



NR. 3 | 35e JAARGANG | APRIL 2011 | LOSSE NRS € 4,50

SPIEGEL DER ZEILVAART

Beroemde zeilschepen in DAS perspectief: Oceanracer Flyer 2, 1981
Vijf houtbouwers presenteren zich met Pasen in Terherne
100 jaar *Bluebird*: de hergeboorte van een jacht, deel 3
De driemastschoener *Atlantic* in een nieuwe huid
Met de *Kittiwake* naar de oostkust van Zweden
Evenementenkalender 2011 Nederland
Restauratie V-klasse in beeld gebracht
Koffen, galjoten en hoekers, deel 1
Zandaak Emanuel, gerestaureerd





De driemastschoener *Atlantic* in een nieuwe huid

Tekst: Ron de Vos

‘Ik heb de driemastschoener *Atlantic* nagebouwd.’ Dit zei Ed Kastelein toen hij tijdens de Beurs Klassieke Schepen van 2008 de *Spiegel der Zeilvaart-Klassieke Schepen Beurs Wisselprijs* in ontvangst had genomen.

Ik moest onmiddellijk aan een schilderij van dit schip denken. Het is geen bekend plaatje, maar het verhaal er omheen is me altijd bijgebleven.

Het is 1905. Tijdens de race om de Keizer Wilhelm-beker bevindt de *Atlantic* zich in een storm, die drie dagen zou aanhouden. De bemanning heeft de voorzeilen ingenomen en het schoenerzeil en het grootzeil zijn dubbelgereefd. De eigenaar roept Charlie Barr, de schipper, bij zich. ‘Leg het schip in godsnaam bij!’ Maar de onverschrokken kerel antwoordt: ‘Mijnheer, u hebt me aangenomen om de race te winnen en dat is wat ik probeer te doen.’

Als schoenerliefhebber roept het schilderij een verlangen bij me op. Een verlangen naar een tijd waarin niet zoals nu de mens het slachtoffer is van een natuur die ze eigenhandig om zeep probeert te helpen, maar waar de natuur bepaalt en de mens zich aanpast. Ik zie een prachtig getuigd schip, aangepast aan extreem moeilijke omstandigheden.

Of Ed Kastelein datzelfde verlangen heeft, weet ik niet. Ik weet wel dat hij de wens heeft om in eigen beheer de mooiste schepen te bouwen en die schepen in harmonie met hun omgeving te brengen. Weg van de alledaagse lelijkheid. Denk maar eens aan de *Zaca a te Moana*, gebaseerd op de lijnen van de schoener *Zaca* van de filmster Errol Flynn. Ed liet het

schip door Olivier van Meer herontwerpen.

Ik zag het jacht voor het eerst toen het voor de spoorbrug lag afgemeerd, de toegang tot het Oosterdok in Amsterdam. Pas tegen twee uur die nacht zou de brug open gaan. Gedurende de wachttijd dronk ik zijn whisky op en Ed vertelde zijn levensgeschiedenis.

Hij was - van zijn moederskant - een nakomeling van de oprichters van de Holland-Amerika Lijn. Zijn vader kwam uit een vissersfamilie. Het kon dus niet uitblijven dat hij de maritieme wereld opgetogen binnenstapte. Op 12-jarige leeftijd bouwde hij zijn eerste kano. Twee jaar later zeilde hij in een *Sharpie* toen hij zestien was, knapte hij zijn eerste boot op.



Het originele schilderij van de Atlantic in de race in 1905, vastgelegd door T.D. Blake.



De Atlantic onder vol tuig in 1903.

Hij zou zijn geld in de horeca verdienen en daarmee kon hij zijn dromen verwezenlijken.

Ik verloor Ed uit het oog, maar ik hoorde wel de verhalen. Hoe hij met de *Zaca a te Moana* op de Middellandse Zee rondvoer, met gasten. Pas toen hij het plan opvatte om de beroemde schoener *Westward* na te bouwen, kwam hij weer in beeld.

De architectengroep Gaastmeer Design, rond Heine Deelstra, kreeg de opdracht de schoener te hertekenen. Ik volgde de bouw en het vertrek van het schip dat werd herdoopt in *Eleonora*. Dit alles beschreef ik in twee artikelen voor Spiegel der Zeilvaart (SdZ 1999.5 en 2000.4).



Van der Graaf in Hardinxveld Giessendam bouwde het casco.

Onder: Opname van een proefvaart.



Het is wel duidelijk dat het Ed Kastelein niet alleen maar om het schip zelf gaat. Het moet ook een verhaal met zich meedragen. Zijn schepen zijn omgeven door dramatiek. De *Zaca* verloederde samen met zijn filmster en de *Westward* werd uiteindelijk op 15 juli 1947 door zijn laatste eigenaar, T.B. Davis, in Het Kanaal opgeblazen, waarna het onmiddellijk zonk.

Maar Ed wilde een nog groter schip. Het werd de fameuze driemastschoener *Atlantic*. Had dat schip ook een verhaal te vertellen? De *Atlantic* was zelfs tijdens haar leven al een

legende. In 1905 zeilde de schoener in twaalf dagen en vier uur van Sandy Hook (New Jersey, USA) naar Lizard Light, Cornwall, Engeland. Dit trans-Atlantische record zou 100 jaar in haar bezit blijven. (Gerard Dijkstra zou in 2002 het record verbreken met de *Windrose of Amsterdam*).

De Amerikaanse ontwerper William Gardner tekende in opdracht van Wilson Marshall, een lid van de New York Yacht Club, de *Atlantic*. Het moest de snelste schoener op het water worden. Op de werf van Townsend & Downey op Shooter Island werd het schip gebouwd.





Zeeschilder Willem Eerland liet zich inspireren door het historische verhaal van de Atlantic.

Onder: De Atlantic onder stormtuig in 1905.

In het begin bestond het leven van de driemastschoener voornamelijk uit records. De *Atlantic* haalde met gemak een snelheid van twintig knopen. Het schip kende ook beroemde eigenaren, onder wie de spoorweg- en kolenmagnaat Cornelius Vanderbilt (1924-1928) en Gerald Lambert (1929-1942), erfgenaam van Lambert Pharmacal Company, de ontdekker van de Listerine.

De *Atlantic* zou later als moederschip worden gebruikt voor onder andere de J-Classer *Yankee*, die op weg was naar Engeland om daar aan races mee te doen. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het schip door de U.S. Coast Guard ingezet om vijandige onderzeeboten te lokaliseren. Na deze zware dienstjaren werd het jacht opgelegd.

Met de jaren verloor de *Atlantic* haar glans en haar onderdelen. Totdat Ward Bright haar zag liggen in het dok. Hij was al jaren op zoek naar het schip. Hij kon voorkomen dat het schip helemaal werd gesloopt, maar hij kocht haar slechts om haar roem. Hij bracht de *Atlantic*





Het zeilplan van de Atlantic.

Linksonder: De bemanning op de boegspriet om de voorzeilen op te doen.

Rechtsonder: Ed Kastelein. Foto's Kees Stuip.

naar New Jersey, naar zijn jachthaven. Niet om er weer mee te gaan zeilen. Hij maakte er een theehuis van. De platen roestten door en het schip zonk in 1964. Uiteindelijk werd het jacht in 1982 uit haar lijden verlost en gesloopt in Newport Harbour, Virginia.

In tegenstelling tot de bouw van de schoener *Eleonora (Westward)* – ontwerper Herreshoff had ruim tweehonderd tekeningen nagelaten – was de *Atlantic* een heel ander verhaal. Ed moest het nu doen met een lijnenplan, een



dekplan, een aantal zeilplannen en een paar detailtekeningen. Bij elkaar een stuk of dertig. Bovendien was het lijnenplan een hedendaagse tekening. De bekende Amerikaanse ontwerper Doug Petersen had het oorspronkelijke plan uit 1903 al in de computer bewerkt.

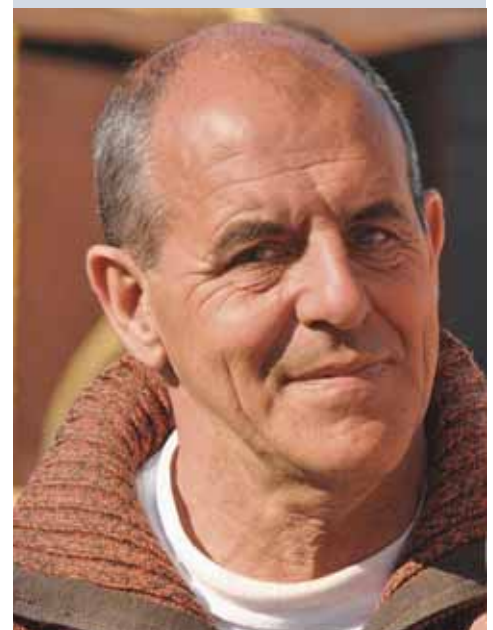
Ed riep de hulp in van het ingenieursbureau MasterShip uit Eindhoven, die de lijnen nauwkeuriger strookte om de benodigde zeventien knopen te kunnen halen. Natuurlijk zijn er andere materialen gebruikt om een grotere gewichtsbesparing te bereiken. Gewichts- en stabiliteitsberekeningen werden uitgevoerd. Alles moest voldoen aan de eisen van de keuringsinstanties als Bureau Veritas en MCA. Wel werden in het nieuwe ontwerp de 96 stalen spanten met een tussenruimte van 558,8 mm (20 inches) uit het oude schip exact nagetekend.

Toen de constructiebouwtekeningen evenals een set computerbestanden voor het snijden van de platen, voor het vormen van de huid en voor het voorbereiden van de profielen eenmaal klaar waren, kon de bouw van de romp beginnen. Ook nu weer - net als bij de *Eleonora* - zou de klus worden geklaard door Van der Graaf in Hardinxveld-Giessendam.

Na de tewaterlating in maart 2008 konden de masten, die door Brasker in Enkhuizen waren gemaakt, worden geplaatst. Ed heeft samen met zijn vrouw Sophie een geheel nieuw interieur ontworpen. Het schip is veel comfortabeler, waardoor het jacht ook in de chartervaart kan worden gebruikt. Het gebruikte hout voor het interieur is mahonie. De voor-

Technische gegevens Atlantic

| | |
|--------------------------------|---|
| Ontwerp: | Gardner & Cox, NY, 1903 |
| Scheepsarchitect (in consult): | Doug Peterson, San Diego, 2006 |
| Materiaal romp | Staal |
| Lengte overall | 69,24 m |
| Lengte romp | 56,43 m |
| Lengte waterlijn | 41,18 m |
| Breedte | 8,85 m |
| Diepgang | 5,00 m |
| Grote mast boven de waterlijn | 44,00 m |
| Displacement | 395 ton |
| Ballast | 120 ton |
| Zeiloppervlak | 1,721 m ² |
| Brandstof tank | 17.000 L |
| Drinkwater tank | 15.000 L |
| Grijswater | 12.000 L |
| Hoofdmotor | Yanmar 6 AYM-ETE, 829 HP/ 610 kW |
| Generatoren | Yanmar 6 CYL 100 kW/ 1500 rpm Yanmar 6 CYL 45 kW/ 1500 rpm |
| Boegschroef | Veth 75 kW |
| Rondhout | Brasker Masten, Enkhuizen, Alaska Sitka spar |
| Lieren | Harken, brons, speciaal gemaakt |
| Ankerlier | Thomas Reed, klassiek model, nieuw gemaakt |
| Dekbeslag | Absolute Projects, Lissabon |
| Verfsysteem | Awlgrip |
| Air-conditioning | MAR-IX door Mavé, Holland |
| Navigatie | Simrad |
| Interieur ontwerp | Ed en Sophie Kastelein |
| Classificatie | Bureau Veritas voor charterjachten |
| Certificatie | MCA |
| Bouwer | Ed Kastelein |





Wat een ruimte aan dek! De masten en rondhouten zijn gemaakt door Brasker Masten in Enkhuizen en al het beslag door De Haas in Oudega. Een meesterklus voor deze bedrijven! Op de achtergrond de Adix. Dit jacht is ooit, onder leiding van Gerard Dijkstra, totaal verbouwd bij Port Pendennis. Oorspronkelijk was de naam Jessica, later XXXX, toen was Alan Bond eigenaar en 4X was zijn biermerk. Later is de naam Adix geworden. Het was altijd al bedoeld als een soort eerbetoon/kopie van de Atlantic. Onder: De topzeilen zijn nog niet gehesen tijdens de eerste proefvaarten.

naamste kleur is lichtcrème. De twaalf gasten kunnen gebruik maken van een zeer luxe accommodatie, waarbij de grote lounge in het oog springt. De kapiteinshut bevindt zich in het achterschip en de tien

bemanningsleden hebben hun onderkomen in voorschip.

De *Atlantic* heeft op 23 juni 2010 - drie jaar na de kiellegging - Rotterdam verlaten. Ed Kaste-

lein kan weer een nieuw verhaal aan de maritieme historie toevoegen.

De *Atlantic* is beschikbaar voor charters.

Kijk voor meer informatie op www.charterworld.com

