

Brits-Friese halfglijder

Sleutelen aan het ontwerp van een Nelson staat in Groot-Brittannië gelijk aan vloeken in de kerk. Toch is dat precies wat Jachtbouw Zevenhuizen uit Franeker met de ontwikkeling van de North-Line 37 heeft gedaan. De Nelson mag zich de afgelopen pakweg veertig jaar dan hebben bewezen als een onverwoestbare halfglijder, de hoeveelheid leefruimte aan boord hield niet over. En aan dat bezwaar komt de North-Line tegemoet. Om het nieuwe schip uit te proberen, voer Motorboot er samen met werfeigenaar Sipko van Sluis mee naar Terschelling. Even een uitsmijter halen, en dan snel weer terug naar Harlingen.

HANS PAPANBURG EN YVONNE ZWAAN

De lijnen van de Nelson zijn in de North-Line 37 van Jachtbouw Zevenhuizen moeiteloos te herkennen, als we het schip in Harlingen in de haven zien liggen. Beide schepen zijn dan ook getekend door het vermaarde Britse ontwerpbureau T.T. Boat Designs. „Ik wilde een eigen Nelson, zonder nog langer afhankelijk te zijn van de Britse werf Halmatic waar

we ze voorheen lieten bouwen”, zegt Van Sluis, die sinds 2000 aan het roer staat bij de in 1976 door Henk van der Land en Riens van Sluis opgerichte jachtwerf Zevenhuizen. „Zo kwam ik uiteindelijk bij Arthur Mursell van T.T. Boat Designs terecht; een heel vriendelijke en bescheiden man, die inmiddels op een leeftijd is gekomen dat hij uitsluitend nog dingen

doet die hij leuk vindt.”

Mursell tekende voor zijn Friese opdrachtgever een iets bredere Nelson, met bovendien een wat hoger vrijboord en een juist wat lagere opbouw. Om de veranderingen niet ten koste te laten gaan van de vaareigenschappen, werd de oorspronkelijke rompvorm zoveel mogelijk in tact gelaten. De North-Line 37 (11,40 x 3,80 x 1,00 meter)

heeft net als de Nelson een V-romp, die bij de kimmen overgaat in rondspant. Het achterschip heeft vervolgens iets meer vlaktiling dan de Nelson, voor een beter vaargedrag – minder rollen – in zeegang. Over tweederde van de lengte heeft het schip een kiel. „Feitelijk zijn de wijzigingen zo minimaal, dat de boot als Nelson op de markt had mogen worden gebracht”,

1



zegt Van Sluis. „Maar daar hebben we uiteindelijk bewust vanaf gezien. Te veel mensen kennen de Nelson als dat ‘smalle bootje waar geen ruimte in zit’ en die associatie wilden we met dit schip nu juist voorkomen.” Behalve de 37 tekende Mursell voor Zevenhuizen nog een aantal modellen, in lengte variërend van 34 tot 53 voet. Alle modellen zijn semi-custom built en kunnen zowel met vast stuurhuis als met een open stuurstand worden geleverd. Zevenhuizen richt zich met de serie North-Line-boten vooral op de grote groep kajuitsloepvaarders die hun vaargebied willen uitbreiden en op ex-zeezeilers die het zeilen wel maar de zee nog niet zat zijn. Ook voor de ex-zeilers zal de overstap naar een halfglijder in de meeste gevallen overigens leiden tot een uitbreiding van het vaargebied. Niet alleen omdat men er in kortere tijd grotere afstanden mee kan overbruggen, maar



1 De North-Line 37 combineert zeewaardigheid met een groot vaarbereik. **2** De gashendels zijn aan bakboord geplaatst, zodat niemand ze in het voorbijgaan per ongeluk naar voren kan duwen. **3** De North-Line beschikt over stevig dekbeslag. Of, zoals Van Sluis het zelf zegt: „Géén Mickey Mouse-spul.” **4** Het schakelpaneel bevindt zich naast de ingang in de kajuit.

ook omdat een motorboot over het algemeen nu eenmaal aanzienlijk minder diep steekt dan een zeilboot.

STRONGPLANK

De ontwikkeling van de North-Line heeft al met al zo'n drie jaar in beslag genomen en de bouw van het eerste schip had daarna nog de nodige voeten in aarde. De North-Line is ontworpen als polyester motorjacht, maar bouwnummer 1 is vervaardigd van strongplank: lange, uit PVC-schuim, glasvezel en polyesterhars opgebouwde latten, met

daaroverheen aan weerszijden diverse lagen glasvezel. „Wie in polyester bouwt”, zo verklaart Van Sluis deze opmerkelijke beslissing „maakt de eerste boot drie keer: eerst de plug, dan de mal en vervolgens pas de boot. Door bouwnummer 1 van strongplank te maken, hebben we mét de plug direct ook de eerste boot gebouwd. En dat scheelt natuurlijk aanzienlijk. Omdat strongplank veel lichter is dan polyester, is dit eerste schip overigens met extra glasvezel en epoxy verzwaard. Wat dat betreft denk ik niet, dat er

NORTH-LINE 37

Toerental per min.	Snelheid km/u	Geluid in decibels binnen	Geluid in decibels buiten
1000	9,3	64	64
1400	12,4	67	67
1800	15,4	71	70
2200	18,5	74	72
2600	24,1	77	74
3000	33,3	80	78
3400	41,5	80	79
3600	44,4	81	81

ROMPSNELHEID: circa 14 km/u.

DECIBELWAARDEN: tot 60: stil; 60-70: niet hinderlijk; 70-80: aanvaardbaar; boven 80: onaanvaardbaar. Een toename met 3 decibel geeft voor het gehoor een verdubbeling van het geluid.

Metingen zijn verricht bij een Noordwesten wind van 5 Beaufort, die een flinke golfslag veroorzaakte. Vanaf 2600 toeren komt het schip goed op snelheid. Tijdens onze proefvaart waren vanaf dit toerental de wind en de klappen van de romp op de golven mogelijk van invloed op de uitkomst van de geluidsmetingen.

ooit nog een North-Line 37 zal worden gebouwd, die sterker is dan deze.” De bouw van de polyester casco's voor de North-Lines is door Zevenhuizen overigens uitbesteed aan Zaad Noordijk in Heerenveen. Zevenhuizen zelf neemt de techniek en de afbouw voor haar rekening.

KUIP

De North-Line 37 ligt er uitnodigend bij, hier aan de kade in Harlingen: sierlijk, maar toch ook stoer. Als we aan boord willen stappen zijn we over de opstap echter niet direct bijster enthousiast. De klauterpartij van de steiger naar de open kuip verloopt moeizaam. In de volgende modellen komt er echter een doorgang in de reling, zodat je via het gangboord aan boord kunt stappen als het schip met de zijkant tegen de steiger ligt. En dan is het probleem verholpen.

De ruime kuip zelf is fraai afgewerkt. Tegen de vlakke spiegel is aan de binnenzijde een fraaie ronding aangebracht. De ronding doet dienst als rugleuning van een halfronde bank die aan weerszijden doorloopt tot ruim halverwege de kuip. Op deze bank – die bij Zevenhuizen standaard wordt voorzien van kussens – zit men rond een wegneembare tafel, waarvan de poot aan de op dit schip in teak uitgevoerde kuipvloer is bevestigd. Doordat de bank iets uit



het midden is geplaatst, is er aan stuurboord ruimte vrijgekomen als doorgang naar de stevig uitgevoerde spiegeldeur, die toegang biedt tot het zwemplatform. Als de boot met de kont naar de steiger ligt, biedt het platform een goede instapmogelijkheid.

Een leuk detail in de kuip is de Isotherm koelbox, die is ingebouwd in de halfhoge wand van het stuurgedeelte van de boot. Naast de koelbox zit nóg een luik. Dit is een extra opbergruimte.

Vanuit de kuip stapt men zowel aan bakboord als aan stuurboord via een opstapje op het ongeveer 30 cm brede gangboord. De gangboorden en het voordek zijn rondom voorzien van een 75 cm hoge zeereling, die bij de boeg fraai de ronding van de steven volgt. De reling biedt voldoende houvast om veilig naar het voorschip te lopen. Voor het beleggen van de lijnen heeft de boot aan weerszijden drie méér dan stevige rvs kikkers. Of, zoals Van Sluis het zelf zegt: „Géén Mickey Mousepul.”

STUURSTAND

We zouden bijna vergeten dat de North-Line 37 een buitenstuurstand heeft, als we vanuit de kuip een opstap maken naar het stuurgedeelte van de boot. Dit deel van het schip wordt overdekt door een tent, die echter zo goed aansluit dat je voor het gevoel een stuursalon binnenstapt. Bij mooi weer kan de kap uiteraard weg en dan zit je hier heerlijk in de open lucht. Vandaag is het daar echter te fris voor. Bovendien hangt de dreiging van een paar fikse regenbuien in de lucht.

De stuurstand is aan bakboord geplaatst. De in alle richtingen

verstelbare stoel voor de stuurman is fraai, maar helaas niet standaard. Deze ‘troon’ is een optie van circa 5.000 euro. Vanuit de stoel is er goed uitzicht naar alle kanten. De instrumenten voor motorbediening en navigatie (een optie) zijn overzichtelijk gerangschikt. De gashendels zijn wat te ver naar voren geplaatst, maar die zullen bij de volgende modellen iets meer naar achteren worden gehaald. Dat de hendels niet rechts, maar links zijn geplaatst, is overigens wél goed. Hier zal niemand ze in het voorbijlopen per ongeluk naar voren duwen.

Aan stuurboord is in het stuurgedeelte van de boot een verhoogde, L-vormige bank geplaatst met lederen beige bekleding. Bij de bank is een kleine verstelbare tafel geplaatst. Passagiers hebben hier prima uitzicht naar buiten en opti-

maal contact met de schipper. Zicht op het water heb je vanaf deze plaats alleen door de zijramen van het windscherm, of naar achteren.

INTERIEUR

De North-Line 37 heeft een voor een schip van deze lengte opvallend ruim vooronder, met daarin de salon, een kombuis, een toilet/doucheruimte en twee tweepersoonshutten. Met uitzondering van de gastenhut is de stahoogte overal ruim 2 meter.

Via drie flinke treden stap je vanuit het stuurgedeelte de salon binnen, waar aan bakboord een hoekbank en een tafel met slingerranden zijn geplaatst. Het interieur is betimmerd met blond teak. Tegen het plafond zijn panelen geschroefd. Omdat de panelen niet tegen elkaar aan zijn geplaatst, lijkt het of ze in de ruimte ‘zweven’. Je

kunt dit mooi of lelijk vinden, maar praktisch is het ieder geval wel. Als je namelijk bij de bedrading erachter moet zijn, schroef je simpelweg even een paneel los. Dat voor de panelen en de betimmering een lichte kleur is gekozen, is bovendien wel prettig. Met een dakluik en vier nét boven het gangboord geplaatste patrijspooten baadt de kajuit namelijk niet bepaald in het licht. Al te benauwd oogt dat echter ook weer niet, want behalve zeer fraai afgewerkt is de kajuit ook heel ruimtelijk ingericht.

De kombuis heeft een magnetron, een vierpits gaskomfoor, een enkele spoelbak en een grote koelkast (130 liter) met vriesvak. Voor de keukenbehoeften is er voldoende opbergruimte.

Een goede maaltijd bereiden voor de vier tot vijf personen op de bank in de salon moet



dus geen enkel probleem opleveren. De eigenaarshut in de voorpiek is – ondanks de diepe-V romp – ruim bemeten. Er staat een hoog Frans bed in, met aan weerszijden praktische opstapjes. Bergruimte bevindt zich in de twee legkasten aan bak- en stuurboord en de kast onder het bed. De legplanken aan bakboord zijn echter wat ondiep, omdat hier de slangen van de airconditioning de nodige ruimte innemen. De midscheeps aan stuurboord

waterdichte technische ruimte van het schip te bereiken met daarin onder meer de accu's, de omvormer, de boiler en dergelijke. Het is een ingenieuze en zeer fraaie constructie, die wel iets wegheeft van een geheime deur in een oud kasteel. De douche/toilettruimte bevindt zich aan bakboord, tegenover de kombuis. Ook hier laat de afwerking weer niets te wensen over. Een douchewandje of andersoortige scheiding tussen het douche- en toiletgedeelte



5 In de volledig uitgeruste kombuis kan een goede maaltijd voor vier of vijf personen worden bereid. **6** Zowel volwassen als jeugdige passagiers zullen zich in deze gastenhut prima thuis voelen. **7** De ruime kuip is fraai afgewerkt, met aan de binnenzijde van de vlakke spiegel een fraaie ronding die dienstdoet als rugleuning van de halfronde bank. **8** Een leuk detail in de kuip is deze Isotherm koelbox. **9** De technische ruimte met onder meer de accu's, omvormer en boiler is geheel waterdicht en op een ingenieuze manier weggevoerd.

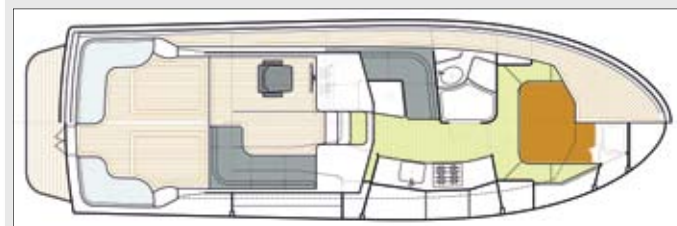
geplaatste gastenhut heeft twee eenpersoons kooien, waarvan het ene iets hoger ligt dan het andere. In de deuropening is er voldoende stahoogte en ruimte voor het aan- en uitkleden. Bij de bedden is het echter bukken geboden. Toch kunnen twee volwassenen hier prima slapen en ook wat jongere passagiers zullen zich hier goed thuis voelen. Achter één van de bedden kan de kastenwand worden weggenomen, om de

ontbreekt, maar dat is nu eenmaal de consequentie van een schip met een romplengte van nog geen 12 meter. Desgewenst kan de nieuwe eigenaar hier een douchegordijn plaatsen om te voorkomen dat alles tijdens het douchen wordt ondergespetterd. Opvallend aan boord, is dat in geen van de ruimten permanente ventilatie is aangebracht. Van Sluis heeft daar zo zijn eigen filosofie over: „In een schip

NORTH-LINE 37

AFMETINGEN

Lengte	11,40 m, (12,00 m inclusief zwemplatform)
Breedte	3,80 m
Diepgang	1,00 m
Lengte over de waterlijn	10,15 m
Kruiphoogte	2,65 m
Waterverplaatsing	9,5 ton



CASCO

Materiaal	proefvaartschip (bouwnummer 1) strongplank met polyesterlaminat
Constructie	alle volgende schepen worden van polyester vervaardigd, met een handgelamineerde sandwichconstructie tot aan de waterlijn rondspant met diepe-V, een lichte vlaktiling in het achterschip en ingebouwde sprayrails in de romp
Schotten	de motorruimte en de technische ruimte aan bakboord zijn waterdichte compartimenten, voorzien van schotten
CE-markering	A/B (oceaan/zee)

TANKS

Diesel	1400 liter (kunststof), twee grote tanks midscheeps achter elkaar, twee kleinere tanks onder gangboorden aan bak- en stuurboord
Drinkwater	500 liter in voorschip, kunststof
Vuilwater	280 liter in voorschip, kunststof

VOORTSTUWING

Motoren	2 x Volvo Penta D4, viercilinder common rail diesel, 260 pk bij 3600 toeren per minuut (standaard motorisering 1 x Volvo Penta D3, vijfcilinder diesel, 110 pk bij 3600 toeren per minuut.)
Aandrijvingen	2 x V-drive en Hurth HS 63 V keerkoppeling
Boegschroef	Vetus 60 kgf (optioneel)

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Boordnet	12 Volt
Accu's	2 x 110 Ah AGM (starten) en 2 x 200 Ah (verbruikers)
	Victron Multiplus omvormer/lader 3000/120
	Walstroom
	3 elektrische lenspompen voor 2 compartimenten

PRESTATIES

Topsnelheid	44,4 km/u bij 3600 toeren per minuut
Kruissnelheid	31,5 km/u bij 3000 toeren per minuut
Rompsnelheid	14 km/u bij 1600 toeren per minuut
Draaicirkels	door gebruikmaking van de twee motoren draait hij om eigen as, zowel over stuurboord als over bakboord.
Stopweg	binnen 1 scheepslengte
Verbruik bij kruissnelheid	25 liter per motor per uur

PRIJZEN

Standaarduitvoering	330.000 euro inclusief BTW
Proefvaartschip	450.000 euro inclusief BTW (belangrijkste extra's: motorisering 2 x 260 pk, boegschroef, lederen bekleding, compleet pakket navigatieapparatuur inclusief radar en autopiloot, Norsap stuurstoel)

BOUW EN INFORMATIE

Ontwerp	TT Boat Design (onder andere bekend van de Nelson)
Werk	Jachtbouw Zevenhuizen (www.jachtbouwzevenhuizen.nl) Zevenhuizen 1, 8801 AW Franeker, Tel.: 0517-391126

waarmee je de zee op gaat, moet je zo min mogelijk gaten aanbrengen. Bovendien zijn er aan boord genoeg luiken en patrijspoorten die kunnen worden geopend.”

VOORTSTUWING

De 9,5 ton wegende North-Line 37 kan maximaal 2 x 330 pk aan, maar wordt standaard geleverd met een 110 pk Volvo Penta D3 dieselmotor. Met één motor komt hij echter niet in plané. Hoewel de boot natuurlijk ook prima als waterverplaatser kan worden gebruikt, komt

op kruissnelheid. De beide Volvo-diesels staan achterstevoren opgesteld in de machinekamer, die zich achterin het schip onder de kuipvloer bevindt. Via V-drives en watergesmeerde schroefassen worden de tegen elkaar indraaiende vierblads schroeven aangedreven.

De machinekamer – met daarin ook de als optie op dit schip geplaatste generator – is fraai afgewerkt en is zodanig ingedeeld dat er in het midden veel bergruimte is ontstaan voor het opslaan van fietsen, extra

proefvaart een leuk uitstapje te maken: even een uitsmijter halen op Terschelling. Zo'n uitnodiging laten we niet graag aan ons voorbij gaan.


De weersomstandigheden zijn vandaag bovendien ideaal: windkracht 4 à 5 Beaufort, later toenemend tot 6. En behalve wat buien ook enkele flinke opklaringen. Dus: Terschelling, here we come!

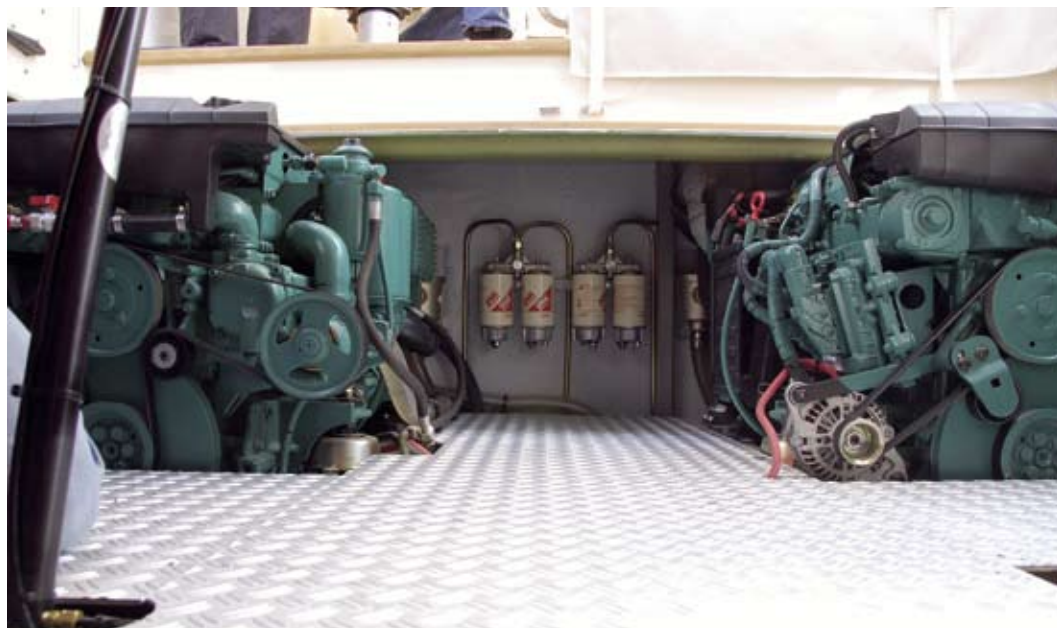
Als we de eigen jachthaven van Zevenhuizen in Harlingen uitvaren, lijkt de eerste tegenslag een feit: de lichten van de Tsjerk Hiddessluizen staan op

op een topsnelheid van bijna 45 kilometer per uur. Hoewel de boot zich bij deze snelheid nog heel gemakkelijk alle kanten op laat sturen, is het pas écht genieten als we het toerental terugbrengen tot rond de 3.000 omwentelingen per minuut. Met een kruissnelheid van rond de 33 kilometer per uur is het met de North-Line dan heel ontspannen toeren onder deze omstandigheden. Auto-pilot aan, wel goed om je heen blijven kijken, maar ondertussen rustig kletsend naar je bestemming varen. Geen gestamp, geen geslinger, niet al te veel lawaai en slechts af te toe wat buiswater op de voorruit... Maar ondertussen – al genietend – wél lekker opschieten. Eenmaal aangekomen in de haven van West-Terschelling, blijkt manoeuvreren met de North-Line 37 ook op lage snelheid geen enkel probleem op te leveren. De boot laat zich zowel voor- als achteruit moeiteloos alle richtingen uit sturen. Het schip draait moeiteloos om zijn as, maar vaart desgewenst ook keurig rechtuit.

Als we de bij restaurant-braserie 'Brandaris' de bestelde uitsmijters op hebben, is de wind inmiddels aangewakkerd tot een stevige 6 Beaufort. De North-Line zit er echter niet mee en wij al evenmin. Met de golven nu schuin van achteren toeren we op dezelfde ontspannen manier terug naar Harlingen. Wat ons betreft had het best wat langer mogen duren.

CONCLUSIE

Voor liefhebbers geldt de Nelson als een icoon en veranderingen aanbrengen is dan niet zonder risico. Jachtbouw Zevenhuizen is er met de North-Line echter in geslaagd een variant op de markt te brengen, die dicht bij de oorsprong blijft maar tóch een eigen gezicht heeft. Zo is een heel plezierig varende motorjacht ontstaan met bovendien voldoende binnenruimte om daar ook daadwerkelijk van te kunnen genieten. Hoewel ook leverbaar als waterverplaatser, komen de prettige eigenschappen van deze Brits-Friese halfglijder het best tot hun recht als voor een tweemotorige uitvoering wordt gekozen. Even een middagje op en neer van Harlingen naar Terschelling, is dan slechts één van de vele mogelijkheden. 



In de fraai afgewerkte machinekamer staan de twee Volvo diesels achterstevoren opgesteld.

hij als halfglijder waarschijnlijk toch beter tot zijn recht. Het is dan typisch zo'n schip, dat zeevaardigheid combineert met een groot vaarbereik: even het IJsselmeer over of even naar een waddeneiland; niet in vliegende vaart, maar wél snel genoeg om tijdens een dagje of een weekendje varen net even wat verder weg te kunnen. Wat dat betreft vinden we de motorisering van het proefvaartschip prima gekozen: twee Volvo Penta D4-diesels.

Deze viercilinder commonrail-diesels leveren een vermogen van 260 pk bij 3600 toeren. Goed voor een topsnelheid van ruim 44 en een kruissnelheid van iets meer dan 30 kilometer per uur. Bij varen op kruissnelheid ligt het totale verbruik van de beide motoren rond de 50 liter per uur. Er zijn vier brandstoftanks, die twee aan twee zijn gekoppeld. De totale inhoud is 1400 liter, goed voor een actieradius van zo'n 850 kilometer

stootwillen of andere spullen die bestand zijn tegen hoge temperaturen. Bij het omhoog komen van de kuipvloer wordt de ruimte slechts voor iets meer dan de helft ontsloten, waardoor de motoren deels onder de vloer verscholen staan. De oliepeilstokken zijn prima bereikbaar, maar om bij de wierpotten van het interkoelsysteem te kunnen moet je onder de kuipvloer kruipen. Je hebt overigens even de tijd om je op deze exercitie voor te bereiden, want het elektrisch bedienbare luik komt maar langzaam omhoog. Toekomstige schepen zullen echter worden voorzien van een andere hydrauliekpomp, om deze handeling te versnellen.

VAREN

De 35-jarige Van Sluis is niet alleen opgegroeid met boten, maar ook met varen. Hij kent het waddengebied op zijn duimpje en besluit van onze

dubbel rood. Als Van Sluis via de marifoon contact opneemt met de sluiswachter, krijgen we echter toestemming om de openstaande kleine sluis door te varen. En al snel ligt dan de Waddenzee voor ons open.

Via de bebakende vaargeul varen we in goed een uur naar Terschelling, met de Noordwesten wind schuin op de kop een dreigende donkere lucht tegemoet. De boot heeft geen enkele moeite met de golfslag, die soepel wordt verwerkt. Zo af en toe worden we iets opzij gezet, maar telkens keert de boot vlot terug in de oorspronkelijke koers. Niet te veel bijsturen, dus. De boot reageert lekker vlot op de bediening van de trimflappen, waarmee het vaargedrag in de golven er alleen maar beter op wordt.

Als we de boot stilleggen en de gashendels vervolgens in de uiterste stand duwen, zijn we binnen tien seconden in plané en in ongeveer dertig seconden