

Vaarimpressie ONJ Loodsboot 760
Uit de ANWB Waterkampioen nr. 2 – 1996,
blz. 76 t/m 81

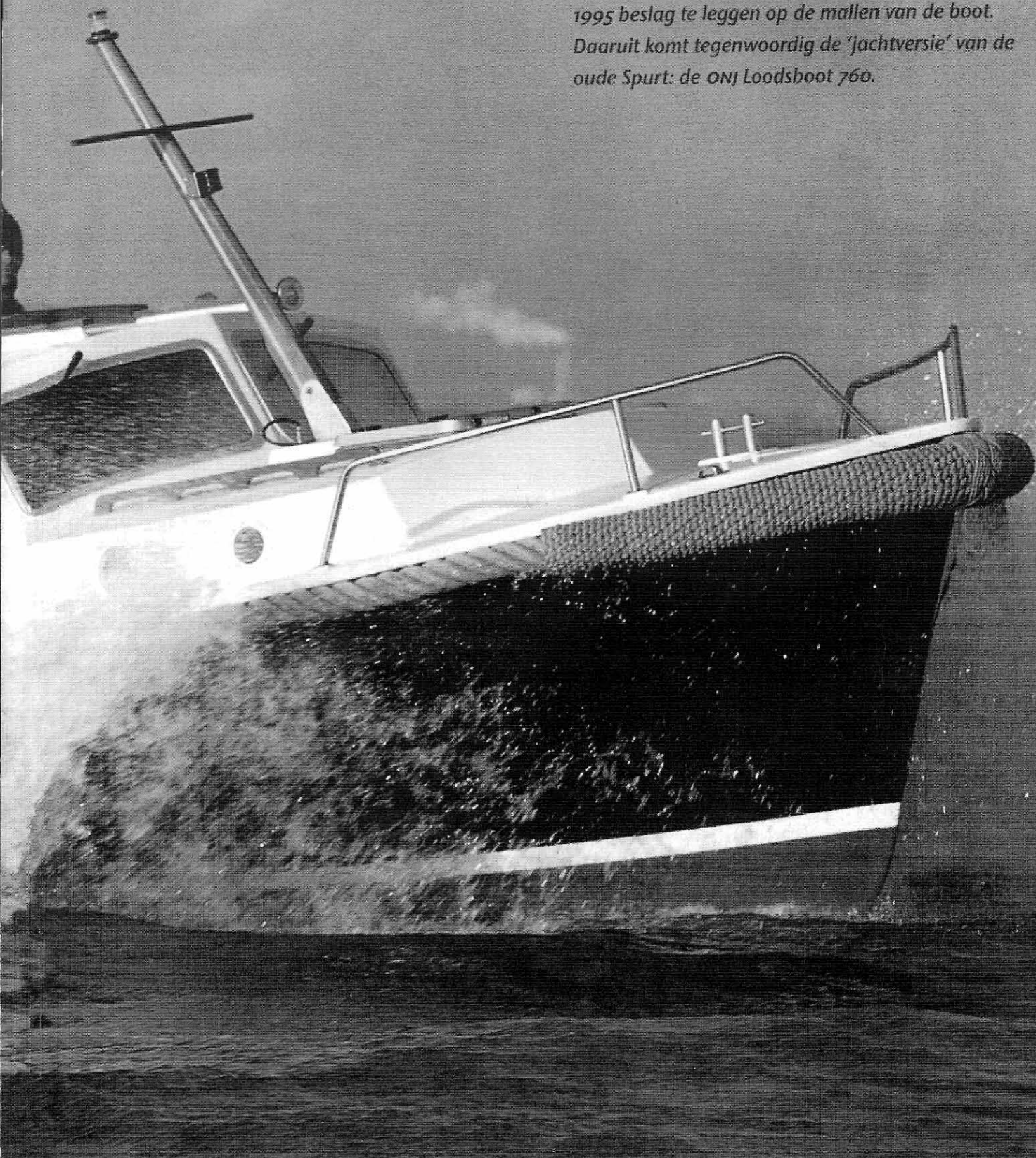
ONJ Loodsboot 760

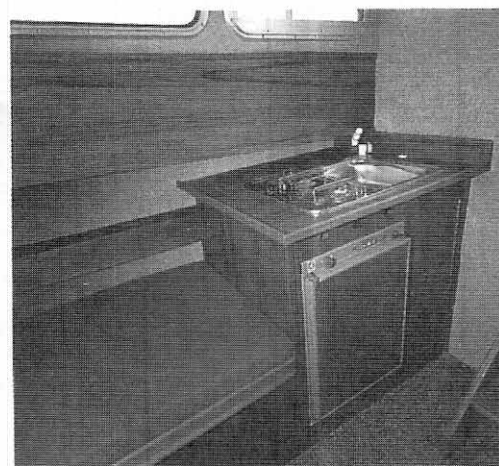


Vaarimpressie

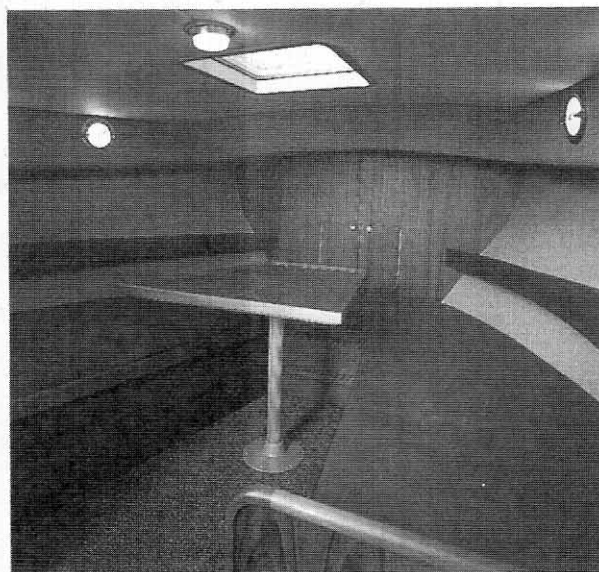
Tekst: Jan Briek, foto's: Bertel Kolthof

De firma Mulder en Rijke bouwde in de jaren zestig en zeventig honderden boten van het type Spurt 25. Werkboten die voor talloze doeleinden werden ingezet. Door het loodswezen, Rijkswaterstaat, de politie en de douane bijvoorbeeld. Roel van Olst wist in 1995 beslag te leggen op de mallen van de boot. Daaruit komt tegenwoordig de 'jachtversie' van de oude Spurt: de ONJ Loodsboot 760.





De kombuis is bescheiden, maar compleet. De koelkast is een extra. Over het gastoestel past een houten bak waarop de passagier kan zitten. Een tweede stoel is ook een mogelijkheid.



Boven: De stuurstand met goede stuurstoel. Voor buitenbesturing moet je extra betalen. Het is echter een optie die je beslist moet nemen.

Van de bank en de tafel voorin kan je eenvoudig een groot dubbel bed maken. Onder de bank aan bakboord is het onderwaterlijn-toilet geplaatst.

Roel van Olst was geen onbekende bij Mulder en Rijke. In het verleden kocht hij oude sloepen op die hij opknapte en vervolgens doorverkocht. Veel van die oude boten haalde hij bij Mulder en Rijke. Later kocht Van Olst de mallen van twee sloepen bij hetzelfde bedrijf en ging deze modellen produceren: de ONJ 650 en 725. Van beide typen zijn inmiddels ruim tachtig boten verkocht. Zijn oog was toen al gevallen op de mallen van de Spurt 25: een stoere werkboot waarvan Mulder en Rijke honderden

exemplaren heeft gebouwd. Toen Van Olst de mallen kon kopen, aarzelde hij geen moment.

Dekmal aangepast

Voor de boot kon worden gebouwd, werd eerst de dekmal aangepast. Mulder en Rijke bouwde de boot namelijk niet uitsluitend als werkboot, maar korte tijd ook als jacht. Maar dan met een achterkajuit en dat wilde Van Olst beslist niet: 'Een grote open kuip spreekt aan. Dat heb ik wel gemerkt uit de verkoop van de sloepen.' De

achterkajuit ging er dus af. Bovendien werden de kuipranden iets verlaagd en kwam de 'pet' – de overhang van het stuurhuisdak – te vervallen. Zo'n pet oogt wel scheeps, maar maakt op een kleine boot het lopen in de gangboorden er niet makkelijker op. Vandaar. Van Olst verkocht twee boten vanaf tekening en oude foto's van de Spurt. 'Dat gaf het project een geweldige duw in de rug', zegt hij. 'Op de natte Hiswa verkocht ik er negen. Hij bleek enorm aan te spreken.'

Een soort aannemer

Roel van Olst is echt zo'n 'moderne' bouwer: een bouwer die zelf niet bouwt. Hij is in feite een soort aannemer met onderaannemers. In dit geval zijn dat de firma's Poldijk in Liende en DKS in Hardinxveld. De laatste maakt de interieurdelen, de eerste bouwt romp en dek, plaatst de motor en de technische installatie en zet de interieurdelen in de boot. Van Olst is degene die het hele project draagt. Hij ziet toe op de productie, de kwaliteit en dergelijke. Hij levert ook de boot af en is het aanspreekpunt voor de klanten. Een constructie die in het bedrijfsleven heel normaal is en steeds meer begint door te dringen in bootbouw Nederland. En met succes. De negen verkochte boten hebben wel voor een beetje stress gezorgd. Poldijk kan twee boten per maand aan. Om-

ONJ Loodsboot 760

dat Van Olst deze negen boten voor het nieuwe seizoen wil afleveren worden twee ervan afgetimmerd bij Waterhorst. 'Eind februari moeten ze klaar zijn. Voor het eind van dit jaar verwacht ik nog eens tien boten te verkopen', zegt hij.

Opvallende rechte zijden

De ONJ Loodsboot 760 heeft een heel mooi rompje. Een scherpe V-vormige voorvoet die onmiskenbaar aan een sloep doet denken, midscheeps een volle rondspant die naar achteren toe verloopt in een behoorlijk vlak onderwaterschip. Over de gehele lengte loopt een scheg die achteraan zijn maximale diepte van 45 cm bereikt. Daarachter zit het vrijhangende balansroer van 50 x 40 cm. Boven water vallen de knikken in de boeg en de spiegel op. Door het polyester op deze manier te vormen krijgt de romp – puur door de geknikte vorm – extra stijfheid. De romp heeft bovendien een mooie zeeg. Heel opvallend zijn de rechte delen van ongeveer twee meter in de zijden. Dat stamt uit het verleden: dankzij die rechte zijden kon je zonder problemen langszij een ander schip of wat dan ook komen zonder dat de boot 'op z'n ronde kant' ging wringen. De hoge boeg waaiert boven water sterk uit. Dat extra volume gaat duiken tegen. De opbouw is eenvoudig en mooi in verhouding met de romp. Gelukkig zijn er geen concessies gedaan aan de hoogte binnen of het uitzicht vanuit de kajuit. Een hoge opbouw en grote ramen zouden de boot in een klap hebben verpest. Een houten mastje en een lage preekstoel completeren het beeld.

Heel degelijk gebouwd

Poldijk in Liende bouwt de ONJ Loodsboot deels met de hand. In de romp komt een 500 grams mat waarvan de vezels in een hoek van 90° ten opzichte van elkaar liggen. Rondom de motorfundatie – met vurenhout en staal als kernmateriaal – wordt een tweede mat aangebracht. De rest van het laminaat wordt gespoten. Poldijk gebruikt bij de bouw uitsluitend isophtaalzure harsen. Volgens de deskundigen beter dampdicht, maar duurder en minder milieuvriendelijk te verwerken dan ortophtaalzure harsen. De romp is volglas. Afgaande op uitgezaagde delen (bijvoorbeeld om een afsluiter te

plaatsen) is het laminaat op het vlak ruim veertien millimeter en de romp boven water elf millimeter dik. Die cijfers wijzen op een heel degelijk gebouwde romp.

De horizontale delen van het dek worden gebouwd in een sandwichconstructie. Als sandwichmateriaal wordt PU-schuim gebruikt. In de onderrand van het dek, waar het op de romp ligt, en op plaatsen waar beslag zit is watervast multiplex ingelamineerd. Het dek is achttien millimeter dik, de staande – volglas – delen meten zeven millimeter. De romp-dekverbinding is een

flens. Het dek wordt op de romp gelijmd en geschroefd. In de ankerbak en ter plaatse van de spiegel is de verbinding afgelamineerd.

Eenvoudig, maar functioneel

De ONJ Loodsboot is een sterk gebouwde boot. De constructiedelen: alle schotten (vier in totaal) zijn vastgelamineerd, net als alle interieurdelen. De langsscheepse delen, zoals de banken, kastjes en kombuis, doen zo dienst als stringers.

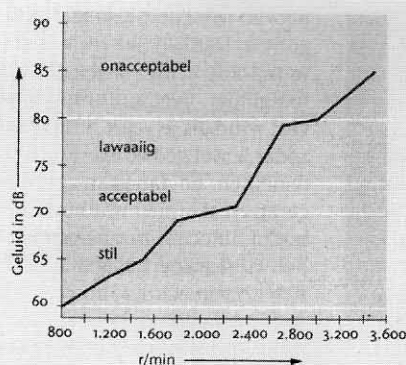
Het interieur is eenvoudig, maar functioneel. Voorin vind je een bank met



De ONJ Loodsboot 760 vaart prima op alle koersen. Met meer wind kun je het gas erop houden. Doordat je vaart blijft lopen, slingert en stampt de boot aanmerkelijk minder.

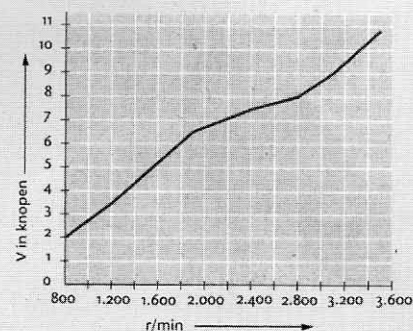
Geluidsniveau in de kajuit en snelheden bij oplopend toerental

Geluidsniveau in de kajuit in dB



Het geluidsniveau van de 25 kW Yanmar viercilinder is tot ruim 2.400 r/min stil tot acceptabel. Dat is goed: de boot vaart dan al tegen de acht knopen, anderhalve knoop boven zijn rompsnelheid.

Scheepssnelheid in knopen



De Loodsboot vertoont onmiskenbaar het gedrag van een halfglijder. Rond de zes knopen (tegen de rompsnelheid aan) wordt de snelheidsgrafiek vlakker: de boot 'hikt' tegen glijden aan en ondervindt meer en meer weerstand. Die wordt echter overwonnen en de boot gaat glijden: de grafiek wordt weer steiler.

De grote open kuip zal sloep- en vletvaarders aanspreken.

tafel die je kunt ombouwen tot tweepersoonsskooi. Aan bakboord zit onder de kooi een onderwaterlijntoilet. Overigens: Willem Nieland heeft een interieur met een aparte natte cel aan stuurboord – direct naast de kajuitingang – getekend. Deze versie bestaat alleen nog maar op papier. Naast de ingang ligt aan bakboord de binnenstuurstand en daartegenover de kombuis. In de grote kuip vind je direct voor de deuren van de kajuit de motorruimte en achterin een U-vormige bank met baksisten. Een buitenstuurstand is een extra, maar een absolute aanrader. In de boot waarmee wij voeren, staat een 25 kW (33 pk) Vetus-viercilinder. Standaard wordt een 16 kW (22 pk) Vetus-driecilinder ingebouwd. Van Olst heeft bewust gekozen voor een 'sobere' afwerking. Dat wil zeggen: een afwerking die past bij de uitstraling van een werkboot. Daarom zijn de kussens bijvoorbeeld bekleed met canvas tentdoek en ontbreken witte biesjes en knopjes zoals je op veel open vletten en sloepen ziet. Het komt wat mij betreft de Loodsboot ten goede. Te veel tierlantijntjes zouden misstaan. Wil je toch meer geld besteden, investeer het dan maar in iets 'nautisch', een goede slingeruit bijvoorbeeld.

De 25 kW Vetus viercilinder is onder een flinke hoek – ongeveer veertien graden – geplaatst. De rand van de motorkist kan mooier – en vooral waterdicht – worden afgewerkt. De ruimte om aan de motor te werken is krap.

Rotweer

We varen met de Loodsboot 760 van uit Muiden op een ijskoude dag, half december. Windkracht zes tot zeven Beaufort uit het oosten, vijf graden

vorst (maar door de harde wind voelt het aan als min twintig). Oostenwind betekent in Muiden min of meer lagerwal en wie het water kent, weet hoe het eruit ziet bij zes tot zeven Beaufort: steile, korte golven. In een woord: rotweer. Nu je een beeld hebt van de omstandigheden, maar direct de conclusie: de ONJ Loodsboot houdt zich uitstekend. Hij doorstaat de harde wind en de korte, steile golfslag zonder problemen. Tegen de wind in kun je het gas erop houden en dat is heel prettig. De scherpe boeg snijdt door de golven. Dankzij het vrij vlakke onderwaterschip achter is de Loodsboot een halfglijder. Veel motorboten gaan met veel wind als je vaart houdt klappen, zodat je wel gedwongen bent gas terug te nemen. En dan gaan ze enorm slingeren en stampen wat het verblijf aan boord niet comfortabeler maakt. Op halfwindse koersen gedraagt de boot zich als een echte rondspant: hij slingert comfortabel heen en weer. Op voordewindse koersen is er helemaal geen vuiltje aan de lucht. Dankzij de volle kont blijft bovendien het water onder het schip. Geen enkele keer hadden we de indruk dat een golf de grote kuip, met toch een bescheiden vrijboord, zou binnenrollen. Op alle koersen blijft de boot prima te sturen. Aanleggen is een makkie, zeker gezien

de eerder genoemde vlakke delen in de zijden van de romp. Omdat het vroom – overkomend water bevroor nog voor het het dek raakte – moesten we buiten sturen. Ijsafzetting had van de ruiten een soort melkglas gemaakt. Ondanks de omstandigheden viel het buiswater erg mee. Slechts een paar keer kregen we, volgas tegen de wind in, een golf over.

Een 74 kW turbodiesel

Het geluidsniveau van de 25 kW diesel is over het algemeen goed. In de motorruimte zijn ontdreuningsplaten en schuim toegepast. Pas boven ongeveer 2.300 r/min overschrijdt het niveau de grens van wat acceptabel is. En dan vaar je tegen de acht knopen. Bedenk wel: dat is al anderhalve knoop boven de rompsnelheid van ongeveer 6,5 knopen. Die rompsnelheid bereik je met 1.900 r/min. Dan is de boot nog stil. Van Olst heeft plannen om een 74 kW (100 pk) Yanmar-viercilinder turbodiesel in te bouwen. Van mij mag-ie, maar het is absoluut niet nodig. Afgaand op het vaargedrag komt de boot waarschijnlijk met de 25 kW diesel en goede trimflappen al in plané. Het is trouwens de vraag of je daar zo blij mee moet zijn. Je zult in elk geval je vaarbewijs moeten hebben of halen. Bovendien vergt een 74 kW





motor een nog betere geluidsisolatie. We ontdekten maar enkele minpunten aan de boot. Die kunnen gemakkelijk worden opgelost. De rand waarop het motorluik rust is niet afgewerkt. Bovendien wordt het luik met een eenvoudig beugeltje gesloten. Een mooie rubberen rand over de polyester randen en een knevelsluiting zouden het luik echt waterdicht en dus zeewaardig maken. Ook moet – om dezelfde reden – de kuiplozing worden vergroot. Daarin is volgens Van Olst inmiddels voorzien. Het is een pluspunt dat de Loodsboot 760 als

casco, eventueel met inbouwpakket, wordt aangeboden. Dat drukt de prijs. Het interieur is eenvoudig en door een handige doe-het-zelver aan te brengen. Zo'n optie maakt de boot voor een nog groter publiek bereikbaar. Wie een casco wil, moet wel wachten: complete boten gaan voor in de productie. De prijs in standaarduitvoering vind ik met 89.500 gulden zeker niet laag. Maar als je hem afzet tegen die van open sloepen en vletten – die een vergelijkbare uitstraling hebben – valt hij weer mee. De Loodsboot heeft veel meer gebruiksmogelijkheden.

Roel van Olst ziet zijn Loodsboot als vervolgmodel voor mensen die al jaren in een sloep varen. Ik vind dat hij zijn produkt daar in wezen mee te kort doet. De Loodsboot 760 is namelijk veel meer boot dan de doorsnee open vlet of sloep. Het is een volwaardig klein motorjacht. De accommodatie is weliswaar beperkt, maar wel volwaardig. Het technische gedeelte van de boot (elektriciteit en gas) klopt als een bus en de boot vaart prima. Tel daarbij nog eens de gebruiksmogelijkheden. Met een kruiphoogte van 1,70 m en een diepgang van 0,75 m kun je bijna alle Nederlandse binnenwateren bevaaren. En ook nog eens lekker wat 'klompgeld' in je zak houden. Maar ik zou met de Loodsboot 760 ook zonder aarzelen een trip buitenom maken. Van IJmuiden naar Zeeland bijvoorbeeld of over het Wad. Of er drie weken Frankrijk mee in. En natuurlijk z'n uitstraling. Ik betrapte me al op fantasieën over een 'heavy duty'-uitvoering. Met slingerruiten, roestvaststalen handgrepen rondom, een dikke rubberen stootrand en apostelen, een wegklapbare beugel op het dak voor radar en antennes. Geef toe: vond je het zelf vroeger niet leuk politie of brandweer te spelen? Loodsje spelen lijkt me met deze boot ook wel wat. ♦

Van de Spurt 25, de basis van de ONJ Loodsboot 760, zijn door de firma Mulder en Rijke honderden exemplaren gebouwd.

Technische gegevens

Lengte over alles: 7,60 m

Grootste breedte: 2,50 m

Diepgang: 0,75 m

Kruiphoogte: 1,70 m

Standaard motor: Vetus M3.10 driecilinder diesel, 25 kW

Brandstoftank: kunststof, 90 l

Watertank: Kunststof, 100 l

Prijs standaarduitvoering: f 101.500

Prijs schip vaarimpressie: f 130.000

Verkoop:

O-N-J® Motor Launches & Workboats
Van Olst Yachting BV - Weesp / Woudsend
tel. 0294-252 622 / fax. 0294-252 829

Werf:

O-N-J® Jachtwerf
Vosselaan 44a, 8551 ML Woudsend
Voor informatie: ma t/m zat. van 10 tot 15 uur
Tel. 0514-605 802 / fax. 0514-605 695
Bezoek en/of proefvaart op afspraak

