

Wij, Sam Kaptein en Ineke Tervoort, werden verliefd op de Nicholson 43 eind jaren '80. Wij voeren destijds 's zomers met chartergasten op de Kanaaleilanden en de Engelse Zuidkust, met een omgebouwde viskotter met schoenertuig, de "Ariadne". Onze thuishaven was Hoorn. Tijdens onze chartertrips zagen wij regelmatig de Nicholsons van de marine en de Ocean Youth Club. Wij vonden ze prachtig. Die lage romp, lange overhang en fraaie houten dekopbouw met ook nog een laag boeiseltje erom, fabuleus! Rond 2000 was het zover, we besloten, dat als we nog een Nicholson wilde hebben, het nu toch echt wel tijd werd om te gaan zoeken.



Nadat we eens wat hadden rondgekeken op het internet, bleek dat er 38 waren gebouwd in de periode 1969 t/m 1973. Daarna is tijdens een brand op de werf de mal in vlammen opgegaan. De jachten zijn verspreid geraakt over de wereld. In Nederland waren er in 2000 maar drie waarvan niet één te koop. In Zuid Frankrijk vonden we de Haliotis, bouwnummer 31, bouwjaar 1972.

De romp en tuigage waren in goede staat, nog mooi in de verf, de van oorsprong goudkleurige mast en rondhouten stonden ook in de witte lak. Het teakdek vertoonde plaatselijk behoorlijke slijtage, de technische staat was om te janken en het interieur, ja wat zullen we daar van zeggen? Bijna iedereen die verliefd wordt op een 43 knapt finaal af op het interieur. Wel zeven kooien maar de enige aan boord die languit kon liggen op de zeer riante kaartentafel, was de Admiralty Seacart! Ook wij werden ontmoedigd door het interieur en riepen tijdens de bezichtiging tegen elkaar als we buiten stonden en naar het jacht keken: 'oh wat is ze 'prachtig'. En als we dan weer binnen stonden: 'vreselijk, we doen het niet!' Uiteindelijk zijn we waarschijnlijk iets te lang buiten blijven staan..... DUS!!!



Ze kwam bij ons achter het huis te staan in april 2003. Als verwend rijkeluijacht was ze uitgerust met de meest luxe snuffjes zoals boegschroef, elektrische ankerlier, elektrische schootlieren, watermaker, 2 koelkasten, vrieskist, omvormers

en een onwaarschijnlijke bos spaghetti om al die artikelen van stroom te voorzien met almaar nieuwe sets accu's bijgeplaatst om de boel nog een beetje te laten werken. Werkelijk niets deed het nog. Ook had de vorige eigenaar de oorspronkelijke sobere witte betimmering gedubbeld met teakplaten. Zij lag dus wel een beetje diep. Tijdens het slopen had Sam al 8 accu's verwijderd en nog steeds ging het licht branden als je het knopje omhaalde, en jawel, hij vond nóg 2 accu's onder de watermaker.



Sam heeft het hele jacht gestript. Letterlijk alles is eruit gehaald, inclusief de motor en de complete betimmering. Hij heeft alle techniek uit elkaar gehaald, weer in elkaar gezet en opnieuw geïnstalleerd. De watermaker hebben we niet meer teruggeplaatst want de tijden van onze lange afstandzeilerij zijn voorbij. Eén koelkast met vriesvakje leek ons ook wel genoeg. Twee sets van 2 accu's, 1 set voor licht en één om te starten. Twee dynamo's voorzien de boel nu van stroom, geholpen door een acculader op walstroom. Vervolgens werd een heel nieuw interieur gebouwd. Met voorin een riante hut, een aparte douche en toiletruimte en een heel ruime kajuit. De motor is opnieuw ingebouwd, die stond achterstevoren met een V drive. Nu staat hij recht voor de schroefas. Er moest een nieuwe schroefas in, maar de schroef, dat was een Max prop, (een fantastisch ding) die mocht blijven. Ook het roerblad werd verlengd om wat meer reactie te krijgen. (Tijdens de proefvaart legden we het roer te boord en wachtten we vervolgens min of meer tevergeefs op de dingen die komen gingen). Bij de bouw is dit type uitgerust met een trimroertje achter aan de kiel maar wij hebben er nog geen gezien waarbij dit nog in gebruik is. Ook bij de onze was dit gesloopt en weggeplakt.



Het teakhouten dek is gerestaureerd, de meeste stukken waren nog goed. (Ja, wel een kwaliteitswerf hoor, die Nicholson.) Waar nodig zijn er delen uitgehakt en nieuwe ingezet, alle rubber is eruit gefreesd en weer opnieuw aangebracht. Het

teakhout is door de werf aangebracht op het polyester dek, dus altijd waterdicht, heel prettig. Alle in de loop der jaren aangebrachte opstakels aan dek zijn verwijderd, zodat ze er weer opgeruimd bij ligt. De ramen in de elegante houten opbouw werden voorzien van de originele, opnieuw verchromde raamlijsten. De oude vieze plastic luchthappers vervangen door nieuwe in RVS uitvoering. De dekluiken waren al door een vorige eigenaar vervangen door mooie Lewmar luiken, dus met nieuwe teakranden erom zagen die er weer prima uit. Het kajuitdak van hechthout staat van nieuw af aan in de cashcover, geweldig spul dat altijd waterdicht is gebleven. Daar mankeerde niets aan, met een laag verf was dat af. Het reddingsvlot ligt bij Nicholson standaard onder het bankje in de stuurkuip.

Omdat we bijna alles zelf hebben gedaan bleef het betaalbaar. We hebben er eigenlijk alleen in de wintermaanden heel veel vrije tijd in gestoken. We konden gelukkig blijven zeilen, want we hebben onze oude boot pas verkocht toen de Zwaluw bijna af was. Wij vonden het wel heel leuk om te doen.



Na drie jaar was ze gereed om weer te water te gaan. Wat zijn we blij met ons project! We hebben nu al vier seizoenen met onze Zwaluw gezeild. De L.O.A. is 13,04, de waterlijn is 9,60 mtr, de breedte 3,55 m, de diepgang 2,15 m. Ze weegt 11 ton en is gebouwd als een rorc racer. Natuurlijk is ze zwaar voor hedendaagse begrippen, maar ze kan toch wel aardig meekomen, vooral aan de wind. Haar rompsnelheid ligt rond de 7,5 nm. Ze heeft de lage mast en grote voordriehoek die karakteristiek zijn voor haar tijd.

Overal waar we komen trekt ze veel belangstelling en zelf kijken wij nog altijd met veel genoegen naar onze Zwaluw.

Per winter 2008 liggen we bij jullie in de Karperskuyl. Dat bevalt ons goed. Lekker dichtbij en ook nog heel gezellig!



Sam Kaptein en Ineke Tervoort