

Hr.Ms. Urania behoudt haar ziel

‘Dit is het echte werk’, oordeelt Olivier van Meer, eigenaar van het jachtarchitectbureau Olivier van Meer Design in Enkhuizen over de opdracht van de Koninklijke Marine voor ontwerp, bouwbegeleiding en het onder keur brengen van de nieuwe Hr.Ms. Urania. ‘Geen tierelantijnen, alles gericht op functionaliteit, een zeilschip zoals een zeilschip bedoeld is.’ Van Meer begon half januari 2002 met de eerste tekeningen. Medio april levert De Gier & Bezaan het technisch vaarklare casco op, waarna de marinewerf in Den Helder haar afbouwt.

‘De hele marine kijkt kritisch mee’

Aanvankelijk wilde de Koninklijke Marine de huidige Urania grondig restaureren om haar onder keur te brengen van Register Holland. ‘Bij onderzoek bleek ze echter zo slecht en de aanpassingen zo ingrijpend, dat restauratie onevenredig veel geld zou kosten’, weet Van Meer. ‘Vandaar dat werd besloten tot vervanging en later tot herbouw van de Urania met gebruikmaking van zoveel mogelijk originele onderdelen in het nieuwe schip.’

De huidige Urania, gebouwd in 1928, stamt uit een tijd dat de marine een ‘mannenbolwerk’ was. ‘Alles aan boord was gebaseerd op zeventien mannetjes’, verduidelijkt Van Meer. ‘Nu zijn er gelukkig ook steeds meer vrouwen bij de marine en die mogen iets meer privacy hebben dan een minuscule sigarenkistje, dat net genoeg plaats biedt om je gebit in op te bergen. Dat geldt natuurlijk ook voor de mannen aan boord.’

Geen uitzonderingen

Van Meer kreeg bij het ontwerp aanzienlijke vrijheden. ‘De Koninklijke Marine stelde, heel dapper, dat het

schip zonder uitzonderingen moet voldoen aan de RH-eisen. Meestal worden bij dergelijke schepen uitzonderingen gemaakt en stelt men “bijzonder vaartuig met een bepaalde functie”. Dat is hier niet het geval. Zelfs toen ik aangaf dat het lijnenplan niet zo kon blijven, omdat het schip in dat geval niet zou voldoen aan de stabiliteitseisen, bleef men bij dat standpunt. “Geen uitzonderingen”, bleef de boodschap. “Het schip moet hygiënisch, veilig, mooi om te zien, sterk zijn en goed zeilen. En je moet zorgen dat het een eigen identiteit heeft.” Nou, dat is het geval. Als ze straks een haven binnenkomt, moet je in één keer zien: “Dat is de Urania!” Het gebruik van onderdelen van de oude Urania behoorde bij de opdracht. ‘Niet ten koste van alles, maar voor zover mogelijk’, aldus Van Meer. ‘Zo stond op de oorspronkelijke spiegelplaat de naam en dat gedeelte wordt zo gebruikt, dat het een letterlijke en symbolische band vormt met het oorspronkelijke schip. In andere gevallen kunnen we delen van de technische installaties en de tuigage hergebruiken. Daarbij kijken wij realistisch naar de kosten en de baten en houden wij voor zover mogelijk rekening met de emotionele waarde.’



● Olivier van Meer bij het vaarklare casco van de Urania, dat De Gier & Bezaan binnenkort voor afbouw aflevert aan de marinewerf in Den Helder. (Foto Evert Bruinekoel)

Jeugdroom

Van Meer is blij met de opdracht. ‘Eerst kregen wij de opdracht voor het ontwerp, alle tekeningen en de stijfles van het casco. Daarna volgde het onder klasse krijgen en de communicatie met Register Holland en nu ook nog de bouwbegeleiding. Dat is een teken van vertrouwen.’ Het is ook Van Meers ‘droomopdracht’. ‘Ik ken de Urania nog vanuit mijn jeugd. Toen ik als negenjarige jongetje op de schoener van mijn ouders meewoer, lagen wij regelmatig in dezelfde haven als de Urania. Bij een Sailfestijn waren het schip van mijn

ouders, de Urania en nog twee schepen de enige die de wedstrijd uitvoeren. In die jaren besloot ik wat ik wilde worden als ik later groot zou zijn. Dat ik nu dit project mag en kan doen, is een stukje jeugdroom.’ De Urania is volgens Van Meer ‘een echt zeilschip’. ‘Dit is het enige schip van de Koninklijke Marine waar je dichterbij dan drie meter bij de zeespiegel staat. Hier voel je het schuim in je haren, op andere schepen verdwijnt je op een brug. Dit is back to basic. In de jachtbouw raak je als ontwerper al snel gewend aan de onvoorstelbare hoge graad van afwerking en luxe. Zelfs voor relatief doorsnee jachten en doorsnee consumenten geldt al snel het idee “the sky is the limit”. Als je me vraagt wat het meest opvalt is, dat ik hier gewoon een schip maak waarvoor het eigenlijk bedoeld is.’ Niet dat ‘no nonsense’ minder kostbaar is dan luxe en comfort. ‘Juist omdat je moet voldoen aan de RH-eisen zit je al vast aan kostbare materialen als het gaat om brandwerendheid.’

Soort mascotte

De marine is een veeleisende opdrachtgever. ‘Maar ik vind het vooral leuk. Binnen een duidelijk afgebakend terrein krijgen wij veel vrijheid. Onze inbreng is groot. Dat geldt echter ook voor de betrokkenheid van de opdrachtgever en alle mensen die bij de marine werken en hebben gewerkt. De Urania is een soort mascotte. Iedereen heeft erop gevaren, iedereen heeft er een mening over en dat maakt het heel energerend.’ Van Meer vergelijkt het met een opdrachtgever, waarbij niet alleen de opdrachtgever, maar ook diens vrouw en kinderen en soms een broer of zus tevredengesteld moeten worden. ‘Alleen gaat het nu om de opdrachtgever Koninklijke Marine en enkele duizenden marineofficieren en overige betrokkenen die jouw activiteiten kritisch volgen.’ Vanaf het begin was duidelijk dat de marine de bouw van een technisch vaarklare casco wilde uitbesteden. ‘Wij hebben vier werven aangeschreven met een tenderspecificatie’, aldus Van Meer. ‘Daar kwam De Gier & Bezaan als beste uit.’ De afbouw heeft, onder begeleiding van Olivier van Meer Design, vanaf april plaats op de marinewerf in Den Helder. Toen Van Meer een aantal werven benaderde voor de bouw van het casco,



Urania binnenkort voor afbouw aflevert aan de marinewerf in Den Helder.

viel hem op dat de Nederlandse jacht- en scheepsbouw nog maar weinig interresse heeft voor een zeiljacht van circa 24 meter lang. ‘Van één werf kreeg ik letterlijk de reactie dat de Urania gewoon vijf meter te kort is. “Wij bouwen vanaf dertig meter”, was het antwoord. Dat vind ik echt jammer en ik had het werkelijk niet verwacht. Gelukkig is niet iedereen die mening toegeedaan.’ ‘Wij zijn heel trots dat wij kunnen meewerken aan dit bijzondere project’, stelt Maarten Bezaan, directeur van De Gier & Bezaan. ‘We zijn nu bezig met de bouw van het casco. Wij kennen dit type schepen en de werkwijze van Olivier van Meer. Wij werken onder meer samen bij de bouw van de Puffin en de Little Zaca.’ De constructie van de Urania is degelijk. ‘Het schip wordt uitermate intensief gebruikt en wij volgen de constructievoorschriften van Van Meer vanzelfsprekend nauwgezet. Dit is toch voor iedereen een prestigeproject.’ Het casco is helemaal van staal. De werf krijgt de platen CAD/CAM voorgesneden aangeleverd. ‘Al het vormen en buigen van de platen doen wij in huis’, vertelt Bezaan. ‘Dat gebeurt met een hydraulische spantenbuiger. Ook het buigen van de huidplaten doen wij zelf. Het laswerk gebeurt MIG/MAG.’

Ondergesneeuwd

Nederland is volgens Van Meer, samen met de Verenigde Staten en Italië, toonaangevend voor de internationale jachtbouw als het gaat om kwaliteit en kunnen. ‘Jammer alleen, dat veel leuke projecten ondersneeuwen in het megajachtgeweld. Nederlandse jachtarchitecten en jachtbouwers zijn namelijk ook goed in aparte en toonaangevende kleinere zeil- en motorjachten. Toch krijgen deze projecten weinig aandacht en dat is niet leuk. Soms gaat het om bouwers die zowel klein als groot bouwen en alleen maar worden genoemd bij grote projecten. Ook wie een groot jacht bouwt, doet meer dan dat, maar dat wordt dan vergeten. Wij krijgen bijvoorbeeld vooral publiciteit voor onze grote projecten, terwijl wij ook sloeppes ontwerpen. Zo’n sloepje van 8,50 meter lang houdt je met beide benen op de grond. Daarbij is variatie natuurlijk altijd leuker dan steeds hetzelfde. Het houdt je scherp en dat is goed voor je creativiteit.’ (EB)

DEN HAAG - Hr.Ms. Urania mag nooit verloren gaan. ‘De Urania als zeilend schoolschip is van het grootste belang in de opleiding tot marineofficier’, stelt overste Ad van der Linde, hoofd marinevoorlichting. ‘De Koninklijke Marine vindt het heel belangrijk dat officieren in opleiding in een vroeg stadium van hun opleiding in contact worden gebracht met de krachten van wind en water. Dat is al honderden jaren onze mening en dat kan het beste op deze wijze.’

De Urania wordt intensief gebruikt. ‘In 2000 was zij 150 tot 160 dagen buitengaats.’ In 2001 kwam bij een keuring aan het licht, dat romp en spanten zodanig waren aangetast, dat

De Urania gaat nooit verloren

het schip wat betreft zeevaardigheid werd afgekeurd. ‘De Koninklijke Marine heeft een aantal alternatieven onderzocht’, aldus Van der Linde. ‘Vanwege het unieke karakter van het schip is besloten tot herbouw, waarbij zoveel mogelijk delen van het oude schip worden hergebruikt. De Urania heeft niet alleen historische, maar ook emotionele waarde.’

Het gangbare onderhoud aan de Urania werd verzorgd door de marine. De herbouw is echter onder concurrentie uitbesteed aan Olivier van Meer Design en De Gier & Bezaan. ‘Wij hadden niet de expertise in huis voor dit

project’, erkent Van der Linde. ‘Dan moet je zoeken naar externe expertise.’ Over de kosten wil hij niets zeggen. ‘Die zijn commercieel vertrouwelijk.’ Nagenoeg alle marineofficieren die nu in actieve dienst zijn, hebben ‘hun momenten’ gehad op de Urania. ‘Jaarlijks volgen zo’n honderd adelborsten de opleiding tot marineofficier. Stuk voor stuk maken zij een aantal weken deel uit van de bemanning van de Urania.’ Ook Van der Linde heeft zijn ‘momenten’ gehad. ‘Ik heb een aantal korte tochtjes gevaren. De meeste mensen uit dat jaar gingen op voor langere reizen. Soms waren ze twee tot drie weken weg, maar ook reizen van vijf of zes weken kwamen en komen voor.’ (EB)

Waakzaam, maar onbevreesd

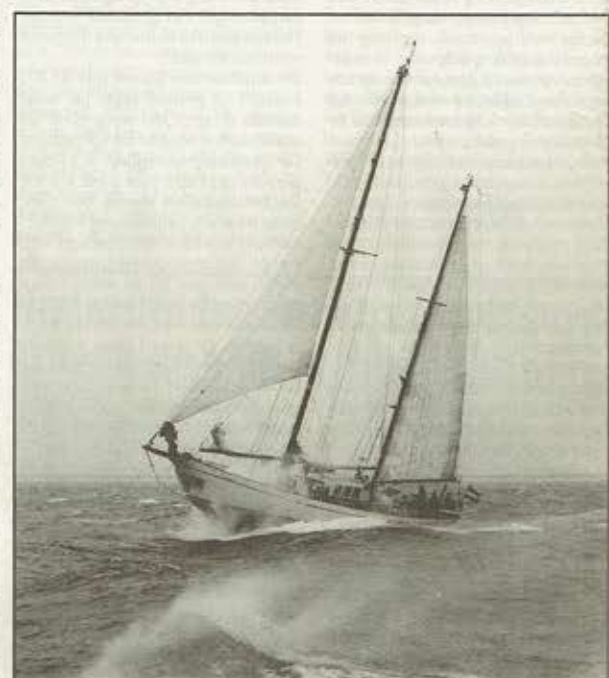
DEN HELDER - De Koninklijke Marine beschikt sinds 1830 over een opleidingszeilschip met de naam Urania. Die naam is ontleend aan de Griekse mythologie. Urania is de muze van de sterrenkundigen en beschermster van de zeelieden. Het scheepsembleem toont een hemelsfeer met de tekens van de dierenriem. De spreuk ‘Caveo non timeo’ betekent ‘Waakzaam, maar onbevreesd’.

De huidige Urania, het vierde schip met deze naam, werd in 1928 bij de Haarlemse Scheepsbouw Maatschappij gebouwd als een privéjacht met de naam Tromp. Zij was een schoener met wishbone-tuigage. In 1937 kocht de Koninklijke Marine haar en op 23 april 1938 werd zij in actieve dienst genomen. In de jaren zestig werd haar tuigage omgebouwd tot het huidige Bermudakits-type.

Toen Boudewijn Nierstrasz (1861-1939), oud-marineofficier, directeur en commissaris van diverse stoomvaartmaatschappijen, vice-president van de Nederlandsch-Indische Handelsbank, bestuurder van de Koninklijke Hollandsche Lloyd en van het Zeemanshuis in Amsterdam, in het najaar van 1927 de opdracht gaf voor de bouw van de Tromp, zou dit één van de grootste Nederlandse jachten worden. Zij viel op door haar afmetingen, haar hulpmotor en tuigage. Toen Nierstrasz haar op 23 oktober 1937 voor 30.000 gulden aan de Koninklijke Marine verkocht, lag zij al enkele jaren ongebruikt in de Amsterdamse Sixhaven.

Het schip is van overnaams geklonken staalplaten opgebouwd. De rompvorm is gebaseerd op wedstrijd jachten uit die tijd met een lepelboeg met een matige overhang en een matig overhangende achtersteven, eindigend in een lichtgebogen platte spiegel. De midscheepse sectie heeft in doorsnede een S-spantvorm. De ronde kimmen waarborgen een goed zeedrag en een dito vormstabiliteit. De V-vormige sectie in het voorschip zorgt dat het reserve drijfvermogen zo regelmatig toeneemt, dat zij soepel stampt zonder te ‘blaffen’ en toch een redelijk droog voorschip houdt. Het wat vollere overhangende achtersteven voorkomt dat achterop lopende zeelen snel aan boord komen. Ook het voor die tijd hoge vrijboord staat borg voor een droog schip.

Door de jaren heen is een aantal wijzigingen uitgevoerd. In 1982/1983 hadden de meest ingrijpende moderniseringsaanpak plaats. Het houten dek werd vervangen door een volledig stalen dek van vijf millimeter, waarop een teakdek van vijf centimeter werd aangebracht. Ook werd de hele dekinrichting gewijzigd en maakten de oude vallieren plaats voor moderne drie-snelheden lieren met voetblokken. Delprisma’s zorgen voor wat meer licht benedendeks.



● Met bezaan en kluiwer mooi in evenwicht in een opbouwende zee. (Foto uit gedenkboek Hr.Ms. Urania)

Het interieur werd nog ingrijpender gewijzigd. In de loop der jaren is het schip veranderd van een luxe ‘hebbende’ voor representatieve doeleinden tot een efficiënt en sober ingericht opleidingschip, waar zoveel mogelijk opvarenden hun opleiding kunnen krijgen. Het enige comfort is de heteluchtverwarming en de in 1982 aangebrachte douche.

De Urania biedt accommodatie aan drie officieren, twee onderofficieren en twaalf trainees. Meestal zijn de trainees adelborsten van het Koninklijke Instituut voor de Marine. De ervaring met de elementen wordt van onschatbare waarde beschouwd voor hun toekomstige loopbaan als zee-man. Wellicht nog belangrijker is het kwaken van teamgeest en het wennen aan sobere omstandigheden. Met als thuishaven Den Helder maakt zij elk jaar van maart tot november zeiltochten op de Noordzee en door Europa. Hoogtepunten zijn de zeilwedstrijden van de International Sail Training Association. (EB)

Gegevens oude Urania: Internationale roepnaam: PAFG, marinenaamse: Y8050. Zeilnummer: H31. Bouwjaar: 1928. Bouwwerf: Haarlemse Scheepsbouw Maatschappij. Tuigage: Torenkits. Genua 1 158 m2, genua 2 130,5 m2, genua 3 100 m2, kluiwer 70 m2, stormkluiwer 30 m2, boomfok 33 m2, grootzeil 95 m2, be-

zaan 54 m2, spinnaker starcut 290 m2, spinnaker tri radial 290 m2, stormspinnaker 172 m2. Aantal slaapplekken: 17. Hulpmotor: DAF-diesel, zescilinder, 96 pk, snelheid op motor maximaal zeven knopen. Afmetingen: loa 23,94 meter, lengte tussen de loodlijnen 17,20 meter, grootste breedte 5,29 meter, grootste diepgang drie meter, waterverplaatsing 65 ton, lengte voormast 26 meter, lengte achtermast 22 meter, hoogte voormast boven water 24 meter, hoogte voormast boven kiel 28 meter. Inhoud watertank 2600 liter, inhoud diesellootientank 1019 liter.

Gegevens nieuwe Urania: Afmetingen: loa 26,74 meter, lengte over de stevens 23,40 meter, lwl 18,31 meter, breedte naar de mal zes meter, breedte over alles 6,04 meter, masthoogte boven water 28,20 meter, diepgang vol beladen 2,50 meter. Zeiloppervlak: 310,4 m2. Displacement: 75 ton. Oprichtend moment bij dertig graden: 41.802 tonm. Brandstoftanks: 765, 1527 en 190 liter. Drinkwatertanks: 765 en 1527 liter. Grijs watertanks: 156 en 419 liter. Zwart water: 156 en 419 liter. Huid en opbouw: staal Grade A, loodballast: 13,8 ton. Motor: Caterpillar 186 kW/254 pk bij 2400 t/min. Classificatie: Register Holland Z1234+.

DIE GOEDE OUDE TIJD



Rotterdamse Lloyd. In de Middellandse Zee werd de Piet Hein voor een vakantieris van de koninklijke familie ontscheept. De foto werd in 1967 gemaakt en ingezonden door A. M. Spaans uit Maassluis. Hij was schipper op de Kolossus.



Schuttevaer 70 jaar geleden

Uit Weekblad Schuttevaer van 4 maart 1933

GEMENGD NIEUWS

Gezonken.

Op de Merwede bij Slidrecht is Maandag aan den Noorderwal gezonken het 81 ton metende motorschip „Multatuli”, dat met steenen geladen is. Enkele zandschippers die juist in de buurt waren wisten den schipper C. de Mik en diens vrouw en kinderen te redden.

Binnengebracht.

Door vlietterlieden is te Enkhuizen binnengebracht het zeilschip „Cosmopoliet”, schipper R. Kreeft, met vlas van Garrelsweer naar Axel. Van het schip zijn bijna alle luiken weggeslagen, terwijl de deklast is gaan werken en gedeeltelijk over boord is gespoeld.

Brand.

Maandagmorgen omstreeks 5 uur brak brand uit in de machiniekamer van het in de Buiszenhaven te Rotterdam liggende motorschip „Maasstad”. Het vuur is vermoedelijk ontstaan toen de schipper C. H. den motor op gang bracht, waarvoor eenige vonken in een plas olie terecht kwamen. De brandweer, die vrij spoedig ter plaatse verscheen, bluschte het vuur met een slang op de waterleiding. De machiniekamer brandde gedeeltelijk uit.