



ATLANTIC *waagt zich op* VOLLE ZEE

In bijna 20 afleveringen volgde Nautique de bouw van de driemastschoener Atlantic. Na maanden van liefdewerk, bloed, zweet en tranen is de replica van de legendarische schoener nu dan eindelijk zeilklaar. Dat de toewijding van geestelijk vader Ed Kastelein haar vruchten heeft afgeworpen, ondervonden wij op de *maiden trip* van Rotterdam naar La Rochelle.

Tekst **John Lammerts van Bueren** Fotografie **Kees Stuip**



boven: Ed Kastelein met zoon Atlan

In 2005 begon Ed Kastelein aan de planning van de reconstructie van de beroemdste schoener aller tijden; de *Atlantic*. Deze driemaster vestigde een eeuw geleden een fenomenaal record op de Atlantische route. Het jacht stormde in 12 dagen, 4 uur, 1 minuut en 19 seconden van New York's Sandy Hook naar de Needles, het westelijke puntje van het eiland Wight. Geen wonder dat Kastelein, die ook al de *Westward* – een al bijna even befaamde schoener – weer tot leven had gewekt, zijn oog had laten vallen op de *Atlantic*. Na jaren van plannen, voorbereiden, bouwen, tuigen en inrichten is zijn replica van de schoener helemaal klaar en vaart de nieuwe *Atlantic* nu richting Middellandse Zee. Maar eerst is er de *maiden trip* vanuit Nederland, waar de nieuwe *Atlantic* gebouwd is. De allereerste reis brengt het schip van Rotterdam naar La Rochelle. Al meer dan

tien jaar heeft Ed Kastelein dezelfde kernbemanning. Ooit besloot die elke dag op zee samen te vatten in één woord. Gedurende de dag worden suggesties uitgewisseld en 's avonds wordt besloten wat het woord van de dag is. Aan boord van de *Atlantic* wordt die traditie voortgezet. De dag voor het vertrek is een peuleschil; die wordt natuurlijk getooid met het woord "morgen".

22 JUNI 2010 – "TOMORROW"

Zachtjes trekt de *Atlantic* aan z'n landvasten, ongeduldig om naar zee te gaan. De bemanning legt de hand aan de laatste voorbereidingen, het gereedschap gaat van boord en maakt ruimte voor proviand voor de twintigkoppige bemanning. Morgen is de grote dag, en de spanning is voelbaar. Hoe ligt hij op z'n roer, hoe zou hij zeilen, kunnen we wel onder de brug over de Oude Maas door, werken alle systemen zoals ze ontworpen zijn? Iedereen aan boord heeft z'n eigen vragenlijstje. Die van schipper Ed Kastelein is beslist het langst. *Atlantic* is zijn creatie. Hij had de visie en moed om het project aan te pakken, en morgen is het dan zo ver; *Atlantic* gaat naar zee.

23 JUNI 2010 – "LIBERATION"

14:00 uur: Ed geeft het commando "trossen los", en zachtjes schuift de *Atlantic* de haven uit richting de Merwede. Vrienden en familie zwaaien uit. Wat een



moment; *Atlantic* is vrij! De eerste zorg is de Botlekbrug. De hoogste mast torent 48 meter boven het water uit, en de brug heeft op dat moment bij laag water krap 49 meter. Dan moeten de sommetjes wel allemaal kloppen en het water vlak zijn. De brug gaat open en ademloos kijkt de bemanning omhoog. Vertekent het beeld, of gaat het echt niet? De brugwachter heeft plaatsgenomen op het hoogste punt, en Ed stuurt er zonder aarzeling opaf. De VHF staat aan en op het moment suprême horen we de brugwachter zeggen; "Zo, die is hoog!" Onder de brug is 50 centimeter ruimte over net zo goed als 5 meter, maar toch... Gelukkig gaat het allemaal goed en maakt *Atlantic* zich op om bij Hoek van Holland het zeegat uit te varen. De wachten zijn ingedeeld, de avond valt in, heerlijk weer, geen wind, vlakke zee. Iedereen aan boord is moe van de spanning en geniet met volle teugen van de eerste zonsondergang op zee.

24 JUNI 2010 – "ELEONORA"

De zon komt op en *Atlantic* stoomt op richting de Solent. Volgende week begint daar de *Westward* Cup, en een keur aan klassieke jachten heeft zich al rond Cowes verzameld. Zo ook de *Mariquita* en natuurlijk Ed's vorige schip *Eleonora*. Een vriend vaart ons op zijn RIB tegemoet en neemt fotograaf Kees Stuip aan boord

DE ATLANTIC IS EINDELIJK VRIJ! WAT EEN MOMENT!

voor de eerste foto's op het water. Hier bij de Royal Yacht Squadron ging de oorspronkelijke *Atlantic* in 1905 voor anker en kwam koning George aan boord om Wilson Marshall met zijn overwinning te feliciteren. Natuurlijk varen we langs The Squadron voor een groet, maar het blijft angstvallig stil. Via de radio worden we opgeroepen door Jim Thom, de schipper van *Mariquita*; hij had ons gezien en lag samen met *Eleonora* in de Haslar ▶

boven: De maagdelijke, gitzwarte romp reflecteert de zee als een spiegel



TRADITIEGETROUW
VAT DE BEMANNING
IEDERE DAG SAMEN
IN EEN WOORD



WE BEGROETEN ELEONORA MET EEN “DRIEWERF HOERA”

Marina. Ed besluit om direct koers te zetten naar Portsmouth en hen de traditionele groet te brengen. Daar, in een inham, lag zijn oude schip, klaar voor de komende wedstrijden en in perfecte staat. Zachtjes schuiven we naar binnen. Eenmaal langsij wordt op

Atlantic de vlag gestreken. *Eleonora* en *Mariquita* beantwoorden de groet met hetzelfde gebaar. Daarna volgt de traditionele “driewerf hoera” en worden om beurten de vlaggen weer gehesen. In krap 85 meter weet Ed zijn 70 meter lange schip te keren, en zo varen we de haven weer uit. *Eleonora* ligt er prachtig bij. Sinds Ed hem verkocht, is hij de wereld omgezeild en heeft hij talloze wedstrijden gewonnen. Voor hem is er niets mooiers dan te zien dat er zo intensief en succesvol met zijn oude schip gevaren wordt en dat zo veel mensen van zijn *Eleonora* blijven genieten.

We varen de Solent uit. Bij de Needles gaat de zon onder en heffen we het glas op Wilson Marshall.

25 JUNI 2010 – “ATLANTIC”

Het weer blijft rustig; te weinig wind om zeil te zetten, en dus varen we door op de motor. Om twaalf uur vieren we dat we de Atlantische Oceaan bereikt hebben. ▶

HET GROTE VOORBEELD

De “eerste” *Atlantic* was een schip uit een heel andere tijd. Er was nog geen mens op de noord- of zuidpool geweest, het Panama Kanaal moest nog gegraven worden en tweederde van de Amerikaanse bevolking leefde op het platteland met een inkomen van 675 dollar per jaar. In de VS was de infrastructuur in handen van private ondernemingen, met aan het hoofd tycoons als Vanderbilt, wiens vermogen vandaag de dag ruim 100 miljard zou bedragen. Een handjevol pluissant rijke Amerikanen had 90 procent van de olievoorraden, 40 procent van de staal- en 30 procent van de wereldkolenreserves in handen. Voor deze elite was het racen met grote jachten de vrijetijdsbesteding bij uitstek en de beroemde New York Yacht Club verschaftte het podium. Op de rede lagen 86 zeiljachten, waarvan 47 langer dan 65 meter, vergezeld door bijna 190 grote stoomjachten waarvan de helft langer was dan 70 meter. In Duitsland was Kaiser Wilhelm op zoek naar aansluiting bij deze elite. Hij besloot een massief gouden bokaal beschikbaar te stellen voor een 2925 mijl lange trans-Atlantische zeilwedstrijd. De regels waren simpel: de eigenaar moest aan boord zijn, de start was in New York's Lower Bay bij Sandy Hook, en de finish bij de Needles aan de westkant van het eiland White. Elf jachten werden uitgenodigd, waaronder de *Atlantic*, eigendom van de Amerikaan Wilson Marshall. Hij had het schip in 1903

laten bouwen, en gelijk vanaf het begin bleek het een formidabel, snel jacht te zijn. Het was voor die tijd ook een uitzonderlijk luxe jacht, met gastenhutten met eigen badkamers en een ligbad voor de eigenaar.

Toen Wilson Marshall hoorde van de “Great Ocean Race” twijfelde hij geen moment en werd zijn *Atlantic* tot in de puntjes geprepareerd. Bij Ratsey & Lapthorn bestelde hij nieuwe zeilen; ruim 3500 vierkante meter aan doek. Het jacht ging in het dok, de kiel werd aangepast, extra rondhouten werden besteld, en Charlie Barr, de beroemde America's Cup schipper, werd gevraagd om het commando te nemen. Barr zag weinig in de wedstrijd, vond het gevaarlijk door het vroege seizoen en een onmogelijke eigenaar. Die combinatie vormde een reëel risico voor zijn vlekkeloze reputatie. Wilson Marshall bood Barr, omgerekend, 100.000 dollar voor de wedstrijd en een bonus van 1.000.000 dollar als hij zou winnen. Exorbitant hoge bedragen voor twee weken op zee.

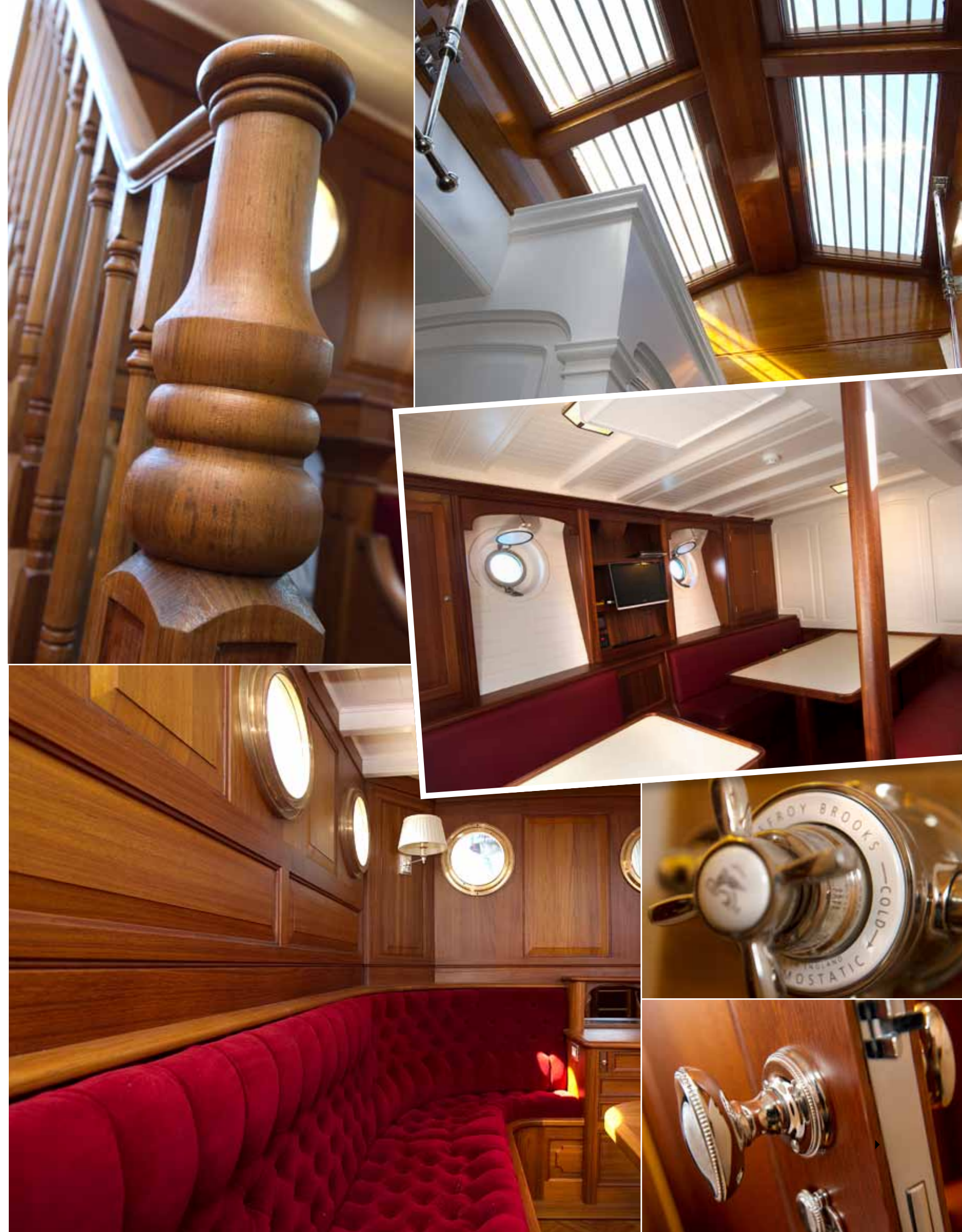
Wordt er bij het huidige wedstrijdzeilen gezocht naar zoveel mogelijk gewichtsbeparing, voor Wilson Marshall lag het allemaal iets anders. Hij kon zich geen leven voorstellen zonder extravagante luxe. Er werd een koelcel van 8000 liter geïnstalleerd om de ruim 800 kilo vlees, vis en groenten vers te houden. Hij nodigde vijf goede vrienden uit, vier extra stewards en twee koks,

zodat er driemaal daags *haute cuisine* werd gepresenteerd. Wilson Marshall en zijn vrienden hadden geen enkele functie aan boord, behalve toekijken en aanmoedigen.

Na de start liet de Atlantische Oceaan zich van haar slechtste kant zien. Tijdens de eerste storm deelde Barr aan Marshall mee dat het windkracht 9 blies en, als er zeil geminderd moest worden, dan was nu of nooit. Wilson Marshall's antwoord was: “Captain Barr, ik zit in een wedstrijd”. Barr's antwoord was kort: “Bedankt. Meer wilde ik niet weten”. De storm nam toe tot orkaan-kracht, en Marshall en zijn gasten stonden doodsangsten uit. Marshall beval om zeil te minderen en bij te gaan liggen. Nu was Barr aan zet, en zijn antwoord was simpel en resoluut: “Sir, you hired me to win this race, and that is what I intend to do”.

De combinatie van een extreem snel ontwerp, de zeer harde, maar gunstige wind en een onverschrokken Charlie Barr zorgden ervoor dat *Atlantic* won in een tijd van 12 dagen, 4 uur, 1 minuut en 19 seconden. Een record dat 97 jaar stand zou houden; Het langst staande snelheidsrecord ooit.

Na WOII zeilde de *Atlantic* niet meer, maar ontkwam tot 1982 aan de sloop door onder meer te fungeren als woonboot en restaurant. Over Ed Kasteleins inspiratie om een replica van deze bijzondere driemaster te bouwen en zijn toewijding bij de uitvoering daarvan, leest u in vorige edities van *Nautique*.





ATLAN MAAKT KENNIS MET DE OORSPRONG VAN ZIJN NAAM

Ed's zoon, Atlan, is ook aan boord. Dit is zijn eerste kennismaking met de oceaan waarnaar hij vernoemd is. De bemanning verzamelt zich op het achterdek, en Ed vertelt zijn elf jaar oude zoon over dit bijzondere moment. Met zoveel aandacht duikt die verlegen weg achter zijn vader, helemaal als hij een verrekijker en de "three cheers" van de bemanning krijgt. We genieten van lunch aan dek, en dan zet ineens een zachte bries in. Tijd om de zeilen te hijsen! Zit alles goed uitgelijnd en op de juiste plaats? Eén voor één worden de zeilen gehesen en krijgt de motor even rust. Even hebben we 6 knopen wind en loopt *Atlantic* weg met 9 knopen. "Tempel to the wind" noemden ze dat vroeger; dit soort enorme schepen creëert z'n eigen wind en haalt onder deze omstandigheden anderhalf keer de snelheid van de wind. Lang duurt het niet. Amper staat alles erop of de wind zakt er weer uit. Wat teleurgesteld strijkt de bemanning de zeilen weer. De motor wordt weer bijgezet. Misschien morgen? Wie weet.

26 JUNI 2010 – "PERFECTION"

Het ochtendgloren belooft, wat zeilen betreft, niet veel goeds; geen rimpeltje op het water en geen wolkje aan de lucht. Het kan de sfeer aan boord niet bederven; heerlijk om samen op zee te zijn. Tijdens de wacht wordt er wat bijgepraat, daarna wordt het dek geschrobd en dan lekker luieren of ergens aan dek een goed boek lezen. 's Middags besluit Ed de RIB overboord te zetten om de boot uiteindelijk vanaf het water te kunnen zien. Het eerste rondje maakt hij met zoon Atlan en vrouw Sophie. Razend enthousiast komt hij terug en neemt hij één voor één de bemanningsleden en gasten mee. We zijn het er allemaal over eens, alles klopt: de zeeg, de dekhuisen, het tuig. Het is genieten op z'n best als je de zee in de ravenzwarte romp ziet weerspiegelen. "Perfection" wordt unaniem tot woord van de dag gekozen. De rest van de dag verloopt rustig, en zo vaart *Atlantic* z'n vierde nacht op zee in.

27 JUNI 2010 – "CONVIVIALITÉ"

De zee blijft vlak, de wind is op stal. Land in zicht! Meestal wordt dit door de bemanning gevierd, maar deze keer niet. De sfeer is goed en iedereen geniet van het leven op zee. Al snel volgen de suggesties om La Rochelle te laten voor wat het is en door te varen naar de Azoren. Maar het mag niet zo zijn; er is werk aan de winkel en de stad heeft speciaal voor *Atlantic* een ligplaats in de historische binnenhaven vrij gemaakt. De loods komt aan boord en neemt de route en procedures door. Het kan, maar dan ook maar net. Bij hoogwater 20 centimeter onder de kiel, 30 centimeter aan weerszijden bij de sluisdeur en 100 meter ruimte om het 70 meter lange schip 270 graden te keren. De RIB gaat overboord en volgt *Atlantic* om bij het keren waar nodig te assisteren. Als we de haven in varen, valt het verkeer in La Rochelle stil. Automobilisten stappen uit om het spektakel te zien. Beheerst en zonder kleerscheuren vaart *Atlantic* de haven binnen. In de stad halen we verse krab, salades, kaas en wijn, en er volgt een heel gezellige avond. De voltallige bemanning geniet tot diep in de nacht aan dek. *Atlantic* heeft z'n eerste mijlen op zee gevaren. Lekker zeilen houden we nog te goed. En dat is misschien maar goed ook, anders was het allemaal te mooi om waar te zijn. ■