

Konstrukteur für alle Klassen

Olivier van Meer



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 Mathanael Herreshoff.

Geh doch nach Hause und kauf dir deine Schiffe.“ Dessen Satz bekam der Knabe Olivier van Meer auf der Mittelschule in Eekholzen am Umland des Afrikaner in Surinam. Obwohl ansonsten die pädagogischen Bemühungen der Lehrer an ihm wenig fruchteten, folgte er diesem wichtigen Rat am Ende sehr gern. Mit der Schule also war es nicht viel. Was Olivier nicht daran hinderte, mit 17 zum jüngsten Kapitän auf Meiner Handelsfahrt zu promovieren, denn in den Niederlanden ist das Patent ungeschützt.

Der heute 48-jährige Olivier zeigt ein breites Lächeln, wenn er davon berichtet. Ein gestandenes Mannsbild, inzwischen blond, blondbraun, bereits schalbig, mit roten Zähnen als Designer selbständig, und das mit einer beachtlichen Auftragsliste. Darunter international bekannte Schiffe wie die „Zaca a te Moana“, die „Iwan Jan Maikboom“, die Luxus-Windjammer „Star

Piper“ und „StarClipper“. Aber auch Kleinere und Feinere wie die offene „Volante“, ein Musterbild raffiniertester Eckschleife. Nicht zu vergessen der 37-Fußler „Galios“, eine traumschöne Ketch, die Olivier für und mit seinem Vater Bert van Meer entworfen hatte. Als Bilanz zentral eng verbundener Jagdlieben und einer erstaunlichen Familienlage.

Wer angesichts Oliviers temperamentvollen, aber auch nervenstärkender Karriere im Größten gerät, sollte sich nämlich damit trösten, daß dem Wunderknaben offensichtlich vieles in die Wiege gelegt wurde. Geboren wurde er, wie auch andere, an Bord eines Schiffes, der ehefrühen „Johanna Lucretia“. Dieser prächtige Schoner lag seinerzeit am Amsterdamer Theaterkanal und diente Vater Bert, einem Ingenieur, genialen Tüftler und nicht weniger begabten Navigator, als Stöbe- und der Familie als Wohnung. Irreguläres verkaufte Bert, der Erfinder des mechanisi-

erten Mührwechslers, seine Patente. Danach wurde nicht nur in den Ferien geegelt, wenigstens in schwierigeren nord-europäischen Gewässern mit exklusiv verteilten abtadelnden Gläsern an Bord. Olivier, auf allen Reisen dabei und von seiner Mutter teilweise privat unterrichtet, nennt diesen Lebensabschnitt seine eigentliche Schule. Mit zwölf Jahren erfüllte er bereits alle Anforderungen für das Steuermannspatent. Wiebald ihn Henk Wewer, der Gründer und heutige Direktor der staatlich anerkannten Fachhohen Seefahrtsschule, gern von dem ungeliebten Paktum erlöste und in seinen ersten Lehrgang 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 Ferstudium in Frage. Die Wahl fiel auf das Marshall-Institut im nordamerikanischen Maine, was überhaupt kein Zufall war. Denn Meier mit seiner großen Seefahrtstradition und seinen legendären Grand-Banks-Schoonern ist bis heute ein anglerisches Traumland Olivier van Meers. Dort will er einmal leben. Zusammen als Teil seiner Philosophie, man müsse den Charakter eines Reviers riechen und fühlen, um dem Wesen seiner Schiffe nachzugehen zu können.

Was dem letzten Punkt betrifft, die Idee nämlich, später einmal durch die Welt zu ziehen und die breiten Niederlande mit allerhöchstmöglichen Plätzen zu tauschen, da kann sich Olivier van Meer durchaus in Freun coden. Am besten sitzt man mit ihm dazu an Eekholzen am Fischereihafen im „De Admiraal“. Dort landet das köhlende Pils auf überaus köstlichen hölzernen Planken, die vom die Lukebedeckten eines Wälfängers waren. Das hat Olivier mit seinem Vater vor Jahren in Norwegen erlebt, als sie auf der Suche nach ergebnisreichen alten Klümpfen waren. Das Schiff brachten sie nach Holland, und ein Teil seiner Ausrüstung landete dekontaminiert in Oliviers Eekholzer Stammkneipe. Wo bei man nebenbei erzählt, daß er nicht

Eine Reverenz vor dem Genius Nat Herreshoff.

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-Schooners war allerdings ein hartes Stück Arbeit. Der Auftraggeber gab van Meer bei der Umsetzung alle Freiheiten. Es wurde bloßes Meistertstück.





Star Flyer

Die Riggs der Barkentinen „Star Flyer“ und „Star Clipper“ waren eine herkulische, aber schwierige Aufgabe, denn es gab wenig Erfahrungen mit alten Takelagen. Lloyd hatte zuletzt 1932 Daten für Rahsegler erhalten. Von 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 10-Meter-Mattlingantenne gehört zu den bekanntesten Konstruktionen von Meer. Das kompliziert aussehende Rigg mit fünf Masten und einem gewaltigen Besen ist dank moderner hydraulisch angetriebener Rolltechnik von einer kleinen Stammcrew beherrschbar. Nur so rechert sich der Einsatz einer klassischen Konstruktion für die Fahrt als Charterschiff.



nur für dieses gelagerte Restaurant, von dem auch schon mal für Bars oder Hotels im Lande als Innenanrichte tätig war.

Wie mit Oliver van Meer über ein köstliches Schiff endet, wird es schätzen wissen, daß der Mann geschmackvoller Interviews realisieren kann. Aber mit dem Vorschlag, einen Stumpf um eine Witzung herum zu erwarfen, dürfte man bei ihm auf Grazi stellen. Eine angemessene Länge, eine ungeprüfte Verbindung, der Typ des Besens, seine Verwendung, das sind Faktoren für gute Eigengepöche. Sowie es bereits nun hält Oliver Mischel für geeignet und sich selbst für die falsche Adresse. Erst recht, wenn es zu früh in die Details geht. Denn dann mehr sein Credo vom weißen Blau Papier, dass ein gutes Restaurant und die passende Musik, Chopin oder Debussy vom Balkon hört es besonders.

Auf diese Art entstand Oliver's stilvolle

Schiff, der Schoner „Zaca a la Monca“. Eine weitere Last für das Auge und eine Gegenströmung für seinen Besitzer Ed Kasterly, mit dem sich der Designer in zehn Minuten prinzipiell einig war. Denn Ed Kasterly wollte, was er wollte. Eine Art Grand Banks von 38 Meter Länge – „wahrscheinlich schön“ – mit Löffelbug, inspiriert von der älteren „Zaca“, die mit dem Hollywood-Star Errol Flynn („Sturmfahrt nach Alaska“) gefährt und die Kasterly ursprünglich kaufen wollte. Der Rest war, wohl etwasig im Leben eines Yachtmanichären, carte blanche. Wie mit für den der Kampf mit diesem weißen Blatt Papier erst recht begann.

Ein Schoner hatte er, der als lange die Bücher von Nat Herreshoff mit der Tischlampe unter der Bettdecke verschlingt, 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 Olivier und ihrem Burgunder. Auf letzteren besonders führt Olivier die leuchtendste Leichtigkeit ihrer Linien zurück. Während sich bei gemauertem Häuschen allerdings harte Arbeit verbirgt, denn der Mann künstlerisch hingeschlossener Sätzen ist van Meer keineswegs. Es wird immer geschwehrt, erregt mit Bleistift und Maßgerät auf dem jungfräulich weißen Papier. Gibt eine Linie darüber, fliegt das Blatt sofort zu Boden.

Das machte schon der Achtjährige auf dem Schiff der Eltern so, zum Mithvergnügen seines spanischen Vaters und zum offenkundigen Mithvergnügen seiner späteren Schollehen, die meinten, er wäre Schiffsbau. Ein grandioser Grand Banks war Olivier mit „Zaca“ gelungen, ein technisch allerdings schwieriges Schiff. Denn die Gattung im Heck mit ihren zurückräumenden Spanen dort belegt nachdrücklich, daß Schönheit zwar sein kann, und sie manchmal hohe Schiffbaufertigkeiten erfordert. Da kannte Olivier und der „Zaca“ die holländische Bootbaudition gut genug. Denn die Stahlbauart, Serpentinverlei eine runde Laminierung 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 heilige Floskel, daß es schwer verständlich sei, wenn ein Segler eine rasige gegen eine langweilige, aber schnelle Yacht tauschen wolle, nur um damit in Gegenwart von 40 Königen den Clown zu spielen. Gemeint war damit der populäre Regattabetrieb der Jahrhundertwende und das unverständliche Eindringen der Royal Navy in den Yachtwesen. Dennoch allerdings hat es immer die Tradition jener Designer und Individualisten gegeben, die ihre Erfahrungen zur persönlichen Handchrift entwickelten und dem Formelbetrieb fernblieben. Olivier van Meer, der jungen Oberflieger, kann man zweifellos in diese Reihe stellen. Wenn er sein Herz ausschüttet, dann ist nicht von schnellen, sondern von spanischen Schiffen die Rede, die auch still im Hafen ihre Ausstrahlung behalten. Vorbilder indes findet er beiläufig nicht nur unter Yachtern. Sein Ideal, der alte Herreshoff, hat ja längst nicht nur Segelschiffe erwehrt, sondern auch Fahrzeuge für die Marine.

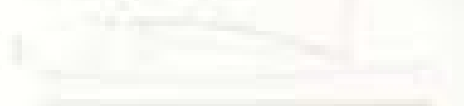
Noch dort schwehnt Olivier van Meerkonstruieren. Mit der Meisters, Meer er legte sich einen modernen 40-Meter-Breiter aus Mainz entdeckt, findet er das einfach funktionierend, weil er aufgrund und intelligenter.

Wer man glaubt, daß alles, was Olivier van Meer ansieht, ein Erfolg wird, täuscht sich gewaltig. Es gibt Entwürfe, die den inspirierten Designer irritieren, aber unpopulär bleiben. Da kann schon ein Detail wie ein extravagantes Heck den Kunden schrecken. Doch diese Dinge, so Olivier, müssen geschwehrt 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 Deckelungen der im Belgien gebauten Kaskos kam 1990 über mehrwöchig im Haus, Mikael Kraft, schwedischer Tanker-Breder mit Wohnort 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 betrachten.“ Das 15 Fuß lange Schiff, das seinem Mutter-schiff weiter dessen Figur noch die Ausstrahlung verleiht,

Größe findet sich auch im Kleinen.



Volante 15'





Celine 57

Ursprünglich als topgetriebene Ketch gezeichnet, erhielt die Langflügel-Yacht „Celine“ dann einen Großmast mit Gaffel. Das Schiff, es hat einen Lüfterbug, Langflügel und den typischen, herrlichen von-Meer-Spiegel, wurde aus Aluminium gebaut.



Eine Ketch für lange Seereisen.

schwert auf dem von-Meer-Typen. Da half zwar der Computer, aber glücklicherweise gab es auch Friedrich Ludwig Mühlendorff „Bemessung und Takelung der Schiffe“, Erscheinungsjahr 1898. Ein 600 Seiten starkes Kompendium eines Fachmannes von hohem Grade. 30 oder 40 Mann Crew, wie an Mühlendorffs Zeiten auf Klipperschiffen üblich, konnte man jedoch nicht einplanen. Ein völlig neu entwickeltes hydraulisches Rollsystem für Rahsegel musste also her, die sich in ihrem Schmitt als tückische Objekte erwiesen, an denen unbekannter Kräfte sprachen. Am Ende ließen die Schiffe seltsam Kraxeln hoch am Wind und lief auf glänzigen Kursen.

Und wenn die eleganten Zwillinge am Ende doch nicht ganz ihren Klipper-Vorbildern gleichen, so liegt das zwar auch an extremen Brigantineserig Olivier von Meer, mehr aber an Robert Macfarlane, der kaum ein hohes Preisgeld verpaßte, damit möglichst alle Kabinen Seetüchtig haben. Zum Ausgleich allerdings spendierte er ihnen ein yachtclubbisches Unterwassertschiff, vor dem die auf Lachung an-

gewiesenen Klipper-Kapitäne sich bekräftigt hätten. Gratulation also, aber die Sache hatte einen Haken. Ein unglückliches 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 neue Windjammer gezeichnet, doch nur selten gelingt es, die Schiffe von ihrem Papierdasein zu erlösen.

So sollte man als Designer auch das Kleine scherrschen, wie Oliviers „Vilaine 17“ auf ratter Weiser trägt. Ein Enkhauser Bootbauer wollte eine Day im Programm, wie sie früher auf großen Yachtern als Dingi diente und dort Deck oder Heck nicht verschandeln durfte. So zeichnete Olivier ein ins Auge fallendes Schiffchen mit angenehmem Sprung, weitem Bug und einem richtigen Yachtplagel. „Kleinlich und schön“ nennt er dies Geschöpf.

Die Rollrinne liegt im überaus schnell zu takelnden Rigg, wo Mast und Baum exakt die Krümmung der Seile aufweisen. Masten dienen sie bei Bedarf problemlos weggelassen werden können. Die „Vilaine“ wird mit ein paar Handgriffen zum Baden sein.

Man muß von „De Admiral“ in Enkhausen nur ein paar Schritte linker Hand durch einen kleinen Park und den alten Wilhelm-Dreimastdoris gehen, über jene urtypische Holzbrücke, die den Oosterhaven überspannt, dann fällt man beinahe in Olivier mit Meer einen Blick.

Das Gebühäuschen am Dijk mit dem Wasser vor der Tür, in Enkhausen durchweg als De Sterk, der Strich, bekannt und vor 300 Jahren wohl so etwas wie ein Hauptposten für die nahezu schaffenden Viehherden, läßt kaum erahnen, daß sich binnen weniger Computertechnik angesiedelt hat. Ein einziger luftiger Raum, eine Wand mit Büchern, prahelnd aufgetürmte große Arbeitstische mit Mikroskopen, die gewissen Mauern bedeckt mit Schiffbauzeichnungen, das ist der Ort, wo Oliviers Baupläne entstehen.

Hier drinnen wohnt Klaus Hüttings am Bachten. Oliviers enger Freund und Mit-

arbeitet, sein starrer Zwilling, wie er sagt. Und er wird, freundlich und schmeichelebig wie er ist, nicht müde, auch dem Laien zu erklären, was er da in seine Tastatur tippt, wenn sich auf dem Bildschirm zweidimensionale Schiffspläne darstellen, Spantenformen erschneiden oder Details bis zum Maßstab eines zu einer 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 ähnlich wie heutige Autos aus dem Windkanal. Man fand Lösungen, die aber nicht an Oliviers Überzeugung änderten, daß ein guter Zimmermann besser denken kann als ein Computer.

Die Computerwelt ist das Reich von Klaus Hainings. Van Meer hat zwar Vertrauen, aber er bewahrt seine Illusionen. Invaliden samt der Delphinen sorgfältig auf. Schöne, sachdienliche Gerichte, mit denen früher die Kränzung einer Linie an der hiesigenen Linierei fixiert wurde. Ein frisches Lampen, wie inzwischen die Zusammenarbeit zwischen Rechner und Designer abläuft, ist „Puffin“. Oliviers ultimativer Kutter, benannt nach dem Papageienmacher kalifornischer Gewässer.

Die Idee hat er wohl schon seit Kindesjahren herumgetragen. Da harte der Spund schon viel von Europa abgedrückt und hochoben Nordsee aufgewogen. Auf einem der Wälder fand sich ein Boot, das Holländer gern eher nennen, weil man ihm die Seemöglichkeit und Handigkeit nur zu ansahen möchte.

Gleichwohl ist er wohl nicht das richtige Wort. Denn was ein „Puffin“ betrifft, ist wieder typisch Olivier van Meer. Leichte Linien, ausgehend von einer Winglar-ähnlichen Spiegelgüte, mit gelbigen Deckbeplattung, harmonisch miteinander in einem Zug, dem jede kuttertypische Struktur fehlt. Ein sehr persönliches Schiff, das eigene Erfahrungen, erworben aus einer Laune heraus und nicht für einen speziellen Auftraggeber. Die allerdings mehren sich rechtlich, mit mehr als 40 Aufträgen und etlichen Neubauten bislang. Bei Leuten, die gern das Weiße suchen, scheint „Puffin“ einen Nerv zu treffen.

So wurde sie kommerziell ein Erfolg, sehr schnell gab es eine Vierzehn-Serie zwischen 34 und 38 Fuß Länge. Und was ursprünglich als paare Langkiele mit V-Spant gedacht war, mutierte unter dem Druck der Moderne noch zum Kiel-schwert. Dies alles ist machbar in Stahl, Ala, Holz-Spund oder auch GFK.

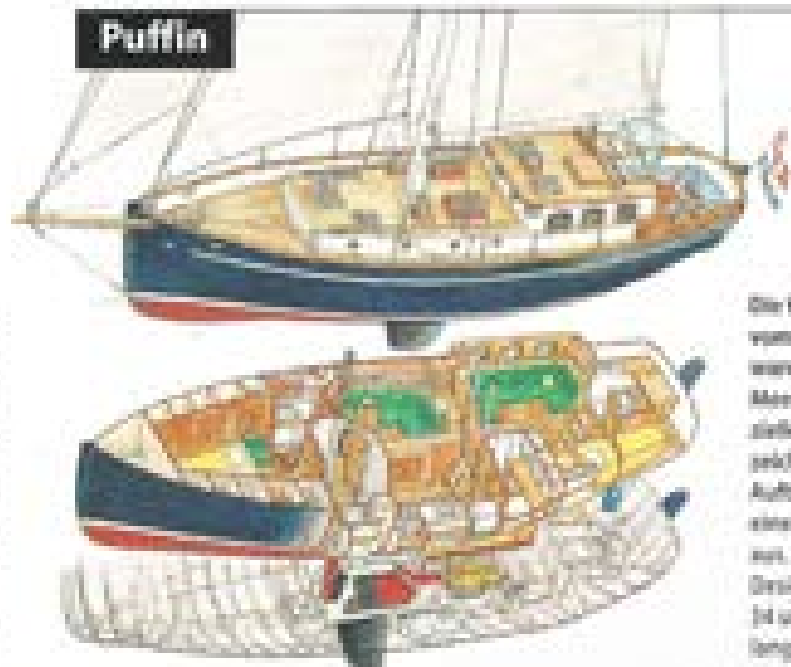
Nimmt man eines der Spantenreihen der „Puffin“-Versionen genau unter die Lupe, wird man in den Feinheiten ganz verschiedene Motive entdecken. Doch das materielle Element, die Fiktion dieses Kutters, bleibt immer gleich. Und identisch bleibt auch seine Philosophie der Unabhängigkeit, die soweit reicht, daß eines Ruder oder Schwert im Wasser legend ausgebaut und repariert werden können.

Nun ist der Entwurf von Yachtern, einmal wenn man sie wie bei „Puffin“ schon lange mit sich herumträgt, ein ganz anderes Ding als das „Hoff“ eines berühmten Schiffes. Einer vorgegeben Konstruktion und Bauweise, wo man jedes detaillierte Teil vorzeigen in die Hand nehmen und

prüfen muß, ob es weiter bestehen kann oder nicht. So ein Fall ist „White Heather“. Die gewöhnliche Kutter war im Juni '32 bei Camper und Nicholson in Gosport in Wasser gegangen. Die nach dem Krieg geübte in England gebaute Yacht. Und wie es sich gehört, natürlich im Auftrag eines Amerikaners, des Zigaretten-millionären Reynolds.

Nach einer unbedruckten Geschichte kam das Schiff 1995 als kalter Kutter vor einer Veranstaltungshalle im hiesigen Stammes zu liegen. Jan und Jool van Grienen erstanden das Schiff. Die Yacht will sie wollen 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 Grienen nämlich, ehemaliger Textilfabrikant und späterer Schüler der Eckhäuser Seefahrtsschule, hatte deren Chef Henk Weyer vor der Auktion nach einem Experten befragt. Und der verwies ihn an Olivier van Meer. Wadurch der, Jahre nach seinem Kapitänspost, nach von der Ausbildung profitierte.

Jochem Zink



Die Kutterversion vom Typ „Puffin“ waren für van Meer ein kommerzieller Erfolg. Er zeichnete ohne Auftraggeber, auf einer Laune heraus. Das stilvolle Design, zwischen 34 und 38 Fuß lang, gibt es in vielen Varianten.