

# JACHTONTWERPER THEO WERNER

Mijn boten zijn geen klassiekers en worden het ook niet; wat nu klassiekers zijn, waren in hun tijd vooruitstrevende ontwerpen



## IN RETROSPECT

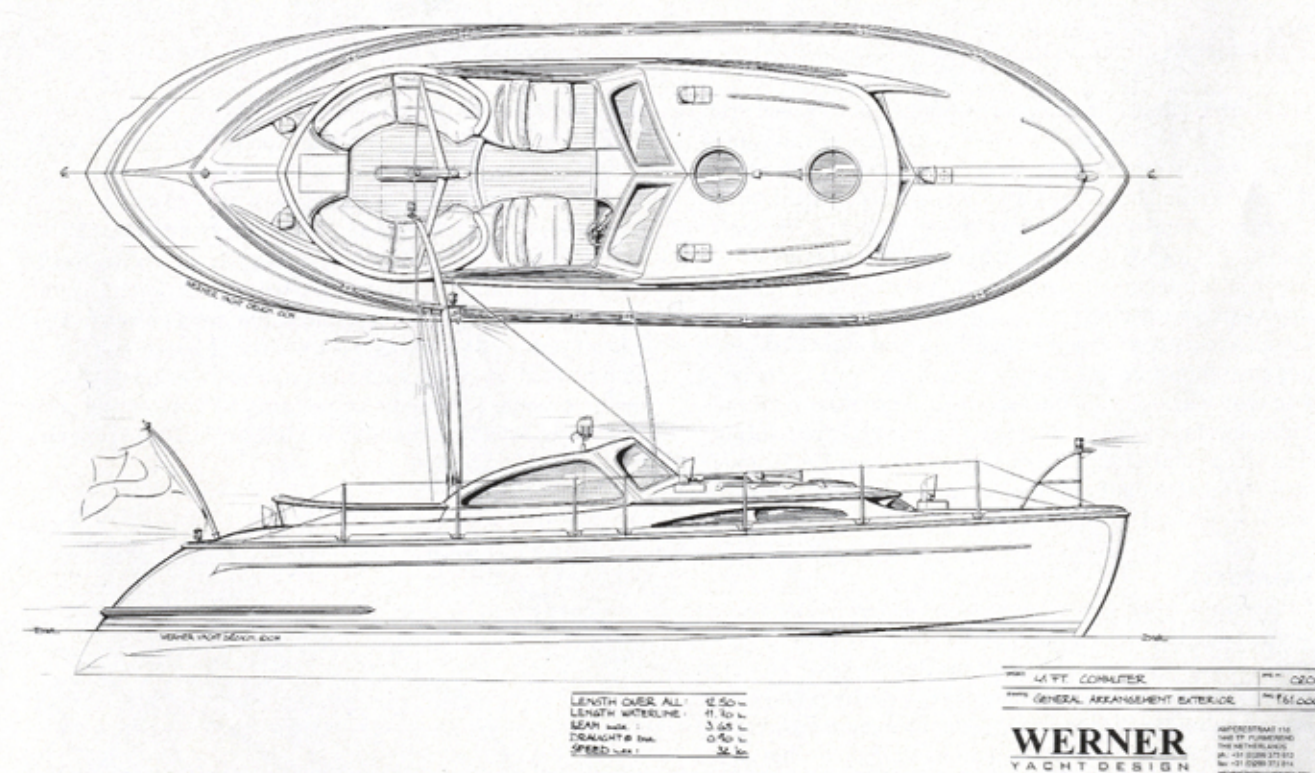
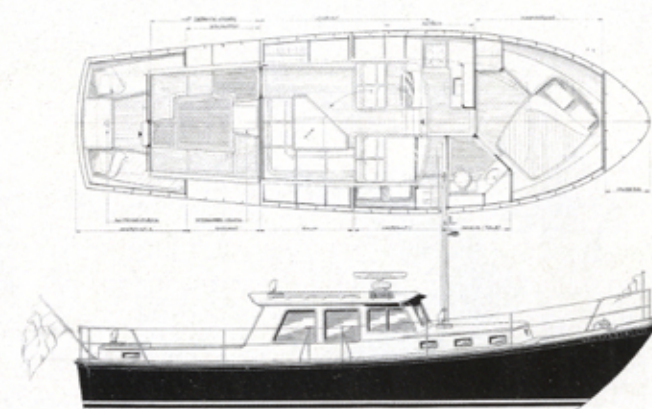
TEKST JAN BRIEK | FOTO'S BERTEL KOLTHOF | AQUARELLEN JOHN FARRAR

Z'n ontwerpen zijn alles behalve alledaags. 'Retro' tot in de puntjes. Met rondingen en welvingen die heberig maken. Geïnspireerd door bijzondere schepen uit het verleden. Kunstig vormgegeven, zonder dat het een kunstje wordt. Theo Werner (37) tekent jachten waar je nog eens naar omkijkt.

maanden tekenen waren de algemene plannen, de lijnenplannen en de constructietekeningen gereed en was het tijd 'om met een net pak aan langs wat ontwerpers te gaan'. Pieter Beeldsnijder vond het werk prachtig en Werner kon per direct aan het werk. Het was een buitenkans voor de *self made* jachtontwerper. Werner: 'Ik had en heb groot ontzag voor wat Beeldsnijder tekent! Werner werd aangenomen voor het technische werk: airco-installaties, leidingsystemen en dat soort zaken. Maar toen de kans zich voordeed om interieurs en vormgeving te gaan doen, greep hij die met beide handen aan. Werner: 'Ik heb twee jaar bij Beeldsnijder ge-

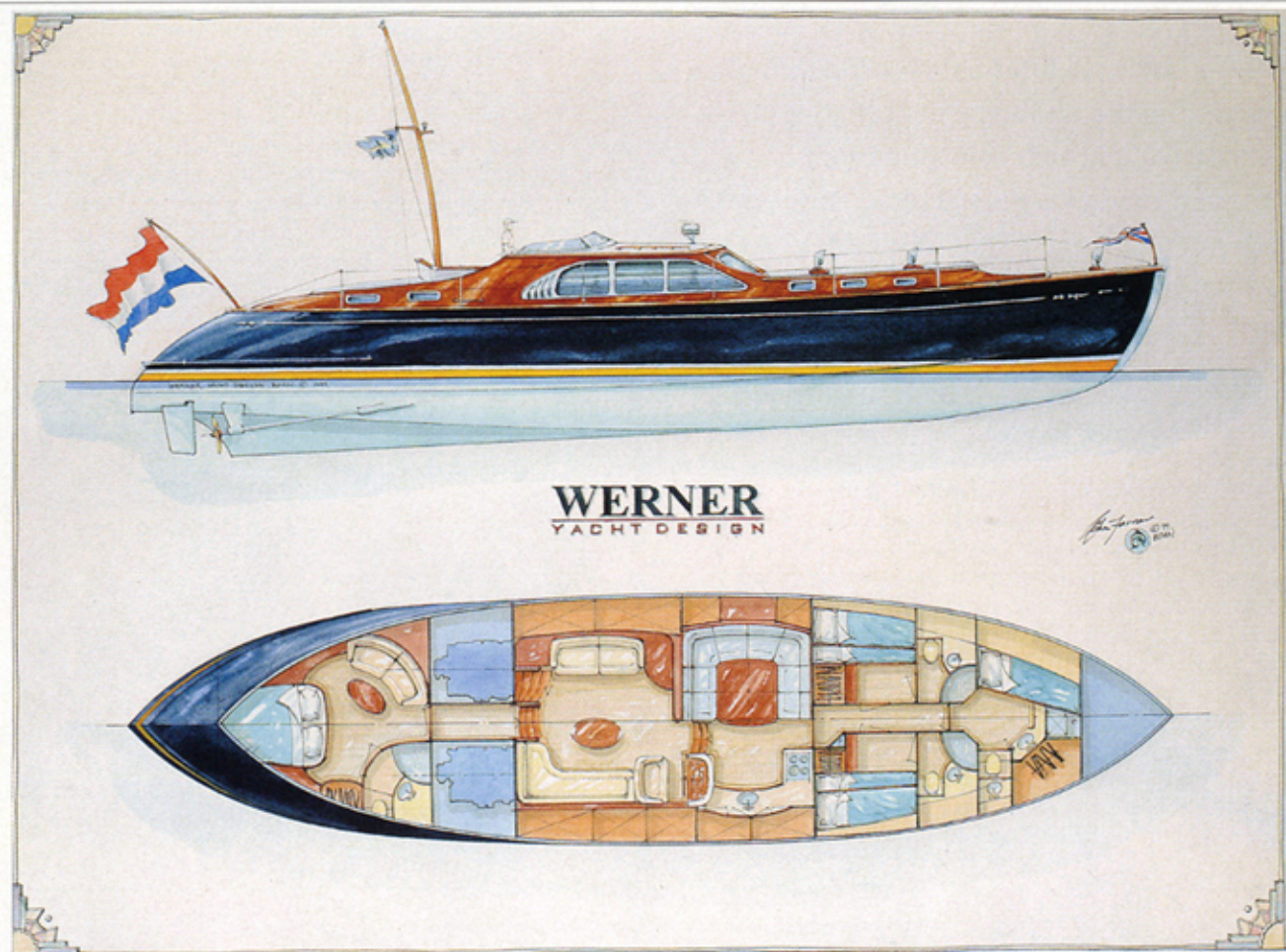
WIE een voorontwerp ziet van de hand van Theo Werner, blijft kijken. Niet alleen omdat z'n ontwerpen opvallend zijn; z'n tekeningen hebben iets wat je bijna kunstzinnig zou kunnen noemen. En dat is niet per ongeluk. 'Voorontwerpen teken ik altijd met de hand', zegt Werner. 'Ik heb gemerkt dat dat veel meer aanspreekt. Als je een voorontwerp maakt in de computer, heeft een klant toch gauw iets van 'Dat kan iedereen'. Dat is natuurlijk niet zo, maar dat imago hangt er nog altijd omheen. Heb ik de aandacht van een klant eenmaal te pakken, dan gebeurt de rest van het werk gewoon in de computer.' Theo Werner begon vier jaar geleden voor zichzelf. Hij deelt z'n kantoor met nog twee ontwerpers, Jan Willem Peek en Martijn van Schaik, wat grote voordelen heeft omdat ze elkaar kunnen bijspijzen. Werner, die werktuigbouw studeerde, had al vroeg z'n zinnen gezet op het tekenen van boten. In z'n vrije tijd tekende hij een 40-voetzeiljacht. Na drie

Het eerste eigen ontwerp nadat Theo Werner besloot voor zichzelf te beginnen.



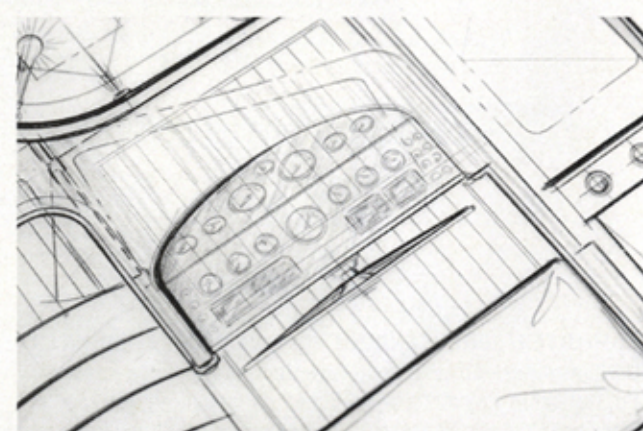
**COMMUTER: FORENSENBOOT VOOR DE RIJKE AMERIKAAN**  
De Commuter ontstond in de Verenigde Staten in de jaren dertig. Het schip was de forensenboot voor de rijke Amerikaan en werd gebruikt als alternatief voor de auto. Het uiterlijk van deze boten werd net voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog sterk beïnvloed door het zogeheten 'streamline-concept'. Het was de tijd dat het vliegtuig sterk in opkomst was en dat alles

eruit moest zien als een vliegtuig; auto's bijvoorbeeld, maar ook boten. Deze 41 voet lange commuter heeft een houten of aluminium romp en een hout-epoxy dek en opbouw. De boot meet 12,5 meter over alles, heeft een waterlijn van 11,70 meter, is 3,65 meter breed, 0,90 meter diep en moet een snelheid van 32 knopen kunnen halen.



werkt. Het was een perfecte leerschool; ik heb er heel veel opgestoken. Na Beeldsnijder volgde het bureau van André Hoek, waar Werner precies in de juiste tijd binnenkwam: 'Net na de Kim, het jacht dat voor Hoek een definitieve doorbraak betekende. Het bureau begon hard te groeien.' Kenmerkend voor de Kim was het klassieke uiterlijk boven water in combinatie met een modern onderwaterschip (en dito vaareigenschappen). Werner: 'Ik begreep toen al dat die klassieke trend in zeiljachten zo zou kunnen doortrekken naar motorjachten. Toen waren die er nog niet, maar je kon erop wachten.' Werner's eerste ontwerp waarin dit tot uiting kwam, was de Crabbersbank, gebouwd door Spiro. 'Het schip betekende de doorbraak van Werner Yacht Design', zegt hij nu. 'Omdat het zo opviel en veel belangstelling trok, was het een heel belangrijk ontwerp.'

**HIGH SPEED COMMUTER**  
Voor het ontwerp van de 68 ft High Speed Commuter liet Theo Werner zich inspireren door een kleine zwartwitfoto uit de Verenigde Staten. Het jacht werd ontwikkeld in samenwerking met Combi Jachtbouw dat er een klant bij zocht. Dit schip belandde uiteindelijk op de plank; wel werd een klant gevonden voor een iets kleiner - 18 meter - exemplaar. Ook dit jacht heeft een aluminium romp en een hout-epoxy opbouw. De afwerking is geheel in art deco-stijl. De 68 ft meet 20,80 meter over alles, lengte waterlijn is 19,60 meter, breedte 5,05 meter en diepgang 1,55 meter. Het schip heeft twee MAN V 12-motoren van 882 kW (1.200 pk) elk en haalt een kruissnelheid van 28 knopen.

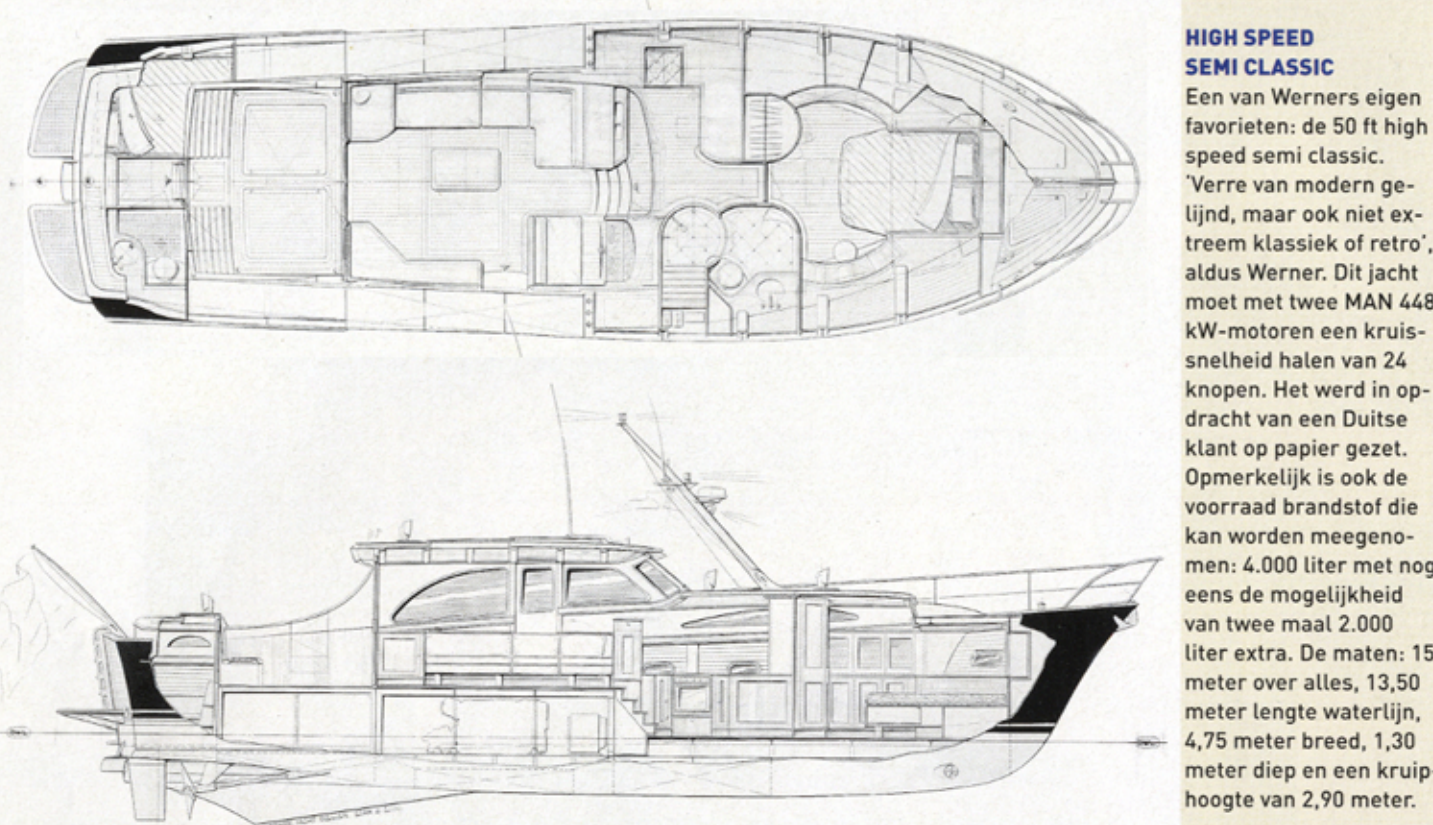


Een met de hand getekend voorontwerp spreekt volgens Theo Werner klanten veel meer aan dan een computertekening; zeker als je daarbij echt tot in detail gaat. Zoals dit dashboard.

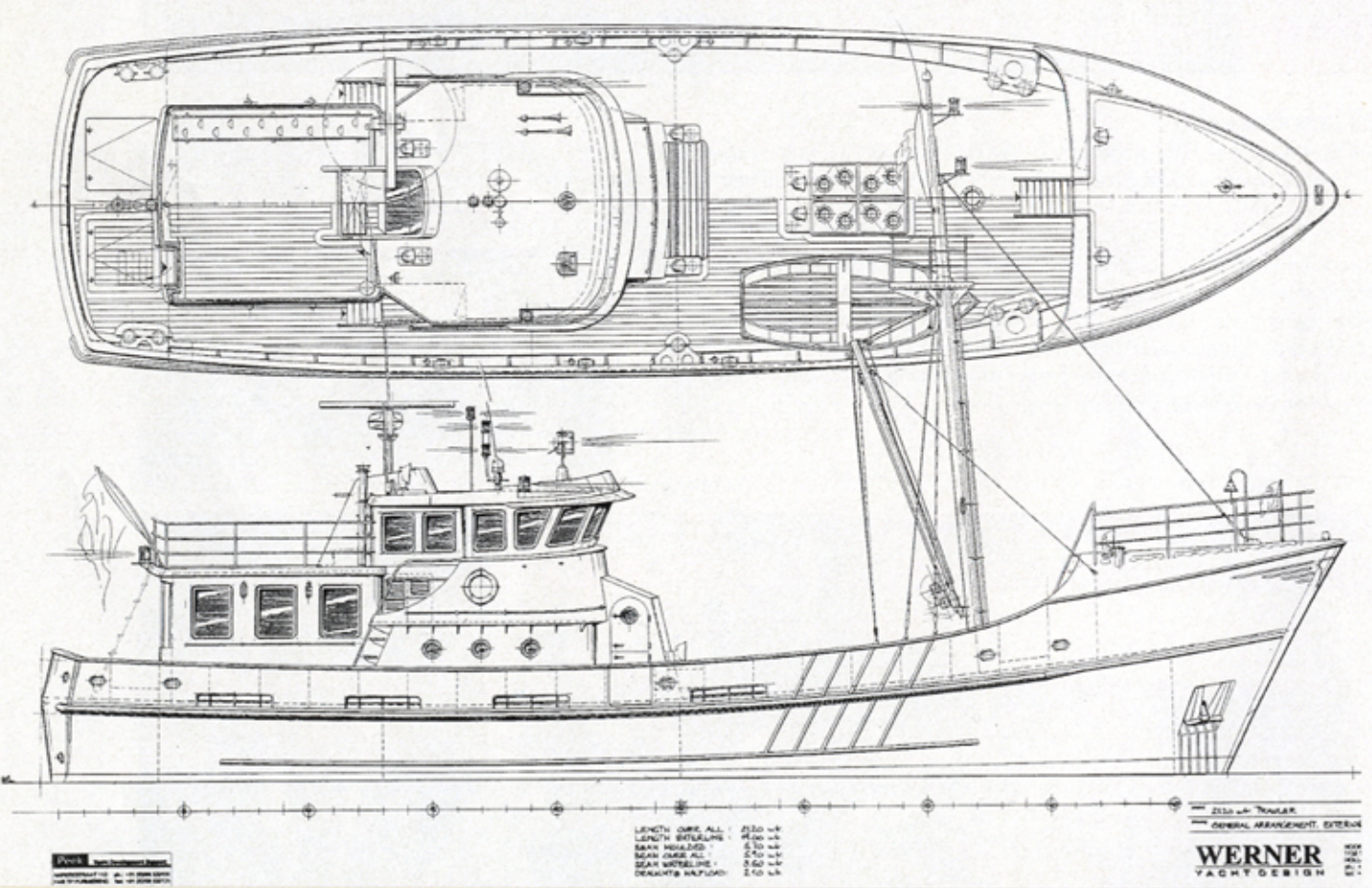
**NA-APERIJ**  
Ofschoon Werner niet 'koste wat kost een jacht hoeft te ontwerpen met klassieke lijnen' (hij tekende ook motorjachten voor De Boonstream en Brandsma, Sneek), geeft hij wel toe dat zijn smaak wat behoudend is. 'Alleen wat betreft het uiterlijk', voegt hij toe. 'De technische kant van mijn ontwerpen is modern.' Als hij een boot tekent, staan de looks bovenaan de lijst. Klassiekers wil Werner zijn boten echter niet noemen. 'In wezen is wat ik teken na-aperij. Mijn ontwerpen zijn geen klassiekers en het worden ook nooit klassiekers. Wat je nu als klassieker kunt bestempelen, was in zijn tijd een vooruitstrevende, vernieuwende boot.' Toekomstige klassiekers zijn volgens Werner de jachten naar ontwerp van Jon Bannenbergh. Ook aan de lijnenplannen worden geen concessies gedaan. Dat kan ook niet, omdat de meeste boten van Werner ge-



**CRABBERSBANK**  
De Crabbersbank (zoals bouwer Spiro het jacht noemde) is misschien het beste voorbeeld van de aanpak van Theo Werner: een jacht van 17 meter, maar met een voor die lengte naar huidige begrippen 'beperkte' binnenruimte. Met bijvoorbeeld 'maar' drie hutten en één natte cel met doucheruimte. Geen concessies aan het uiterlijk, met andere woorden. Met waaiersteven, tumblehome in het achterschip, teak opbouw en dekken - ga er maar aan staan. Maar ook met een moderne rompvorm: het jacht haalt 10 knopen met een motor van slechts 157 kW. Het jacht heeft een interieur dat is geïnspireerd door de biedemeierstijl met lederen sofa's en een klassieke oliëkachel in de salon.



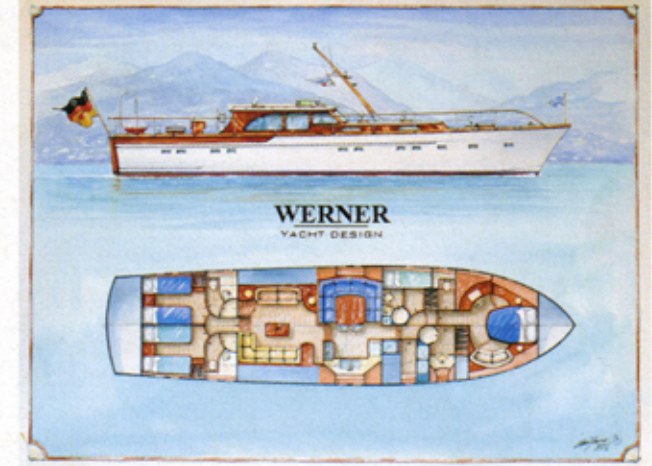
**HIGH SPEED SEMI CLASSIC**  
Een van Werner's eigen favorieten: de 50 ft high speed semi classic. 'Verre van modern geïjnd, maar ook niet extreem klassiek of retro', aldus Werner. Dit jacht moet met twee MAN 448 kW-motoren een kruissnelheid halen van 24 knopen. Het werd in opdracht van een Duitse klant op papier gezet. Opmerkelijk is ook de voorraad brandstof die kan worden meegenomen: 4.000 liter met nog eens de mogelijkheid van twee maal 2.000 liter extra. De maten: 15 meter over alles, 13,50 meter lengte waterlijn, 4,75 meter breed, 1,30 meter diep en een kruiphoogte van 2,90 meter.



**VISKOTTERJACHT**  
Theo Werner deelt z'n kantoor met twee collega's: Martijn van Schaik en Jan Willem Peek. Logisch dat ze als het uitkomt de samenwerking zoeken. Zoals voor dit project: een niet van 'echt' te onderscheiden 'viskotterjacht' van 21,20 meter lengte over alles, 5,90 meter breed en 2,10 meter diep.



**CAROTINA**  
De Carotina - 20 meter semi classic - werd ontworpen voor de Europese binnenwateren, vandaar de lage opbouw van het jacht. De 20 meter lange Carotina haalt met twee Perkins-motoren (165 kW) een kruissnelheid van 11 knopen (zie ook Waterkampioen 24, 2001).



schikt zijn om snel te varen. 'Op zich geen probleem', zegt Theo Werner, 'Als je maar aan de regeltjes houdt. Van cruciaal belang is het gewicht en dus de gewichtsberekening. Het moeilijkste van een ontwerp maken, is toch om ervoor te zorgen dat de boot op z'n waterlijn ligt.' Dat Werner de zaak grondig aanpakt, bewijzen de dikke rapporten waarin de gewichtsberekeningen van zijn ontwerpen staan. Elk onderdeel van de boot is daarin meegenomen, zodat de computer heel precies een berekening van het toekomstige gewicht kan maken. Werner: 'Bij de berekening van het gewicht wordt wel eens te kort door de bocht gegaan; omdat het van dat stomme werk is. Toch is een goede gewichtsberekening essentieel! Eveneens heel belangrijk is de ligging van het drukkingpunt. Voor een waterverplaatsend jacht geldt dat dit op ongeveer 3,6 procent achter de helft van de waterlijn lengte moet liggen. Voor een planerend schip moet het veel verder naar achteren: tot wel 9 procent achter de helft van de lengte waterlijn. Hoewel al dit soort berekeningen door de computer wordt uitgevoerd, wil Werner de rol van de ontwerper niet onderschatten: 'In wezen lijkt het allemaal heel ingewikkeld, maar dat is het niet. Wat je op het oog tekent, zit vaak nooit zo ver af van wat het moet worden.'



**Meer informatie**  
Werner Yacht Design  
Amperestraat 11d  
1446 TP Purmerend  
telefoon (0299) 37 38 13  
fax (0299) 37 38 14  
www.werneryachtdesign.com  
e-mail info@werneryachtdesign.com