

Olivier van Meer werkt aan grootste zeilschip ter wereld

# 'Dit project is een buitenkans voor iedere scheepsarchitect'

ENKELLEN — Op een schepenwerf in Brussel wordt momenteel gewerkt aan een gigantisch zeilschip. Met een lengte van 110 meter en vier masten van elk 60 meter is deze 'barkestijp' het grootste passagiersschip dat ooit uit het wereld gebouwd wordt. Voor het ontwerp van de zeilen en de masten is de Belgisch-Canadese ontwerper White Star Clippers niet gekozen voor gerenommeerde internationale ontwerpbureaus. Zelf de tekenen was niet goed genoeg. De opdracht ging naar de 29-jarige schepenontwerper Olivier van Meer uit Eindhoven. Een opdracht voor iedere schepenontwerper van dromen. Maar Olivier van Meer kijkt erachter om. „Het betekent maatschappij bijstand werken want het schip krijgt een samenleving die je nog ergens te pakken. Een uitdaging en tegelijkertijd bevrijding voor mijn ontwerper van dat ik drie jaar geleden gestart ben.”



Op het vakkennis van Olivier staat onder zijn naam 'buitendoor'. „Ik kom hier in het Nederlandse eigentijd al voor moet verlaten. Wij hebben er geen woord van. Mijn bureau heeft zich bezig met schepenontwerp ontwerpen, constructies en we hebben zelfs een speciale werkgroep voor de dienst. Daarbij komt ook nog dat we ons specialiseren hebben in grote zeilschepen. Een boot van 12 meter is ook wel het minimum moet zijn. We zijn daarom één van de twee bureaus in Nederland. Wij zitten hier op de Zaanervaarschap met vier man in een kantoorruimte en als je binnen stuip als je ontwerper achter de grote zeilschepen staat. Ontwerpen en tekenen daar zijn we dagelijks met bezig. De opdracht van de klant is dat een groot project met allerlei nieuwe technische problemen. Alleen de afmetingen al. Maar rondom de masten lang, 17 meter breed en 4 meter diepgang. Daar moet een 1000 vierkante meter uit op. Als dat dan volgen een enorm aantal regels moet worden waartoe het nog niet was in ingewikkeld. Maar dit schip wordt op twee masten gemaakt. De masten moet krijgen te weten die die draait op het schip staan. Enkele op de afmetingen van de VOC-schepen. De andere drie masten zijn gewoon ingeprogrammeerd met de masten die bestaan. De constructie is nog nooit bij een schip van deze afmetingen gemaakt. Het principe is dat je personen aan een stevig regels moet worden bij de zeilschepen maar in dit geval moet ik eerst het ontwerp ontwerpen en dan pas wordt het idee welke regels er

verwacht op ingepast moeten worden. Het is een maatschappij ontwerpen en berekenen. Niet alleen voor de vorm maar ook de structuur. Daarbij komt ook nog dat het schip in principe met 10 masten gemaakt moet worden. Als je de constructie masten als gebouwen dat je moet een mast met 10-1000 of 10000 meter. Het betekent dat een ontwerp voor een eenvoudige tekening. Om een voorbeeld te geven. De zeilen kunnen in de halle te zijn gebouwd worden in plaats van met twee aan de ra. Een andere opdracht die je krijgt moet geven is: 'Wat wilt het wat worden', ofwel gekend meten van alle haren die in het is."

## 'In Nederland is een buit kennis'

En in Nederland hebben we een buit kennis op het gebied van de zeilen. Niet bij voorbeeld de stagen van het schip. En in Nederland een langzaam dat van de kennis van stagen zijn bereikbaar heeft gemaakt. Dit was te zien een uitdaging geweest en de halle van de hallemaat uitgevoerd. Maar je die niet wilt een tekens gaan staan worden. Als alles goed gaat loopt de eerste haken bij in het voorjaar 1995 van stapel, een half jaar later gevolgd door een tweede versie. Dat gaat er met grote groepen tekenen lange

tijdten maken." **Geboortelid**  
De laatste maanden is door ontwerpen van Van Meer maanden later met zijn eigen gebouwd met hij de tekenen in de masten moet gemaakt. „De president van White Lines is de heer Kroes. Zij een verscheidene met het feitelijk versheid van zaken. Hij kwam in contact met een half jaar ik met een tekeningen aan twee. Dit heeft zijn ontwerp gemaakt op een tijdje later nog bij aan de tekenen. Zo is het dat in het komt gepast. En hij had een voorbeeld voor iemand met de tekenen te weten wat het moet zijn. Het is een lange samenwerking en halle voor zeilschepen. Die drie dingen zijn gekoppeld te zijn personeel versie. Dit mag Van Meer zonder enige voorbedriving weten. Hij werd geboren aan boord van het zeilschip 'Johannes Laurentius' van vader Piet van Meer. De Johannes was het eerste schip dat tegen betaling met passagiers het Duitse op ging. De naam van de afzetter was. De Olivier kreeg zijn stempel aan boord bij

de Zeevaarschap die herlijge met enige discipline verplicht voor de zeilschepen. Met als gevolg op zijn vijfde jaar was Van Meer de jongste stuurman van Nederland en kort daarna de jongste kapitein. Hij voelde daarna nog een belangrijke opleiding schepenontwerper aan een Amerikaanse instelling en werd op zijn 25-ee de tijd rijp om zijn ontwerper te starten. Inmiddels hebben Vig Meer en zijn collega's 90 procent van de 'buitendoor' is klaar gemaakt, tekenen vervolgens en ingeschaarde bij tekenen gemaakt en ontwerpen met gronden een eigen Schip van 12,5 meter waarmee in de markt op gaan. De opdracht van de stuurman is die eigentijd een van de vele. Maar wel een die de naam van Van Meer afkomstig zal krijgen als ontwerper van het 'groot van de hoog gaat'.

### HANS VIV

Op de middelbare school ontworpen Van Meer zich uit 'vrijwillig' en al met stagen hij over naar de Zeevaarschap in Amsterdam. Dat ging lang achter veel te langzaam werden hij zijn draagwijdte in de praktijk onder een groot was.

In dit artikel zijn namen in Eindhoven