

Konstrukteur für alle Klassen

Olivier van Meer



Die „Zaca a te Moana“, ein Gaffelschoner von 48 Meter Länge und einer Verdrängung von 175 Tonnen, gilt als das schönste Schiff des holländischen Konstrukteurs.



Fotos: G. Fuyama

Er ist ein Kind der See, war ein miserabler Schüler und Hollands jüngster Kapitän. Olivier van Meer wurde Yachtdesigner, was sonst? Einige seiner Entwürfe sind die Wiedergeburt der eleganten Schoner von Nathanael Herreshoff.

Geh' doch nach Hause und mal da deine Schiffe.“ Diesen Satz bekam der Knabe Olivier van Meer auf der Mittelschule in Enkhuizen am IJsselmeer des öfteren zu hören. Obwohl ansonsten die pädagogischen Bemühungen der Lehrer an ihm wenig fruchteten, folgte er diesem weit-sichtigen Rat am Ende sehr gern. Mit der Schule also war es nicht viel. Was Olivier nicht daran hinderte, mit 17 zum jüngsten Kapitän auf kleiner Handelsfahrt zu promovieren, dem in den Niederlanden je das Patent ausgehändigt wurde.

Der heute 31jährige Olivier zeigt sein bestes Lächeln, wenn er davon berichtet. Ein gestandenes Mannsbild, inzwischen blond, blauäugig, breitschultrig, seit zehn Jahren als Designer selbständig, und das mit einer beachtlichen Auftragsliste. Darunter international bekannte Schiffe wie die „Zaca a te Moana“, die „Swan fan Makkum“, die Luxus-Windjammer „Star

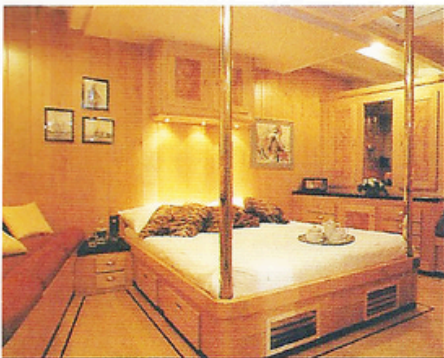
Flyer“ und „Star Clipper“. Aber auch Kleines und Feines wie die offene „Volante“, ein Musterbild raffiniertester Einfachheit. Nicht zu vergessen der 57-Fußer „Celine“, eine traumschöne Ketsch, die Olivier für und mit seinem Vater Ber van Meer entworfen hatte. Als Bilanz zweier eng verbundener Seglerleben und einer erstaunlichen Familiensaga.

Wer angesichts Oliviers temporeicher, aber auch nervenzerrender Karriere ins Grübeln gerät, sollte sich nämlich damit trösten, daß dem Wunderknaben offenkundig vieles in die Wiege gelegt wurde. Geboren wurde er, wie auch anders, an Bord eines Schiffes, der elterlichen „Johanna Lucretia“. Dieser prächtige Schoner lag seinerzeit am Amsterdamer Theaterkarree und diente Vater Ber, einem Ingenieur, genialen Tüftler und nicht weniger begabten Navigator, als Studio und der Familie als Wohnung. Irgendwann verkaufte Ber, der Erfinder des mechani-

schen Münzwechslers, seine Patente. Danach wurde nicht nur in den Ferien gesegelt, vorzugsweise in schwierigsten nord-europäischen Gewässern mit exklusiv sortierten zahlenden Gästen an Bord. Olivier, auf allen Reisen dabei und von seiner Mutter zeitweise privat unterrichtet, nennt diesen Lebensabschnitt seine eigentliche Schule. Mit zwölf Jahren erfüllte er bereits alle Anforderungen für das Steuermannspatent. Weshalb ihn Henk Wever, der Gründer und heutige Direktor der staatlich anerkannten Enkhuizer Seefahrtsschule, gern von den ungeliebten Paukern erlöste und in seinen ersten Jahrgang aufnahm.

Dies erklärt nahezu zwanglos das recht frühe Kapitänspatent, noch nicht aber den diplomierten Yacht-Architekten Olivier van Meer, der sich mit 21 selbständig machte. Für einen jungen Mann, der segeln wollte und an Bord der „Johanna“ noch gebraucht wurde, kam da nur ein Fernstudium in Frage. Die Wahl fiel auf das Bluehill-Institut im nordamerikanischen Maine, was überhaupt kein Zufall war. Denn Maine mit seiner großen Seefahrtstradition und seinen legendären Grand-Banks-Schonern ist bis heute ein seglerisches Traumland Olivier van Meers. Dort will er einmal leben. Sozusagen als Teil seiner Philosophie, man müsse den Charakter eines Reviers riechen und fühlen, um dem Wesen seiner Schiffe nachspüren zu können.

Was den letzten Punkt betrifft, die Idee nämlich, später einmal durch die Welt zu ziehen und die braven Niederlande mit allerlei exotischen Plätzen zu tauschen, da kann sich Olivier van Meer durchaus in Feuer reden. Am besten sitzt man mit ihm dann an Enkhuizens altem Fischerhafen im „De Admiraal“. Dort landet das kühlende Pils auf überaus kräftigen hölzernen Planken, die einst die Lukendeckel eines Walfängers waren. Den hat Olivier mit seinem Vater vor Jahren in Norwegen aufgespürt, als sie auf der Suche nach segelfähigen alten Rümpfen waren. Das Schiff holten sie nach Holland, und ein Teil seiner Ausrüstung landete dekorativ in Oliviers Enkhuizer Stammkneipe. Wo bei man nebenbei erfährt, daß er nicht



Zaca a te Moana

Unter Deck spiegelt die „Zaca a te Moana“ (siehe vorhergehende Seite) die Leichtigkeit moderner Yachtkonstruktion wider. Der Entwurf des 38-Meter-Schoners war allerdings ein hartes Stück Arbeit. Der Auftraggeber gab van Meer bei der Umsetzung alle Freiheiten. Es wurde dessen Meisterstück.



*Eine Reverenz
vor dem Genius
Nat Herreshoff.*



Star Flyer

Die Riggs der Barkentinen „Star Flyer“ und „Star Clipper“ waren eine lukrative, aber schwierige Aufgabe, denn es gab wenig Erfahrungen mit alten Takelagen. Lloyds hatte zuletzt 1922 Daten für Rahsegler erlassen. Van Meer zeichnete 3400 Quadratmeter Tuch aus hochfestem Kunststoff, verteilt auf 15 Segel.

Literatur aus dem letzten Jahrhundert half, moderne Rahriggs zu zeichnen.





Ein klassisches Rigg mit versteckter Rolltechnik.



Swan fan Makkum

Diese 50-Meter-Stahlbrigantine gehört zu den bekanntesten Konstruktionen von Meers. Das kompliziert aussehende Rigg mit fünf Rahen und einem gewaltigen Besan ist dank moderner hydraulisch angetriebener Rolltechnik von einer kleinen Stammcrew beherrschbar. Nur so rechnet sich der Einsatz einer klassischen Konstruktion für die Fahrt als Charterschiff.

nur für dieses gediegene Restaurant, sondern auch schon mal für Bars oder Hotels im Lande als Innenarchitekt tätig war.

Wer mit Olivier van Meer über ein künftiges Schiff redet, wird zu schätzen wissen, daß der Mann geschmackssicher Interieurs realisieren kann. Aber mit dem Vorschlag, einen Rumpf um eine Wohnung herum zu entwerfen, dürfte man bei ihm auf Granit beißen. Eine angemessene Länge, eine angepeilte Verdrängung, der Typ des Bootes, seine Verwendung, das sind Faktoren für gute Eigengespräche. Stockt es bereits hier, hält Olivier Vorsicht für angeraten und sich selbst für die falsche Adresse. Erst recht, wenn es zu früh in die Details geht. Denn davor steht sein Credo vom weißen Blatt Papier, dazu ein guter Rotwein und die passende Musik. Chopin oder Vokales vom Balkan liebt er besonders.

Auf diese Art entstand Oliviers edelstes

Schiff, der Schoner „Zaca a te Moana“. Eine wahre Lust für das Auge und eine Genugtuung für seinen Besitzer Ed Kastelij, mit dem sich der Designer in zehn Minuten prinzipiell einig war. Denn Ed Kastelij wußte, was er wollte. Eine Art Grand Banker von 38 Meter Länge – „wahnsinnig schön“ – mit Löffelbug. Inspiriert von der älteren „Zaca“, die einst dem Hollywood-Star Eroll Flynn („Sturmfahrt nach Alaska“) gehörte und die Kastelij ursprünglich kaufen wollte. Der Rest war, wohl einmalig im Leben eines Yachtarchitekten, *carte blanche*. Womit für den der Kampf mit diesem weißen Blatt Papier erst recht begann.

Den Schoner hatte er, der als Junge die Bücher von Nat Herreshoff mit der Taschenlampe unter der Bettdecke verschlang, eigentlich bereits im Kopf. Aber es durfte keine Replik werden. Ein Hauch von Nostalgie sollte die „Zaca“ umwehen, doch sie mußte ihre eigene Art finden. Die fand sie dann mit Hilfe von Chopin und altem Burgunder. Auf letzteren besonders führt Olivier die beschwingte Leichtigkeit ihrer Linien zurück. Wohin er sich bei genauem Hinsehen allerdings harte Arbeit verbirgt. Denn der Mann künstlerisch hingeschmissener Skizzen ist van Meer keineswegs. Es wird immer gezeichnet, streng mit Bleistift und Maßgerät auf dem jungfräulich weißen Papier. Geht eine Linie daneben, fliegt das Blatt zerknüllt zu Boden.

Das machte schon der Achtjährige auf dem Schiff der Eltern so, zum Mißvergnügen seines sparsamen Vaters und zum offenkundigen Mißverständnis seiner späteren Schullehrer, die meinten, er male Schiffchen. Ein graziöser Grand Banker war Olivier mit „Zaca“ gelungen, ein technisch allerdings schwieriges Schiff. Denn die Gillung im Heck mit ihren zurückkrümmenden Spanten dort belegt nachdrücklich, daß Schönheit teuer sein kann, weil sie manchmal hohe Schiffbauertigkeiten erfordert. Da kamen Olivier und der „Zaca“ die holländische Bootsbau-tradition gut zupaf. Denn die Stahlbaukunst, beispielsweise eine runde Lemsteraak mit ihren nie endenden Linien zu bauen, ist auf niederländischen Werften

keineswegs ausgestorben. In „Common Sense of Yacht design“ von L. Francis Herreshoff findet sich die bissige Floskel, daß es schwer verständlich sei, wenn ein Segler eine rassige gegen eine langweilige, aber schnelle Yacht tauschen wolle, nur um damit in Gegenwart von 40 Königen den Clown zu spielen. Gemeint war damit der pompöse Regattabetrieb der Jahrhundertwende und das unvermeidliche Eindringen der Rennformeln in den Yachtbau. Daneben allerdings hat es immer die Tradition jener Designer und Individualisten gegeben, die ihre Erfahrungen zur persönlichen Handschrift entwickelten und dem Formelbetrieb fernblieben. Olivier van Meer, den jungen Überflieger, kann man zweifellos in diese Reihe stellen. Wenn er sein Herz ausschüttet, dann ist nicht von schnellen, sondern von spannenden Schiffen die Rede, die auch still im Hafen ihre Ausstrahlung behalten. Vorbilder indes findet er beileibe nicht nur unter Yachten. Sein Idol, der alte Herreshoff, hat ja längst nicht nur Segelschiffe entworfen, sondern auch Fahrzeuge für die Marine.

Noch dort schwärmt Olivier vom unverkennbaren Stil des Meisters. Wenn er irgendwo einen modernen 40-Meter-Trawler aus Maine entdeckt, findet er ihn einfach faszinierend, weil er aufregend und intelligent ist.

Wer nun glaubt, daß alles, was Olivier van Meer zeichnet, ein Erfolg wird, täuscht sich gewaltig. Es gibt Entwürfe, die den inspirierten Designer verraten, aber unpopulär blieben. Da kann schon ein Detail wie ein extravagantes Heck den Kunden schrecken. Doch diese Dinge, so Olivier, mußten gezeichnet werden, auch wenn Geld verloren wurde. Kein Geld verloren allerdings wurde mit „Star Clipper“ und „Star Flyer“, zwei gewaltige Barkentinen für den Charterbetrieb.

Der Auftrag für Rigg und Deckslayout der in Belgien gebauten Kaskos kam 1990 eher merkwürdig ins Haus. Mikael Krafft, schwedischer Tanker-Reeder mit Wohnsitz Monaco oder Brüssel und Initiator der Klipper-Zwillinge, hatte über einen Kunden Oliviers den Kontakt geknüpft,

„Ein Designer“, so van Meer, „muß auch das Kleine beherrschen.“ Das 15 Fuß lange Schiffchen ist ein Dingi, das seinem Mutter-schiff weder dessen Figur noch die Ausstrahlung verdirbt.

*Größe findet
sich auch
im Kleinen.*

Volante 15'





Celine 57'

Ursprünglich als toppgetakelte Ketch gezeichnet, erhielt die Langfahrtyacht „Celine“ dann einen Großmast mit Gaffel. Das Schiff, es hat einen Löffelbug, Langkiel und den typischen, herzförmigen van-Meer-Spiegel, wurde aus Aluminium gebaut.



*Eine Ketch
für lange
Seereisen.*



weil dem beiläufig eine Zeichnung des Designers aus der Mappe gerutscht war. Der daraus resultierende Job erwies sich dann als schwerer Brocken, denn das Know-how für die Takelung von Windjammern war faktisch verloren.

1922 hatte Lloyd's zum letzten Mal Registerdaten für Segelschiffe erlassen, zu einer Zeit, wo von Dacron-Segeln noch nicht die Rede war und wo man nicht im Traum daran denken konnte, turmhohe Stahlmasten in einem Stück zu produzieren. Und dann war da noch die Vision des Mikael Krafft, dem es die fabulösen amerikanischen Teeklipper mit ihren Hetzjagden zwischen Boston und San Francisco angetan hatten. Ein Hauch davon sollte auch der Passagier an Deck von „Star Clipper“ und „Star Flyer“ spüren können. So bekamen sie am Ende ein Barkentinenrigg mit quergetakeltem Vormast samt 3400 Quadratmeter Tuch verteilt auf 15 Segel. Soviel hatte nicht einmal die legendäre „Cutty Sark“ getragen. Das Risiko – natürlich mit abschließender Abnahme durch Lloyd's Register – lastete

schwer auf dem van-Meer-Team. Da half zwar der Computer, aber glücklicherweise gab es auch Friedrich Ludwig Middendorfs „Bemastung und Takelung der Schiffe“, Erscheinungsjahr 1898. Ein 600 Seiten starkes Kompendium eines Fachmannes von hohen Graden. 30 oder 40 Mann Crew, wie zu Middendorfs Zeiten auf Klippen üblich, konnte man jedoch nicht einplanen. Ein völlig neu entwickeltes hydraulisches Rollsystem für Rahsegel mußte also her, die sich in ihrem Schnitt als tückische Objekte erwiesen, an denen unbekannte Kräfte zerrten. Am Ende liefen die Schiffe zehn Knoten hoch am Wind und 18 auf günstigeren Kursen.

Und wenn die eleganten Zwillinge am Ende doch nicht ganz ihren Klipper-Vorbildern glichen, so liegt das zwar auch am extremen Brigantinenrigg Olivier van Meers, mehr aber an Robert Macfarlane, der ihnen ein hohes Freibord verpaßte, damit möglichst alle Kabinen Seeblick haben. Zum Ausgleich allerdings spendierte er ihnen ein yachtähnliches Unterwasserschiff, vor dem die auf Ladung an-

gewiesenen Klipper-Kapitäne sich bekreuzigt hätten. Gratulation also, aber die Sache hatte einen Haken. Ein unglaubliches Medien-Echo. Das verschreckte Kunden, die kleinere Schiffe im Auge hatten, erst einmal. Aufträge wie für „Star Clipper“ und „Star Flyer“ sind heutzutage äußerst rar. Überall auf der Welt werden zwar Windjammer gezeichnet, doch nur selten gelingt es, die Schiffe von ihrem Papierdasein zu erlösen.

So sollte man als Designer auch das Kleine beherrschen, wie Oliviers „Volante 15“ auf nette Weise zeigt. Ein Enkhuizer Bootsbauer wollte eine Slup im Programm, wie sie früher auf großen Yachten als Dingi diente und dort Deck oder Heck nicht verschandeln durfte. So zeichnete Olivier ein ins Auge fallendes Schiffchen mit angenehmem Sprung, sanftem Bug und einem richtigen Yachtspiegel. „Klassisch und schlau“ nennt er dies Geschöpf.

Die Raffinesse liegt im überaus schnell zu takelnden Rigg, wo Mast und Baum exakt die Krümmung der Stills aufweisen, hinter denen sie bei Bedarf problemlos weggestaut werden können. Die „Volante“ wird mit ein paar Handgriffen zum Ruderboot.

Man muß vom „De Admiraal“ in Enkhuizen nur ein paar Schritte linker Hand durch einen kleinen Park und den alten Wehrturm Drommedaris gehen, über jene urtypische Holzbrücke, die den Oosterhaven überspannt, dann fällt man beinahe in Olivier van Meers neues Büro.

Dies Giebelhäuschen am Dijk mit dem Wasser vor der Tür, in Enkhuizen durchweg als De Steek, der Stich, bekannt und vor 300 Jahren wohl so etwas wie ein Sanitätsposten für die nahebei schuftenden Werftarbeiter, läßt kaum erahnen, daß sich binnen neueste Computertechnik angesiedelt hat. Ein einziger luftiger Raum, eine Wand mit Büchern, penibel aufgeräumte große Arbeitstische mit Monitoren, die geweißten Mauern bedeckt mit Schiffszeichnungen, das ist der Ort, wo Oliviers Baupläne entstehen.

Hier drinnen waltet Klaas Huizinga am Rechner. Oliviers enger Freund und Mit-

arbeiter, sein eineiiger Zwilling, wie er sagt. Und er wird, freundlich und schnauzbärtig wie er ist, nicht müde, auch dem Laien zu erklären, was er da in seine Tastatur tippt, wenn sich auf dem Bildschirm dreidimensionale Schiffsrisse drehen, Spantenformen erscheinen oder Details bis zum Maßstab eins zu eins aufgezogen werden.

Lange Zeit war man vergeblich auf der Suche nach geeigneter Software. Zudem gab es die Befürchtung, der Computer werde am Ende Schiffe auswerfen, die sich ähneln wie heutige Autos aus dem Windkanal. Man fand Lösungen, die aber nichts an Oliviers Überzeugung änderten, daß ein guter Zimmermann besser denken kann als ein Computer.

Die Computerwelt ist das Reich von Klaas Huizinga. Van Meer hat zwar Vertrauen, aber er bewahrt seine filigranen Straklatten samt der Delphine sorgfältig auf. Schöne, fischförmige Gewichte, mit denen früher die Krümmung einer Linie an der biegsamen Latte fixiert wurde. Ein feines Exempel, wie inzwischen die Zusammenarbeit zwischen Rechner und Designer abläuft, ist „Puffin“, Oliviers ultimativer Kutter, benannt nach dem Papeientaucher kälterer Gewässer.

Die Idee hat er wohl schon seit Kindes-tagen herumgetragen. Da hatte der Spund schon viel von Europas segelndem und fischendem Norden aufgesogen. Auf einem der Blätter fand sich ein Boot, das Holländer gern stur nennen, weil man ihm die Seetüchtigkeit und Handigkeit nur so ansehen möchte.

Gleichwohl ist stur wohl nicht das richtige Wort. Denn was an „Puffin“ besticht, ist wieder typisch Olivier van Meer. Leichte Linien, ausgehend von einer Weinglas-ähnlichen Spiegelfigur, mit gefälligem Deckssprung, harmonisch mündend in einem Bug, dem jede kuttertypische Steifheit fehlt. Ein sehr persönliches Schiff, Mix eigener Erfahrungen, entworfen aus einer Laune heraus und nicht für einen speziellen Auftraggeber. Die allerdings meldeten sich reichlich, mit mehr als 40 Anfragen und etlichen Neubauten bislang. Bei Leuten, die gern das Weite suchen, scheint „Puffin“ einen Nerv zu tref-

fen. So wurde sie kommerziell ein Erfolg, sehr schnell gab es eine Vierer-Serie zwischen 34 und 58 Fuß Länge. Und was ursprünglich als purer Langkieler mit V-Spant gedacht war, mutierte unter dem Druck der Moderne noch zum Kiel-schwerter. Dies alles ist machbar in Stahl, Alu, Holz-Epoxid oder auch GFK.

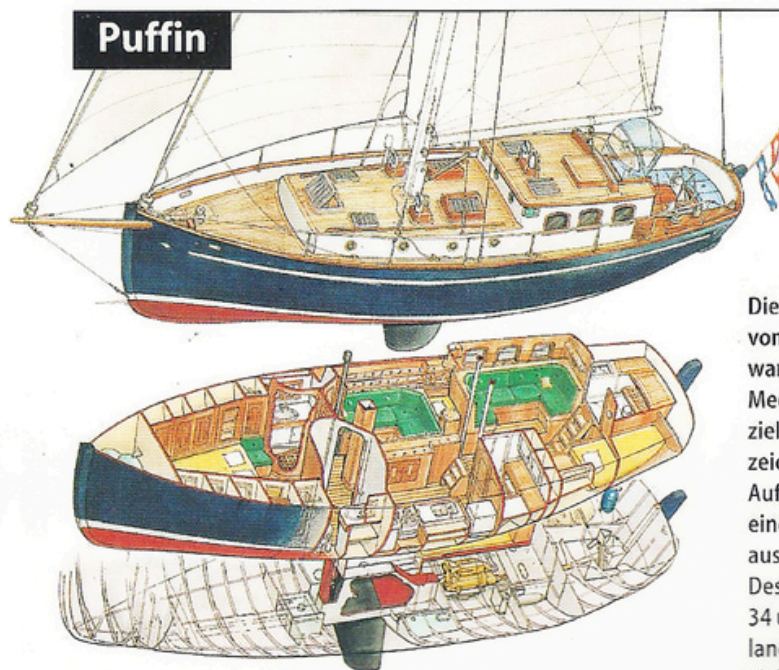
Nimmt man etwa die Spantenrisse der „Puffin“-Versionen genauer unter die Lupe, wird man in den Feinheiten ganz verschiedene Schiffe entdecken. Doch das malerische Element, die Fiktion dieses Kutters, bleibt immer gleich. Und identisch bleibt auch seine Philosophie der Unabhängigkeit, die soweit reicht, daß etwa Ruder oder Schwert im Wasser liegend ausgebaut und repariert werden könnten.

Nun ist der Entwurf von Yachten, zumal wenn man sie wie bei „Puffin“ schon lange mit sich herumträgt, ein ganz anderes Ding als das „Refit“ eines bestehenden Schiffes. Einer vorgegeben Konstruktion und Bauweise, wo man jedes demontierte Teil sozusagen in die Hand nehmen und

prüfen muß, ob es weiter bestehen kann oder nicht. So ein Fall ist „White Heather“. Die gewaltige Ketsch war im Juni '52 bei Camper and Nicholsons in Gosport zu Wasser gegangen. Die nach dem Kriege größte in England gebaute Yacht. Und wie es sich gehört, natürlich im Auftrag eines Amerikaners, des Zigaretten-millionärs Reynolds.

Nach einer wechselvollen Geschichte kam das Schiff 1995 als kahler Kasko vor einer Versteigerungshalle im friesischen Stavoren zu liegen. Jan und José van Grinsven erstanden das Schiff. Ihr Vorteil: Sie wußten ganz genau, was die Yacht wirklich wert war. Und das lag an Olivier van Meer und einer dieser erstaunlichen Fügungen, die dessen Karriere begleiten. Jan van Grinsven nämlich, ehemaliger Textilfabrikant und spätberufener Schüler der Enkhuizer Seefahrtsschule, hatte deren Chef Henk Wever vor der Auktion nach einem Experten befragt. Und der verwies ihn an Olivier van Meer. Wodurch der, Jahre nach seinem Kapitänspatent, noch von der Ausbildung profitierte.

Jochen Zinke



Die Kutteryachten vom Typ „Puffin“ waren für van Meer ein kommerzieller Erfolg. Er zeichnete ohne Auftraggeber, aus einer Laune heraus. Das stäbige Design, zwischen 34 und 58 Fuß lang, gibt es in vielen Varianten.

Fotos: van Meer (l.); G. Popma; Zeichnung: K. DAS