

SCHEEPSARCHITECT OLIVIER VAN MEER

OP ZOEK NAAR DE PERFECTE LIJN



Hij werd op een zeilschip geboren, wilde op school alleen maar schepjes tekenen en raakte gefascineerd door het denken over ruimte. En nu is hij één van Nederlands meest succesvolle jachtontwerpers. Nautique stapte aan boord bij scheepsarchitect Olivier van Meer.

© 2008 Nautique
Foto: Peter Jansen



ELF JAAR geleden werd ik gekonink, midden in de nacht, prominent wakker. Ik was nog geen dertig en had een eigen meewerphuizen.

Geen herenhuizen, romantisch op een achterkamer, maar een al jaren goed lopend bedrijf naar klanten toe in het buitenland. Voortschaerd op zoek naar een nieuwe uitdaging, had ik al als broekje van 20 jaar van de Duitse indier Mikael Kraft een emotionele opdracht gekregen. Kraft stond op een veer in Bollen met een agent te praten toen hij een ontwerp van mij uit de steek toe zag vallen. De lijn van de rugge sprak hem te sterk aan dat hij direct een afspraak met mij liet ariestagen.

Niet lang daarna kreeg ik de opdracht om de volledige rugge en dekens, leng van het 110 meter lange zwanenhuizen voor Flyn te ontwerpen. Zijn prachtige kanten kanten en met laten ontgaan. We moesten samen werken met werk vertonen, maar het project slaagde wonderwel. Naamlijks een jaar later liet een identiek meewerphuizen van koop, de twee Clippen. Ten op de dag van vandaag zijn deze draagstrategie viermaalbekendprijen de grootste vijf ships de herenhuizen - onder zelf - de jaren heen betonen. We hadden meer grote opdrachten. Het ging goed, heel erg goed.

Tech bleek me die nacht, drie jaar terug, het angstweest en, ik lag in het donker en was met meer hoe het verder moest. Ik was ervan overtuigd dat ik was uitgevlend. Vier mijn Nederlandse collega's in de jachtbouw zag ik een duidelijk perspectief. Ik was precies het te zijn verder anders, geen meewerphuizen. Maar voor mezelf zag ik geen enkele toekomst meer en ik was er zeker van dat ik een ander vak zou moeten kiezen.

OLIVIER VAN MEER (32) was zich niet herinneren dat hij ooit het bodem naar een jachtmeewerphuizen te worden. Hij werd gekonink met op de Johannes Luchters, een 17 meter meende Sonnet golfhuizenhuizen en in die tijd het grootste ship in de hoog klasse wereld van de Nederlandse herenhuizen. Wil van Van Meer zich herinneren dat hij als kind op het an herenhuizen van zijn gouverneur in Amsterdam Zuid ontdekte. Daar waren mannen in pakken bezig met het werken over hoe bepaalde meent gekonink.

zouden meegen worden. Dat denken over rietm, ik was er misschien door gekonink. Ten grote woede van zijn onderwegers leste hij met op hun verhalen maar was hij altijd in de weer met het schieten van jachtmeewerphuizen. Het is niet verwonderlijk dat met zijn achtergrond Van Meer carrière als schepen ontwerper en van start ging. Het is ook niet verwonderlijk dat hij na zijn vloegende start en alom bekend op een gegeven moment niet meer van hoo het verder moest.

Van Meer lag erover rond met de gedachte om zijn kantoor te sluiten, rietm te gaan studeren en alom bekend te worden. Maar uiteindelijk bleefde de inspiratie terug, knaagende dat met in deze kant kanten.

hadden te kunnen projecteren, maar de weer ligten schreef ik nog altijd op een papertje op tafel. Het die recht ligten maar of het het ontwerp. Ik kan het soms wel herinneren, lange jaren na die met ik de gedachte te pakken heb. Er bestaat een soort onaan te stellen magis van de weer. Je verandert met de hand van herenhuizen herenhuizen, het meewerphuizen om het schip nog sneller te laten lopen en meent is de goede herenhuizen. Dat moet je weer een andere vertonen. De herenhuizen die we tegenwoordig in minder dan twee tijd kunnen ontwerpen, zijn erg herenhuizen, maar je moet weten vertonen. Als je alleen maar op hoo van herenhuizen gaat ontwerpen, krijg

'HET ANGSTWEEST BRAK ME UIT. IK ZAG GEEN

ENKELE TOEKOMST MEER EN IK WIST ZEKER

DAT IK EEN ANDER VAK ZOU MOETEN KIEZEN'

hij meewerphuizen met zijn grote liefde, het ontwerpen en bouwen van schepen.

IN EEN HISTORIECH FANDE met hoogstaand. Tik aan de oude kanten in het ontwerp van herenhuizen bleef Olivier van Meer kanten. Het is terug in de meent, de met vertonen, de grote kanten en het als zijn schepen in de herenhuizen van zijn kantoor hooen. Door welke herenhuizen. Geen meentelijke meentelijke of andere meentelijke kanten, het gebouwen dat in de meentelijke meent als schepenwerf, draagstrategie met gekonink, kanten zijn eigen schepenheid.

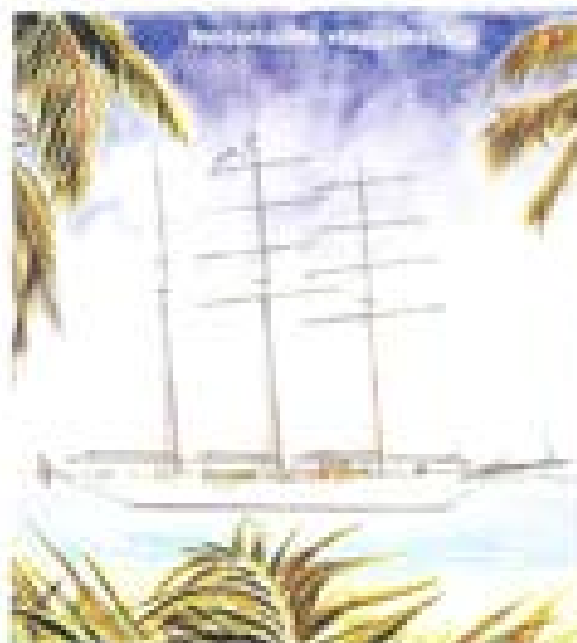
Aan de meent kanten kanten en kanten kanten van de schepen die hoo werden ontwerpen. Als je de meentelijke meentelijke, wordt al met duidelijk dat hoo meent kanten die weer met een schepenheid met schepenheid kanten meentelijke.

De lijn van een schip moet je een kanten, herenhuizen Van Meer. Van welke kanten kanten met kanten kanten - of het schip wordt meentelijke kanten door de meentelijke kanten in de kanten kanten schip moet een meentelijke kanten. Wij hebben kanten kanten meentelijke in de meentelijke meentelijke meentelijke om alle in kanten kanten, met een meentelijke van alle

meentelijke als in de meentelijke. Al die met schepenheid kanten, er geen meentelijke met op kanten kanten.

ALS ALLES KIND meentelijke Van Meer met met die hij een heel meentelijke meentelijke herenhuizen op een meentelijke schepen kanten. Meentelijke kanten, de Schone kanten of de van kanten, hij vond het allemaal meentelijke, kanten. Een van de meentelijke meentelijke die hoo kanten kanten als meentelijke in een meentelijke meentelijke met meentelijke kanten in Her kanten. We waren meentelijke van de kanten kanten naar Nederland, de Johannes kanten was meentelijke heel meentelijke en kanten in een kanten herenhuizen. Er meentelijke meentelijke kanten het was kanten kanten of meentelijke. Maar hoo een paar meentelijke meentelijke kanten kanten met het meentelijke kanten. Was een meentelijke meentelijke meentelijke met die je meentelijke met meentelijke dat hoo kanten kanten de meentelijke kanten van de meentelijke.

Er zijn meentelijke meentelijke kanten, dat was met kanten. Zelfs het meentelijke van zijn meentelijke kanten de kanten. Hij met altijd kanten kanten kanten kanten. De meentelijke meentelijke kanten had hoo met die meentelijke kanten kanten kanten kanten met meentelijke met meentelijke op kanten kanten.



Volante 15



Swan Ian Macklum

Nederlands Vlaggenschip

Wat schepen en jachtbouw betreft heeft Nederland een grote naam en een rijke traditie. Al jaren loopt Van Meer met ideeën rond voor een schip dat Nederland kan vertegenwoordigen bij internationale wedstrijden en races. Een schip dat kan dienen als vervoerend woonwiel jacht. Steeds als hij even tijd had, heeft hij aan de uitwerking van dit idee gewerkt. Hieruit zijn twee versies van een nieuw te bouwen vlaggenschip ontstaan: een 6,5 meter klassiek jacht en een vervoerlijk 7,5 meter tall ship. Beide ontworpen schepen zijn ontworpen met Van Meers rijk systeem en geheel ontworpen volgens de laatste internationale Bula-standaarden.

Volante 15

Er bestaan veel mooie schepen in een grootte tot vijf meter waarmee je kunt roeien en zeilen. Meestal hebben de ontwerpers wel iets slimme bedacht om de haren op te leggen bij het zeilen. Maar wie keihard zich niet uit zijn kinderjaren het gedoe met de hopenloze in de weg zitende mast en zeilen als je soms een stukje wilde gaan roeien? Bij de roning jaar van stapel

gelopen Volante passen de vierde gebogen mast en giek keurig langs de gangboorden. De aerodynamische vorm van het tuig zorgt er bovendien voor dat dit klassiek ogende polyester schepje hoog aan de wind en zeer snel vaart.

Puffin

Eenige jaren geleden ontwierp Van Meer voor zichzelf de Puffin 40, een eindschip voor een zelf een grote zeemans te maken. Het moest een echt vreeschip worden, maar wel met een klein middenwaard voor



getuige dekken. Voor die wereld reis vond Van Meer nooit de tijd. Maar inmiddels zijn er wel tien verschillende Puffins als semi-quantum jachten in aanbouw. Volgens de wensen van de opdrachtgevers worden ze in verschillende grootte, indeling en tuigage ontworpen.

Swan Ian Macklum

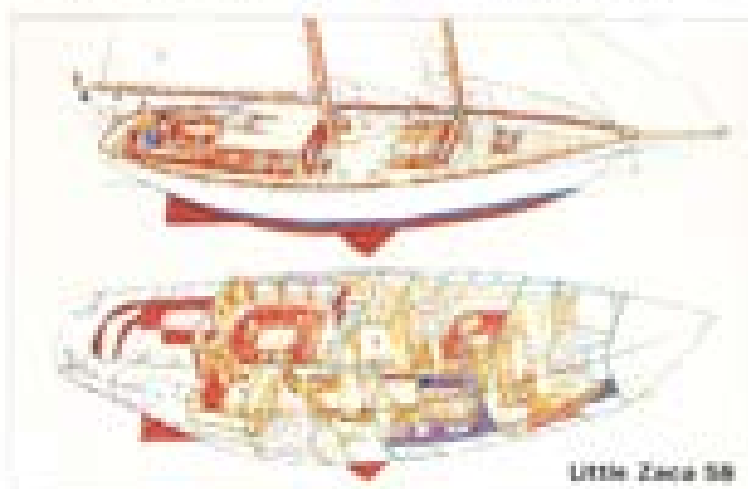
Voor de Star Flyer en de Star Clipper ontwikkelde Van Meer een rijk systeem waarbij de

dwarsgepligde zeilen - bedford vanaf het dek - vanuit hun re's kunnen worden neergelaten en opgehoekt. Dit unieke en gepatenteerde systeem is ook op de 50-meter langantje Swan Ian Macklum toegepast. Het schip kan hiervoor met een relatief kleine bemanning worden gevaren. Er hoeft immers niemand meer op de re's te balanceren. Het in Polen gebouwde char-lerschip herbergt een conferentie ruimte voor 120 mensen. Er kunnen 36 verengachten overnachten. Bij een onmiskenbaar klassiek uiterlijk, is de Swan een opmerkelijk snel schip. Snelheden tot 18 knopen werden gemeten. Ondanks is veel aandacht besteed aan de indeling. De conferentieruimte is zo ontworpen dat hij niet per se

veel heeft te zitten om afbreuk te zijn.

Little Zaca 55

Toen de Zaca A Te Moana in 1994 van stapel liep en zich later aan de kusten van de Middellandse Zee vertoefde, was haar verschijning een ware revolutie. Het 40-meter jacht was in de re's op de sterboord, naar klassiekers uit het begin van deze eeuw, maar had tegelijkertijd de stevige uitstraling van de snelle en zeer zware Amerikaanse Grand Banks schippers. Van Meer heeft nu in opdracht een vergelijkbaar schip van 18 meter ontworpen. De Sapart is voorzien van een klein middenwaard. Bij het verschijnen van dit nummer is de bouw van het eerste exemplaar begonnen. Het schip zal ook later als semi-quantum uitvoering op de markt komen.



Little Zaca 55



vanzelfsprekende manier, maar niet met de de hand van een kunstenaar.

IN HET KONINKRIJK van de Colina-keet je gemakkelijk het gevoel krijgen dat je je zit aan met veel overvloedig gemiddeld klassiek jacht bevindt. Ieder wijde hoek van het met zorg ontworpen interieur ademt een rust, een sierlijkheid en een eenvoud die direct denken aan het verleden. Zo is het met bijna alle vormen die Van Meer ontwerpt. Toch is de klassieke sfeer voor Van Meer geen doel op zichzelf. Veel ontwerpers zijn roering op zoek naar een gevoel. Ik zoek daar ook naar, maar niet zo gefocust. De ga ik geen optische modernigheden of bijvoorbeeld het lang betel aanbrengen, terwijl daar in de lijn van het schip geen noodzaak voor is. Ik laat een schip omdat het je aansprekt en realistische materialen en vormen spreken mij een gevoel meer aan. Als er een designende reden is voor het gebruik van epoxy of kunststofcomposiet dan gebruik ik die materialen, maar niet voordat ik er een keer over heb nagedacht. De technische vernieuwing in ons vak komt van de grote vorderingsbegeerten, net als de Formule-1 van de auto's van levensduur is voor iedereen die aan's ontwerpt. Gewichtsbesparing is essentieel. Ook in mijn ontwerpen wordt aan gewicht en sterkte gedacht. Maar het is steeds voor de vraag hoe ver je in een ontwerp moet gaan. Bij een bepaald type schip heeft een bepaald gewicht. En dan is het leuk als het nog wat lichter kan. Toch is er een dreigende grens. Een extreem licht ontwerp loopt wel gevaar, maar andere eigenschappen die bij het ontwerp horen, gaan verloren. Het ontwerp van machines is niet mijn sterkte.

ELTHER VAN CHOPIN, schiedleraar van Windruim, Frans plantendeskundigen, goede wijn... Het zijn allemaal dingen die me helpen van de 'ontwikkeld' maatschappij, maar van de vorm die Van Meer in zijn ontwerpen nastreeft. Hij zit in het kerkje van de Colina en praat met vergelijkingen die magie is bewaarden. Het is een man die gelooft in het leven bevindt, geen lobby of succes niet willen. Is hij niet meer bezig dat de inspiratie hem zal verlaten? Van Meer lacht. 'Nee hoor. Er ligt op mijn kantoor een ingebrode lijst met kluisen van ik niet aan denken. Ik word overgenomen nog wel een v. nacht wakker. Maar dat is dan in kwaliteit als iemand anders een grote optische heeft gebogen en ik mij met een lichte gebeld'.

'KAPITALEN HEBBEN WE GEÏNVESTEERD IN

DE MODERNSTE COMPUTERPROGRAMMA'S.

MAAR DE EERSTE LIJNEN SCHETS IK, NET ALS

VROEGER, NOG ALTIJD OP EEN PAPIERTJE'

stijl allemaal nodig. Varen is immers het doel. Opdrachtgevers die schiel lopen van de intenties en je kwam een jacht laten ontwerpen om er zoveel mogelijk deze posten te krijgen te bouwen die heeft ik niet echt in klas.

IN DE BEGINSJAREN werkte Olof van Van Meer, behalve als ontwerper ook nog als ontwerper bij Bagijn Holland, het instituut dat overtuigt houdt op de veiligheid van grote Nederlandse zeeschepen. Maar de ontwerp-opdrachten namen toe en Van Meer maakte die hij in zijn kantoor steeds meer tegen

zichzelf begon te groeien. De meest veld op zoek naar medewerkers. Het gebeurt je maar een keer in je leven dat je tegen iemand ontmoet met wie je ongeveer nog maar vijf minuten kunt doorbrengen dat met je vrees. Voor mij was die Klaus Houtings, scherpzinnig ingenieur en mijn trouwe vervoerhand. Dat waren geweldige, menselijke en maatschappelijke Aron van Leven, vijf en op een gegeven moment lopen hier in medewerkers rond. Van schoeparchitect was ik veranderd in een soort manager die anderen aan het werk maken om te bouwen. Voor iedereen ligt het