelamineerd. De Swan 38 werd in z'n tijd en wordt nog altijd gewaardeerd om z'n zeileigenschappen en beproefde constructie. De Classic Swan Association omschrijft



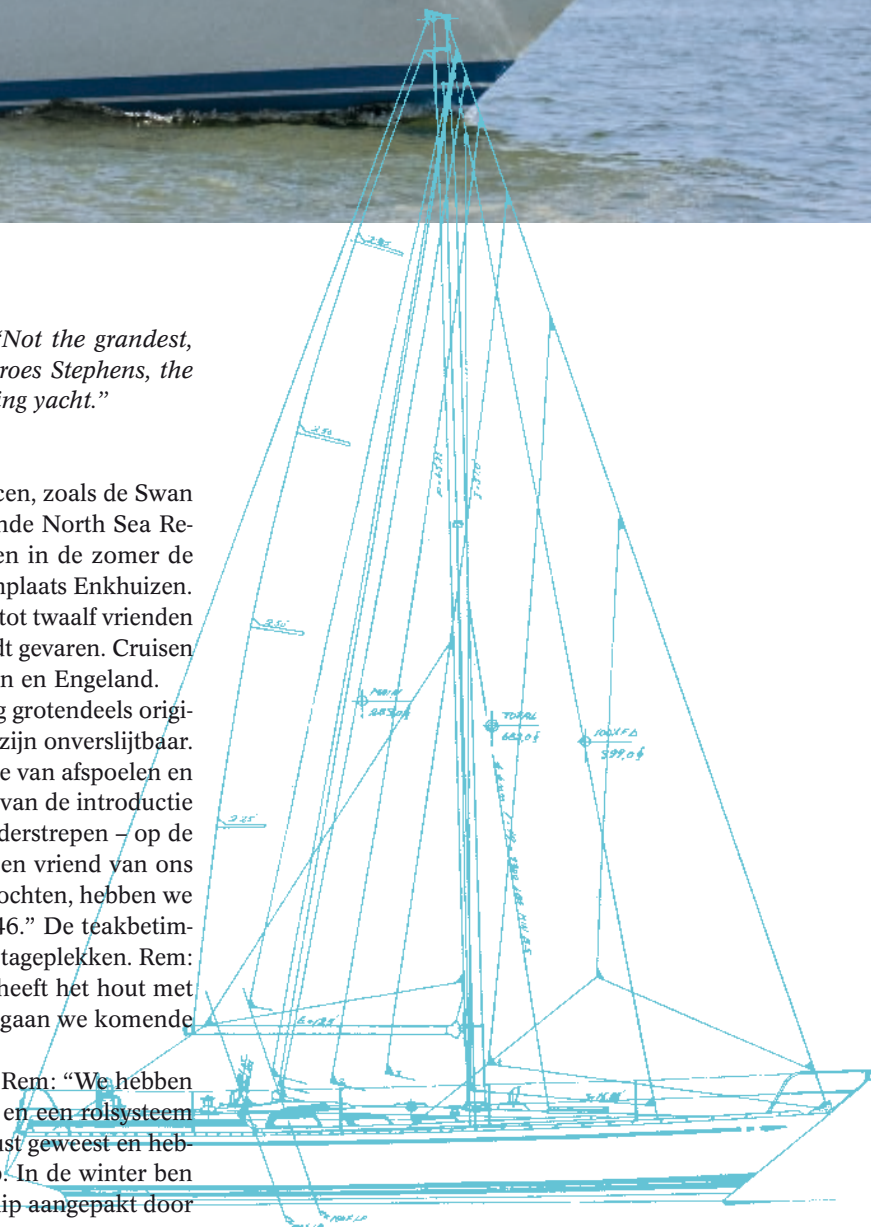
het jacht op z'n website wat mij betreft onnavolgbaar: *"Not the grandest, fastest or most beautiful boat ever designed by the maestros Stephens, the Swan 38 is still a great little masterpiece of an ocean-sailing yacht."*

Aanpakken

Het echtpaar Schuijt onderschrijft dat van harte. Om te racen, zoals de Swan European Regatta's op de Solent, de Flevorace, verschillende North Sea Regatta's, de Haaks Wadden, Oktober Races, de HT-Race en in de zomer de clubwedstrijden op het IJsselmeer nabij thuishaven en woonplaats Enkhuizen. Met een vaste bemanning die bestaat uit een groep van tien tot twaalf vrienden waarvan er steeds met zes tot zeven bemanningsleden wordt gevaren. Cruisen vooral met z'n tweeën over het IJsselmeer, naar de Wadden en Engeland.

Het interieur van de *Djambo*, de allereerste Swan 38, is nog grotendeels origineel. "Kijk", wijst Rem, "De kussens zijn nog uit 1974. Die zijn onverslijtbaar. Daar zijn al heen wat glazen wijn overheen gegaan. Kwestie van afspelen en laten drogen." Hij pakt er de verkoopfolder bij uit het jaar van de introductie van de boot op de Hiswa. Met – als om z'n woorden te onderstrepen – op de foto dezelfde kussens als in het schip van Rem en Ria. "Een vriend van ons heeft indertijd die folder meegenomen. Toen we dit schip kochten, hebben we van hem die folder gekregen. Zelf heeft hij nu een Swan 46." De teakbetimmering ziet er nog goed uit. Alleen bij de ingang heeft hij slijtageplekken. Rem: "Daar gaat de spinnaker doorheen naar binnen. En daar heeft het hout met het zoute zeewater van de spi veel van te lijden. Maar dat gaan we komende winter aanpakken."

Zoals hij door de jaren heen zowat alles heeft aangepakt. Rem: "We hebben de boot in januari 1998 gekocht en meteen nieuwe zeilen en een rolsysteem gekocht. Dat seizoen zijn we ermee naar de Engelse oostkust geweest en hebben voor de eerste keer meegedaan aan de Challenge Cup. In de winter ben ik aan de *refit* begonnen. Ik heb als eerste het dek en de kuip aangepakt door





In de navigatiehoek hebben Rem en Ria een nieuwe indeling gemaakt.

alle kitvoegen er tot op het polyester uit te frezen. Over het algemeen zaten de teaklatten nog goed vast. Waar dat niet het geval was, heb ik ze met epoxy weer verlijmd en de voegen opnieuw met Sikaflex afgewerkt. Alle schroeven heb ik overigens ook nog vervangen.” Daarna was het tijd voor de elektrische installatie en de elektronica. “In de navigatiehoek zaten oude Brookes & Gatehouse-instrumenten en er hing nog zo’n grote groene marifoon van Sailor. Het schakelpaneeltje voldeed niet meer aan de eisen en was te klein. Er was geen plaats voor een plotter en een radarscherm. Ik heb een nieuwe indeling gemaakt, draden opnieuw getrokken, de accucapaciteit vergroot en alle verlichting en instrumenten vervangen.”

Rendierenleer

“Tijdens een van de de North Sea Regatta’s hadden we erg harde wind. Na dat weekend had ik geen armen meer over van het sturen. Ik heb toen een extra ring op het stuurwiel gezet met een afstand zodat mijn hand er precies tussen past. Nu kan ik mooi relaxed aan lij sturen en naar de telltales kijken.” Een aardig detail is het leer om de buitenste ring van het stuurwiel. Dat is van rendierenleer. In eerste instantie had Rem hier een andere leersoort voor gebruikt, maar dat was na zes jaar verpulverd. “Dit leer heb ik bij Nautor gekocht. Onverwoestbaar.”

Inmiddels is ook de preekstoel vervangen. Die zat scheef na een aanvaring. Rem besloot om er maar meteen een preekstoel met een doorstapje op te zetten. Niet origineel, wel handig. Ook staat er een nieuwe motor in het jacht. Rem: “Er zat een Bukh-dieselmotor in met zo’n groot vliegwiel. Zelf hadden we er een grotere dynamo opgezet. Of dat te veel van het goede is geweest, weten we niet maar op een gegeven moment lag de olie van de keerkoppeling eronder en niet veel later ook de motorolie. Toen hebben we hem maar vervangen door een Volvo Penta MD 2030.” Ook de verwarming is nieuw. Een Eberspächer. “Met boiler”, zegt Ria, “Toen hadden we voor ons gevoel meteen



Swan 38

Lengte over alles	11,66 m
Lengte waterlijn	8,75 m
Breedte	3,52 m
Diepgang	2 m
Waterverplaatsing	8.500 kg
Ballast	3.200 kg
Brandstof	110 l
Drinkwater	310 l
Originele motor	Bukh DV20ME, 20 pk

Zeilplan als one-tonner

Grootzeil	23,8 m ²
150 % genua	53,4 m ²
Spinnaker	128 m ²

Tall rig-uitvoering

Grootzeil	26,3 m ²
150% genua	56,2 m ²
Spinnaker	128 m ²

“De kussens zijn nog uit 1974, daar zijn heel wat glazen wijn overheen gegaan”

een luxe boot.” Verder zijn lampjes en plafonnières vervangen, staat er een nieuw fornuis in en zijn vorig jaar de opbouw en de kuip opnieuw gespoten en is het interieur gelakt. Bovendien zijn de aluminium spinnakerbomen vervangen door carbon exemplaren. Scheelt toch mooi negen kilo per boom. Wat *oceangoing* inhoudt, wordt duidelijk als Rem me meeneemt aan dek. Daar is alles dubbel uitgevoerd. Van lijnen tot vallen en van lieren tot spibomen. Leuk detail trouwens is dat deze laatste vast aan dek liggen in een speciaal daarvoor bedoelde goot tegen de opbouw. In de kuip vier selftailing lieren. Niet gekocht in de winkel maar afkomstig van de *Tielsa*. Inderdaad, de boot waarmee Dirk Nauta in 1977/1978 de Whitbread Round the World Race zeilde. Rem: “Toen ik ze kocht zaten ze op de *Carambole*, een schoener naar een ontwerp van Gerard Dijkstra. Deze werd gerefit en er kwamen andere lieren op. Het bleek dat ze eerder op de *Tielsa* hadden gezeten.”

Hut met passpiegel

Als eigenaar van een expertisebureau met als belangrijkste specialisatie aankoopkeuringen en taxaties was Rem een keer in Lemmer toen hij zijn “Droomswan” zag liggen. “Net als een bevriend stel hadden we toen een stalen S-spant. Die vriend kocht op een gegeven moment een Swan 38 en vroeg aan mij of ik de boot met hen naar Engeland wilde varen. Dat was een openbaring wat betreft performance en zeileigenschappen en onvergelijkbaar met onze S-spant. Die bleek toch behoorlijk door zijn constructie-waterlijn te liggen, dus de zeileigenschappen waren niet echt meer oké. Op Antigua lag een Swan 38 te koop. Ik had bijna een ticket gekocht toen ik bericht kreeg dat ie verkocht was. Jammer. Tijdens een inspectie in Lemmer kwam ik deze tegen. Hij had te koop gelegen, was weer uit de verkoop gehaald, maar na een beetje aandringen was de eigenaar bereid de boot aan ons te verkopen. Zijn vrouw wilde toch liever een boot met een eigenaarshut met een dubbel bed en passpiegel.” Dan ben je op een Swan 38 aan het verkeerde adres... ⚓

