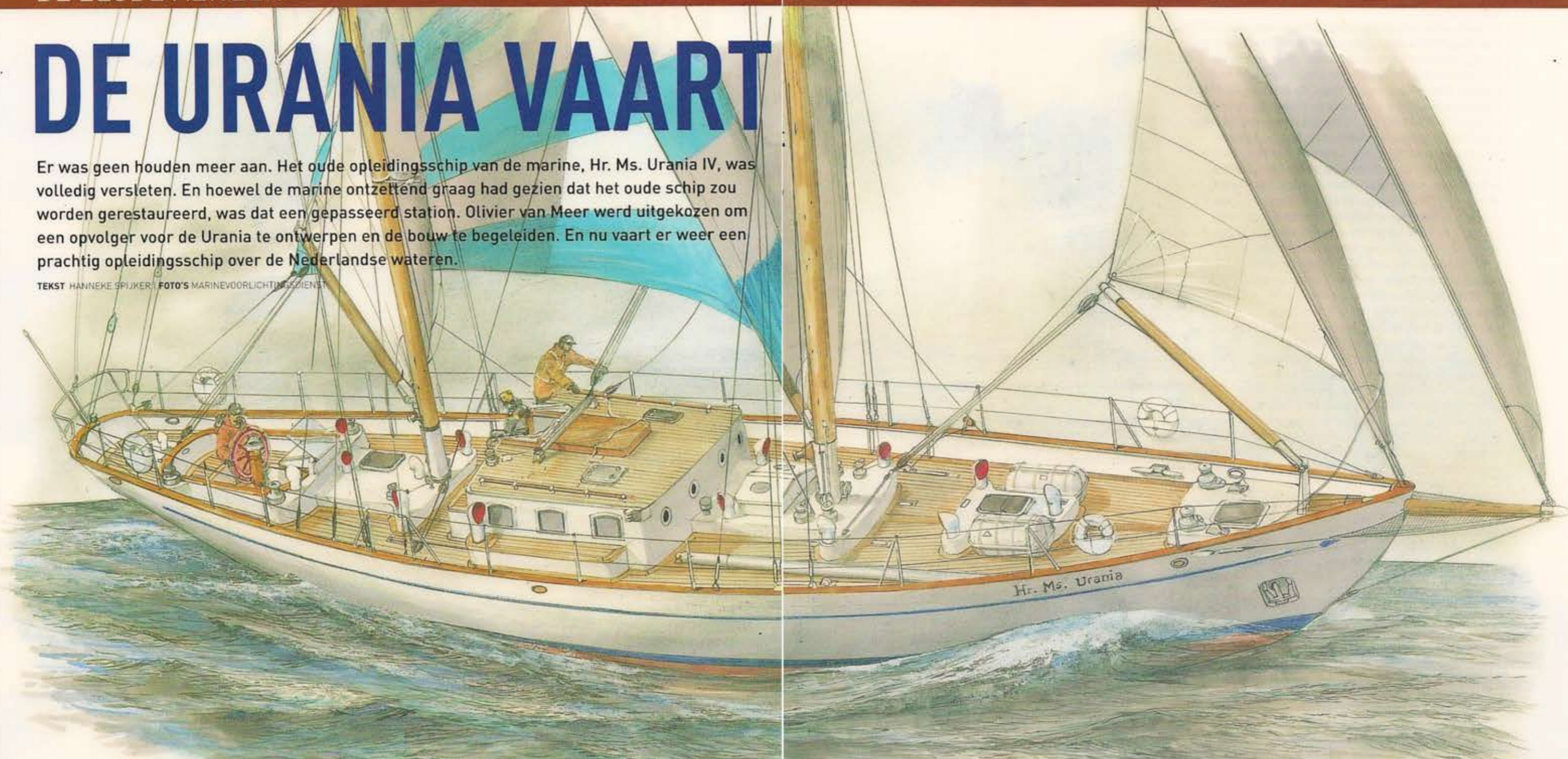


DE ZESDE ALWEER

DE URANIA VAART

Er was geen houden meer aan. Het oude opleidingsschip van de marine, Hr. Ms. Urania IV, was volledig versleten. En hoewel de marine ontzettend graag had gezien dat het oude schip zou worden gerestaureerd, was dat een gepasseerd station. Olivier van Meer werd uitgekozen om een opvolger voor de Urania te ontwerpen en de bouw te begeleiden. En nu vaart er weer een prachtig opleidingsschip over de Nederlandse wateren.

TEKST HANNEKE SPIJKER | FOTO'S MARINEVOORLICHTINGSDIENST



HET stuurwiel. En de naamplaten. Veel meer is er niet over van de oude, bekende Urania. Nou ja, ook nog: ankergerie, lijnen, wat dekbeslag, navigatieapparatuur, kommaliewant, de bijboot en het lesmateriaal. Maar verder is het schip gestript en gesloopt, hoe jammer iedereen dat ook vond, want er was eenvoudigweg niets meer te gebruiken. Toen dat duidelijk was, stond boven aan het verlanglijstje een schip met dezelfde klassieke uitstraling als de Urania. En dus was het niet zo gek dat de marine uitkwam bij ontwerper Olivier van Meer in Enkhuizen. Hij staat bekend om zijn klassieke ontwerpen, zoals de Puffin, de Zaca A Te Moana en de Swan Fan Makkum. Hij onderstreepte in zijn



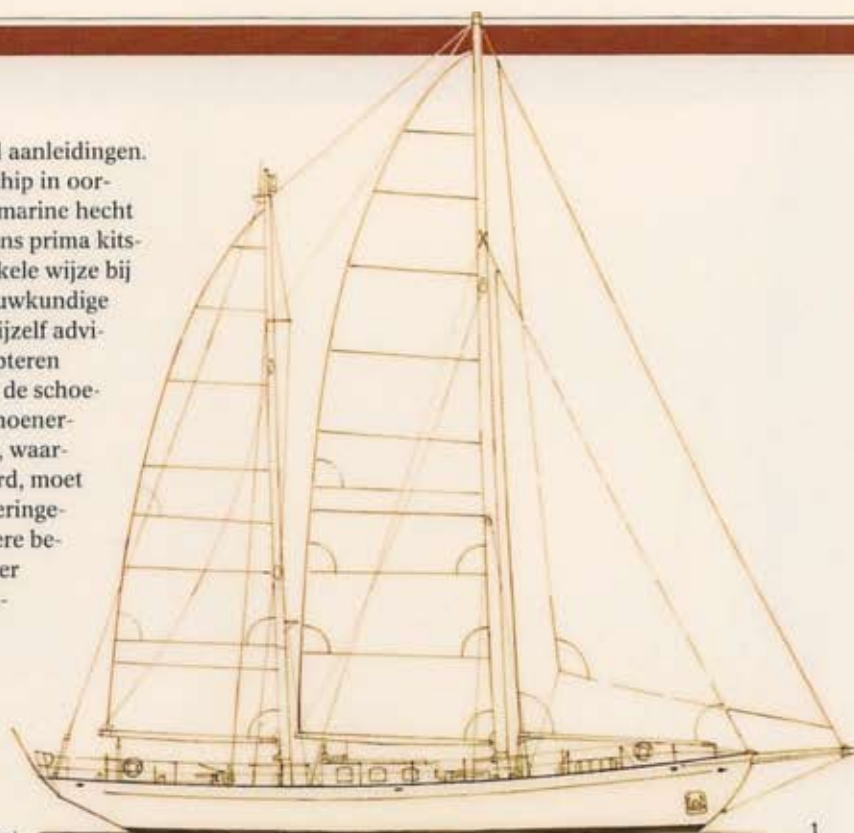
betoog om de klus te krijgen dat ook de opvolger van de Urania inderdaad hetzelfde karakter en dezelfde sleer zou moeten krijgen. Maar hij had ook andere wensen. Zo was hij van mening dat het niet mogelijk was om dezelfde maatvoering aan te houden. De oude Urania was zonder boegspriet bijna 22 meter en de nieuwe zou langer moeten worden. Van Meer: 'De door de marine gestelde eisen, de regelgeving van het klassebureau en de eisen van deze tijd dwingen ons het oorspronkelijke ontwerp te vergroten. Aanvankelijk leek dit teleurstellend, maar gaandeweg het proces dienden zich diverse voordelen aan. Om het concept optimaal binnen het karakter en de uitstraling van de Hr. Ms. Urania te passen, zijn de hoofdafmetingen als volgt aangepast: Lengte over de

stevens was 21,90 meter, wordt 23,40 meter, grootste breedte was 5,29 meter, wordt 5,97 meter, diepgang was 3 meter, wordt 2,50 meter, gewicht was 65 ton en later 82 ton, wordt 69 ton. Destijds was de ontwerpfilosofie gebaseerd op smalle en diepe zeilschepen. Huidige kennis van jachtontwerp bewijst dat dit - afhankelijk van de situatie - een achterhaalde regel is. De lengte-breedteverhouding in de nieuwe situatie is zoals ik hem zou wensen voor een nieuw ontwerp in deze klasse. Het gevolg van deze andere verhouding is dat het schip sneller zal zeilen, plezieriger zeegedrag zal hebben en dat hij zal voldoen aan de uiterst zware windeis als verwoord in de stabiliteitscriteria van Register Holland.'

AANPASSING

De aanpassing van de diepgang had een aantal aanleidingen. Van Meer: 'Ten eerste is het hele onderwaterschip in oorsprong gebaseerd op een schoenertuigage. De marine hecht veel waarde aan het hergebruik van de overigens prima kitsuigage. Deze twee uitersten horen op geen enkele wijze bij elkaar. Gezien de investering en de scheepsbouwkundige verantwoordelijkheid van de marine en van mijzelf adviseerde ik het volgende. Wanneer we zouden opteren voor het behoud van het onderwaterschip van de schoener dan zouden wij ook de oorspronkelijke schoenertuigage moeten toepassen. Voor de kitsuigage, waarmee de Urania in de loop der jaren is uitgevoerd, moet het onderwaterschip worden aangepast. Die geringere diepgang heeft verder als voordeel een grotere bereikbaarheid van kleinere havens en een minder weke kim waardoor makkelijker aan de stabiliteitseisen kan worden voldaan. De aanvangs stabiliteit wordt door de minder weke kimmén groter en het natte oppervlak geringer waardoor de snelheid onder zeil zal toenemen. Het geringere gewicht is natuurlijk zeer belangrijk. Ons is gebleken dat het bestaande schip door de jaren heen welhaast 17 ton zwaarder moet zijn geworden. In ieder geval ligt het bestaande schip veel dieper dan de oorspronkelijke waterlijn. Dit heeft een uiterst negatieve invloed op de zeileigenschappen en het zeedrag. Met 69 ton (vol beladen) wordt het nieuwe schip dus relatief lichter. Behalve door modernere constructiemethoden komt dat ook door de bewuste aanpassing van het lijnenplan.'

De tuigage en het dekbeslag zouden voor een groot deel worden hergebruikt, alleen de zeilen zouden worden vernieuwd. Van Meer: 'Een goed zeilend schip geeft aanzienlijk meer plezier tijdens het zeilen en in het bijzonder tijdens wedstrijden. Het gebruik van een spinnaker ligt voor de hand, maar hoort eigenlijk niet op dit type schip. Minstens



1 Het zeilplan heeft een sterke ronding van de achterlijken in grootzeil en bezaan. Dit is mogelijk door de doorlopende zeillatten.

2-3 Om duidelijk te maken hoe knap Olivier van Meer de onderdeksindeling van de inrichting van het nieuwe opleidingsschip wist te ontwerpen is het schip twee keer opengewerkt getekend. Rechtsboven zien we het schip aan bakboord met kenmerkend de twee dameshutten. De tekening met nummers geeft de details aan stuurboord. Er zijn maar liefst zeventien kooien in zeven van elkaar te scheiden hutten.

zo effectief en veel vaker inzetbaar zijn twee gennakers.' Helaas bleken de twee masten door schimmel te zijn aangevreten en moesten er nieuwe worden gemaakt. De nieuwe masten zijn van aluminium.

De Urania is door de jaren heen bijna 17 ton zwaarder geworden

Over het interieur was ook wel wat toe te lichten. 'Het dekhuis is aangepast in vormgeving, afmetingen en stijl. Het past bij het type schip en het is het centrum van het schip. Voorzien is in acht zitplaatsen voor staf en genodigden en er is een grote kaartentafel en communicatiehoek. De commandant heeft een eigen toegang en er is een toegang naar de technische ruimte die aan de motorruimte grenst. Het schip is volledig in twee wachten ingedeeld. Gescheiden sanitair, natgoedkast en separate uitgang die gebruikt kan worden wanneer in de kajuit een bespreking plaatsvindt. De vrouwelijke adelborsten hebben een gescheiden hut en de twee ►





2

AFMETINGEN

Lengte over alles	26,74 m
Lengte over de stevens	23,40 m
Lengte waterlijn	18,31 m
Breedte	6,04 m
Masthoogte boven water	28,20 m
Diepgang	2,50 m
Zeitoppervlak	313,2 m ²
Ballast	13.800 kg
Motor	Caterpillar, 186 kW/253 pk

VERKLARING VAN DE CIJFERS

1. Twee buns voor stootwillen en een beperkte bergruimte onder het achterdek
2. Een grote zeilenkooi onder de stuurkuip bereikbaar via de luiken in de kuipbanken
3. Hut met vier kooien voor adelborsten. Er zijn vier laden en twee hangkasten
4. De natte cel voor de achterdivisie heeft een ruime douche en wastafel/aanrecht

5. Hut voor twee vrouwelijke adelborsten. De dames hebben één hangkast
6. De commandant heeft een ruime hut met wastafel, bureau, boekenkasten, een hangkast plus een zogeheten zegelkast: de scheepskluis
7. Aan bakboord is een kleine hut voor twee wachtofficieren. Bij de trap naar de achterdivisie zien we de vlaggenkast
8. In het dekhuis is een grote navigatietafel
9. Een verhoogde zithoek aan stuurboord met zicht naar buiten
10. Machinekamer met 186-kilowattdieselmotor, generator en drukwatersysteem
11. Kombuis met vrieskist onder de gangvloer
12. Eet- en verblijfsruimte met dertien zitplaatsen
13. Twee grote koelkasten in de kombuis
14. Was- en doucheruimte
15. (Dag)toilet
16. Hut voor twee vrouwelijke adelborsten
17. Hut voor bootsman en kwartiermeester
18. Verblijf voor vier adelborsten (zie 3)
19. Voorpiek met twee kettingbakken

ILLUSTRATIES: ROBERT DAE



3

ALLE URANIA'S

De naam Urania komt uit de Griekse mythologie. Het was een van de negen Muzen, die van de sterrenkunde en ze werd ook beschouwd als beschermster van de zeelieden. De eerste Urania was een instructiekorvet en kwam in 1830 in de vaart. De lengte was zo'n 28 meter en het schip had twaalf stuks geschut. De eerste Urania voer vanuit Medemblik, omdat daar ook het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) was gevestigd. Het varen was een vast onderdeel van de opleiding voor de adelborsten. In 1850 verhuisde het KIM naar Breda en werd het varen stopgezet. Een paar jaar later kwam de opleiding terecht in Willemsoord en werd er weer gevaren met de Urania. In 1867 ging de eerste Urania uit de vaart. Het jaar erop was er alweer een tweede Urania op het water, ongeveer even lang, ook een houten zeilkorvet, en zij bleef tot 1908 in de vaart. In 1910 kregen de adelborsten de beschikking over een in 1873 gebouwde loodskotter, maar de pret was van korte duur. Dit schip ging al in 1913 over naar de opleiding voor matrozen in Hellevoetsluis. Tot vlak voor de Tweede Wereldoorlog had het KIM geen groot opleidingsvaartuig, alleen een paar kleine sloepen. In 1938 kwam de vierde Urania bij de marine. Gebouwd voor 85.000 gulden, onder de naam Tromp bij de Haarlemse Scheepsbouw Maatschappij in opdracht van Boudewijn Nierstrasz. Hij was een ex-marineofficier die op latere leeftijd geld had ver-

diend in de koopvaardij. Hij verkocht het schip voor 30.000 gulden aan de marine en natuurlijk werd het herdoopt tot Urania. Het schip was ontworpen door de Duitse Robert Schreiber. De romp was gemaakt van overnaads geklonken staalplaten. De lengte over alles was 24 meter (inclusief boegspriet) en het gewicht 65 ton. Aanvankelijk als schoener getuigd, maar in 1957 werd dat veranderd in een torenkitsuigage. Onderdeks was de mooie salon met een haard, buffet en buffetkastjes en een schilderij van Jan Maris verbouwd tot een onderkomen met zoveel mogelijk kooien voor de adelborsten. Na de Duitse inval viel het jacht in handen van de vijand, die het wel de naam liet behouden, maar het inzette voor de opleiding aan de Marine-Kriegsschule in Flensburg-Mürwik. In augustus 1940 begon de marine een nieuwe adelborstenopleiding in Soerabaja en in 1941 werd wederom een Urania te water gelaten. Deze vijfde Urania zou echter nooit met adelborsten varen. Na de slag in de Javazee legden in 1942 de Japanners beslag op het jacht. Na de oorlog kwam de vierde Urania (de ex-Tromp) terug naar Willemsoord en na een restauratie in 1948 weer in de vaart. Tot 2001 volgden marineofficieren zeilopleidingen aan boord en het jacht vervulde vele representatieve functies voor de Koninklijke Marine. Maar toen was het dan ook wel op. En nu is er dus een zesde Urania.



Het moet voor adelborsten in opleiding een genot zijn om te leren zeilen op dit schip.

wacht-officieren komen niet uit in de ruimte van een specifieke wacht. Het toilet van de voorste wacht is ook dagtoilet. Alle kooien zijn 2,05 x 0,68 meter en de stahoogte in de kajuit is 2,05 meter.'

De technische ruimte is eenvoudig bereikbaar, volgens Olivier van Meer is dat essentieel. 'De pompen, schakelkasten enzovoort moeten goed onderhouden kunnen worden en dus makkelijk bereikbaar zijn. Hier liggen ook de reserveonderdelen. Wanneer er iets aan de motor moet gebeuren, heb je alles bij de hand.'

Naast het ontwerp deed Van Meer ook de bouwbegeleiding. Hij was jarenlang *surveyor* bij Register Holland en de bouw van dit jacht zou voor de marine een moeilijke opdracht zijn waarvoor specifieke kennis nodig was. Het stalen casco werd gebouwd bij Dutch Yacht Builders in Enkhuizen (voorheen De Gier & Bezaan Internationaal). Daarna ging het casco naar het Marinebedrijf op het Nieuwe Haven terrein in Willemsoord. Een speciale groep werknemers van het Marinebedrijf werkte onder leiding van Van Meer aan de afbouw van de Urania. Halverwege vorig jaar ging het schip te water en sindsdien zijn er al vele mijlen afgelegd. Erg veel ruchtbaarheid werd daaraan niet gegeven, omdat in deze tijden van bezuinigingen een vervanging voor het oude marineopleidingschip voor de marine wellicht in het verkeerde keelgat van sommige mensen had kunnen schieten. Maar wat zou de Koninklijke Marine zijn zonder Urania? ✎