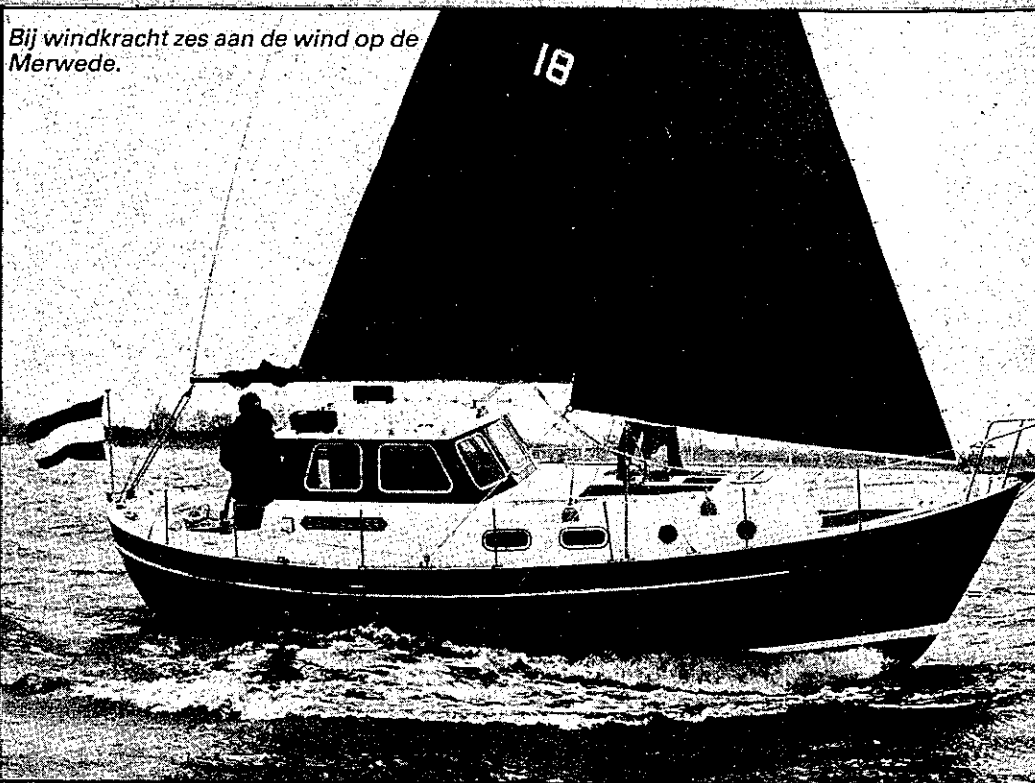


wij voeren met de dartsailer 30

Bij windkracht zes aan de wind op de Merwede.



Achter de nog betrekkelijk jonge, uit 1969 daterende Holland Boat Company, gaat de veel oudere naam Van der Meijden schuil. Drie generaties Van der Meijden timmerden namelijk al 110 jaar lang schepen af. Grootvader Van der Meijden verzorgde scheepsbetimmeringen en bouwde houten schouwtjes, die in de omgeving van Hardinxveld-Giessendam, waar dit bedrijf altijd gevestigd is geweest, vele toepassingen vonden. Tevens verzorgde de oprichter van dit bedrijf reparaties aan het stoomgemaal. Zijn zoon kwam ook in de huisbouw terecht.

Bij het aftimmeren van beroepsschepen is er altijd een nauwe samenwerking geweest met Scheepswerf Damen, eveneens in Hardinxveld-Giessendam gevestigd.

Toen de huidige directeur, de heer J. W. van der Meijden, in 1963 op 19-jarige leeftijd het roer in handen nam, nadat zijn vader jong was gestorven, werd er uitsluitend voor de beroepsvaart gewerkt. De aannemerij werd afgestoten en langzaam kwam het werk voor de pleziervaart op gang. In de loop der jaren is deze verschuiving zo ver gegaan dat op dit moment nog maar 30% van het werk de beroepsvaart betreft.

Holland Boat Company werd opgericht in samenwerking met jachtwerf De Ruiter, maar dit samengaan duurde slechts één jaar. Holland Boat Company werd een zelfstandige onderneming en betrok de casco's van de Firma Van der Meijden. Dit duurde twee jaar, waart naarna werden de casco's betrokken van ver-

schillende andere bedrijven, zodat aftimmeren, motorinbouw en het verzorgen van de elektrische installaties de belangrijkste activiteiten werden. De laatste 1½ jaar worden alle stalen casco's, dat wil zeggen die voor de Darttrawler en de Super Dart 50, door Bailey in Nieuw Lekkerland geleverd. Daar zullen we het echter verder niet over hebben omdat dit artikel gaat over de Dartsailer, een polyester motorzeiljacht, dat zijn prille bestaan begon in 1973. De heer Van der Meijden was toen namelijk tot de conclusie gekomen dat er op zijn bedrijf naast de custombuilt motorjachten, wel ruimte zou zijn voor seriebouw. Als men dan denkt aan een rondspant motorsailer, komt men als vanzelf in polyester terecht. Immers, rondspant in staal bouwen vereist een hoge mate van vakmanschap en dat maakt het produkt natuurlijk duur.

Na enig marktonderzoek bleek wel dat er nogal eens kritiek is op de zeileigenschappen van motorzeiljachten. Er werd dus besloten tot een goed zeilende motorzeiler. Voor het ontwerp nam men contact op met W. de Vries Lentsch, die een schip tekende dat welenige gelijkens met de bekende Britse serie Fisher motorsailers vertoont. Voor het polyesterwerk werd een overeenkomst aangegaan met Polymarin in Medemblik, omdat dit een bedrijf is met een zeer grote ervaring op et gebied van polyester cascobouw.

Het vervaardigen van de moedermaal, een kwestie van veel timmerwerk, deed men zelf. Ook de schotten, die men bij Polymarin in het casco mon-

teert, worden in eigen bedrijf vervaardigd.

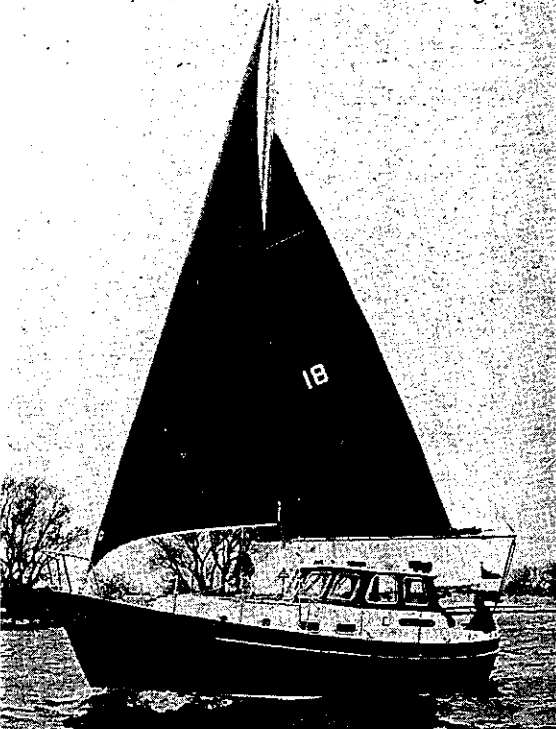
Van de inrichting kan gezegd worden dat die proefondervindelijk tot stand kwam. Bij Van der Meijden heeft men in de loop der jaren een grote ervaring gekregen op het gebied van inrichten van schepen, vandaar dat men zelf aan het passen en meten is geslagen. Dit is kennelijk aardig gelukt want alle 30 Dartsailers, die tot dusver gebouwd zijn, hebben dezelfde indeling.

Conclusie

Aan de Dartsailer en dan met name aan de aftimmering en de elektrische installatie, is te zien dat men het bij de Holland Boat Company niet in prijsconcurrentie zoekt. Toen men zelf begon motorjachten te bouwen mikte men oorspronkelijk op een grote markt. Men legde echter de kwaliteitseisen boven het gemiddelde, met het gevolg dat de produkten van Holland Boat Company duurder uitkwamen dan die van de concurrentie. In het begin stadium was het moeilijk deze hogere prijs waar te maken, te meer daar toen een groot deel van het kopend publiek nauwelijks enige interesse toonde voor motorinbouw, technische uitrusting en dergelijke. De laatste vier à vijf jaar is daar volgens de heer Van der Meijden verandering in gekomen. Nu is er een kritischer ingestelde klantenkring, die meestal ruime ervaring met jachten heeft en dus al doende wijs is geworden.

Als men zich, zoals Holland Boat Company, op een ervaren water-

De Dartsailer 30 met bakstagwind.



Hoofdgegevens:

Lengte over alles	9,15 m
Lengte waterlijn	7,86 m
Breedte	3,10 m
Diepgang	1,25 m
Hoogte met staande mast	11,80 m
Hoogte met gestreken mast	2,25 m
Werverplaatting	7 ton
Ballast	2,3 ton
Oppervlakte grootzeil	19,6 m ²
Oppervlakte stagfok	17,5 m ²
Motor: 4 cilinder Perkins dieselmotor type 4.108 47 pk bij 3600 omw/min.	

Ontwerper: W. de Vries Lentsch

Bouwer en leverancier: Holland Boat Company, Rivierdijk 597, Hardinxveld-Giesendam, tel: 01846-3672

Leveringsvoorwaarden: Hiswa-voorwaarden

sportpubliek richt, is de potentiële kopersmarkt natuurlijk niet groot. Men ziet dit geenszins als een bezwaar, te meer daar men er in Hardinxveld-Giesendam niet naar streeft een groot bedrijf te worden; 30 à 35 man ziet men als het ideaal. Nu werken er 26.

Ook al doordat men voor een select publiek werkt, kan er veel aandacht besteed worden aan de voorlichting van de potentiële kopers. Men trekt dan ook rustig een halve of een hele dag uit om met belangstellenden het bedrijf rond te gaan en voorlichting in de ruimste zin des woords te geven. Er kan te allen tijde proefgevaaren worden vanuit Sleenwijk, dus ook in de winter.

Het ligt voor de hand dat bij een bedrijf met een dergelijke beperkte productiecapaciteit — vanaf februari 1975 bouwde men 30 Dartsailers — de verkoop en service geheel in eigen handen gehouden wordt.

Constructie

Alvorens we nader ingaan op constructie, afwerking, indeling en vaareigenschappen van de Dartsailer, allereerst iets over het ontwerp zelf. Zoals gezegd, dit komt van de tekenafel van de bekende ontwerper W. de Vries Lentsch.

Als we de romp bekijken zien we een goed gelijkende S-spantvormige romp met een lange doorlopende kiel, die ondanks de niet al te grote diepgang een goede koersstabiliteit zal geven, hetgeen met het zeilen ook gebleken is. Het vrijboord is goed en een flinke zeeg zal tot de zeewaardigheid bijdra-

gen. De romp en de bovenbouw zijn goed met elkaar in harmonie en geven het schip een stoer karakter.

De sloeptuigage is een voudig gehouden en het zeiloppervlak (37 m² aan de wind) is in overeenstemming met het concept van motorzeiljacht. Doordat de onderwanten van de aluminium mast aan de opbouw zijn bevestigd, blijft het brede gangboord geheel vrij. Als motorzeiljacht kan de Dartsailer met drie verschillende tuigages geleverd worden, namelijk als torensloop, torankits en sinds kort ook als kotter. In de laatste twee uitvoeringen wordt er een korte boegspriet aangebracht. Voorts kan ook de Dartcutter geleverd worden, dat wil zeggen de Dartsailer 30 zonder zeil of met een steunzeil. Het opvallende is dat de motorsailer uitvoering veel meer in de belangstelling staat, want een op de acht afgeleverde boten gaat als motorboot de deur uit en blijft dat ook. De mogelijkheid bestaat later het zeiltuig aan te brengen, dat is alleen een kwestie van montage. Alle versterkingen en voorzieningen zijn al in de romp aangebracht.

Voor de kitstuigage is ons inziens de Dartsailer wat aan de kleine kant, hetgeen ook in de praktijk blijkt. Voor die tuigage blijkt tot dusver geen belangstelling te bestaan. We hebben dan ook met de torensloop uitvoering proefgevaaren.

Constructie

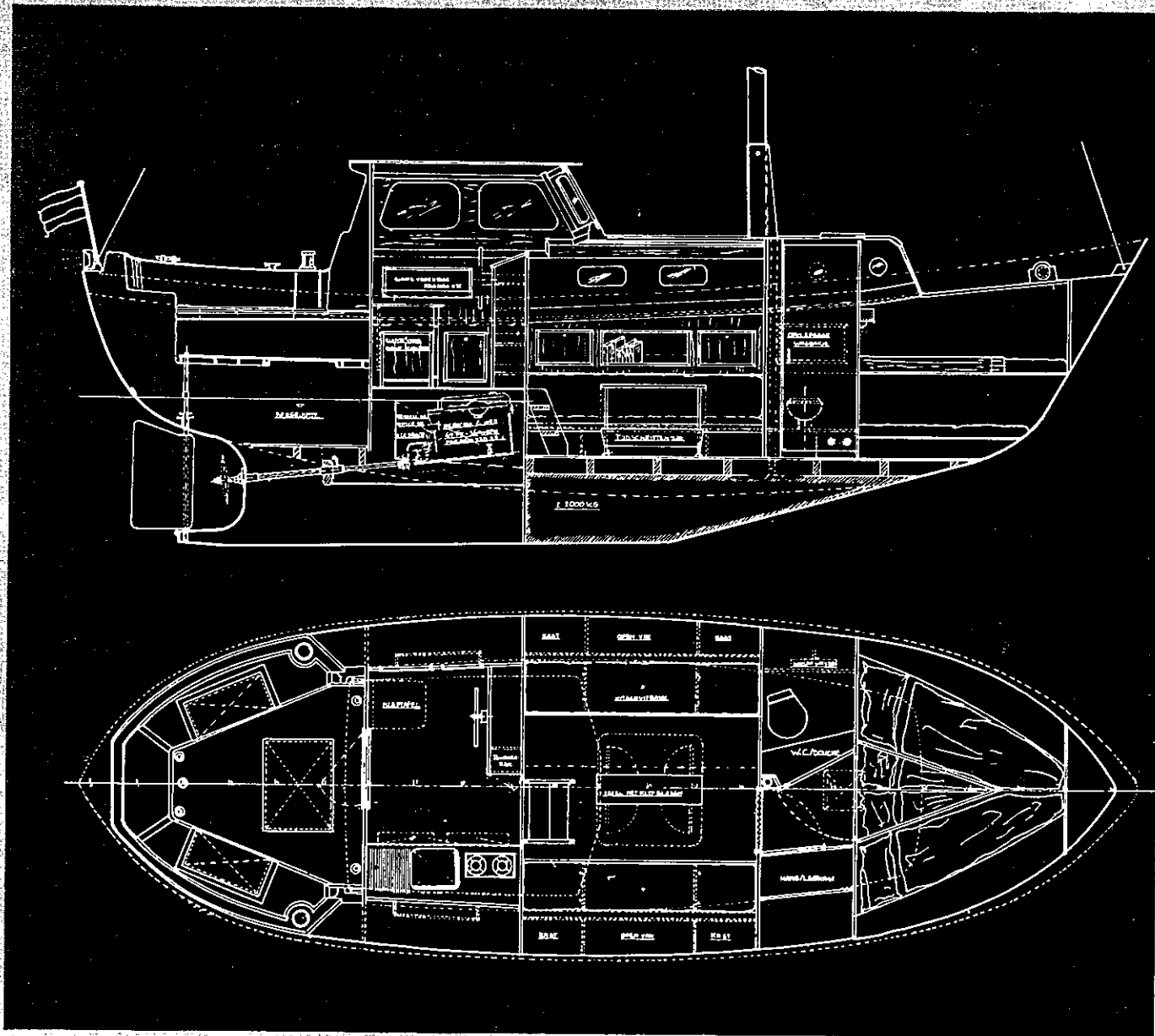
Zowel de romp, het dek als de kajuitopbouw zijn gemaakt van enkelschallig glasversterkt polyester en zijn vakkundig en degelijk uitgevoerd. De af-

werking is strak en glad. In de romp heeft men twee zware langsscheepse stringers aangebracht, terwijl de houten scheidingsschotten in de romp zijn vastgelamineerd en daarmee bijdragen tot een goed dwarsverband. Onder het dek werden, waar nodig, versterkingen aangebracht; de wantputtings zijn in de romp vastgelamineerd. De verbinding van de romp en het dek is verkregen door een stalen strip in de romp in te lamineren, waarop de flens van het dek met roestvrij stalen bouten wordt verbonden. Een forse stootrand beschermt de romp tegen beschadigingen.

De stuurhut wordt zeer vakkundig en netjes in teakhout uitgevoerd, hetgeen het onderhoud vergroot, doch het schip een fraaiere aanzien geeft. De ramen zijn in geanodiseerde aluminium profielen gevat. Het voorlijk lekte enigszins, doch zal volgens opgave vervangen worden door een ander luik (Gebo), dat tevens als vluchtluik dienst kan doen.

Het dek is voorzien van een zeer effectief antislip profiel (Tredmaster). De zeerailing en voorpreekstoel hebben voldoende hoogte; een achterpreekstoel kan als extra bijgeleverd worden. Wij achten dit minder noodzakelijk, daar de kuip diep is en men goed beschermd zit. Het balansroer is van roestvrijstaal gemaakt, evenals roerkoningen en roerhak. Zowel het roer als de roerhak kunnen, indien dit nodig is, weggenomen worden. De vorm van het roerblad zal bij de nieuwe boten veranderd worden. De kop, die thans vrij spits is, zal met een grote afrondingsstraal worden uitgevoerd.

wij voeren met de dartsailer 30



waarbij tevens het balansgedeelte vóór de roerkoning wordt ingekort. Men verwacht hierbij een betere koersstabiliteit.

De indeling laat een voorhut met twee kooien voor volwassenen zien en daaronder twee korte kooien (lengte circa 1,65 m) eventueel voor kinderen of berging voor zeilen. Hieronder is

nog bergruimte aanwezig. Via een luik kan de voorpiek met kettingbak bereikt worden. Aan stuurboordzijde vinden wij een hang- legkast en aan bakboord de toiletruimte met een onderwaterlijntoilet en een uitschuifbare toilettafel met wasbak. Op de toen afvoerleiding van het toilet zijn bronzen afsluiters aangebracht, evenals op de afvoer van de wastafel. De deuren van de hangkast en het

Indelingstekening van de Dartsailer 30.

toilet zijn zodanig uitgevoerd dat de toiletruimte met het halletje vergroot kan worden, hetgeen gemakkelijk is bij wassen en aankleden.

In de kajuit vinden we de bekende indeling met twee langsbanken en een klaptafel in het midden. De bank aan bakboordzijde kan tot een twee-

persoonsbed worden uitgetrokken. Bergkastjes zijn hierboven aangebracht; er is voldoende bergruimte onder de banken.

De stahoogte, zowel in kajuit als voor kajuit, is ruim voldoende (1,89 m). Twee treden hoger bevindt zich de stuurhut, met aan bakboord de stuurstand met hydraulisch stuurwerk en instrumentenpaneel. Als stoel voor de stuurman dient een eenvoudig houten klappankje met een los kussen, dat in zijwaartse richting geen steun geeft. Aan stuurboordzijde is de keuken met een roestvrijstalen aanrecht met een grote gootsteenbak en een tweepits gascomfoor. Hieronder is voldoende bergruimte voor het komaliëwant. Zeer handig is de oplossing voor een 2 à 3 persoons zitplaats op het aanrecht, door middel van

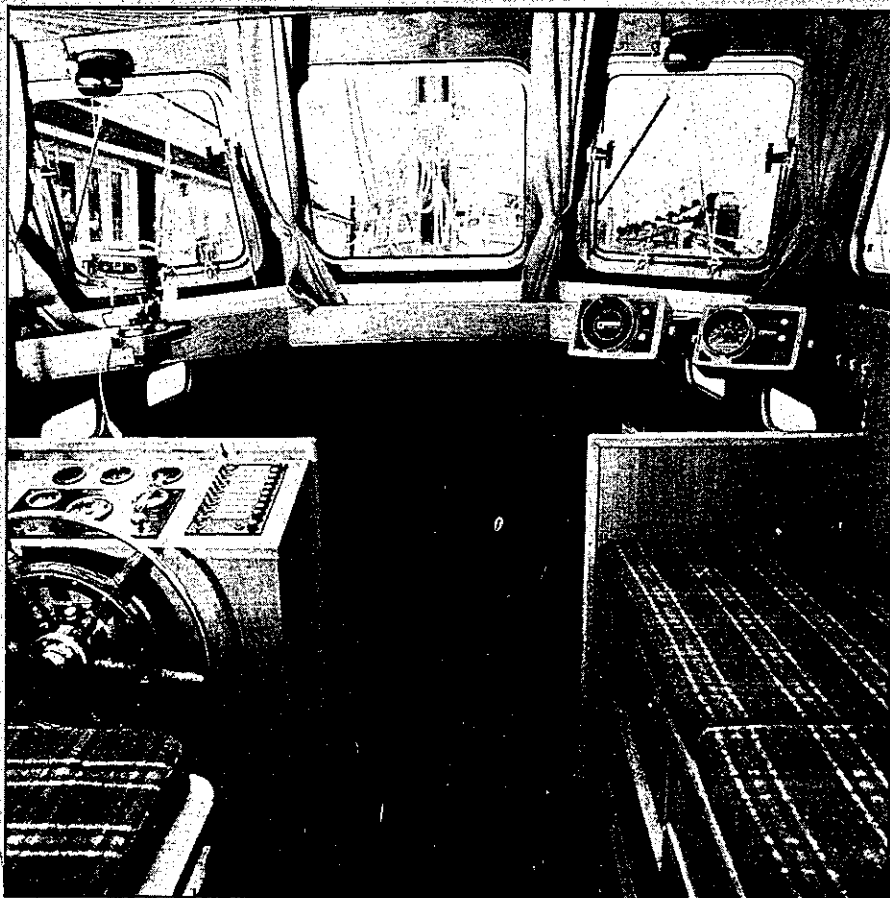
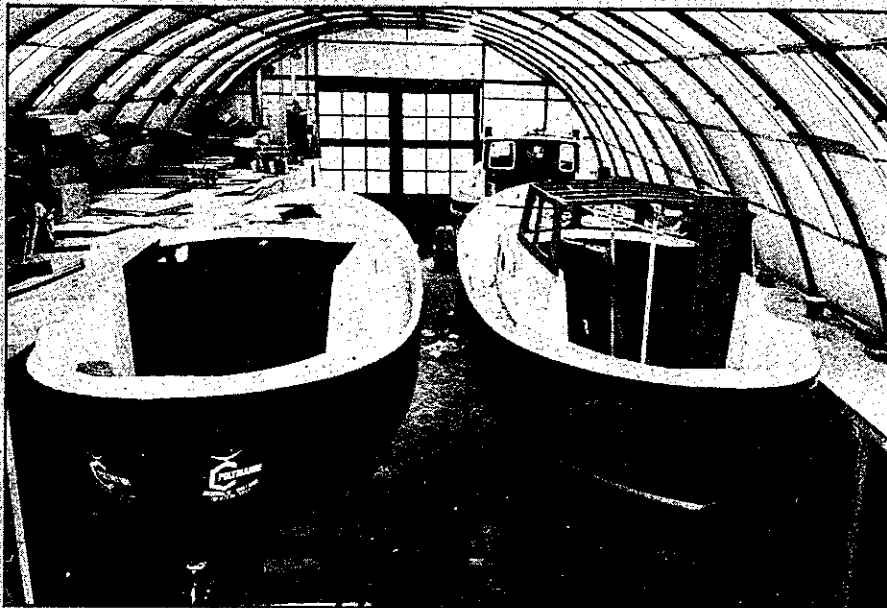
Dartsailers in verschillende stadia van afbouw.

In het stuurhuis kan men aan stuurboord op de keuken zitten met behulp van plankjes en kussens. Op deze foto is te zien dat stuurhuis en kajuit één ruimte vormen.

twee wegklapbare planken waarop twee losse kussens gelegd worden; als opstap kunnen twee voetsteunen worden uitgetrokken. Ook hier is geen steun voor dwarsscheepse hellingshoeken. Onder de vloer van de stuurhut kan men motorruimte bereiken via een groot luik in de netjes afgewerkte parketvloer. De stahoogte is iets krapper dan in de kajuit, namelijk 1,87 m, doch voldoende.

Via de teakhouten toegangsdeur in het achterschot komen we in de kuip. Deze is ruim en heeft vier flinke Joospijpen, zodat een goede lozing gewaarborgd is. Zowel de banken als de kuipvloer zijn van teak lattenroosters voorzien. Onder de kuipbanken en het luik in de kuipvloer is een grote bergruimte aanwezig. De deksels van de kuipbanken sluiten niet goed waterdicht af, zodat bijeen flinke hoeveelheid buiswater of bij dekwassen water in de kuipbanken kan dringen.

Het roer kan ook vanuit de kuip bediend worden, door middel van een fraai gelamineerde helmstok. Het hydraulisch stuurwerk kan zeer eenvoudig door middel van een handel in de



wij voeren met de dartsailer 30

kuip worden uitgeschakeld.

De zit in de kuip is goed en men heeft door de hoge kuiprand goede bescherming. Het uitzicht naar het voorschip is uiteraard beperkt en men moet bij het sturen vanuit de kuip langs de opbouw of door de ramen van de stuurhut naar het voorschip kijken.

De afstand van de helmstok tot de kuipbank is groot, zodat met gestrekte arm gestuurd moet worden, om de boot in rechte koers te houden, hetgeen op lange trajecten vermoeiend is.

In de achterpiek is een gasbun voor de gasfles opgenomen.

De afwerking van de eiken betimmering is netjes en de uitvoering vakkundig. De kleurstelling van het eikenfineer is goed gekozen, waardoor het interieur licht en gezellig is geworden.

Voor ventilatie zijn vier poorten in het voorschip aanwezig, terwijl ook het vluchtluik voor ventilatie (met mooi weer) gebruikt kan worden. Voorts is in het stuurhuisfront één klpraam aangebracht en voor permanente ventilatie dienen twee dekventilators op het stuurhuisdek.

Voortstuwingsinstallatie

De voortstuwingsinstallatie bestaat uit een vier cilinder Perkins dieselmotor, type 4.108 van 47 pk (DIN B) bij 3600 omw/min, met een aangebouwde hydraulische Paragon keerkoppeling, met een vertraging van 2,5:1. Dit type keerkoppeling is geschikt voor het vrij meedraaien van de schroefas tijdens het zeilen. De motor is voorzien van een thermostatisch geregeld interkoeling systeem en een watergekoelde uitlaat met een aqualift knaldemper. In het koelsysteem werd een beluchter opgenomen, om te voorkomen dat koelwater in de motor kan terughevelen.

De motor staat flexibel opgesteld op een voldoende zwaar uitgevoerde motorfundatie. Een Morse éénhandelsysteem zorgt voor de bediening van de motor.

De roestvrijstalen schroefas is voorzien van een elastische koppeling en

Een beeld achter het dashboard. Alles is goed bereikbaar en keurig verzorgd.

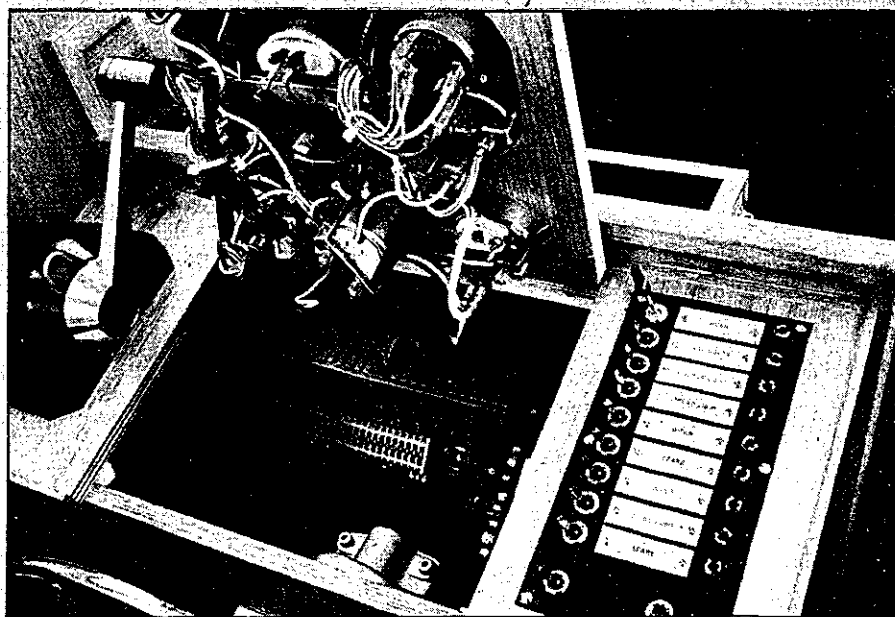
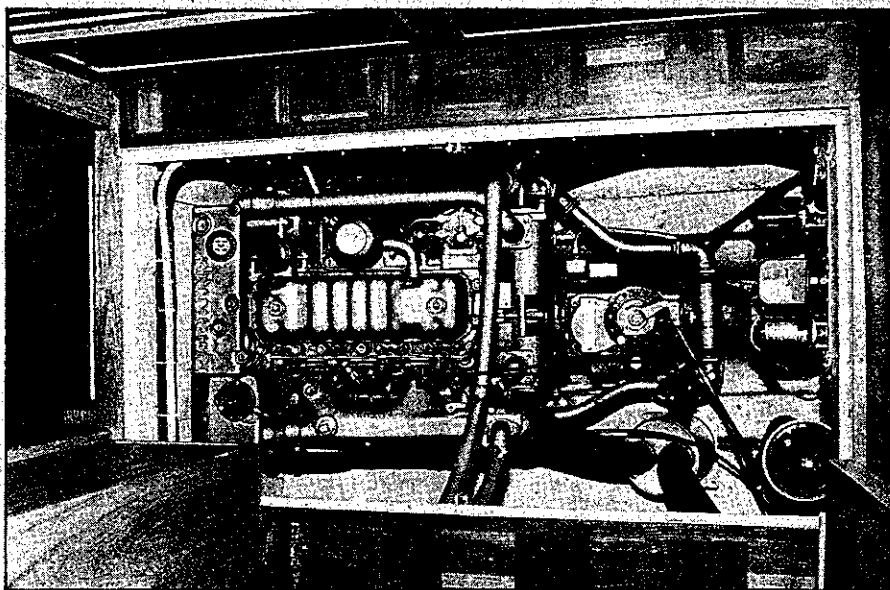
een watergesmeerde rubberlagering.

De motorinbouw is goed verzorgd en vakkundig uitgevoerd. Als isolatiemateriaal is in de motorruimte glaswol onder de vloer van de stuurhut aangebracht, dat met plastic folie en geperforeerde aluminiumplaat wordt afgedekt.

Het geluidsniveau ligt op een zeer aanvaardbaar niveau. Er zijn twee

tanks van 280 liter, één voor brandstof en één voor drinkwater, die beide in de romp zijn vastgelamineerd en voorzien zijn van een flink inspectieluik en peilglas. Voorts is een elektrische lenspomp aanwezig. De drinkwatervoorziening wordt verzorgd door middel van het waterdruksys-

De motor onder de vloer van de stuurhut.



teem, merk Coleman.

De elektrische installatie is zeer vak- kundig en netjes uitgevoerd en be- staat uit een 12 volts gelijkstroom in- stallatie, gevoed door twee batterijen van elk 120 ah, die via een diodebrug schakeling door een wisselstroomdy- namo, die door de motor wordt aan- gedreven, worden bijgeladen.

Tuigage

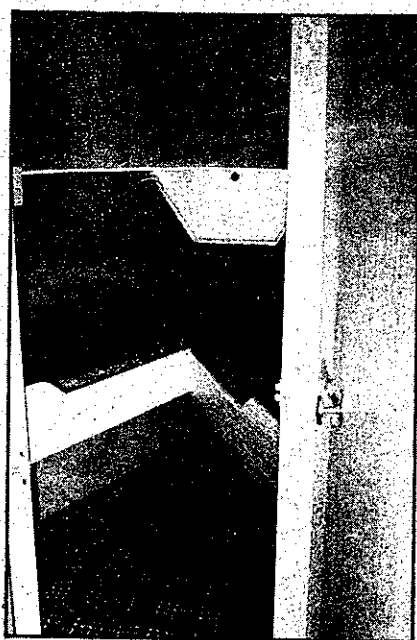
De mast en giek zijn van goudge- anodiseerd aluminium (merk Van der Neut), het staand want en de be- slagen van roestvrijstaal. Standaard worden een bruin dacron grootzeil en fok meegeleverd. Het grootzeil heeft twee bindreven. De mast is strijkbaar in een roestvrijstalen mastkoker, de strijkinstallatie moet extra betaald worden en bestaat uit een gebogen bokkepoot en twee roestvrijstalen strijkwanten. Voorts worden stan- daard geleverd: een fokkevallier en twee dubbelwerkende schootlieren (merk Enkes).

Uitrusting

Standaard behoren vele nuttige on- derdelen tot de uitrusting van de boot. Verschillende noemden wij reeds bij de indeling, motorinstallatie en tuigage. Wij noemen verder nog: 1 reddingsboei, 10 kg Poolanker met 30 mtr ankerlijn, een brandblusser, com- plete stoffering, hydraulisch stuur- werk, complete navigatieverlichting, ankerlicht, een zalinglicht, twee elek- trische ruitenwissers, een lucht- hoorn.

Als extra zijn onder andere leverbaar: diverse navigatie-instrumenten, een Webasto verwarmingsinstallatie (f 2475,—), een Engel inbouwkoel- kast 50 ltr 12/220 volt (f 1070,—), slingerruit (f 875,—), 220 volt wal- aansluiting met automatische batte- rij-oplader (f 625,—), extra zeilen, zoals genua 24,5 m² (f 1270,—), stormfok 7,45 m² (f 450,—).

Zoals te verwachten was, waren wij, gezien het ontwerp en de vorm van het onderwaterschip, ingenomen met de vaareigenschappen. Het schip stuurt zeer nauwkeurig en is gevoelig op het roer. Het is uitstekend te ma- noeuvreren; de draaicirkel is kort cir- ca $\frac{1}{2}$ -scheepslengte over stuurboord



De voorkajuit heeft twee V-kooien met daaronder nog een slaappleats waar bijvoorbeeld twee kinderen een plekje kunnen vinden. Die onderste kooi kan ook als bergplaats gebruikt worden, bijvoorbeeld voor zeilen.

(foto's Harry de Vré)

en ruim één scheepslengte over bak- boord; de stopweg is kort, circa $1\frac{1}{2}$ scheepslengte. De snelheid bij 2600 omw/min bedraagt $7\frac{1}{2}$ knoop, geme- ten op de aanwezige snelheidsmeter, die niet door ons geijkt is.

Het achteruitvaren vergt enige oefe- ning: vooral met wind op de kop is het moeilijk recht achteruit te varen.

Het schip is levendig en vaart goed in golven, door een niet te grote aan- vangsstabiliteit, maar een grote eind- stabiliteit. Het jacht neemt weinig wa- ter over en wij kregen, varend tegen de vrij hoge golven op de Merwede, bij windkracht circa 6 Beaufort, slechts wat buiswater over.

Het uitzicht vanaf de stuurstand is zo- wel naar voor- als achterschip goed.

Wij hebben gezeild op de Merwede bij windkracht circa zes Beaufort, met dubbel gereefd grootzeil en de fok. Onder deze tuigage liep het schip

goed aan de wind en wij lazen op de aandewind-meter 40°-35° schijnbare wind af, bij een snelheid van vier à vijf knoop, hetgeen voor een motorzeil- jacht goed te noemen is. Met ruime wind werd een snelheid van circa zes knoop bereikt. Het jacht gaat goed door de wind, de fok moet echter wel bak gehouden worden.

Het uitzicht vanuit het stuurhuis op de zeilen is mogelijk via een doorzichtig raam van plexiglas in het dak van het stuurhuis; uiteraard heeft men vanuit de kuip beter zicht op de zeilen. De bediening van de zeilen geeft geen problemen; dubbelwerkende lieren zijn beslist nodig om de fok goed door te kunnen zetten.

Samenvatting

De Dartsailer 30 kan naar onze me- ning met recht als een motorzeiljacht met goede zeileigenschappen beti- teld worden. Het is een compleet en vakkundig gebouwd schip, geschikt voor het varen op open water en met een aangepaste uitrusting kan even- eens op zee gevaren worden.

Kortom een allround motorzeiljacht met een goede en netjes afgewerkte accommodatie, dat voor een redelijke prijs gebracht wordt en voor de lief- hebber in dit genre schepen zeker in- teressant is.

Commentaar van Holland Boat Company B.V.

U schrijft over een zeiloppervlakte van 37 m² aan de wind, dit is echter het zeiloppervlak met de fok. Met genua bedraagt het 44 m².

Aan de door u opgevoerde negatieve pun- ten zullen wij aandacht schenken. Zo wor- den op de in aanbouw zijnde schepen an- dere vluchtluiken gemonteerd. De helm- stokken zullen voortaan worden uitge- voerd met een joy-stick en de kuipbanken zullen worden uitgevoerd met een rubber strip.

U schrijft ook in uw artikel dat de wind- sterkte circa 6 Beaufort was. Naar onze mening was dit wat meer, namelijk circa 7. Volgens ons waren er deze dag waarschu- wingen voor de scheepvaart.