

Olivier F. van Meer: Specialisatie in grote zeilschepen en zeegaande jachten



In de opkamer van het 17e-eeuwse pand aan de Zuiderhavendijk in Enkhuizen komen in snel tempo tekeningen, schetsen en door Lloyds in Londen goedgekeurde berekeningen op tafel. Olivier van Meer verliest geen tijd. Zonder uitwijdingen gaat hij recht op zijn doel af. In razend tempo komt alle noodzakelijke informatie voor een verhaal over tafel.

Olivier van Meer is een gedrevene. Hij heeft een passie voor zeilen. Hoe kan het ook anders als je aan boord van de Johanna Lucretia geboren bent en je met je ouders mee hebt kunnen zwerven langs de kusten van Frankrijk, Engeland, Ierland, Schotland en Noorwegen. Het tempo zat er al vroeg in. Na enkele jaren middelbare school, je draai niet kunnen vinden, naar de Zeevaartschool, en dan als eerste leerling aangenomen worden op de Enkhuizer Zeevaartschool bij Henk Wever. Op vijftienjarige leeftijd je stuurmansdiploma en zeventien jaar oud je papieren kapitein KHV op zak. Daar zit vaart in!

VAKKENNIS EN ZEILERVERING

Al vroeg tekende Olivier van Meer bootjes, vooral zeilplannen waren nodig voor de sterk groeiende chartervloot. Bij gebrek aan echte jachtbouweducatie in Nederland schreef hij in op de opleiding van het Yacht Design Institute in Amerika. Intussen zeilt hij als schipper op charterschepen vanaf zijn zestiende voornamelijk op zee.

Er komt echter steeds meer vraag naar tekeningen, dek-layouts, tuigplannen, stabiliteitsberekeningen, enz. Het ontwerpbureau groeit, maar 's zomers blijft het varen, praktijk opdoen is noodzakelijk.

Drie jaar geleden kwam Olivier in contact met *Klaas Huizinga*, vlak daarvoor nog werkzaam bij de scheepsmetingsdienst en fanatiek

zeiler. Het „klikte” direct en Klaas vormt; met zijn HTS-scheepsbouw en specifieke ervaring een ideale aanvulling.

De aanvragen nemen toe en twee jaar geleden stapte *Cees Kapteyn* binnen. Cees heeft HTS-werktuigbouw gedaan, was schipper en is vanzelfsprekend enthousiaste zeiler en kient de installaties uit.

Harry Klein is specialist in lichte installaties, elektriciteit en luchtbehandelingsinstallaties.

Als laatste is *Ben Korner* het team komen versterken. Hij komt uit de bouwkunde en is nu bezig met lijnenplannen, hellingproeven, en... net als de overige leden van het team: zeilen met schepen.

Tevens keurt Olivier als surveyor voor Bureau Zeilwezen zeeschepen en houdt zich bezig met de technische regelgeving en specifiek houten schepen.

Sinds twee jaar geeft Olivier van Meer les aan de Enkhuizer Zeevaartschool. Deze winter waren er zelfs twee klassen van elk zo'n 30 leerlingen! Zijn lesvak, de zeilmodule; tuigages, manoeuvreren met zeilschepen, golven en zeegang en ontwerp achtergronden.

3300 M² ZEILOPPERVLAK

Het was voor de energieke groep van vijf uit Enkhuizen een uitdaging om tuigage en dek-layout te ontwerpen voor twee viermast Barkentijns van elk 116 m o.a. lang. Uit nog twee Engelse en een Duitse offerte werd de aanbieding van Van Meer gekozen. Niet vanwege de prijs, maar vanwege het feit dat het bureau ook zeer praktijkgericht met grote zeilschepen bezig is.

Uit de hierbij afgedrukte tekening blijkt dat het geen eenvoudige tuigage is, maar dat kun je niet verwachten

van een opdrachtgever als Mikael Krafft.

Deze ambitieuze, enthousiaste Zweed heeft, naast het beheren van diverse projecten en een rederij, een passie voor zeilen. Het is zijn idee om telkens zo'n 150 gasten per schip te laten genieten van echt paradijselijke gebieden in de Caraïben.

Daarvoor zijn schepen nodig die niet elke paar dagen moeten bunkeren in een haven. Er moeten grote voorraden mee kunnen en het schip moet eigen laadgerei hebben. Maar ook... er moet gezeild worden!

De vier masten, met een lengte van 61,50 m ieder, kunnen in totaal 3300 m² zeil dragen. Aan-de-wind wordt hoofdzakelijk de langsscheepse tuigage gevoerd. Maar zo gauw de wind ruimer dan 40° invalt worden de ra-zeilen uitgerold. Dat is voor razeilen eigenlijk ook al zeer hoog aan-de-wind.

Er wordt momenteel gewerkt aan het ontwerp voor een ra met een draaimechanisme waarbij het zeil inwendig wordt geborgen. Krafft wil geen bemanning op de ra's, alles moet vanaf dek kunnen worden bediend. Zo gauw dit nieuwe ontwerp op een proefra is uitgetest, zal dit beschermd worden.

Van Meer had graag gewerkt met grote wishbones om de zeilstand van de langsscheepse zeilen zo goed mogelijk te kunnen beïnvloeden. De opdrachtgever vindt dat niet esthetisch, dus er komen geen wishbones! Op Scheepswerf Langerbrugge in Gent wordt hard gewerkt aan het eerste schip. Er is een prima samenwerking met de project-supervisor van Star Clippers Robert McFarlane en technisch supervisor Richard Nugteren van RAL te Zaltbommel. Het eerste schip moet in maart '91 worden opgeleverd en het tweede volgt exact negen maanden later.

het bureau is om zich verder te specialiseren in grote zeilschepen. Maar ook custom designed jachten vanaf zo'n 15 m blijven getekend. Olivier staat voor een specifieke stijl in het ontwerp. „Schepen moeten altijd snel zijn, zeewaardig en handelbaar, maar het vrouwelijke aspect is minstens zo belangrijk; persoonlijkheid, karakter en een vleugje klassiek”. Inmiddels is er een opdracht binnen voor een 65 m schoener en over een 45 m schoener wordt onderhandeld. De 17,5 m „Celina” is een snel type toerzeiljacht, ontworpen volgens de voorschriften van Bureau Zeilwezen, uitvoering in kits en sloeputuig, eventueel geschikt als charterschip.

Een project voor snelle 18,5 m schokkers, is in ontwikkeling.

De „White Rose”, een 23 m klassiek zeer snel schoenerjacht en de „Puffin”, een echt kotterjacht met grote zeewaardigheid in een 10,5 en 14 m versie, behoren tot het huidige ontwerpprogramma en zijn van een zeer eigen signatuur.

Toch zijn de ca. zestig vaste klanten uit de chartervaart, met stabiliteitsberekeningen, nieuwe tuigages, enz. ook heel belangrijk. Juist hun praktijkervaringen en economische structuur is voor het ontwerpteam als kennis onontbeerlijk.

Al vele jaren is Van Meer agent voor Cheong Lee Sails in Hong Kong. Er varen al heel wat schepen, naar volle tevredenheid overigens, met zeilen uit Hong Kong. Tevens adviseert Van Meer hierbij wanneer het gaat om één en ander te optimaliseren. Het zijn vooral de kosten van handmatige afwerking die in ons land mede het prijsniveau bepalen.

We hopen dat we u het volgend jaar zeilfoto's van de Star Clippers van White Star SA kunnen tonen. Het is een moedig initiatief van Mikael Krafft dat we van harte toejuichen. Het brengt de toepassingen van zeilen op de professionele vaart weer een stapje dichterbij. En wind blijft de goedkoopste energiebron die onuitputtelijk is.