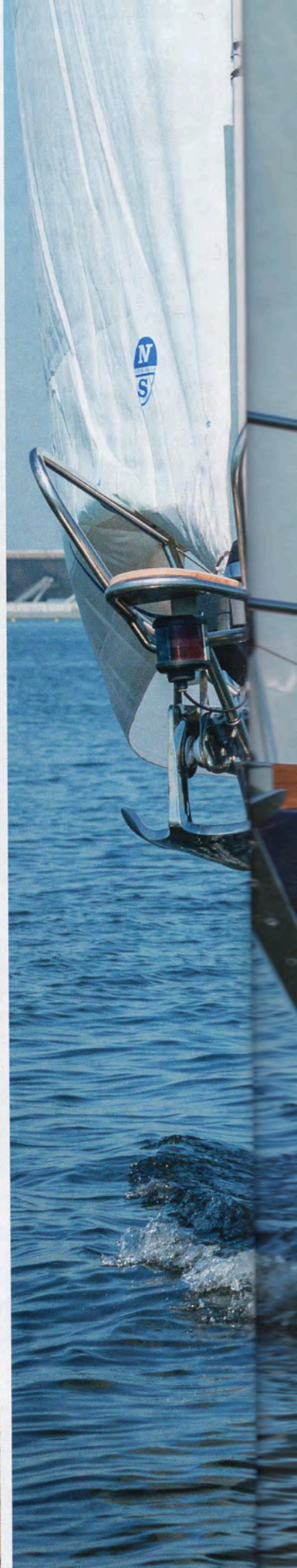




Swan 36 Cigno

20 BETER ALS NIEUW

DE SWAN 36 IS EEN ICONISCH JACHT. NIET VOOR NIETS BESLOOT HET FINSE BEDRIJF BIJ ZIJN 50-JARIG BESTAAN BOUWNUMMER 1 VAN DE 36 VOLLEDIG VOOR EIGEN REKENING TE RESTAUREREN. MAAR WAT ZE BIJ SWAN KUNNEN, KUNNEN ZE IN STELLENDAM OOK. GERBEN VAN VEEN NAM BOUWNUMMER 6 ONDER HANDEN.





Het kan soms raar lopen in het leven en zeker in het leven van een zeiler. Neem nou de eigenaars van de *Cigno*, Italiaans voor zwaan. Al jaren voeren Rob en Samantha met hun Marieholm tot volle tevredenheid vanuit de jachthaven van Stellendam en hadden hun boot in onderhoud bij Van Veen Jachtbouw aldaar. En laat nou Gerben van Veen voor zichzelf een Frans Maas 36 compleet verbouwen tot een klassiek gelijnd jacht, dat zelfs door Frans Maas zélf niet meer werd herkend. *La mano del maestro* (zie ook WK 17, 2012) noemde hij het en het inspireerde Rob en Samantha dusdanig dat ze ook wel 'zoiets' zouden willen: een klassieker, net als de Marieholm. Met hetzelfde zeewaardige karakter, een klassieke S-spant met een helmstok. Een droomboot, kortom. Maar wat die droomboot precies zou moeten worden was niet duidelijk. In eerste instantie dachten ze aan een nieuwe Hallberg-Rassy, maar dat idee lieten ze toch weer varen. Gerben: "Op een gegeven moment vroeg ik ze of ze hun droomboot al hadden gevonden. Toen dat niet zo bleek te zijn, stelde ik ze voor dat ik wel eens voor ze op zoek wilde gaan."

Hij zag er niet uit

Die zoektocht leidde tenslotte tot in het Duitse Flensburg. Daar vond Gerben een Swan 36 die, zoals hij zegt, "echt héél slecht" was. "De boot was al vele jaren niet onderhouden", zegt Gerben. "Niet eens slécht onderhouden, gewoon níet onderhouden. Er had jaren niemand naar omgekeken." Bovendien zag het jacht er niet uit. "Het was met een heel dikke kwast blauw geschilderd - het was geen gezicht." Maar voor wie er doorheen kan kijken, biedt zo'n afgetrapte Swan 36 wel perspectieven. Bovendien was het aankoopbedrag dermate laag, dat je er met een gerust hart wat in kon investeren.

Samen met de kopers stelde Gerben een plan op. De restauratie zou zo'n twee jaar gaan duren, twee jaar waarin de eigenaars alle tijd hadden om hun Marieholm te verkopen. In april 2016 arriveerde de Swan per vrachtauto in Stellendam en kon het werk beginnen. Het jacht werd compleet gestript. De bilge werd helemaal kaal gemaakt, de ijzeren watertanks bleken te zijn doorgerot en datzelfde gold voor de maststeun. De complete binnenbetimmering ging eruit en alleen wat na een flinke opknapbeurt nog

Technische gegevens

Lxbxd	10,91 x 2,94 x 1,90 m
Lengte waterlijn	7,77 m
Waterverplaatsing	7.000 kilo
Ballast	3.600 kilo
Grootzeil	21,3 m ²
150% genua	42 m ²
Ontwerp	Sparkman & Stephens, ontwerpnummer 1710
Aantal jachten gebouwd	90



bruikbaar was, werd bewaard. De oude Bukh-dieselmotor maakte plaats voor een 30 pk Yanmar.

Deugde er dan helemaal niets aan deze Swan 36? Nou, eigenlijk integendeel: de basis bleek namelijk meer dan uitstekend. Gerben: "De kwaliteit van het polyester is ongekend goed. Aan het onderwaterschip mankeerde helemaal niets. Ik heb overal de vochtmeter tegenaan gehouden en die gaf niet eens uitslag. De volglas polyester romp is dan ook absurd dik gebouwd."

Opmerkelijke indeling

De uitgekleden Swan 36 bood de mogelijkheid voor een volledige 'make-over'. Daarbij werd besloten om de originele indeling aan te houden. En die is voor een jacht uit die tijd best bijzonder. Voor- en achterin vind je de slaappleatsen (een dubbel bed voorin en twee hondenkooien onder de



Relatief smal, met gestrekte en geknepen einden en veel overhang voor en achter: de kenmerken van een klassieke schoonheid.

kuipbanken), zoals gebruikelijk, maar de indeling van de kajuit wijkt af van wat toen de gewoonte was. Deze 36 heeft namelijk een langskombuis aan stuurboord met ertegenover een U-vormige bank met een tafel. Onder de bank staat de motor, omdat daar vanwege de rompvorm in het achterschip te weinig ruimte voor is. Die specifieke indeling doet overigens vermoeden dat deze Swan 36 bedoeld was voor de markt in de Verenigde Staten, waar een langskombuis op prijs werd gesteld.

Vliegende start

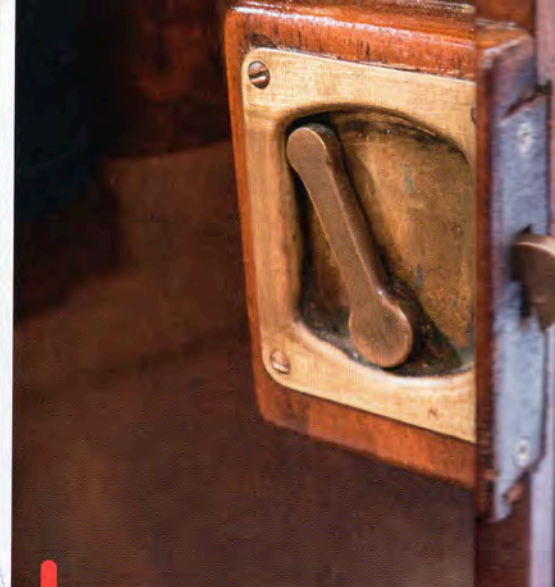
De Swan 36 betekende een vliegende start voor de kersverse Nautor-werf in Finland. Een naam die meer dan een halve eeuw later niet meer is weg te denken als het gaat om de beste jachten ter wereld, maar die halverwege de jaren zestig van de vorige eeuw nog niemand iets zei.

Oprichter Pekka Koskenkylä startte zijn bedrijf omdat hij boten bouwen als hobby had. Pekka verkocht op z'n veertiende al eens vijf zelf gebouwde houten kano's, maar z'n hobby kwam op een laag pitje te staan toen hij economie ging studeren in de VS. Eenmaal afgestudeerd kroop het bloed toch weer waar het niet gaan kan en besloot hij voor zichzelf een jacht te bouwen. In de avonduurtjes en in de weekenden, naast zijn vaste baan. De bouw kostte hem bijna twee jaar en toen het schip bijna gereed was, kreeg hij van een tandarts in Helsinki zo'n goed bod, dat hij besloot de boot te verkopen zonder er zelf ooit een meter mee te hebben gevaren. Maar het zou een ommekeer in zijn leven betekenen.

*De Swan 36
betekende
een vlie-
gende start
voor de
Nautor-werf*



De kombuis aan stuurboord werd vooral gedaan met het oog op de Amerikaanse markt.



Mooie originele sluiting van de schuifdeur.

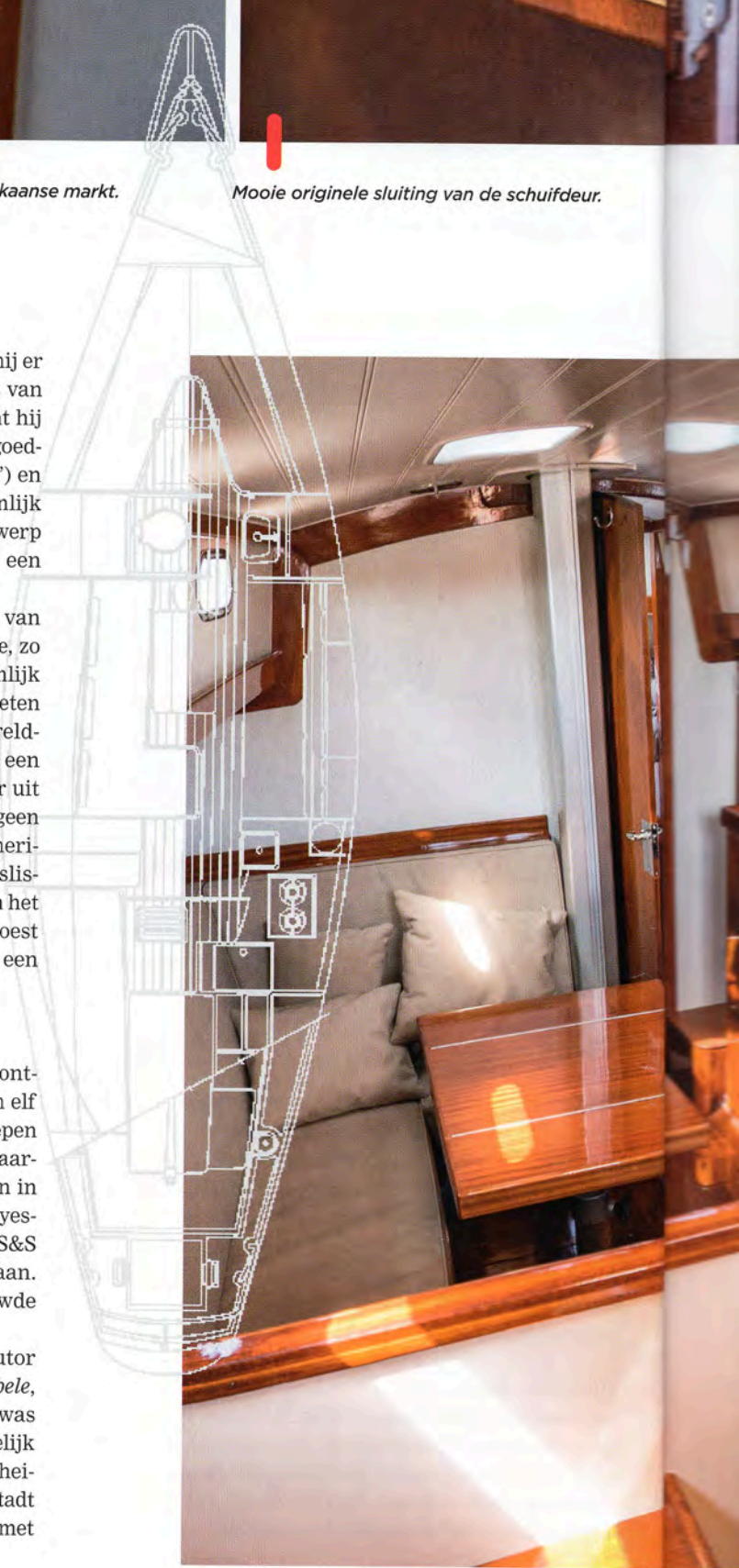
Pekka hield van boten bouwen en had nu gezien dat hij er ook nog eens geld mee kon verdienen, dus in plaats van econoom werd hij jachtbouwer. Groen als gras kocht hij een oude leerlooierij (ver van de zee, maar lekker goedkoop), bedacht een naam voor zijn bedrijf ('Nautor') en een merknaam voor zijn schepen: Swan. Er was eigenlijk maar één klein probleempje: Pekka had nog geen ontwerp om te bouwen en eigenlijk ook geen idee waar hij een geschikt ontwerp vandaan zou moeten halen.

Hij besloot zijn licht op te steken bij de jachtclub van Pietarsaari. En dat werkte. Als Pekka écht wat wilde, zo vertelden de ervaren Finse zeilers hem, was er eigenlijk maar één ontwerp bureau ter wereld waar hij zou moeten aankloppen: Sparkman & Stephens. Maar het wereldberoemde bureau zat kennelijk niet te wachten op een onbekende, onervaren, maar ambitieuze bootbouwer uit Finland. Pekka schreef een paar brieven waarop hij geen antwoord kreeg en besloot daarop de beroemde Amerikanen maar eens gewoon op te bellen. De juiste beslissing: hij kreeg Rod Stephens zelf aan de telefoon en in het gesprek bleek dat die binnenkort toch in Finland moest zijn voor zaken. Koskenkyla en Stephens maakten een afspraak en een legende was geboren.

Polyester

Koskenkyla had eigenlijk maar twee eisen aan het ontwerp. Ten eerste moest het over alles langer zijn dan elf meter. In Finland hoefde namelijk destijds over schepen vanaf die lengte geen btw te worden afgedragen. Daarnaast moest het geschikt zijn om gebouwd te worden in het nieuwe en relatief onbekende bouw materiaal polyester. Het is niet onwaarschijnlijk dat dat laatste voor S&S de doorslag gaf om met de Nautor-werf in zee te gaan. De Swan 36 was namelijk het eerste in serie gebouwde polyester jacht naar ontwerp van het bureau.

Overigens was het ontwerp niet exclusief voor Nautor gemaakt. De basis voor de Swan 36 was de *one-off Cybele*, een mahoniehouten schip in de *one ton*-klasse die was gebouwd bij Molich in Denemarken. Voor S&S een redelijk vooruitstrevend ontwerp met de kiel en het roer gescheiden. Overigens lang niet zo extreem als Ricus van de Stadt destijds al deed met een vrijhangend balansroer, maar met





De vele witte accenten in het interieur zijn een idee van Gerben van Veen.



De gewichtsbesparing stopte Nautor in 'n zeer luxe interieur

het roer keurig achter een scheg. Het lijkt niet veel, maar voor S&S was zoiets al een hele modernisering. Hetzelfde ontwerp vormde ook de basis voor de Italiaanse Gaia-klasse (gebouwd door Cantieri Benello), de door Cheoy Lee gebouwde Sigma 36-klasse en een 36-voeter die werd gebouwd door Chantier Bertin in Frankrijk. Maar niemand zou het ontwerp zo succesvol op de markt brengen als Nautor. In het eerste jaar bouwde de werf vier exemplaren, waaronder een mahoniehouten versie die werd gebruikt als plug om de mallen voor de polyester schepen van te maken. In de jaren tot en met 1970 zouden er maar liefst negentig Swan 36's in Pietarsaari van stapel lopen.

Racen en toeren

Pekka Koskenkyla heeft het bouw materiaal - polyester - altijd genoemd als de basis van dit succes. Niet alleen was het mogelijk om schepen goedkoper te bouwen, het had nog een voordeel: de polyester romp en het polyester dek konden aanzienlijk lichter worden gebouwd dan in het gebruikelijke hout. En in plaats van dit gewicht te besparen, koos Nautor ervoor om het te 'besteden' aan een luxe interieur voorzien van alle gemakken. Deze luxe maakte het aanzienlijk makkelijker om de Swan 36 te verkopen als een van de allereerste 'cruiser/racers' ter wereld.

Origineel waar mogelijk

En zo zijn we terug bij bouwnummer zes van die succesvolle serie jachten: Cigno. Eenmaal gestript en schoongemaakt kon het interieur opnieuw worden opgebouwd. Alle fronten van de betimmering, zoals laden en kastjes, konden worden gerestaureerd. Waar mogelijk werden ook originele details zoveel mogelijk bewaard. Een leuk voorbeeld daarvan is het originele polyester wasbakje in de toiletruimte tussen de kajuit en het voorschip. Al het staande werk werd vernieuwd. Het plafond kreeg een afwerklaag in plaats van de laag topcoat die er van origine op zat. Op advies van Gerben werden de schotten geschilderd

NAUTOR

De werf Nautor wordt in 1966 opgericht door Pekka Koskenkyla in het Finse Pietarsaari. Onder de naam Swan worden polyester zeiljachten gebouwd. Het eerste model, de 36, wordt een groot succes dat al snel wordt gevolgd door de 38 en de 43. De laatste wint in 1968 de Admiral's Cup. De eerste duizend Swans zijn zonder uitzondering ontwerpen van Sparkman & Stephens.

In 1969 verwoest een grote brand een deel van de werf en Koskenkyla is gedwongen om aandelen van de werf uit te geven om het bedrijf weer op te kunnen bouwen. Met succes: Nautor groeit door, net als de boten die de werf bouwt. Er volgen een 55 en een 65. De Swan 65 *Sayula II* van Ramon Carlin wint de eerste editie van de Whitbread Around the World Race, de voorloper van de Volvo Ocean Race.

Van 1978 tot en met 1981 werkt Nautor samen met ontwerper Ron Holland. Hij is verantwoordelijk voor de Swans 37, 39 en 42 waarvan tezamen ongeveer driehonderd modellen zijn verkocht. Daarna volgt de samenwerking met German Frers die die nog altijd standhoudt. Frers tekent niet alleen de steeds grotere en luxere cruisers, maar zorgt er ook voor dat Nautor z'n (her)intrede doet in het wedstrijdscircuit. Begin deze eeuw met de Swan 45, een paar jaar later met de Club Swan 42, een jacht dat samen met de New York Yacht Club werd ontwikkeld. De twee nieuwste modellen in deze lijn komen van de hand van Juan Kouyoumidjian: de 50 (zie de laatste Waterkampioen) en de adembenemende Club Swan 125 die in juni dit jaar te water ging. Maar Nautor heeft het luxe segment geenszins vaarwel gezegd. In 2015 introduceerde de werf zijn nieuwe topmodel in deze lijn tijdens de Monaco Boatshow: de Swan 115. Een 140-voeter ligt momenteel op de tekenafel. Nautor is sinds 1998 in handen van Leonardo Ferragamo en een groep Italiaanse investeerders. In Nederland wordt het merk vertegenwoordigd door Nautor's Swan Benelux in IJmuiden.

Aan dek zijn nog verschillende mooie, authentieke details zoals deze lierstandaard.



Gerbens eigen boot, La mano del maestro, inspireerde de eigenaars van deze Swan 36 om af te zien van de koop van een nieuw jacht.



Cigno: Italiaans voor zwaan – een toepasselijke naam voor zo'n elegant jacht.



*Deze Swan
verging het
uiteindelijk
zoals in het
bekende
sprookje*



in een lichte kleur en naar wens van de eigenaars werd alle houtwerk hoogglans afgewerkt. Het eindresultaat is beter dan nieuw. Een klassieke, luxe uitstraling en ook nog eens heel scheeps. En inderdaad: naar huidige begrippen is deze 36-voeter een klein schip, maar alles wat je nodig hebt zit erin. Bovendien is het een interieur dat over nog eens een halve eeuw nog steeds mensen zal aanspreken.

Ook buitenom werd Cigno compleet aangepakt. Het schip werd geschilderd, kreeg een teakdek, de kuipranden werden opnieuw met teak bekleed en de teakhouten basis voor de buiskap werd vernieuwd. De dek-lay-out werd op een paar punten aangepast. De belangrijkste verandering zijn twee extra luiken aan dek voor wat

meer licht en lucht in de kajuit.

De mast is nog origineel en er is bewust voor gekozen om alle lijnen bij diezelfde mast te houden. 't Is misschien tegenwoordig niet meer zo gebruikelijk, maar het is toch wel heel aangenaam om te varen zónder die kuip en kajuit-ingang vol met spaghetti, waar we het tegenwoordig mee doen.

Herboren

Eerder dit jaar ging Cigno als herboren te water. Klaar voor een volgende halve eeuw. Het mooiste compliment kwam misschien wel van de Nautor-werf zelf. De werf waar het schip ooit voor het eerst te water werd gelaten schonk de nieuwe eigenaars een nieuw bouwplaatje. Als welverdiende kers op een heel mooie taart.

Samantha: "We hebben het schip voor de koop nooit gezien en dat is misschien maar beter ook." De Swan verging het uiteindelijk zoals in het bekende gelijknamige sprookje van Andersen. Het beeld bij dit artikel zegt wat dat betreft meer dan woorden. Dankzij de S&S Swan Association hebben Rob en Samantha de geschiedenis van hun schip nauwkeurig kunnen achterhalen. En van de refit hebben ze geen seconde spijt gehad. Rob: "Sterker nog: het was bijna jammer dat het schip af was." 🙄