

Van onze verslaggever
WILLEM DE NIET

MAKKUM/ENKHUIZEN — De Enkhuizer scheepsarchitect Olivier F. van Meer (29) beleefde gisteren in Makkum de zoveelste 'dag van zijn leven'. Hij was getuige van het officieel in de vaart nemen van het door hem ontworpen zeilschip, de dwarsgetuigde brigantijn 'Swan fan Makkum', het grootste traditionele zeilschip van Nederland. „En misschien is het wel de grootste tweemaster ter wereld”, zegt Van Meer, die in zijn kantoor in Enkhuizen al een tekening aan de muur heeft hangen van een nog groter schip. Met nog hogere masten dan die van de 'Swan', die bijna 45 meter de lucht in priemen. En nog meer zeil dan de 1300 vierkante meter waarover het dwarsgetuigde, 61 meter — over alles — lange schip beschikt.

De Swan fan Makkum is eigendom van V en S Charters in Noordwijk. Het schip vertrekt binnenkort voor cruises in het Caraïbisch gebied vanuit de thuishaven op het eiland St. Lucia. In de zomermaanden is de Oostzee het vaargebied. Aan boord zijn achttien tweepersons hutten, elk met een eigen wc en douche. Tijdens dagtochten is er voldoende accommodatie voor 120 passagiers. Hoewel de Swan fan Makkum onder Nederlandse vlag vaart, is het gebouwd in Polen. „Dat is puur een financiële kwestie. Aan het schip is tweehonderd ton staal verwerkt. Als dan de aankoop en het verwerken een paar honderd gulden per ton schelen, praat je al gauw over grote bedragen. Maar de materialen voor de inrichting, afwerking en tuigage zijn zonder uitzondering geleverd door Nederlandse bedrijven. Dat is bij dit soort schepen een vereiste. Op dat gebied heeft ons land een voorsprong en een uitstekende reputatie”, aldus de 29-jarige Enkhuizer, die acht jaar geleden met zijn ontwerp- en tekenbureau begon.

Nog steeds speelt zijn leeftijd hem soms parten, maar anders dan acht jaar geleden beschikt hij nu over een referentielijst die klinkt als een scheepsklok. „Er is de laatste jaren veel veranderd. Drie, vier jaar geleden moest ik nog lullen als Brugman. Nu heb ik inmiddels een reputatie opgebouwd die letterlijk grensoverschrijdend is. Maar ik ondervind er nog hinder van, dat ik nog geen dertig ben. Ik heb het voordeel dat ik er wat ouder uitzie, maar het gebeurt nog dat mensen terughoudend zijn vanwege mijn leeftijd. Gelukkig kan ik ze in gesprekken meestal overtuigen, vooral wanneer ze zelf ook verstand van de bouw van zeilschepen hebben.”

„Uiteindelijk heb ik net zo veel jaren ervaring als ik oud ben. Ik werd geboren op de schoener

Swan fan Makkum grootste tweemaster van Nederland

Scheepsarchitect uit Enkhuizen heeft reputatie opgebouwd



□ Een doorkijkje op de grootste tweemaster van Nederland.

van mijn vader en heb de eerste 23 jaar van mijn leven vrijwel doorlopend gevaren. Over zeilen hoeft niemand me dus meer iets te vertellen. En daardoor klikt het meestal erg snel met opdrachtgevers. Op werven merk ik soms dat ze niet goed weten hoe ze me moeten plaatsen. Het lijkt er dan op dat ze iemand verwachten met een baard en een oorring.” Van Meer benadrukt dat de bouw van een groot zeilschip met een creatief proces begint. „Anders dan mensen wel denken, is er niet eerst een romp en

wordt die ingedeeld. Er komt allereerst een pakket eisen op tafel. Dat wordt doorgesproken en uitgewerkt en op grond daarvan worden vorm en afmetingen van het schip bepaald. Dat is echt een scheppingsproces. Anders zou het een kwestie zijn van een casco-tekening uit de la trekken en daar wat lijnen in tekenen. Gelukkig werkt het zo niet. Dan zou dit werk een deel van de inhoud verliezen.” De activiteiten van Van Meer omvatten meer dan alleen het ontwerpen en tekenen. Via de Van Meer Rigging Group wordt

de tuigage ontworpen en aangebracht. „Bij Rigging werken twee mensen vast en huren we mensen in wanneer er een schip getuigd moet worden. Dan werken we met tien tot veertien mensen. Mensen die het aloude handwerk verstaan. In feite vaste mensen die we op afroep aan het werk zetten.” In de schepen waarvoor Van Meer de tuigage ontwerpt, is een aantal vindingen verwerkt die het mogelijk maken om het schip met een kleine bemanning te kunnen zeilen. Een van die vindingen is het Van Meer



□ Scheepsarchitect Olivier F. van Meer: „Op werven verwachten ze soms iemand met een baard en een oorring.”



□ De Swan fan Makkum in volle glorie aan de kade van Makkum. Foto's Theo Groot

Rolra systeem. „Daardoor verdwijnt het beeld van de tientallen mannetjes die op de ra staan om de zeilen te hijsen of te reven. Een mooi gezicht, maar uit economisch oogpunt niet haalbaar. Bij de grootste Amerikaanse cruiseschepen zou veertig man nodig zijn om het schip goed onder zeil te houden. Door toepassing van het rolrasysteem, gekoppeld aan een aantal efficiënt werkende lieren, zijn er maar acht nodig. Dat betekent dat er ruim dertig jaarsalarissen minder op de exploitatie drukken.”

Hoewel Van Meer graag een schip ontwerpt voor klanten bij wie geld geen rol schijnt te spelen, gaat de praalzucht hem soms wel wat ver. „Er zijn schepen bij, waar de gouden knoppen en kranen en marmeren vloeren alle aandacht opeisen. Terwijl ik vind dat een schip door zijn uiterlijke verschijning iets moet oproepen. Daar om ben ik ook blij dat ik regelmatig voor de reguliere charter- en beroepsvaart werk. Om dat daar een ideale combinatie tussen functionaliteit en comfort wordt nagestreefd.”