



Freyja 8 meter Cruiser/Racer
Performance
cruiser avant



Tegenwoordig is de performance cruiser *hip, hot* en *sexy*. Elke zichzelf respecterende werf heeft er tenminste één in het pakket. Maar laten we wel *wèzen*: er is natuurlijk niks nieuws onder de zon. Meer dan een halve eeuw geleden dook de *performance cruiser* al op. En, op het gevaar af tegen schenen te schoppen, z'n moderne broers en zussen zijn er wat mij betreft niet mooier op geworden. Wel sneller, ruimer, comfortabeler, noem maar op eigenlijk. Maar mooier? Nee...

TEKST JAN BRIEK | FOTO'S BERTEL KOLTHOF

la lettre



Kristofersen
werkte bij een
stencilfabriek
en ontwierp
vooral uit
liefhebberij





Ries en Rita Lievens uit 's Hertogenbosch kochten hun jacht in 2005 als *Deborah VII*. Ze waren een jaar op zoek geweest naar een ander schip, nadat ze hun eigen boot, een Roxanne (een ontwerp van Nigel Irens), onverwacht konden verkopen. Nou zegt die Roxanne ook al iets over wat volgens Ries en Rita een boot moet zijn: voor alles mooi. "Die had ik gekocht van tekening", vertelt Ries. "Gewoon, omdat ik hem heel mooi vond." Een schip met twee grote loggerzeilen. Makkelijk te bedienen en opmerkelijk snel. Maar zonder stahoogte in het interieur, vandaar de wens om een ander jacht te kopen. Ze reisden de halve wereld over en vonden hún schip uiteindelijk... op het Veerse Meer. Maar in 2005 wisten ze nog niet wat ze nou precies hadden aangeschaft. Een achtmeter Cruiser/Racer, zoveel was wel duidelijk. Maar waar het schip vandaan kwam? De geschiedenis was in nevelen gehuld. Niet in de laatste plaats doordat het schip overal bekend stond als een ontwerp van Bjarne Aas.

Uit de lucht gegrepen

Toen Ries wat nader onderzoek deed en hij via een Noorse collega een goede ingang kreeg bij het Noors scheepvaartmuseum in Oslo, bleek dat verhaal al gauw volledig uit de lucht gegrepen. Aas had met de Deborah VII helemaal niets van doen. Sterker nog: Ries' zoektocht deed eindelijk recht aan de kwaliteiten van een Noorse ontwerper die - zeker buiten z'n eigen land - altijd onbekend is gebleven: Erling Lars Kristofersen. Zo gek is dat trouwens ook weer niet, want Kristofersen was een ontwerper die puur uit liefhebberij jachten op papier zette. Zijn brood verdiende hij in de Norna Teknisk Kjemiske fabriek waar stencilpapier werd gemaakt. Hij tekende tientallen, misschien wel honderden boten, waarvan de meeste nooit zijn gebouwd. Kristofersen zat daar niet zo mee. Integendeel: het ontwerpen op zich gaf hem meer dan genoeg voldoening. Dat er af en toe eens een ontwerp van hem werd gebouwd, was vooral te danken aan de initiatieven van particulieren en werven die er wel wat in zagen. Dat geldt voor z'n bekendste ontwerp - de Knarr - en ook voor deze achtmeter Cruiser/Racer.

Toch was de 'ontdekking' van dit schip van belang voor de Noorse watersporthistorie. Het bleek namelijk de enige achtmeter Cruiser/Racer die ooit in Noorwegen was gebouwd. En stomtoevallig waren de tekeningen ook nog eens in het Noors scheepvaartmuseum terecht gekomen. In 1952 liep het jacht van stapel in Asker bij de voormalige werf van Anker en Jensen. Anker en Jensen, een roemruchte naam uit het verleden, was failliet en het bedrijf was overgenomen. Opdrachtgever was Leif Moestue uit Oslo. Toch was al bij de tewaterlating het lot van *Bottlenose*, zoals het jacht oorspronkelijk heette, bezegeld. In plaats van loden ballast was het schip namelijk voorzien van een gietijzeren ballastdeel. Zo kort na de Tweede Wereldoorlog was lood nog altijd schaars, dus was de kiel wat verdiept en was gietijzer toegepast. Het resultaat was een jacht dat de eerste eigenaar veel te tuitelig was. Bedenk bovendien dat de breedte (ruim 2,50 meter op ruim 12 meter lengte over alles) niet meer te vergelijken is met die van moderne boten. Moestue zette *Bottlenose* al na een paar jaar in de verkoop. Het jacht werd gekocht door ene Johannesen, een scheepshandelaar, die het cosmetisch weer in orde liet maken met het oog op de

doorverkoop met winst. Dat lukte aan Arvid Tjeldnes. Die besloot het stabiliteitsprobleem van Bottlenose rigoreus aan te pakken. Hij gaf ontwerper Cecil Stephansen opdracht om een nieuw tuigplan te ontwikkelen. Stephansen toog aan het werk en het resultaat was een aanzienlijk kleiner tuig aan een twee meter kortere mast. Nou was Tjeldnes' verzoek om minder zeil ook niet zo gek: hij wilde lange reizen met de inmiddels tot *Sabrina II* omgedoopte achtmeter CR maken. Wat na de tuig-configuratie ook gebeurde. Tjeldnes had het schip tien jaar en zeilde onder meer drie keer naar de Noordkaap.

Tjeldnes was tevens de laatste Noorse eigenaar van het jacht. Onder de naam *Ziganka* is het van 1970 tot 1986 in Duitse handen. Daarna komt het schip naar Nederland. Het is de tweede Nederlandse eigenaar - de heer Dijkstra uit Arnhem - die besluit om de gekortwicked (dan inmiddels) Deborah VII weer in oude luister te herstellen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de tekeningen voor de tuigage van *Namhara*, een Schotse achtmeter CR uit 1954 van McGruers (zie kader). Holland Spar levert een nieuwe aluminium mast, Lion Sails een nieuwe zeilgarderobe.

Weinig aan gerotzooïd

Toen Ries Lievens het jacht in 2005 overnam, was de staat eigenlijk heel behoorlijk. Toen hij echter bij de werf van Benno Rexwinkel in Zwijndrecht terecht kwam voor een nieuw teakdek wist die hem over te halen de constructie eens grondig te inspecteren en waar nodig aan te pakken. "Benno zei: als je nou geld hebt voor een nieuw dek, is het misschien beter om dat éerst te doen. En daar had hij natuurlijk gelijk in", verklaart Ries. Die wist inmiddels al aardig wat er allemaal aan het schip mankeerde. "We hebben er een seizoen mee gevaren, gewoon om te kijken wat er allemaal aan moest gebeuren. Dat leverde ongeveer duizend foto's op... Maar daar zijn we gelukkig al een heel eind doorheen."

Niet dat Ries en Rita een hekel hebben aan klussen aan hun jacht; integendeel. Elk weekend werkten ze aan de *Freyja*. Ries: "Ik ben altijd al bezig geweest met bouwen en boten. Ik bouwde Fireballs, ontwerpen van Ian Oughtred, noem maar op. Klussen is voor mij een van de leuke onderdelen van varen. Voor mijn vaders verjaardag - die 'in het hout' zat - kocht ik altijd gereedschap. Lekker handig." Het was een groot geluk dat er aan de *Freyja* door de jaren heen relatief weinig gerotzooïd was. Het binnenwerk was dan op punten wel aangepast, maar verder toch nog helemaal origineel en de grenen huid bleek in opmerkelijk goede staat.

De indeling van *Freyja* is conform de traditie. Kom je vanuit de kuip via het steile trapje - of trapje, het zijn eigenlijk een paar treden tegen een schot - dan zie je aan stuurboord een hondenkooi en aan bakboord de toiletruimte. Op die plek zat vroeger ook een hondenkooi, maar voor moderne mensen zijn die door hun beperkte afmetingen als bed volledig ongeschikt. Een kooi is daarom opgeofferd om plaats te maken voor een toilet. Met een even simpel als ingenieus vouwdeurtje en een stukje canvas kun je er zelfs een afgesloten ruimte met voldoende privacy van maken. Verder naar voren kom je in de met mahonie afgewerkte kajuit. Twee banken in de zijden, overal waar je kijkt kastjes, laatjes en andere slimme bergplaatsen en een tafel met een klappend blad in het midden. Wel anders dan anders is de plaats van de kombuis: voor het voorschot. Van origine was deze ruimte met een deur afgesloten van de kajuit en zat ervoor nog een zeilenberging met een klapkooi. Tekenend voor de tijd waaruit *Freyja* stamt: het begin van de jaren vijftig, toen de welgestelde eigenaar als hij daar prijs op stelde, niet al te veel gehinderd wilde worden door zoiets banaals als een bemanningslid annex kok. Die mocht via een luikje in het hoofdschot de 'virtualiën en spiritualiën' doorgeven naar de kajuit. Om het verschil in rangen en standen te benadrukken, was het hele voorste deel van het schip ook nog eens afgewerkt in grenen. Veel goedkoper dan mahonie, maar - en dat is nu best grappig - na zoveel jaren nog minstens zo mooi. Die originele indeling is tegenwoordig veranderd zonder het karakter van het binnenwerk aan te tasten. Voorin zit nu een dubbel bed en de kombuis staat nu gewoon in verbinding met de kajuit.

"Constructief klaar"

De eerste klus die Ries aanpakte, was de motor. Onder de kuip stond een driecilinder Volvo los op de wrangen. Die is vervangen door een driecilinder Yanmar. "Maar die is eigenlijk onderin te breed", zegt Ries. "De motor staat nu aan alle kanten één centimeter vrij, dus die wil ik er nog eens uithalen om het echt goed te maken." Na de motor volgde het elektrisch systeem aan boord. Alhoewel, systeem... daar was eigenlijk geen sprake van. Ries: "In de loop der jaren was er van alles en nog wat bijgekomen. Als je gaat slopen, hou je vanzelf het origineel weer over. Ik heb er zo'n vijftig kilo aan oude loodmantelkabel uitgesloopt. Als je gaat slopen, schrik je af en toe toch nog wel hoor. Je snapt soms niet dat het allemaal heel is gebleven. Alle doorvoeren, de schroefaskoker, dat soort zaken waren





Dit schip zeilde
driemaal naar de
Noordkaap





Goed uitgetrimd
hoef je eigenlijk niet
te sturen





ontzinkt. Ze waren zo bros dat ze spontaan afbraken..." Ries bestempelt Freyja inmiddels "constructief zo goed als klaar". Nou is klaar voor de een wat anders dan voor de ander: "Het achterstag moet nog beter, het spi-beslag moet er nog op, ik wil de tanks nog een keer veranderen, de motor moet er nog een keertje uit. Ach, verder nog wat cosmetische klusjes en een paar 'comfortverhogende' zaken zoals een koeling. Waar het om gaat, is dat het schip de eerste twintig, dertig jaar geen groot onderhoud nodig heeft."

Zeilen

Zeilen doet Freyja als een échte klassieker; hoe kan het ook anders. Lekker op een oor, comfortabel in zeegang en - goed uitgetrimd - bijna als vanzelf. "Met z'n tweeën kunnen we het schip uitstekend varen", zegt Ries. "Ondanks de bakstagen die bediend moeten worden. Zeker langere rakken op zee zijn een fluitje van een cent. Goed uitgetrimd hoef je eigenlijk niet te sturen. En sinds een paar weken hebben we een rolfok; dat is toch wel handig." Het oude 'probleem' van Freyja is met de terugkeer van de hogere mast weer helemaal terug. Het schip draagt wat veel zeil voor z'n stabiliteit, maar Ries ervaart dat niet als hinderlijk. "Aan het eind van windkracht drie moet het eerste rif erin, maar als je dat weet, is het ook geen verrassing." Ries is nou eenmaal realist genoeg om te weten dat een oude achtmeter C/R ook z'n beperkingen heeft: "Naar huidige maatstaven gaat het concept van zo'n boot natuurlijk nergens meer over." Op één ding na dan, want Freyja was en is natuurlijk gewoon wel een prachtige, elegante verschijning. En dáár ging het tenslotte om. ↓

DE ACHTMETER CRUISER/RACER

De internationale Cruiser/Racer formule is in 1949/1950 ontwikkeld door de International Yacht Racing Union. Het doel van de formule was om op basis van de bekende meterklassen goed zeilende, maar relatief comfortabele schepen te ontwikkelen. Jachten die geschikt waren voor (onderlinge) wedstrijden, maar waar ook mee getoerd kon worden. In totaal waren er vijf typen: de 7, 8, 9, 10.5 en 12 meter CR. Grofweg zou je kunnen zeggen dat de CR ten opzichte van de conventionele meter-klasse wat minder lang is over alles, wat minder zeil draagt en een relatief wat langere waterlijn heeft. Bovendien werden aan een CR verschillende eisen wat betreft uitvoering en uitrusting gesteld. Een achtmeter CR bijvoorbeeld moest vijf voet, negen inch stahoogte hebben in de kajuit, er moest slaapplek zijn voor vier volwassenen. Verder: minimaal twee kookpitten, een gootsteen, kastruimte, tafel voor vier, pomptoilet, kledingkast en nat-goedkast. Tenslotte deed een relatief hoog vrijboord het goed in de meting wat de binnenruimte ten goede kwam. De waterverplaatsing van een achtmeter CR lag gemiddeld rond de 6,7 ton met een kielgewicht van drie tot 3,5 ton. De lengte waterlijn was bepaald: maximaal 27,4 voet. Freyja is 12,10 meter over alles, 8,11 meter op de waterlijn, 2,60 meter breed en steekt twee meter. De achtmeter CR was het populairste type in deze klasse. Toch had het wel wat voeten in de aarde voor deze echt was geaccepteerd. Het tijdschrift Yachting World bijvoorbeeld heeft in 1954 nog grote twij-

fels. Boten zijn schaars en wijd verspreid waardoor goede races zijn uitgesloten. Bovendien is de RORC-meting van de eerste achtmeter CR-jachten ongunstig. Volgens kenners vanwege hun relatief grote overhangen die in de destijds geldende RORC-meting zwaar worden aangerekend en de rating van een boot erg nadelig beïnvloeden. In 1954 wordt er gesproken over aanpassingen, maar de meting zal relatief hoog blijven. De boten hebben daarvoor nou eenmaal de kenmerken: lang, slank, licht tot medium waterverplaatsing en met relatief veel zeil.

Yachting World wijt de aanloopproblemen van de achtmeter CR aan het 'hinken op twee gedachten'. Als het succesvolle wedstrijdboten worden, zal het toer-idee verdwijnen en is de kostbare accommodatie verspild. YW noemt als voorbeeld een achtmeter met een volledig geïnstalleerd toilet (volgens de regels), maar zonder de benodigde doorvoeren (die niet in de regels werden gespecificeerd).

Toch zou het met de achtmeter CR later nog wel min of meer goed komen. In 1967 voeren er 23 stuks in Groot-Brittannië. Wereldwijd zijn er ruim veertig gebouwd. Naar schatting zijn daar tussen de tien en vijftien schepen van overgebleven. Een van de bekendste ontwerpers/bouwers van de achtmeter CR was de Schot James McGruber. Hij bouwde zestien stuks, waaronder de eerste échte achtmeter, de *Sonda* uit 1951. Dat jacht heeft nog altijd het Schotse Garelloch als thuishaven. De werf zelf is al jaren failliet...