

Olivier F. van Meer: „Band met zeilschepen zit me in het bloed”

Enkhuizer ontwerp bureau betrokken bij bouw van 's werelds grootste zeilschip

ENKHUIZEN — „Het is het grootste nieuwgebouwde zeilschip van de wereld: een viermaster van honderdentwintig meter met vierendertig honderd vierkante meter zeil. Toch heeft het om te varen genoeg aan een bemanning van ongeveer vijftien man, terwijl er normaal gesproken voor een schip van die afmetingen vijftig tot zeventig man nodig zijn.” Olivier van Meer heeft het over de barkentijn Star Flyer, die één dezer dagen in Miami in de Verenigde Staten aanmeert. Zijn scheepsontwerp- en tekenbureau is één van de bedrijven, die bij de bouw van dit bijzondere schip betrokken waren.

Het bedrijf van Van Meer is gevestigd aan de Zuiderhavendijk in Enkhuizen. De nu 27-jarige zeilfanaat startte er vijf jaar geleden mee, nadat hij zijn studie aan het Instituut voor Jachtontwerpen had afgerond. Overigens is Van Meer een man van de praktijk, want hij is geboren op een schip, heeft een groot deel van zijn leven op het water doorgebracht en heeft behalve een grote dosis zeilervaring ook nog een kapiteinsdiploma op zak. Zeilschepen zijn Van Meers grote liefde. „De band met dit soort schepen zit me gewoon in het bloed,” zegt hij daar zelf

De Star Flyer neemt tijdens de Olympische Spelen gasten uit de allerhoogste kringen aan boord

over. Inmiddels werken er in zijn bedrijf in totaal zes mensen. Aanvankelijk hield Olivier zich vooral bezig met het verbouwen van schepen, later kwam daar ook de nieuwbouw bij. Specialiteiten van zijn bureau zijn: het ontwerpen van rompvormen, interieur-ontwerp en tuigage. Vanwege dat laatste is het bureau bij de bouw van het kapitale zeilschip, de Star Flyer, betrokken.

De Star Flyer is gebouwd in opdracht van de Zweed Mikael Krafft. Krafft is eigenaar van een Belgische rederij, White Star Clippers, en heeft als droom het commercieel exploiteren van een vloot van windjammers. De Star Flyer is daarvan de eerste; het schip zal als luxe cruise-schip met een capaciteit van honderdachtig personen de wateren in het Caraïbisch gebied gaan bevaren. Het vormt daarbij een uitzondering op andere cruise-schepen, omdat het een echt zeilschip is en het dus op de wind vaart in plaats van op motorkracht.

Het contact tussen Van Meer en Krafft kwam anderhalf jaar geleden tot stand. Van Meer: „Een schip, waarvan wij het ontwerp hadden gemaakt, werd in Polen gebouwd. Krafft was daar toevallig ook, zag het ontwerp, werd enthousiast en nam contact met ons op. Omdat onze praktijkgerichte werkwijze hem wel aansond, klikte het meteen tussen ons en zo kregen we - ondanks buitenlandse concurrentie - de opdracht de tuigage en de dekinrichting van de Star Flyer te verzorgen.” Deze opdracht werd trouwens later nog uitgebreid, toen Van Meer ook de complete inkoop op het gebied van tuigage

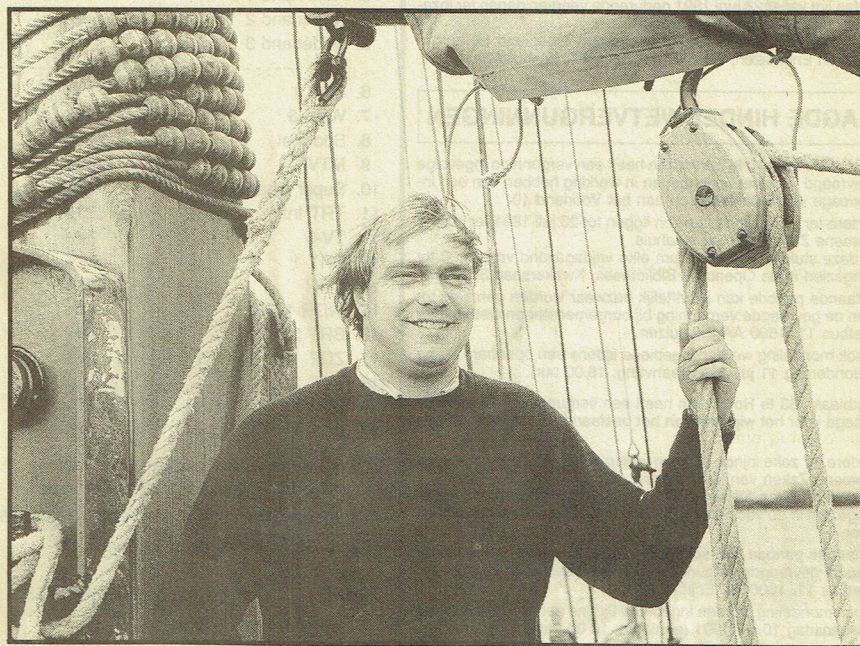
en dekinrichting onder zijn beheer kreeg.

Bediening

Al snel stuitte Van Meer bij zijn werk op grote technische problemen, die veroorzaakt werden door de enorme omvang van het schip en door de voorwaarde, dat het schip met een zo klein mogelijke bemanning moest kunnen zeilen.

„De Star Flyer is een barkentijn; dat wil zeggen dat er vier masten op staan: drie met langsscheepse zeilen en één met ra-zeilen. Om de arbeidskracht op het schip zoveel mogelijk te beperken, hebben we nogal inventief moeten zijn. Eén van de meest bijzondere resultaten daarvan is een revolutionair systeem voor de ramast, waarbij er slechts drie mensen nodig zijn om hem te bedienen.”

Het systeem van Van Meer is een rol-ra-systeem: met één druk op de knop verdwijnt er zo'n twaalfhonderd vierkante meter zeil in de aluminium ra's. „Maar het uitdenken van zo'n systeem is één, het realiseren ervan is iets heel anders.” „We hebben met verschillende mastenmakers contact gehad, maar niemand durfde het aan. Wie er uiteindelijk wel zijn schouders onder wilde zetten, was Van Dok en De Boer, hier uit Enkhuizen. IJs van Dok heeft, en daar heb ik grote waardering voor, enorm veel meegegedacht over de engineering en Meindert Roosendaal heeft de ra's gemaakt, waarvan de grootste toch wel vijftientwintig meter lang is.” Ook voor het tegelijk afstellen van de ra's op de wind moest nog iets bedacht worden. Een hydraulische lier, ook een nieuwe vinding van Van Meers bureau, bracht hier de oplossing. „Die lier is weer ergens anders ge-



maakt en toen samen met de ra's in de hal bij Van Dok en De Boer getest. Later hebben we er nog een proefvaart mee gemaakt en alles functioneerde prima,” aldus Van Meer.

Nadat de masten waren gebouwd (in Groningen) en de zeilen waren geïmporteerd (Cheong Lee Sails uit Hong Kong, geleverd door Van Meer zelf) moest het schip worden getuigd. Dat gebeurde in België, want vanwege een gunstiger financieel klimaat werd het schip in Gent gebouwd. „Het tuigen van het schip hebben we samen met Drijfhout Rigging gedaan. Met zes man zijn we daar vier maanden mee bezig geweest.

Toen volgde de proefvaart naar Southampton - daar ben ik zelf van het schip gegaan - en toen zette de Star Flyer koers naar Miami. Twee van onze mensen hebben die reis meegemaakt om eventueel nog wat puntjes op de i te zetten. Een goede after-saleservice hoort er immers ook bij.”

Met het afleveren van de Star Flyer is het hoofdstuk 'grote zeilschepen' voor Van Meer nog lang niet afgesloten. In november van dit jaar moet de tweede barkentijn, die in opdracht van Mikael Krafft gemaakt wordt en die dezelfde afmetingen heeft als de eerste, klaar zijn. Dit schip, dat

*Olivier F. van Meer
„Met zes man zijn we vier maanden bezig geweest met het tuigen van het schip.”*

(Foto: Carole Oudshoorn)

waarschijnlijk de Star Clipper zal gaan heten, wordt als cruise-schip op de Middellandse Zee gestationeerd. Beide schepen zeilen overigens voor de Olympische Spelen volgend jaar naar Barcelona. Zij zullen daar, met hun luxe suites en hun bibliotheek met marmeren open haard, dienst doen als hotel voor gasten uit de allerhoogste kringen.

