



# Prestigieuze order voor B.S.C.

## Belgen bouwen barkentijnen

DOOR GERRIT VAN BURGELER

Het is nog niet zo heel lang geleden dat een dreigend tekort aan olie de kans op een terugkeer van het zeil bij de koopvaardij heel reëel deed lijken. De oliecrisis van de jaren zeventig gaf de stoot tot een flink aantal interessante experimenten met meestal zeer eigentijdse, computergestuurde hulpzeilsystemen die bij een verdere stijging van de olieprijzen zeker rendabel zouden zijn geworden. Maar tegen alle verwachtingen gebeurde het omgekeerde, de olieprijzen daalden en bleven daarna redelijk stabiel. Eén voor één verdwenen de experimentele systemen van de proefschepen en het zeil zou zeker weer in de vergetelheid zijn geraakt als zich inmiddels niet een nieuwe trend had ontwikkeld.

In de cruisevaart raakte een deel van de cliënteel uitgekeken op het varen op de traditionele grote cruiseschepen en voor hen werd een nieuw type schip ontwikkeld, kleiner en met zeilen. Hoewel al langere tijd kleine zeilschepen met vakantiegangers rondvoeren kwam de echte doorbraak in 1985 toen Windstar Sail Cruises (nu onderdeel van de Holland Amerika Lijn) in Frankrijk twee moderne zeilende cruiseschepen bestelde. (Zie de Wimpel van mei 1985.) Sindsdien zijn meer van dit soort schepen in dienst gesteld. Deze waren net als die van Windstar langsscheeps getuigd. Ze voeren vrij kleine torentuigen waardoor ze eerder als motorschepen met hulpzeilvermogen dan als echte zeilschepen moeten worden aangemerkt. Aardig, maar voor de echte romanticus en sportieveling toch nog niet helemaal je van het. Die willen ra's zien en een wolk van zeilen. Voor deze categorie biedt binnenkort de nieuwe rederij White Star Clippers BV in Brussel uitkomst. Dit bedrijf heeft bij de Belgische Scheepsbouw Combinatie (B.S.C.) twee forse viermast barkentijnen of schoenerbarken besteld. De B.S.C. ontstond ruim een jaar geleden toen Pauwels International NV een meerderheidsbelang verwierf in vier Belgische werven; Fulton Marine in Ruisbroek, de Scheepswerven van Langerbrugge in Gent, de Scheepswerven van He-



Artist's impression van John T. Bendervoet.

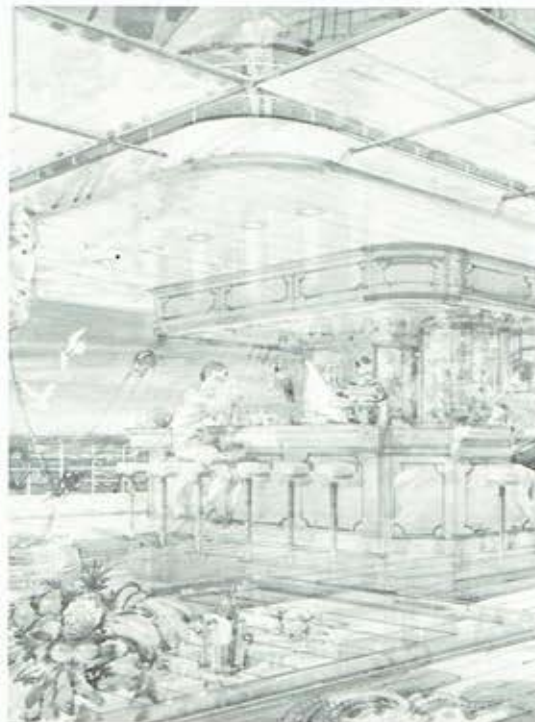
miksem in Hemiksem en Meuse et Sambre in Beez, bij Namen. De werkelijk schitterende barkentijnen worden gebouwd door Scheepswerven van Langerbrugge en door Fulton Marine. Met de order is een bedrag gemoeid van 2,5 miljard francs, dat is ongeveer 140 miljoen gulden. Het eerste schip moet voor maart 1991 worden opgeleverd, nummer twee moet volgen voor het eind van dat jaar. De schoenerbarken krijgen een totale lengte van 106 meter, de breedte wordt 15 meter, de holte 9 meter, de diepgang 5,5 meter en ze gaan 2500 gt meten. De masten worden met 63 meter vrijwel even lang als die van de legendarische reuzenwindjammer „Preussen“!

Het is interessant deze nieuwe schepen eens te vergelijken met de ongeveer even grote „Mozart“ en de „Beethoven“, twee viermastschoenerbarken van 2003 brt die in 1904 voor A. C. de Freitas in Hamburg werden gebouwd bij de Grangemouth and Greenock Dockyard in Greenock. Schoenerbarken van deze grootte kregen enige populariteit tegen het eind van de vorige eeuw toen de slechte gang van zaken in de zeilvaart het nodig maakte zo economisch mogelijk te opereren.

Men had al lang ontdekt dat het verbouwen van volschepen tot barken personeel uitspaarde. Wat was er dus logischer om schepen te bouwen met nog meer langs-

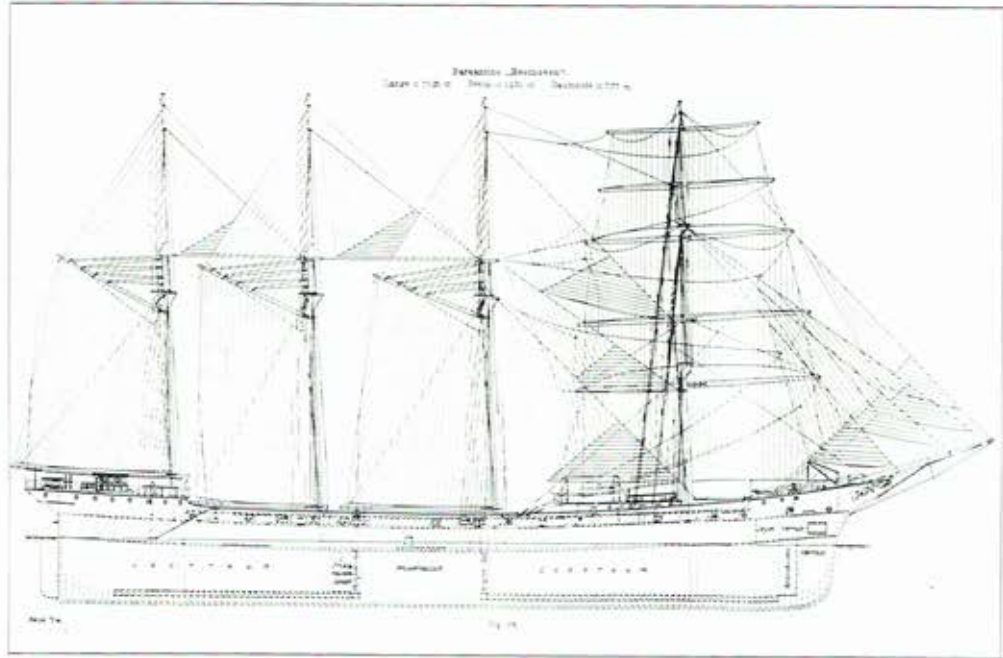
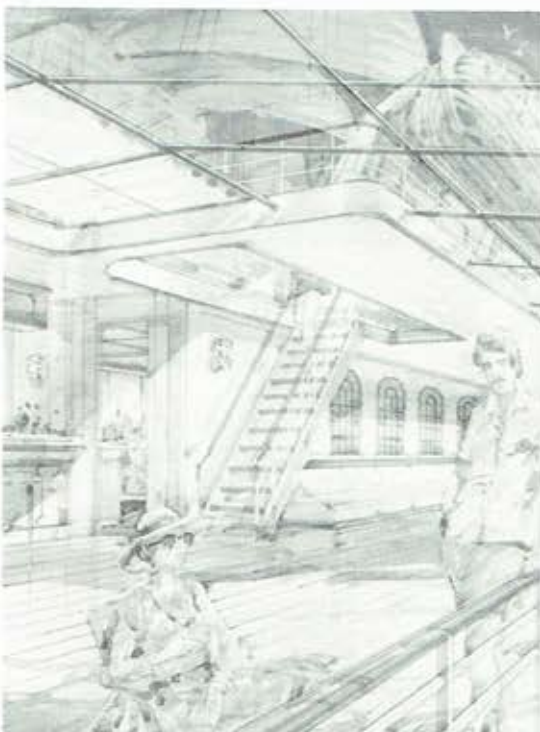
scheeps getuigde masten. Zo'n schip was immers nog goedkoper te varen terwijl ook de bouwkosten lager uitvielen. In het geval van de „Mozart“ en „Beethoven“ werd nog eens een extra-besparing gevonden

Zo gaat het er aan dek uitzien.



door de voorste top „baldheaded” uit te voeren, dat wil zeggen zonder boven-bramzeil of royal. Het verlies aan zeiloppervlak werd goedge maakt door de ra's van de resterende zeilen een stuk breder uit te voeren. Een nadeel van dit soort grote schoenerbarken was dat ze zulke enorme gieken en gaffels voeren. Bij de „Beethoven” en „Mozart” leidde dit herhaaldelijk tot schade. Deze rondhouten konden trouwens ook op wat kleinere schoeners en schoenerbarken al behoorlijke problemen opleveren. In het standaardwerk „Die grossen Segelschiffe” van Walter Laas, waarin ook de „Mozart” en de „Beethoven” worden beschreven, staat daarover een aardige anekdote. Een stoomschip ontmoet tijdens slecht weer een grote schoener die kennelijk in moeilijkheden verkeert. De kapitein van het stoomschip praat de schoener en roept: „Who is in command of that vessel”. Het antwoord van de schipper van het zeilschip zei alles: „Before that . . . boom got loose, I was”.

Mogelijk om dergelijke situaties te voorkomen heeft de ontwerper van de nieuwe schepen, de Brit Robert McFarlane, geen gaffelzeilen getekend. In plaats daarvan koos hij voor de bezaan een torenzeil. Tussen fokkemast en bezaanmast voorziet hij wel bommen, maar daaraan worden in plaats

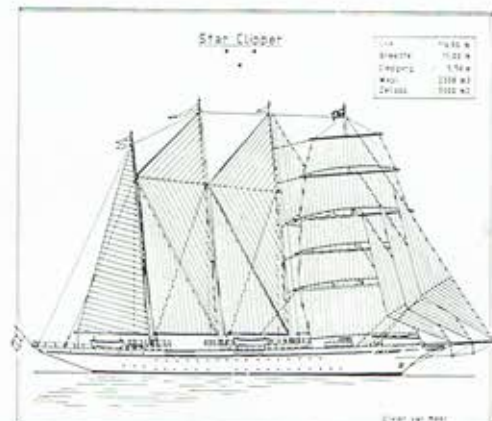


Zeilplan van de zusterschepen „Mozart” en „Beethoven”.

van gaffelzeilen veel kleinere en dus beter hanteerbare stagzeilen gevoerd. Boven deze stagzeilen komen grote driehoekige zeilen die McFarlane vissermanzeilen noemt en die volgens hem heel makkelijk te hanteren zijn. De fokkemast is klassiek getuigd met fok, twee marszeilen, een bramzeil en een royal. In totaal zullen de schepen 3365 vierkante meter zeil voeren, tweemaal zoveel als de bijna zestig jaar oude „Mercator”, die jammer genoeg in 1960 als opleidingsschip uit de vaart werd genomen. De „Mercator” was ook als schoenerbark getuigd, de Belgen hebben kennelijk een voorkeur voor deze tuigvorm. Ook al is Macfarlane de geestelijke vader van de nieuwe schepen, het eigenlijke ontwerpen gebeurt grotendeels in Nederland. Bureau Den Boer in Dordrecht maakt vrijwel alle technische tekeningen, de luxueuze inrichting wordt ontworpen door Sonneveld en Vermaas, leden van de ontwerpgroep Studio 8 in Moordrecht, en de tuigage komt van de tekenafels van de ploeg van Olivier F. van Meer in Enkhuizen. Een speciale uitdaging voor de Enkhuizers vormt daarbij het ontwerp van de ra's van de fokkemast. Die worden namelijk voorzien van een intern rolreefsysteem dat het mogelijk maakt de vierkante zeilen volledig vanaf het dek te bedienen. De bemanning hoeft straks dus niet de ra's op om de zeilen op te doeken. Interne rolra's zijn tot nu toe alleen toegepast op de Britse bark „Lord Nelson”. Maar dat is vergeleken met de Belgische schoenerbarken maar een klein scheepje. Zo worden de onderste ra's van de twee barkentijnen maar liefst 33 meter breed! Men heeft niet veel fantasie nodig om zich in te denken wat voor krachten daar gaan optreden. Terecht heeft Van Meer dan ook de voorwaarde gesteld dat

eerst een prototype wordt vervaardigd en beproefd. Het werk van zijn bureau houdt trouwens niet op als de tekeningen klaar zijn. Het zal ook toezien op het tuigen en de bemanning opleiden.

Overigens zijn niet alleen Nederlandse ontwerpers betrokken bij de bouw van de twee schoenerbarken. Het op maat gesneden staal bijvoorbeeld zal worden geleverd door Centraal Staal, en Struyck en Hamerslag verzorgt de aftimmering. Berekend is dat de nieuwe schepen onder zeil zeventien knopen zullen kunnen lopen. Op de machine zal een dienstvaart van twaalf knopen kunnen worden aangehouden. Die snelheid moet worden gegarandeerd door de 1360 pk (1015 kW) van een Caterpillar-diesel uit de 3500 serie. Twee soortgelijke motoren van 560 kW zullen de generatoren aandrijven terwijl de noodgenerator zal worden gekoppeld aan een Caterpillar uit de 3500 serie. Twee soortgelijke motoren van 560 kW zullen de generatoren aandrijven terwijl de noodgenerator zal worden gekoppeld aan een Caterpillar uit de 3300 serie. De uitlaatgassen zullen worden afge-



voerd via de bezaanmast. Een boegschroef zal de wendbaarheid tijdens het manoeuvreren in havens moeten verhogen. De schepen krijgen vier dekken. Het onderste zal dienstruimten en bemanningsverblijven bevatten. Op het tweede dek komen de hutten van de passagiers die over een eigen badkamer en uiteraard airconditioning zullen beschikken. De dekken drie en vier ten slotte herbergen de openbare ruimten zoals het restaurant, een vergaderzaal, een bibliotheek, bars en een winkel.

De namen van de twee schepen waren op het moment dat dit artikel werd geschreven nog niet bekend. Wel staat vast dat ze onder Belgische vlag zullen gaan varen. Het operatieterrein wordt de Caribische Zee en Sint Maarten wordt de thuishaven. Vanaf dit eiland zullen zevendaagse reizen worden gemaakt, om de west naar Saint Thomas en om de zuid naar Montserrat. De dagprijs zal rond de 250 Amerikaanse dollars liggen. Dat is volgens de oprichter en eigenaar van White Star Clippers, de Zweedse reder Michael Kraeft, heel redelijk, zeker als men er rekening mee houdt dat een cruise op een luxe zeilschip met ten hoogste 190 passagiers heel wat exclusiever is dan een tocht met 1000 anderen op een maxi-cruiseschip. Aantrekkelijk, zeker voor jongere passagiers waarop de rederij zich vooral richt, is verder de mogelijkheid mee te helpen bij het bedienen van de zeilen. Overigens zal die bediening dank zij het interne rolreefysteem zo eenvoudig zijn dat de dekdienst van de bemanning van in totaal 58 koppen het werk makkelijk aan zal kunnen, óók zonder hulp van passagiers. De nieuwe schepen vertonen niet alleen wat betreft inrichting en tuigage verschil met de schoenerbarken waarop hun ontwerp is gebaseerd. Ook de romp wijkt af en dat is vooral duidelijk in het achterschip. In plaats van de traditionele achterstevan van de „Beethoven” en de „Mozart” krijgen ze een elegante achterstevan die veel meer doet denken aan die van het uit 1931 daterende barkgetuigde jacht „Hussar”, dat tegenwoordig als „Sea Cloud” ook met passagiers rondvaart. Al met al worden in Gent en Ruisbroek twee opmerkelijke en fraaie schepen gebouwd, waar de Belgische scheepsbouwers en -ontwerper van de Lage Landen ongetwijfeld eer mee zullen inleggen.

