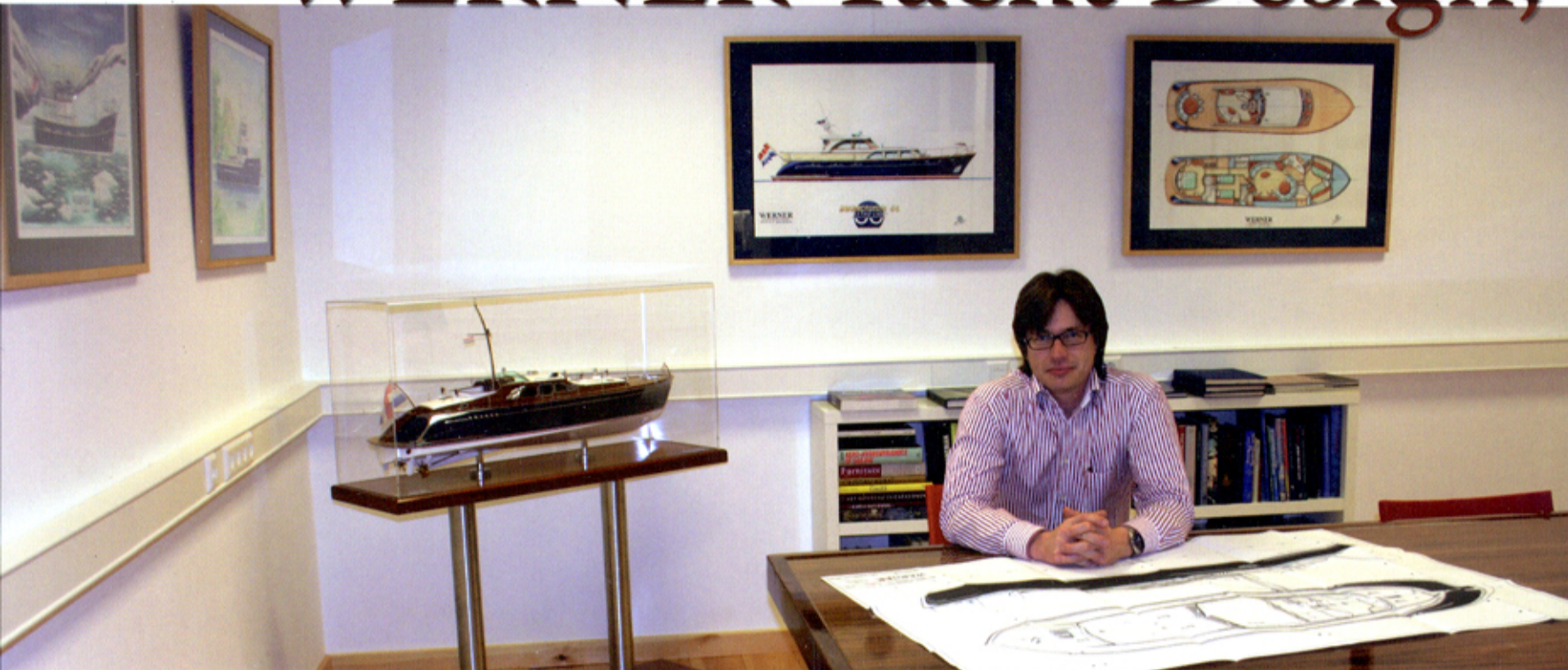


Op een mistige dinsdagmiddag, ergens in februari, arriveer ik bij de studio van 'WERNER Yacht Design'. Het is niet de eerste keer dat ik Theo Werner ontmoet, maar het is wel de eerste keer op deze locatie. Wanneer ik aanbel en de deur voor me openzwaait, verspreidt een nog verse verflucht haar odeur naar buiten. Tijdens de hartelijke ontvangst verontschuldigt Theo zich. "Dit is welgeteld de tweede dag dat het kantoor in gebruik is. Een week geleden zijn alle notenhouten bladen nog van een laatste laklaag voorzien. En", zo vervolgt hij, "het mag dan ook een klein wonder genoemd worden dat we elkaar hier nu kunnen treffen."

WERNER Yacht Design, van potlood naar droomboot



Theo Werner: "Mijn cliënten komen vanuit de hele wereld. Het zijn mensen die van horen zeggen..."

Wanneer we na een korte rondleiding plaatsnemen aan de grote spiegeltafel, blijkt dat het afnemen van een interview met een man als Theo geen eenvoudige zaak is. Zodra ik mijn eerste vraag heb gesteld, stort hij een waterval van woorden over mij uit, waar ik één ding onmiddellijk uit op kan maken: de man heeft een passie voor het ontwerpen van schepen.

Ik probeer het opnieuw: "Theo, wie zijn jouw cliënten, waar komen zij vandaan en hoe kom je samen tot een ontwerp?" "Mijn cliënten komen vanuit de hele wereld. Het zijn mensen die van horen zeggen, via publicaties in magazines, of via de beurzen zoals de 'Monaco' of de 'Hiswa' geïnteresseerd zijn geraakt in mijn ontwerpen. Hiermee is het gemakkelijkste deel van de vraag beantwoord. Veel moeilijker is het om uit te leggen hoe een ontwerp tot stand komt. Het komt er in essentie

op neer dat je een bepaald gevoel moet krijgen bij iemand. Ik probeer als het ware in de huid te kruipen van de persoon die bij mij aan tafel zit. Een eerste gesprek gaat dan ook eigenlijk niet eens zo zeer over het te ontwerpen schip. Dat schip komt er wel. In eerste instantie probeer ik mij een beeld te vormen van de man of vrouw. Wat voor soort leven ze leiden, wat hun liefhebberijen zijn en, niet onbelangrijk, waarom ze juist bij mij aankloppen. Ook, en misschien zou ik dat niet moeten doen, let ik op de auto waarmee ze rijden, de pen waarmee ze schrijven en het horloge dat ze dragen. Het is misschien niet zo netjes, maar het helpt beslist bij het inschatten van hun smaak. Natuurlijk hebben we het tijdens zo'n gesprek ook over het varen. Wat ze eerder aan tochten ondernomen hebben en wat ze in de toekomst willen doen. En als het dan klikt tussen de cliënt en mijzelf, dan weet ik zeker, dat ik negen van de tien keer de juiste snaar raak tijdens het

schetsen. Het horen van een reactie op het schetsontwerp is elke keer weer ronduit kicken. En dat is iets dat me na al die jaren blijft verbazen. Hoe kan iemand een gevoel overbrengen voor iets dat er nog niet is, zodat een ander dat feitloos weet op te pikken? Na de presentatie van de schetsen begint het balletje te rollen. Nu komen er een aantal gesprekken waarin alles tot in detail doorgenoemen wordt. En dat kan ver gaan van het type lichtschakelaar tot en met een gewenste snelheid in combinatie met een bepaalde golfhoogte. Niet dat iedereen precies zijn invulling kan of wil geven op elk gebied. Maar gedurende het traject van het voorontwerp wordt alles wel bepaald en vastgelegd in de algemene plannen voor het interieur, het voorontwerp van de constructie en een duimdikke specificatie etc. In deze fase wordt er ook al serieus gekeken naar diverse voorlopige calculaties, zodat we later bij de aanbesteding van de bouw niet

voor verrassingen komen te staan." Ofschoon Theo een man van het snelle schetswerk lijkt, is dat volgens hemzelf niet het geval. Het is vooral de combinatie van zowel gedetailleerde kennis van het esthetische, als technische kennis, dat zijn werk zo speciaal maakt. De ontwerpen doorlopen glanzend elke keuring voor classificatie, terwijl de vormgeving menig hart sneller doet kloppen. En om dat te kunnen combineren, zonder dat het één onder doet voor het ander is al een kunst op zich. Bijna tien jaar geleden was 'WERNER Yacht Design' met de 56 ft. 'Crabbersbank' wereldwijd een voorloper als het gaat om klassiek geïnjunde schepen. En toen twee jaar later de klassieke 66 ft. 'Carolina' van de tekenafel kwam was de toon gezet. Het is dan ook niet toevallig dat - wanneer ik eens om me heen kijk naar alle aquafellen van John Farrar - ik vrijwel uitsluitend klassiek georiënteerde ontwerpen aan de muur zie hangen. Zo hangt er een trawlerjacht van -naar ik

88 ft. semi-classic in aanbouw

Flying Fortress



80 ft Flying Fortress



Werners '56 ft. Classic' en de '66 ft Semi Classic' worden, als het over motorjachten gaat, over het algemeen beschouwd als de eerste nieuwe klassiekers in Nederland. Wanneer we de Verenigde Staten, waar men door de decennia heen een bepaalde hang heeft gehad naar klassieke modellen, even buiten beschouwing laten, kunnen we dit wellicht wereldwijd beweren. De ontwerpen zijn aan de tekenafel ontsproten in respectievelijk 1997 en 1998. Beide schepen hebben na tewaterlating behoorlijk in de belangstelling gestaan van publiek en pers en waren beide tijdens introducties op Boot Dusseldorf de beursfavorieten. Beide ontwerpen hebben zeker in belangrijke mate mogen bijdragen aan de doorbraak van het ontwerp bureau.

Voor meer informatie:
www.werneryachtdesign.com
Telefoon +31 (0) 299473813



66 ft Boarnstream Retro

schat - een meter of twintig en een snelle jongen net ietsje groter. Een grotere tegenstelling kan er niet zijn tussen twee ontwerpen en toch geven ze allebei een knipoogje naar het verleden en roepen ze nostalgische gevoelens op. Theo ziet me kijken naar de prenten. "Die snelle heb ik maar voor de helft ontworpen", zegt hij lachend. "Alleen de romp. De opbouw heb ik rechtstreeks overgenomen van een Amerikaanse B17-bommenwerper uit de Tweede Wereldoorlog. Zo zie je maar ontwerpen is zo moeilijk niet. Zie je 'm al voor je? Een met mahonie beklede romp, met daarboven een slanke zilverkleurige opbouw. Wat je hier ziet", gaat hij verder, "is slechts - zo je wilt - de romantische kant van het ontwerp. De plaatjes en de vormen waarmee een bepaalde emotie wordt opgeroepen. Maar dat is helaas slechts vijf procent van het gehele ontwerp. De rest is allesbehalve zweverig: het is echt werk, en veel ook." Een kunstenaar vindt Theo zichzelf dan ook niet. "In dit vak moet je discipline hebben. Je staat voortdurend onder tijdsdruk. Mijn opdrachtgevers zijn natuurlijk nieuwsgierig, mijn on-

deraanemers zijn voor specifieke periodes ingehuurd, de werf heeft een bepaalde periode gereserveerd voor de bouw en dan moeten er ook nog tijdbuffers worden ingepland om de tekeningen en calculaties ter goedkeuring aan te bieden aan bepaalde classificatiebureaus. Dan kun je niet de kunstenaar uithangen." Dat men 'WERNER Yacht Design' als een betrouwbare partner weet te vinden en inschakelt is evident. Naast de vaste klanten als 'Interboat' en 'Jachtwerf de Boarnstream' zijn er tal van particulieren die hun wensen bij Theo neerleggen. Momenteel lopen er uitzonderlijk veel projecten: een 88 ft. 'Semi Classic', een 55 ft. 'Classic' en een 66 ft. 'Retro Classic' voor jachtwerf de 'Boarnstream'. Een nieuwe 27 ft. 'Intercruiser', een 100 ft. 'Classic Coaster', een 66 ft. 'Trawler', een 36 ft. 'Fast Classic Cruiser' en een 30 ft. 'High Speed Runabout' voor 'Combi Jachtbouw'. En dan zijn er ook nog de cliënten die na de bouw van hun eerste 'Werner' terugkomen voor een volgende. "Dat geeft toch heel veel voldoening", besluit Theo. "En beter blijk van waardering is er niet."



WERNER Yacht Design, from blueprint to dream boat

On a foggy Tuesday afternoon sometime in February I arrive at the 'WERNER Yacht Design' studio. It is not the first time that I meet Theo Werner, but it is the first time at this location. When I ring the bell and the doors opens the smell of fresh paint meets my senses. When welcoming me cordially Theo apologizes: "This is in fact the second day that the office can be used. Only a week ago all walnut desks got lacquered for the last time. And", he continues, "it I can say it is a small wonder that we can meet each other here now."

After a short guided tour, when we sit down at the large shiny conference table it turns out that interviewing someone like Theo is not the easiest job. As soon as I have asked my first question I am flooded by a torrent of words, leaving me with only one thought: this man has a passion for designing yachts.

I try again: "Theo, who are your clients, where are they from, and how do you get to a design together?"

"My clients come from all over the world. They are people who got interested in my designs via hearsay, publications in magazines or via exhibitions like the 'Monaco' or the 'Hiswa'. That is an answer to the easy part of the question. How to get to a particular design is not as easily explained. Basically it comes to getting a certain feeling about someone. I try to think as if I am the person opposite me. The first meeting is not so much about the yacht he or she would like to have built. The yacht will be built. First I try to form a notion of the man or woman. What kind of life do they live, what are their interests, and last but not least, why they want me to design their ship. Besides, and maybe I should not do so, I take notice of the car they drive, the pen they use, and the watch they wear. It may not be very polite but it definitely helps me to get an idea of their taste. Of course we also talk about sailing. What kind of journeys they made and what they would like to do in the future. And if we get on well I know for sure that 9 times out of 10 my blueprints sound the right chord. I always get a real kick out of the reaction to the blueprint. And that is something that still surprises me after all those years. How can someone translate a feeling of something not yet existing into something for me to comprehend impeccably?"

After a presentation of the blueprints it really takes off. A series of conversations follow in which everything is discussed into details. Details indeed; from the type of light switch to the preferred speed at a certain wave height. Not everyone can tell or wants to tell exactly what they want. Nevertheless, during the process towards the preliminary draft everything is determined and written down in a master plan for the interior and exterior, a blueprint for the construction, a pile of specifications etc. At this stage we seriously look into preliminary calculations, so we will not be taken by surprise when we receive tenders for the construction. Although, Theo seems to work like a quick-sketch artist he does not think so. Above all it is the combination of detailed knowledge of both the aesthetic as well as technical aspects that make his work special. The designs pass any test for classification gloriously, while quite a few people get thrilled to bits by the exterior. To be able to combine these aspects, one not yielding to the other, that is the art of it.

Almost 10 years ago the 56 ft. 'Crabbersbank' by 'WERNER Yacht Design' was the worldwide forerunner of classically built yachts. And when the classic 66 ft. 'Carolina' was designed two years later, they set the trend. It is no coincidence that - when I look around at all the aquarells of John Farrar - I see mainly classical designs on the walls. There is a trawler yacht of - I guess - some 20 metres, and a fast one just a bit larger. There could not be a bigger contrast between two designs but they are both reminding us of the past and giving us nostalgic feelings. Theo notices me looking at the pictures. "I designed only half of that fast one," he says with a laugh, "only the hull. I copied the construction directly from an American B17 bomber from the Second World War. There you are, designing is not that difficult! Can you picture it? A mahogany hull with a gracile silver-coloured construction.

What you see here", he continues, "is just the romantic side of the design, so to say. The pictures and shapes that evoke a certain emotion. Unfortunately, that is just 5% of the total design. The rest is everything but an emotion; it is a tough job, and takes long as well. Therefore, Theo does not see himself as an artist. "In this line of business you should know discipline. You are under constant pressure of time. My clients are curious, of course, my subcontractors are hired for certain periods, the ship-yard is booked for a certain period, and then we should have a time buffer to submit the drawings and calculations to certain classification agencies for approval. There is no time to play the artist."

The fact that 'WERNER Yacht Design' is known as a reliable partner is evident. Beside the regular clients such as 'Interboat' and the 'Boarnstream' ship-yard there are lots of private persons that express their wishes to Theo. At present he has quite a few extraordinary projects: a 88 ft. 'Semi Classic', a 55 ft. 'Classic', a 66 ft. 'Retro Classic' for the 'Boarnstream' ship-yard. A new 27 ft. 'Intercruiser', a 100 ft. 'Classic Coaster', a 66 ft. 'Trawler', a 36 ft. 'Fast Classic Cruiser', and a 30 ft. 'High Speed Runabout' for 'Combi Jachtbouw'. And then there are client who, after they had their first 'Werner' built, return for the next. "That gives me great satisfaction", Theo concludes. They could not show their appreciation in a better way."