

Beoordelingsrapport "Manih"

Naam schip:	Manih
Type schip:	Kustkruiser
Ontwerper:	Bertil Bothén
Ontwerpjaar:	1961
Bouwer:	Larsson; Varv Bröderna Larsson te Kungsör
Bouwjaar:	1963 (oplevering)
Lengte over dek:	9,50 m
Lengte c.w.l.:	7,50 m
Breedte:	2,50 m
Diepgang:	1,35 m
Displacement:	3,2 ton vgl's ontwerp, 3,5 ton 60 jaar later
Ballast:	1,5 ton lood
Type romp:	s-spant
Bouwwijze romp:	Karveel
Bouwwijze dek:	Teak stroken op dekbalken, gerubberd
Bouwwijze opbouw:	Mahonie
Tuigvorm:	Masttop sloep
Rondhouten:	hout
Zeiloppervlak:	Ca 35 m ²
Ligplaats:	Koudum

Beschrijving van de Manih:

Allereerst is het gepast de eigenaars van de Manih complimenten te maken voor de omvangrijke documentatie die bij de aanvraag was bijgevoegd. Een mooie beschrijving van de historie van het schip, een krantenartikel n.a.v. de oplevering door de werf, foto's van lijn- en bouwtekeningen en voorts foto's van het schip, onder zeil en op de kant. Zo kunnen we er wat mee!

Met de aanmelding van de Manih is er weer een Zweedse schone die bij de VKSJ haar opwachting maakt. Gebouwd volgens de traditionele Zweedse bouwwijze, karveel, mahonie gangen op eiken spanten is Manih een representant van de in Zweden zo populaire kust- en zeekruiser klassen, waarvoor bijna elke Zweedse ontwerper zijn bijdrage heeft geleverd. Deze schepen zijn ingedeeld in de KR (=Kryssare)klasse, vandaar de letters KR in het zeil, naast de letter S voor Zweden.

Manih is een ontwerp uit 1961/62 van Bertil Bothén (1892-1966), een heel veelzijdige Zweedse ontwerper, die zowel meterklassen (6mR), scherenkruisers en ook kust- en zeekruisers ontwierp. Daarnaast was hij de vader van de 5,5 Nordisk Kryssare. Wat niet zo bekend is, dat Bothén ook motorkruisers ontwierp. Een aantal van zijn zeilschipontwerpen kennen we al binnen de VKSJ: De Stormmeeuw, de Zephyr, de Git.

Bertil Bothén was ook een begenadigd wedstrijdzeiler (hij was lid van de bemanning van de 10mR Marga, die de 4^e plaats behaalde tijdens de Olympische Spelen van 1912 te Stockholm.) Daarbij en daarmee was Bothén ook een gekende persoonlijkheid in Zweden. Naar aanleiding van zijn 50^e, 60^e en 70^e verjaardag en ook aan zijn overlijden in 1966, wordt aan Bothén aandacht besteed in de Zweedse kranten. Hij wordt erin gekenschetst als een aimabel en kundig man, die ook in samenwerking zijn talenten kon tonen.

De tekeningen van de Manih worden zijdelings genoemd in een krantenartikel uit 1962, naar aanleiding van de 70^e verjaardag van Bothén, waarbij sprake is van het feit dat toen juist de ontwerptekeningen waren overgedragen voor de bouw van een kustkryssare die werden besteld door een klant uit Västerås. Opvallend is dat in het krantenartikel over het nieuwe schip, dat de eigenaar bij zijn aanmelding meezond, expliciet werd gemeld dat deze mooie Kryssare uit Kungsör, besteld was door iemand uit Västerås.

Aan de kruisers van Bothén is te zien dat hij van de Zweedse westkust afkomstig was. Een toerschip als de Manih was dan ook een toerschip. Behoorlijk veel volume in kop en kont, zodat er echt sprake was van een familieschip waarmee men wel een zeetje aan zou kunnen. In dit kader past ook de nogal flinke opbouw met het ruime doghouse, waarvan de lijnen prettig meelopen met de zeeg.

Opvallend is dat de bouwtekeningen uitwijzen dat oorspronkelijk de opbouw achter de mast zou beginnen, maar uit de foto bij het krantenartikel uit 1963 blijkt dat de bouwer, (Bröderna Larsson te Kungsör), waarschijnlijk in overleg met de opdrachtgever het kajuitdak een metertje heeft doorgetrokken, waarbij het voor luik werd vervangen door een luik op het voorste deel van het kajuitdak. Een tourschip blijft een tourschip en de eigenaar bepaalt waarvoor hij betaalt.

Uit de tekeningen blijkt verder dat er tijdens de periode tussen eerste opdracht voor het ontwerp en de uiteindelijke uitvoering van het schip wel wat heen en weer is gepraat.

Op de tekening zijn sporen te zien van een ander roerontwerp, met een meer verticale roerkoning, passend bij een stuurwielopstelling. Mogelijk heeft het plan bestaan om een (toen gebruikelijker) helmstok arrangement te maken. Wie zal het zeggen. Zeker met het oog op de zeewaardigheid zal de zelflozende kuip niet te groot zijn getekend, wat inderdaad doet vermoeden dat er een helmstok was getekend van origine.

Van Bertil Bothén is bekend dat hij bij dit soort schepen heel goed bereid was compromissen te sluiten

tussen de verschillende ontwerpeisen. Hij beschreef dat eens bij zijn ontwerp van de moderniserad kosterjulle, de zgn. Gull Kryssare, waarvan de Stormmeeuw er één is.

De in 1961 ontworpen en in 1963 gebouwde Manih is nog in mooie originele staat. Volgens opgave zijn alleen reparaties aan huid en spanten uitgevoerd en zijn wat onderdelen vervangen, waaronder de stuurzuil en de zitbanken in de kuip, die oorspronkelijk van mahonie waren, maar nu in teak zijn uitgevoerd. Vanaf het begin had de Manih een teakdek, RVS beslag en een zelflozende kuip. Dat misstaat natuurlijk niet op een schip waarvan het de bedoeling is dat deze op zee wordt gevaren.

Uit het oogpunt van een betere kuipindeling is deze wat verlengd naar achteren, zodat de roerganger ook achter het stuurwiel kan plaatsvinden.

De mast die aanvankelijk op het dek was getekend, is geplaatst op het kajuitdak, waartoe er voldoende sterke schotten en of steunen geplaatst zullen zijn, in combinatie met de afvang van de krachten van de wantputtings door een voldoende sterke ringspant. De maststrijk constructie zal voldoende gestabiliseerd moeten zijn om de voorwaarts gerichte afschuifkrachten tijdens het zetten en strijken van de mast op te vangen. Daarin zal wat extra gewicht zijn gaan zitten. Verder is Manih waarschijnlijk niet echt aangekomen. Van oorsprong was een Penta motor getekend, die nu is vervangen door een modern 2 cilinder Yanmar dieseltje van 13 pk.

Teneinde het gedrag onder zeil wat te verbeteren meldt de eigenaar dat de mast een stukje naar voren is geplaatst, waardoor de roerdruk wat werd verminderd.

Op zich is het dus niet verwonderlijk dat op de tekening sporen te zien zijn van een verder naar achteren doorgetrokken kielvorm met een verticaal geplaatste roerkoning. Op enig moment bleek de balans in het schip een issue.

Niet duidelijk is of oorspronkelijk de Manih niet was uitgerust met een fractioneel sloeputig, immers Bothén was zeer zeker bekwaam genoeg om en goede balans te vinden tussen zeilpunt en lateraalpunt. Het zou niet de eerste keer zijn dat een schip wreder op het roer werd, door de fractionele fok te vervangen door een van top gehesen fok. Met name onder helling vergroot dit namelijk het loevend koppel op het schip. Daar komt bij dat een grootzeil aan een driekwart of 4/5^e getuigde mast beter te trimmen is om tot een goede balans te komen.

Manih is nog steeds een licht schip! Met een ballastgewicht van 1500kg (lood) en een oorspronkelijke waterverplaatsing van 3,2 á 3,5 ton , de stevige kim en een zeiloppervlak van 32 m2 was en is Manih ook een behoorlijk stijf en ook snel schip.

Blijft nog wat te vertellen van de bouwers, de Bröderna Larsson die volgens het eerder genoemde krantenartikel in Kungsör waren gevestigd.

Gegeven het feit dat de opdrachtgever uit Västerås kwam (aan de westkant van Mälaren) is de veronderstelling dat de Larsson werf daar ook wel in de buurt stond heel plausibel. Toch is het vreemd dat meerdere naspeuringen op het net en in de boekenkast geen Bröderna Larsson in Kungsör opleverden (wel in Kristinehamn). Natuurlijk is het internet iets van de tegenwoordige tijd en is het maar de vraag of de juiste boeken zijn ingezien, het is vreemd dat geen enkel spoor wordt gevonden.

Misschien geeft het genoemde krantenartikel wel een aanwijzing hoe dit komt:

Na de oplevering van de Manih zou de werf géén one off schepen meer bouwen en zich concentreren op de bouw van "Folkbatar" die men in serie zou kunnen bouwen. Men had er al 5 op stapel, die men rond midzomer zou afleveren, terwijl het orderboek al voor een jaarproductie was gevuld.

Het zou best kunnen zijn dat de werf geen goed zicht had op het kenterend tij in de bootjeswereld.

De Folkbat werd op een gegeven moment ook al in polyester geproduceerd, maar ook in andere landen werd in hout gebouwd. Men stapte uit de niche van de one off bouw vol in de wind van de internationale (voornamelijk Deense) concurrentie.... Dan is het moeilijk te overleven als kleine werf.

Dan is het ook moeilijk om ca 50 jaar na dato nog sporen te vinden, anders dan een transportbedrijf onder de naam Bröderna Larsson..

Als het echter gaat om de werf in Krisinehamn van de Bröderna Larsson, dan is Manih niet alleen afkomstig van een gekend ontwerper, maar kan ook worden gesteld dat haar kiel op een beroemde werf is gelegd. Maar ook daar is geen spoor van gevonden op het net In Kristinehamn werden voornamelijk motorboten van ontwerpers als C.G. Petterson gebouwd.

Dat neemt allemaal niet weg dat de Manih, waarvan de eigenaars historie volledig bekend is, een onmiskenbaar voorbeeld is van van het laatste hoofdstuk van de Zweedse houten jachtbouw historie.

De Zweden zijn inmiddels begonnen met het categoriseren en aanwijzen van hun historisch erfgoed.

Men heeft (eindelijk) in de gaten dat er toch wel heel veel van zijn verdwenen in de loop van de laatste decennia. Gelukkig ziet men wel in dat het beter is wanneer deze schepen niet in stand gehouden door de Zweden zelf, ze beter goed verzorgd in buitenlandse handen kunnen zijn. Manih is in 1995 naar Nederland gekomen.

Beoordeling van de Manih:

Uit het voorgaande is duidelijk dat de Manih zich zonder mankeren kwalificeert voor opname in de VKSJ rangen. Haar ontwerpjaar, bouwjaar en hoge mate van authenticiteit rechtvaardigen een indeling in de Classic klasse van de VKSJ.

Manih is een toonbeeld van een ontwerp waarbij een goede samenhang is gevonden tussen vormgeving en bedoeld gebruik, zonder geweld te doen aan verhoudingen die zo kenmerkend zijn voor een klassiek zeiljacht uit die tijd.

Welkomstwoord

Wij willen de eigenaars van de Manih dan ook feliciteren met hun mooie schip, waarvan we graag meer willen zien tijdens de VKSJ evenementen in het seizoen.

Een warm welkom dus!

De Toelatingscommissie.

(Sander Bakker, Dick ten Kate, Govert Munter, Gert van Soest en Maarten Lampe)