

Drascombe boats, still going strong

Een blik in de assemblagehal van Honnor Marine: Op de voorgrond een Dabber die in reparatie was na een aanvaring. Daarnaast drie Luggers.

Engeland is een land waar zeilboten van een zeer eigenzinnig ontwerp worden gebouwd en die ook nauwelijks te vergelijken zijn met produkten uit andere landen. Een werf die er in geslaagd is om meer dan 4.500 zeer apart ogende zeilboten te bouwen is de werf van Honnor Marine Limited bij Totnes in het Engelse district Devon.



De nieuwste loot van de Drascombe-familie, de „launch” Henley. In Engeland is dit type boot populair voor het maken van tochtjes op rivieren en kanalen.

Vlak na de tweede wereldoorlog startte kolonel Honnor een werfje waar hij allerlei bootjes ging bouwen. Deze werf kwam later in handen van de Darlington Trust en verhuisde naar het dorpje Staverton. Sinds 1988 is de werf in handen van een van de vroegere directeuren van de Trust, de heer Vic Rosati. Het is nu eigenlijk een klein assemblagebedrijf waar slechts acht man werken. Sinds enkele jaren is de produktie van rompen uitbesteed aan een „fabriek” in Plymouth die voor diverse „werven” de polyester rompen in series vervaardigt.

Honor Marine is de bakermat van de bekende Drascombe-boten, waarvan het tweemastertje Drascombe Lugger de bekendste is. Ze werden ontworpen door jachtarchitect John Wat-

kinson, die uit een vissersboot een slank model open zeilscheepje ontwikkelde geschikt voor de kustwateren en rivierbaaien in Zuid Engeland.

Oorspronkelijk werden deze boten getuigd met de karakteristieke emmerzeilen - in Engeland genaamd lugger - die op de vissersschepen werden gebruikt. Nog steeds kan men dit type zeil op kleine kustvissersschepen vinden. Het eerste ontwerp werd dan ook Lugger genoemd.

Aanvankelijk werden deze slanke zeilers van hechthout gebouwd, maar in de zeventiger jaren werd het polyester, of zoals de werf het uitdrukt „glass reinforced polyester”.

Honor Marine bouwt in het algemeen open zeilboten van een klassiek uiterlijk en tuigt ze met gaffelzeilen. De boten zijn zeldzaam mooi maar relatief duur afgewerkt met teakhouten potdeksels en bronzen dekbeslagen. Kwaliteit staat hoog in het vaandel, waardoor de boten ongehoord duurzaam blijken en menige koper van het eerste uur meer voor zijn scheepje terugkreeg bij verkoop dan hij/zij er nieuw voor heeft betaald. Kenmerkend is ook dat alle Drascombes relatief gemakkelijk trailerbaar zijn en door hun houten kielbalk en dito beschermstrips in het vlak tegen een stootje kunnen. Ze kunnen dan ook zonder bezwaar op een strandje worden getrokken en als het echt moet ook op een kiezelstrand.

De schepen kenmerken zich door een relatief grote stabiliteit en een hele simpele tuigage. De masten zijn kort en kunnen bij transport geheel binnenboord worden opgeborgen. De zeilen worden zonder giek gevaren en zijn daarmee zeer kindvriendelijk. Zonder giek varen deze boten uitste-

TEKST: M. J. KOSTERS

De Gig zou eigenlijk Lugger moeten heten omdat deze open zeilboot een lugger grootzeil voert.

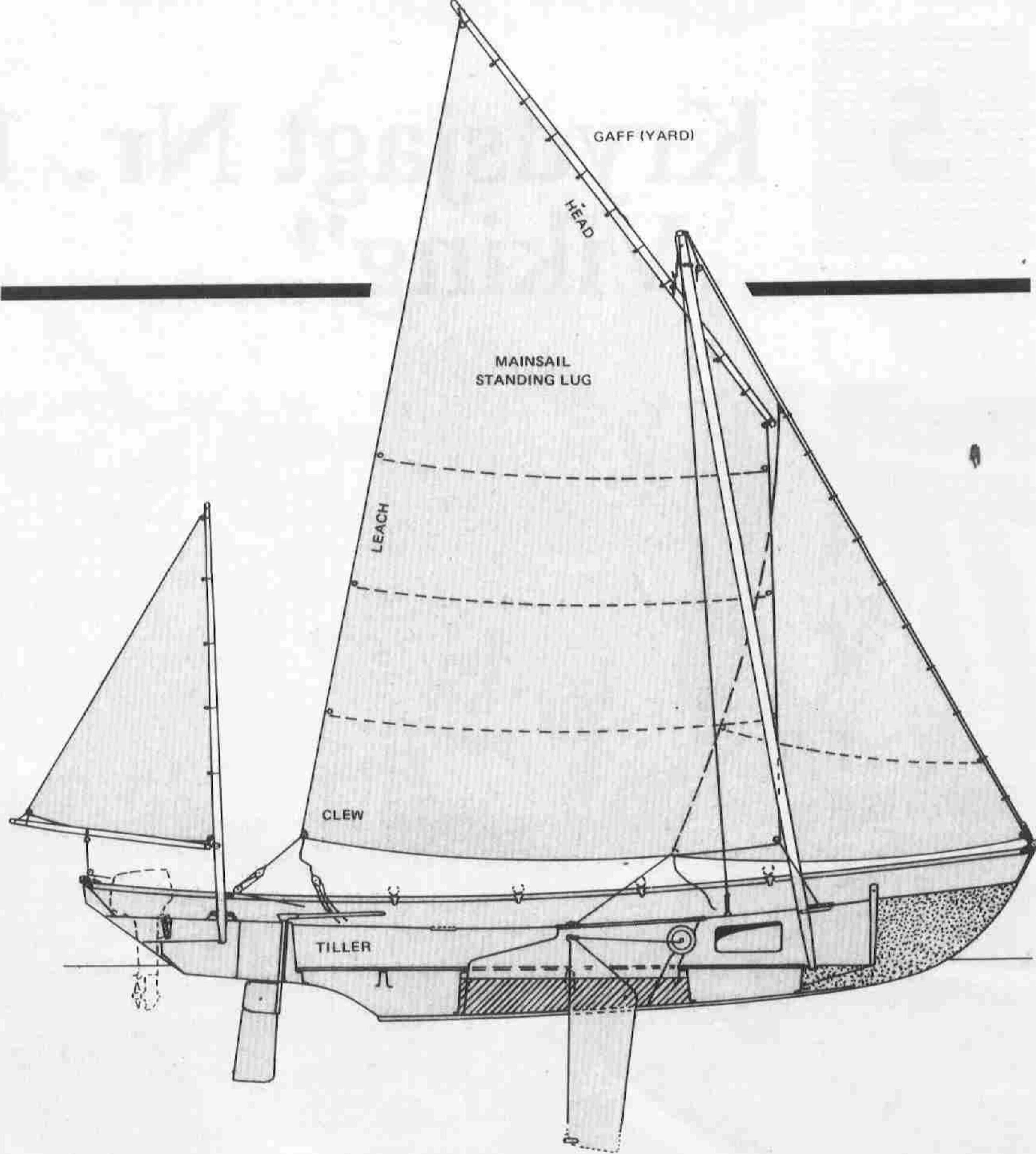
kend, maar op voor-de-windse rakken zal een uithouder voordelen opleveren. Toch varen er in Nederland een aantal Drascombes die door hun eigenaren met een giek en soms ook met anders gesneden zeilen zijn uitgerust. Deze schepen zijn over het algemeen sneller dan de origineel getuigde zusterschepen zoals de werf die levert. Drascombeboats geeft echter de voorkeur aan de kindvriendelijkheid.

De Drascombes worden in kleine series gebouwd, waarna de gehele afwerking op Horror Marine slechts door één medewerker en niet door een groep plaatsvindt. Er wordt zeer veel zorg aan details besteed. Er worden geen concessies gedaan door goedkopere onderdelen te monteren.

De Luggers zijn op het vlak beschermd door houten strips en de kielbalk. Ze worden deels op hun kant gehesen om door slechts een bepaalde medewerker te worden afgebouwd. Op de voorgrond de neus van een Gig.



Eerder het tegenovergestelde! Ook in Nederland zijn de Drascombeboten bekend, zij het dat er de laatste jaren nauwelijks nieuwe schepen geleverd zijn. Volgens de importeur varen er tussen Schiermonnikoog en Breskens zo'n 150 Drascombes. Zoals reeds geschreven de bekendste exponent is de **Lugger**. Deze boot meet $5,72 \times 1,90 \times 0,25/1,22$ meter en heeft drie zeilen met totaal $12,26 \text{ m}^2$ zeil. Met een gewicht van 340 kilo is dit een zeer uitzonderlijke familie-dagzeiler, tevens prima trailersailer. De kleinste boot van Honnor Marine is de **Scaffie** van 4,50 meter met een emmerzeil van 9,30 meter. Het is een relatief snel scheepje. Daarop volgt de **Dabber** van 4,72 en 11 m^2 . In tegenstelling tot de Lugger heeft dit scheepje meer de lijnen van een spiegelsloep met een geveegd achterschip.



Na de Lugger waarvan er duizenden exemplaren zijn gemaakt, komt **Longboat** van 6,63 meter met 16 m^2 zeil. Deze verlengde Lugger heeft eveneens drie zeilen en is vooral populair bij zeilscholen aan groot water. De Longboat is er ook in een uitvoering met een kleine kajuit, de **Coaster** en met iets minder zeil dan de Longboat. Hoewel de kajuitopbouw op dit scheepje niet fraai oogt, is het ook in Nederland een fijne trailersailer en goed voor zowel beschut als ruim water zoals de Waddenzee. Deze boot is in Nederland mede erg bekend geworden door de lyrische verhalen van Hans Vandersmissen die „Pride of the Fleet” consequent zonder motor vaart en nog heel frequent de riemen gebruikt als hij op het zeil niet verder kan.

De grootste zeilboot is de **Gig** van

7,62 meter met een kleine 24 m^2 zeil. Deze tweemaster heeft een „lugger”-tuig met een achteroverhellende mast. In Nederland is dit type niet zo bekend, maar er gaan met gemak acht mensen in en zij kan ook door zes personen worden geroeid!

Tenslotte wordt sinds kort de „motorlaunch” **Henley** op de markt gebracht. Deze motorboot met huifdak meet 6,63 meter en weegt zonder bb-motor slechts 318 kilo. Ook dit schip is dientengevolge uitstekend trailerbaar. De Henley werd op de Southampton Boatshow in september '91 geïntroduceerd.

In Nederland wordt Honnor Marine vertegenwoordigd door Evecom BV in het Friese Oudega, telefoon 05127-1999. Wie een nieuwe Drascombe wil varen moet er op tijd bij zijn. Per jaar worden ruim 150 exemplaren van de genoemde types gebouwd, maar in Engeland zijn deze boten razend populair. De export is derhalve relatief klein, maar vooral in Frankrijk trekt de markt aan.

In ons land zijn een kleine 100 Drascombe-schippers aangesloten bij de Nederlandse Kring van Drascombe Eigenaren. De heer G.H. te Kloese, Bohemen 21, 3831 EP Leusden is gaarne bereid belangstellenden te informeren over de activiteiten.