



links: André Hanzens (voorop de foto) haalt het casco op uit een sloot.

onder: Het casco is gebouwd naar de lijnen van de *Lelantina* (ex-*Lelanta II*) die nu nog in de Middellandse Zee vaart

te hebben gestaan werd het casco aan iemand verkocht die er na een tijdje ook niet mee verder ging. Het heeft vanaf 2012 in een sloot gelegen, maar vorig jaar juni is het mij gelukt om samen met mijn partner Evelien Witteveen de koop rond te krijgen. Alle tekeningen worden nu door Olivier van Meer Design gemaakt. De motor, de generatoren, inrichting en dek- en tuigplan. Deze winter gaat het schip bij SRF op het droge en dan wordt er een nieuwe kont, kiel en stuurhuis gebouwd aan de hand van de tekeningen van Van Meer. Eind december moet het gestraald zijn en dan gaat ze weer te water. De hele romp met kluiverboom, ankers, alle lief-fundamenten, enz is dan klaar. Wij gaan daarna het schip in eigen beheer intimmeren.'



Schoener in de maak bij SRF

33 Jaar oud, vier of vijf eigenaren en nooit een meter gezeild. We hebben het over een casco dat nu alweer een aantal jaren bij SRF in Harlingen ligt. Maar er gloort hoop, want de bekende charterschipper André Hanzens heeft zich over dit John G. Alden ontwerp ontfermt. Door: Ron Valent

André Hanzens is bepaald geen onbekende in de charterwereld, eerst voer hij met de *Twister*, een schip dat succesvol werd opgevolgd door de *Avatar* (zie SdZ 2014.4). Nu gaat hij zijn pijlen richten op een nieuw project. We hebben het over het ontwerpen van een casco in een fraaie klassieke gaffelschoener van ruim 22 meter. Binnen een paar jaar moet de schoener op Europese wateren te bewonderen zijn, een klus die geklaard gaat worden met hulp van Scheepsarchitect Olivier van Meer en Scheepsreparatie Friesland (SRF).

Het oorspronkelijke ontwerp van de *Quadra*, zoals het project heet, is van John G. Alden. Deze Amerikaanse jachtontwerper is vooral bekend geworden door de vele schoeners die hij tekende. Zijn prachtig elegante en tevens zeer handzame creaties variëren in lengte van nog geen 10 meter tot een indrukwekkende 30 meter over dek. Op een gegeven moment had hij een dusdanig goede reputatie dat hij schepen voor eigen rekening ontwierp en liet bouwen, daarna zette hij ze pas te koop. Fameus is de serie *Malabars*, van nummer I tot XV. Ze werden allemaal na een kort eigenaarschap van Alden doorverkocht, nadat ze zich eerst in wedstrijden hadden bewezen!

Nederlandse werf

In 1929 ontwierp John Alden de *Lelanta*, een bijzonder fraaie en snelle stalen schoener die moest starten in de Fastnet van 1931. Maar de werf, G. de

Vries Lentsch in Amsterdam, was een jaar eerder klaar dan gepland, zo kon het schip al in 1930 haar debuut maken in een zware, door stormen geteisterde Fastnet. Van de negen deelnemende schepen trokken vier zich terug, waaronder *Lelanta*.

De eigenaar, ene Ralph Peverly, was een in Liverpool wonende Amerikaan, die zijn schoener al na een paar jaar verkocht aan een Engelsman. In 1938 bestelde Peverly namelijk een tweede, iets groter schip bij Alden dat hij *Lelanta II* doopte. Voor de bouw was dit keer Abeking & Rasmussen verantwoordelijk. Later kreeg deze schoener de naam *Lelantina*. Zij ging na een restauratie in 1986 de chartermarkt op. Inmiddels is de *Lelantina*, die nog weleens meedoet in de races van de Middellandse Zee, in privéhanden. Naar de lijnenplannen van dit schip werd in 1989 op de Lübke Voss Werf in Lhlow een kopie gebouwd, hoewel de bouwplannen stopten na het casco.

Koop rond

Hanzens vertelt: 'Tijdens de bouw is de werf failliet gegaan en is het casco opgekocht door een werf in Leer. Daar heeft iemand het weer gekocht en geprobeerd om er een motorsailor van te maken. Een heel stuk van de kont en de kiel is er toen afgesneden. Op de tekeningen ziet dat er echt niet uit! Gelukkig is dat project vastgelopen. Lex Tichelaar van SRF heeft haar toen gevonden, gekocht en naar Nederland gebracht. Na een paar jaar op de kant

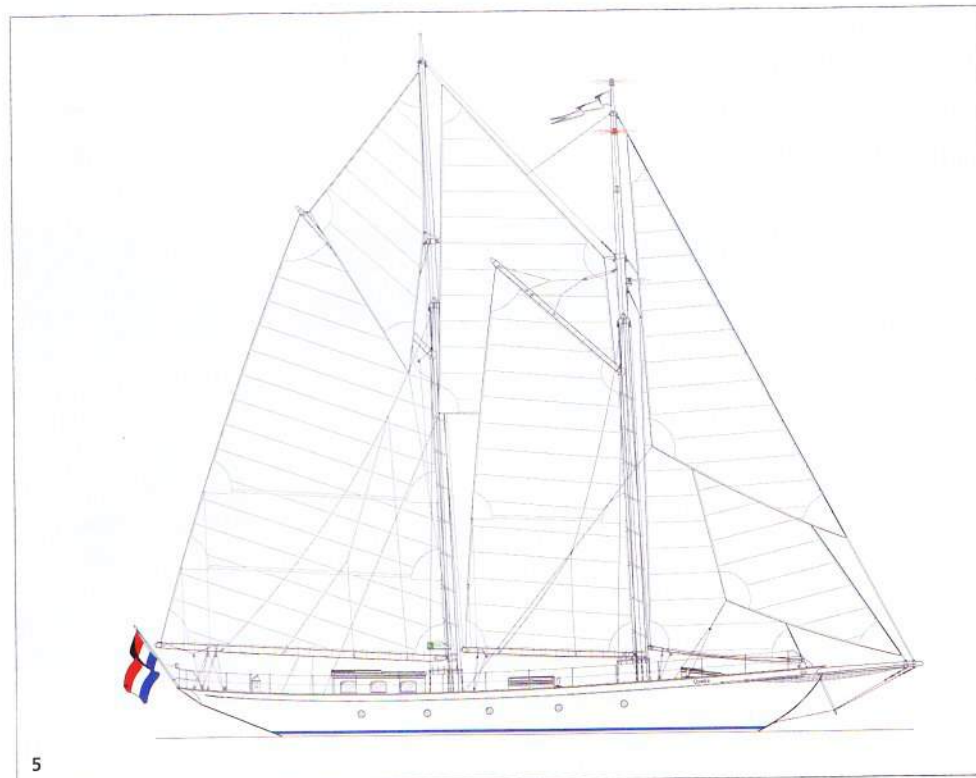
Echt klassiek

De Nederlandse zeechartervloot is behoorlijk divers, maar zo merkte Hanzens 'bij het charteren met de *Avatar* krijgen wij best veel aanvragen voor een echte klassieke schoener. Dit schip zal, als het weer helemaal hersteld is, exact die uitstraling hebben waarnaar gevraagd werd.' Oftewel, het wordt niet een tot schoener verbouwd voormalig bedrijfsvaartuig, zoals de *Avatar* en vele anderen in de Nederlandse chartervloot, maar een echt groot schoenerjacht met alle schoonheid en zeewaardigheid die daarmee gepaard gaan.

André: 'De handzaamheid van de schoenertuigage is voor ons belangrijk, want wij gaan met dit schip charters varen in- en om de Nederlandse wateren, maar ongetwijfeld ook meedoen aan de klassieke regatta's zoals de Voiles de Saint Tropez. Wij hebben de originele tekeningen van de *Lelanta II* gevonden en daarop kun je zien wat voor een schoonheid dit gaat worden. Olivier van Meer was voor mij een makkelijke keuze met al zijn kennis en ervaring met dit soort schepen.'

Cirkel is rond

Al vanaf zijn kinderjaren heeft die ontwerper namelijk een fascinatie gehad voor schoeners en met name de Grand Banks schoeners die tot in het begin van de twintigste eeuw op de Noord-



- 1 De bestaande 'motorkont' wordt er afgezaagd, eerdaags wordt een nieuwe aangelas
- 2 Het bestaande casco in de botenlift
- 3 Er moeten nog veel aanpassingen worden gedaan
- 4 Casco heeft een toonbaar kleurtje gekregen
- 5 Op basis van het bestaande casco tekende Olivier van Meer een herinterpretatie van de schoener

van en de constructietekeningen. Wij doen ook de hydrostatische- en stabiliteitsberekeningen. Het stuurhuis wordt iets moderner maar het zal een mooi iconisch jacht blijven in de stijl van de oorspronkelijke *Lelanta II*. Met dat in het achterhoofd blijft het bijzonder dat er na de grote schoeners *Zaca a te Moana*, *Eleonora*, *Atlantic*, *Naema* en een ander Alden ontwerp dat toevallig ook *Wolfhound* heet, weer een fraaie klassieke schoener in Nederland gebouwd wordt. Mooi toeval is ook dat het allemaal begon met de *Lelanta* die in 1930 in Nederland werd voltooid, waarna de *Quadra* van Hanzens wat betreft Alden de cirkel rond mag maken.

Atlantische Oceaan op kabeljauw visten. Deze schepen vormden zijn inspiratie toen hij in 1992 de 38 meter lange *Zaca a te Moana* ontwierp voor Ed Kastelein. Ook de vele schoeners die in de jaren daarna volgden, zoals de prijswinnende 19 meter lange *Wolfhound* in 2017 voor de bekende Engelse zeeschilder Stephen Dews (zie SdZ 2017.2), zijn voortgekomen uit dit type schip. Olivier moet ongetwijfeld in zijn nopjes zijn geweest toen hij door Andre Hanzens werd gevraagd dit al zo lang sluimerende project nieuw leven in te blazen.

'Wij hebben de opdracht gekregen om op basis van het bestaande casco ervoor te zorgen dat er een mooi zeiljacht ontstaat. Deels gebaseerd op het oorspronkelijke ontwerp en deels gebaseerd op de uitstraling van de door ons ontworpen, 20 meter lange schoener *Wolfhound*.

Het wordt dus geen replica,' benadrukt Olivier van Meer, 'geen exacte kopie van het originele ontwerp, maar gewoon een heel mooi schip. Wij doen het zeilplan, het Algemeen Plan, ontwerpen een nieuwe kiel en spiegel, maken daar de snijfiles

TECHNISCH GEGEVENS:

Langte over alles:	26,25 m
Langte over de stevens:	22,75 m
Langte waterlijn:	16,50 m
Breedte:	5,07 m
Diepgang:	2,90 m
Waterverplaatsing:	72 ton

Zeiloppervlak aan de wind :	268 m ²
(incl. groot gaffeltopzeil)	
Ruime wind:	316 m ²
(incl. visserman)	