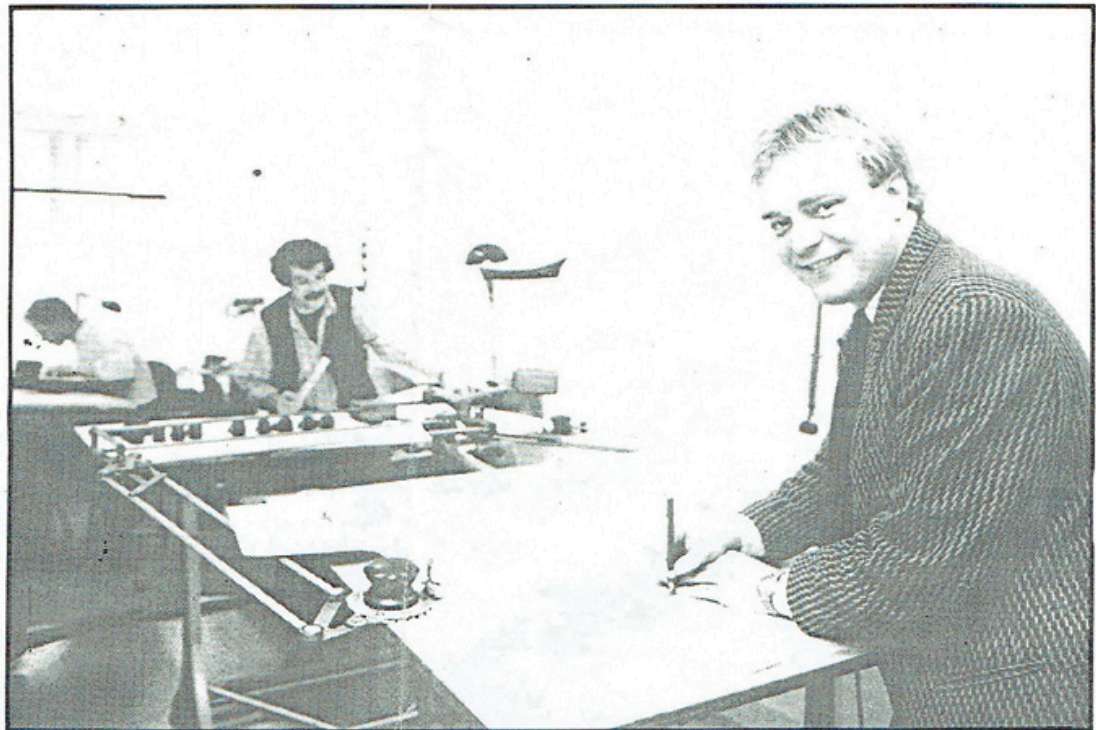


Olivier van Meer werkt aan grootste zeilschip ter wereld

# 'Dit project is een buitenkans voor iedere scheepsarchitect'

ENKHUIZEN — Op een scheepswerf in Brussel wordt momenteel gewerkt aan een gigantisch zeilschip. Met een lengte van 110 meter en vier masten van elk 63 meter is deze 'barkentijn' het grootste passagierszeilschip dat waar ook ter wereld gebouwd wordt. Voor het ontwerp van de zeilen en de zogenaamde dek lay-out heeft opdrachtgever White Star Clippers niet gekozen voor gerenommeerde internationale ontwerp bureaus. Zelfs de beste was niet goed genoeg. De opdracht ging naar de 25-jarige scheepsonwerper Olivier van Meer uit Enkhuzen. Een opdracht waar iedere scheepsonwerper van droomt. Maar Olivier van Meer blijft er nuchter onder. „Het betekent maandenlang keihard werken want het schip krijgt een zeilencombinatie die je nog nergens tegenkomt. Een uitdaging en tegelijkertijd bevestiging voor mijn ontwerp bureau dat ik drie jaar geleden gestart ben.”

Op het visitekaartje van Olivier staat onder zijn naam 'naval architect'. „Je kunt het in het Nederlands eigenlijk alleen maar uitleggen. Wij hebben er geen woord voor. Mijn bureau houdt zich bezig met scheepsbouwkundige ontwerpen, constructies en we hebben zelfs een aparte werktuigbouwkundige in dienst. Daarbij komt ook nog dat we ons gespecialiseerd hebben in grote zeilschepen. Een boot van 12 meter is echt wel het minimum voor ons. We zijn daarmee één van de twee bureaus in Nederland. We zitten hier op de Zuiderhavendijk met vier man in een kantoorpand en als je binnen stapt zie je iedereen achter de grote teken tafels staan. Ontwerpen en tekenen daar zijn we dagelijks mee bezig. De opdracht van die viermaster is echt een groot project met allerlei nieuwe technische problemen. Alleen de afmetingen al. Ruim honderd meter lang, 15 meter breed en 6 meter diepgang. Daar moet zo'n 3300 vierkante meter zeil op. Als dat dan volgens een normaal zeilplan opgezet moet worden was het nog niet eens zo ingewikkeld. Maar dit schip wordt op twee manieren getuigd: De voorste mast krijgt ra-zeilen die dus dwars op het schip staan. Zoals op de afbeeldingen van die VOC-schepen. De andere drie masten zijn gewoon langsgetuigd net als de moderne jachten. Die combinatie is nog nooit bij een schip van deze afmetingen gerealiseerd. Het grappige is dat je gewoonlijk aan strenge regels moet voldoen bij de zeilplannen maar in dit geval moet ik eerst het ontwerp inleveren en dan pas wordt bekeken welke regels er



eventueel op toegepast moeten worden. Het is dus maandenlang rekenen en berekenen. Niet alleen voor de vorm maar ook de sterkte. Daarbij komt ook nog dat het schip in principe met 15 man gezeild moet worden. Als je de ouderwetse manier zou gebruiken heb je voor een mast met ra-zeilen al 30 man nodig. Dat betekent dus een ontwerp voor een eenvoudige bediening. Om een voorbeeld te geven. De ra-zeilen kunnen in de holle ra's gedraaid worden in plaats van met touwen aan de ra. Een andere opdracht die je jezelf moet geven is: 'Niet zelf het wiel uitvinden', oftewel gebruik maken van alle kennis die in huis is.'

## 'In Nederland is een bult kennis'

En in Nederland hebben we een bult kennis op het gebied van de zeilen. Neem bij voorbeeld de stagen van het schip. Er is in Nederland een hoogleeraar die van de kennis van stagen zijn levenswerk heeft gemaakt. Die man is hier een middag geweest en die hebben we dus helemaal uitgemolken. Moet je dus niet zelf eerst weken gaan zitten zweten. Als alles goed gaat loopt de eerste barkentijn in het voorjaar 1991 van stapel, een half jaar later gevolgd door een tweede exemplaar. Dan gaan ze met grote groepen toeristen lange

tochten maken.”

### Geboren zeiler

De laatste maanden is door collega's van Van Meer meerdere keren met enige afgunst geïnformeerd hoe hij deze opdracht in de wacht heeft gesleept. „De president van White Lines is de heer Krafft. Zelf een verwoed zeiler met behoorlijk verstand van zaken. Hij kwam in contact met een werf waar ik wel eens tekeningen aan lever. Dat heeft zijn interesse gewekt en een tijdje later hing hij aan de telefoon. Zo is het dus in het kort gegaan. En hij had een voorkeur voor iemand met de technische kennis maar ook met jarenlange zeilervaring en liefde voor zeilschepen. Die drie dingen zijn gelukkig in mijn persoon verenigd.” Dat mag Van Meer zonder enige overdrijving stellen. Hij werd geboren aan boord van het zeilschip 'Johanna Lucretia' van vader Ber van Meer. De Johanna was het eerste schip dat tegen betaling met passagiers het IJsselmeer opging. De start van de chartervaart. En Olivier droeg zijn steentje aan boord bij.

Op de middelbare school ontloopte Van Meer zich tot 'enfant terrible' en al snel stapte hij over naar de Zeevaartschool in Amsterdam. Dat ging hem echter veel te langzaam omdat hij zijn klasgenoten in de praktijk mijlen ver vooruit was.

In datzelfde jaar startte in Enkhuzen

de Zeevaartschool die leerlingen met strenge discipline opleidt voor de zeevaarddiploma's. Met als gevolg: op zijn vijftiende jaar was Van Meer de jongste stuurman van Nederland en kort daarop de jongste kapitein. Hij volgde daarna nog een schriftelijke opleiding scheepsarchitectuur aan een Amerikaans instituut en vond op zijn 22-ste de tijd rijp om zijn ontwerp bureau te starten. Inmiddels hebben Van Meer en zijn collega's 90 procent van de 'bruine vloot' in kaart gebracht, honderden veiligheids- en zogenaamde lijnenplannen gemaakt en ontwierpen kort geleden een eigen Schokker van 18,5 meter waarmee ze de markt op gaan. De opdracht van de viermaster is dus eigenlijk een van de vele. Maar wel één die de naam van Van Meer definitief zal vestigen als ontwerp bureau dat 'geen zee te hoog gaat'.

HANS VOS