

Klassiek uiterlijk, nieuwe zeiltechnologie

Schoenerbark „Star Flyer”, een



De „Star Flyer” met alle zeilen bij. Het Belgische schip van een Zweedse reder is ingeschreven in Luxemburg en voert hier dan ook terecht de Europese vlag.

DOOR GERRIT VAN BURGELER

Op donderdag 16 mei van dit jaar vond aan de rechter Schelde-oever in Antwerpen een unieke gebeurtenis plaats: de doop van een vierkant getuigd zeilend koopvaardijship. Het gaat om het eerste schip van de Belgische rederij White Star Clippers NV, de viermastschoenerbark „Star Flyer”.

De „Star Flyer” is het eerste dwarsgetuigde handelsschip dat in de vaart komt, sinds de indienststelling van de Duitse viermastbark „Padua” (de huidige „Kruzenstern”) in 1926.

Sindsdien zijn nog wel verscheidene grote dwarsgetuigde schepen van stapel gelopen, maar dat waren opleidingsschepen en een jacht, de tegenwoordige „Sea Cloud”. De „Star Flyer” en haar zusterschip „Star Clip-

per” dat begin volgend jaar moet worden opgeleverd, zijn puur commerciële schepen die hun kost moeten verdienen met het vervoer van vakantiegangers.

Tussen haakjes: het was oorspronkelijk de bedoeling dat het eerste schip „Star Clipper” zou heten en dat nummer twee de naam „Star Flyer” zou krijgen. Kraft besloot de zaak om te draaien toen een Amerikaanse eigenaar van een raderboot op de Mississippi de rechten op de naam Clipper opeiste en, typisch Amerikaans, met een proces dreigde. De eigenaar van White Star Clippers gaat ervan uit dat de zaak tegen de tijd dat zijn tweede schip in de vaart komt, uit de wereld zal zijn geholpen.

De romantiek die van een zeilschip uitgaat, heeft eerder al geleid tot het in de vaart brengen van cruiseschepen met zeilen zoals onlangs nog de vijfmaster „Club Med 1”. Maar dat zijn eigenlijk motorschepen met hulpzeilen terwijl we bij de „Star Flyer”

zonder enige terughouding van een volbloed zeilschip kunnen spreken. De 111,60 m lange schoenerbark voert 3400 vierkante meter zeil, ruim 1000 vierkante meter meer dan de 186 meter lange „Club”. Het ontwerp van de tuigage komt van de teken tafels van de Enkhuizer ontwerper Olivier van Meer en zijn partners Klaas Huizinga, Cees Kapteyn, Harry Klein en Ben Korner.

Arbeidsbesparing

Uitgangspunt was dat het een mooi en volwaardig zeilschip moest worden dat met een zo klein mogelijke dekbemanning moest kunnen worden gevaren. Nu, daar zijn Van Meer en zijn mensen in geslaagd. Om enig idee te hebben: de eerste en tot juli jl. enige viermastschoenerbarken „Mozart” en „Beethoven”, die in 1904 in de vaart kwamen, hadden een bemanning van zeventwintig koppen.

Van hen waren er zeker twintig nodig voor de bediening van de zeilen. Op de „Star

geslaagd compromis

Flyer" zijn dat er nog maar twaalf. Dat het met nog minder kan, werd bewezen tijdens de proefvaart toen het schip alleen werd gezeild door zes man uit de „stal" van Olivier van Meer. Voor het werk aan de fokkemast met zijn vijf ra's zijn drie man nodig, meer niet.

Eén van hen bedient door middel van een afstandsbediening vanaf het dek de zeilen (zetten, reven of wegnemen), de andere twee hanteren de schoten en brassen. Dit is mogelijk door de twee gepatenteerde vin-



Van rechts naar links; Henk Drijfhout, voorman van de tuigploeg van Van Meer, Olivier F. van Meer zelf en de heer en mevrouw Kraft. Daar achter nog enkele tuigers.

dingen, de Van Meer Stowaway Yard en de Van Meer Bracewinch. De eerste bestaat uit een aluminium koker waarin het zeil op een binnenra wordt opgerold. Nu waren zulke interne rolra's al eerder toegepast op de kleine Britse bark „Lord Nelson" (zie de Wimpel van november 1987) maar die vertoonden nogal wat kinderziekten en een wonder is dat niet. Om te beginnen is het natuurlijk van levensbelang dat zo'n systeem het altijd doet, ook als het zeil dubbelslaat of bijvoorbeeld de schoothoek mee naar binnen wordt gedraaid. En verder moet de buitenra enorme krachten kunnen opvangen en er toch goed, dat wil zeggen slank uitzien. Van Meer heeft kennelijk voor alle problemen een oplossing gevonden. Technische details wil hij om begrijpelijke redenen niet geven, wel laat hij los dat de binnenra wordt aangedreven door twee hydromotoren aan de uiteinden. De constructie is in ieder geval wel zo innovatief en veeleisend dat enkele vooraanstaande

specialistische bedrijven in binnen- en buitenland zich er niet aan waagden. Na veel zoeken kwam Van Meer uiteindelijk terecht in zijn eigen woonplaats en wel bij het constructiebedrijf Van Dok en De Boer. Dit bedrijf is gespecialiseerd in het bouwen van allerlei ingewikkelde machines voor de zaad, bollen en knollenteelt! De ontwikkeling, vervaardiging en beproefing van de interne rolra bleek het technologisch hoogontwikkelde bedrijf ook heel goed te liggen. Een arbeidsbesparende braslier was in de nadagen van de zeiltijd al uitgevonden door de legendarische Kapitein Jarvis. Zijn vinding was een knaap van een handgedreven lier met twee conische trommels, via nummer één werd de ene bras ingedraaid terwijl nummer twee de andere bras opvierde. Nadelen waren dat de lier door de primitieve lagering zwaar draaide en dat de spanning op de brassen tijdens het draaien nogal wisselde. De Bracewinch van Van Meer werkt hydraulisch, het systeem berust op dat van een autodifferentieel. Tijdens de proefvaarten en de positioneringsreis naar het Caribisch gebied bleken zowel de interne rolra's als de braslier volgens Van Meer perfect te werken. Blijft dat zo dan zit het er in dat hij over niet al te lange tijd profijt van zijn patenten zal gaan hebben. De eigenaar van White Star Clippers, de Zweed Mikael Kraft, overweegt namelijk een derde schip te laten bouwen, en dat zal dan waarschijnlijk een fregat of volschip worden, dus met ra's aan alle masten! Ook van andere kanten is inmiddels belangstelling



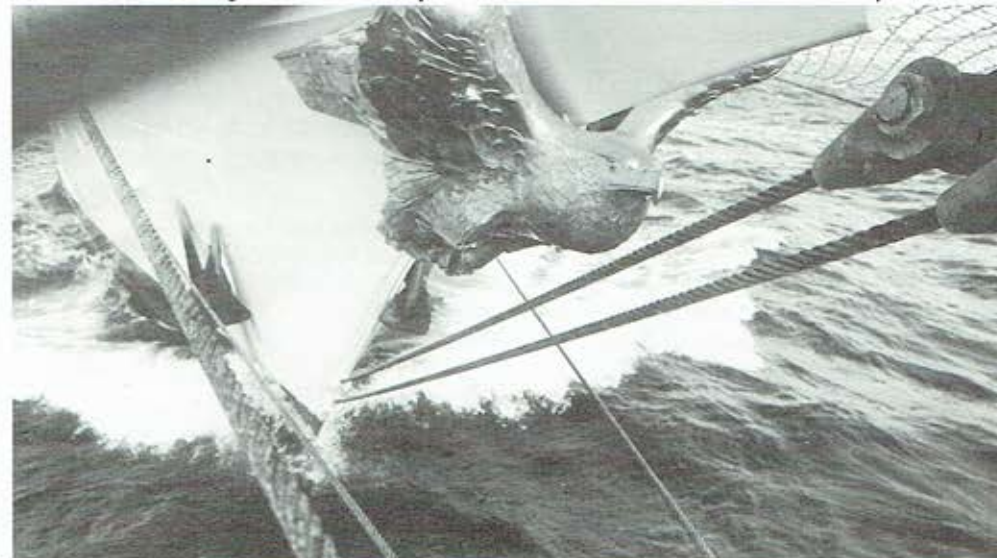
Een van de ra's wordt bij Van Dok & De Boer beproefd. De onderste ra is 28 meter lang!

getoond voor de zeilsystemen van Van Meer. Diens vindingrijkheid blijkt overigens ook uit de ontwikkeling van een mast-rail met speciaal gevormde leuvers voor de vissermanzeilen achter de drie langscheeps getuigde masten die, zo bleek in de praktijk, ook bij een bakstagwind bij het neerhalen niet kunnen vastlopen. Hoe belangrijk dat is, realiseert men zich als men weet dat het voorlijk van deze zeilen vijftig meter hoog is en het oppervlak van de grootste, de middelste, 375 vierkante meter bedraagt. Als zo'n lap niet omlaag wil en wild gaat klapperen, is de ellende niet te overzien.

Hoog aan de wind

Overigens is de „Star Flyer" niet alleen bijzonder door haar geautomatiseerde tuigage. Een opvallend kenmerk is ook haar vermogen om, net als moderne wedstrijdjachten, ook hoog aan de wind nog een hoge snelheid te houden. De oude windjammers konden met moeite 70 graden aan de (wer-

De voorsteven wordt gesierd door een drie en een halve meter grote vergulde adelaar, vervaardigd door leraren en leerlingen van de Koninklijke Academie voor Schone Kunsten in Antwerpen.



kelijke) wind varen en hard ging het dan bepaald niet. Omdat de masten van de schoenerbark door het Groningse bedrijf Marlift uit één stuk zijn gemaakt en door de uitgekiende plaatsing van de verstaging kunnen de ra's van de „Star Flyer” veel scherper worden gebrast dan bij conventionele raschepen. Daardoor, door de fijne lijnen van het onderwaterschip en door de toepassing van een speciaal gesneden stagfok en kluivers, kan het schip tot ongeveer 50 graden aan de wind varen. Hoe hard het dan nog gaat bleek tijdens de overtocht over de oceaan, toen de „Star Flyer” bij windkracht negen de boegspriet keer op keer diep in de schuin van voren aanrollende golven boorde. De snelheid onder zeil liep tijdens de positioneringsreis soms op tot veertien knopen. Theoretisch moet het schip onder gunstige omstandigheden zelfs zeventien knopen kunnen halen, maar om zo'n vaart te lopen zal wel alles moeten meezitten. Overigens, en dat is net zo belangrijk, blijkt het schip ook goed te lopen bij licht weer, windkracht twee à drie.

Maritieme duizendpoten

De rol van Van Meer en partners bleef overigens niet beperkt tot het ontwerpen van het tuig, het bedrijf was onder meer ook belast met de levering van de zeilen (het is agent van Cheong Lee Sailmakers Ltd. in Hongkong), de aanschaf, plaatsing en het zeeklaar maken van het tuig en de opleiding van de deksbemanning in de bediening van het tuig.

Voor dat laatste had Van Meer een speciaal ploegje mensen bijeengebracht dat net als hij en zijn partners grote ervaring hebben met het varen op grotere zeilschepen. Wat Olivier zelf betreft, hij werd 27 jaar geleden geboren op de 23 meter lange houten schoener „Johanna Lucretia” waarop zijn ouders woonden, en heeft het zeilen op zee zodoende met de paplepel binnengekregen. Zijn vader was één van de eerste mensen in het land, die met charteren, het varen met passagiers begon. Olivier voer mee en meldde zich na de middelbare school als eerste leerling aan bij de toen gloednieuwe Enkhuizer Zeevaartschool van Henk Wever. Met zijn zestiende jaar had hij zijn papieren voor kapitein KHV op zak! Omdat hij ook toen al veel zeilplannen en dergelijke tekende voor collega-charteraars besloot hij hier zijn vak van te maken. De theoretische basis verschaftte hij zich door het volgen van een Amerikaanse opleiding. Daar-



na ging het zo hard lopen dat al snel medewerkers moesten worden aangeworven. Zijn specialiteit is klassiek gelijnde zee-gaande zeilschepen vanaf tien meter lang. Van Meer schuwt moderne ontwikkelingen niet, maar ziet niets in het klakkeloos navolgen van verschijnselen zoals vleugelkielen en negatieve spiegels. Die kunnen onder bepaalde omstandigheden best zinvol zijn maar in veel gevallen dragen ze niets aan de prestaties van een schip bij en leidt hun toepassing alleen maar tot het ontstaan van een karakterloos standaardmodejacht. Van Meer kijkt liever naar beroepsschepen, bijvoorbeeld viskotters, die hun schoonheid aan hun functionaliteit ontnemen. Als uitdaging beschouwt hij het ook als hij binnen een bepaald budget moet blijven. Mooi heeft in zijn opinie niets te maken met extreem duur.

Gezien de toenemende vraag naar grote zee-gaande zeilschepen, ook in Nederland, is het wel zo goed als zeker dat de naam Olivier F. van Meer de komende jaren vaker in de Wimpel zal worden genoemd.

Wat betreft de „Star Flyer”, veel informatie over dit opmerkelijke produkt van de Scheepswerven van Langerbrugge in Gent werden al vermeld in de Wimpel van juni vorig jaar en augustus jl.

De belangrijkste gegevens zijn:

loa (inclusief boegspriet)	111,60 m
lengte tussen de loodlijnen	70,20 m
breedte	15,00 m
diepgang	5,70 m
waterverplaatsing	2500 ton
masthoogte vanaf waterlijn	65,24 m
machine: Caterpillar	1360 pk
snelheid op motor:	12 kn

Het schip heeft accommodatie voor 180 passagiers voor wie 90 tweepersoons hutten beschikbaar zijn.

Het aantal bemanningsleden bedraagt 60.