

# Atlantic, die zweite

Nach vier Jahren Bauzeit segelt jetzt die Replik des 70-Meter-Dreimastschoners „Atlantic“. Eine große Tradition lebt auf.

Von Erdmann Braschos

„Cruiser-Racer“ ist eine der am meisten missbrauchten Bezeichnungen für ein Boot. Fast jedem behäbigen wie gutmütigen, also seglerisch sacklangweiligen Urlaubskreuzer mit vielen Kajüten und allem erdenklichen Komfort, also fast jeden „Cruiser“, werden heute durch die Aufwertung zum „Racer“ Segeleigenschaften zugesprochen, die er von Haus gar aus nicht haben kann. Der inflationäre Gebrauch des Begriffs „Cruiser-Racer“ ist Marketing. Denn niemand steckt Geld in eine Familienkutsche, ohne wenigstens im Pro-



Liebevoll gemacht: Steuerrad, Getriebekasten, Kompasssäule Foto Kees Stupp

spekt den Racing-Anschein suggeriert zu bekommen, wahlweise auch durch Namen wie „Club Racer“ oder „Café Racer“.

Und was für ein Racer ist „Atlantic“? Die Replik dieser legendären Yacht ist nach vierjähriger Bauzeit fertig und seit einigen, der Erprobung gewidmeten Wochen bereits mit 3500 Seemeilen auf der Logge im Mittelmeer unterwegs. Als wir neulich mal den Bootseigner Ed Kastelein sprechen wollten, war die tiefe Stimme des wortkargen, ersten Mannes kaum durch die Windgeräusche auf See zu hören. Er war gerade mit der Ansteuerung einer Ankerbucht beschäftigt. Die Handhabung von 400 Tonnen und fünf Metern Tiefgang sind nichts für Anfänger. Später klappte es dann mit dem Gespräch, und Kastelein berichtete jovial, glücklich und stolz, als hätte er eine schwere Prüfung bestanden (siehe Interview).

Lange hat er von diesem Schiff geträumt, sich mit etwas kleineren Yachtneubauten in Eigenregie, dem 38-Meter-Fahrtsschoner „Zaca a te Moana“ 1992 und dem 32-Meter-Rennschoner „Eleonora“, einer Replik der legendär erfolgreichen Herreshoffschen „Westward“ 2001, für dieses kühne Projekt vorbereitet und es dann mit beeindruckender Konsequenz durchgezogen. Jetzt ist er damit beschäftigt, die neue „Atlantic“ zu segeln. Die Latte liegt seit 1905, seit der schnellen Passage des Nordat-

lantiks mit Charles Barr, hoch, und eine Wiederholung dieses segle- rischen Husarenstücks natürlich in der Luft. Die neue „Atlantic“ profitiert davon, dass sie keine 30-Tonnen-Dampfmaschine mehr hat. Ihre Stabilität ist höher, denn ein Großteil dieses Gewichts befindet sich jetzt unten auf dem Kiel in Form zusätzlich in der Bilge liegender Bleibaren. Der sechzigjährige Macher bezeichnet sein Schiff als „quintessenziellen Cruiser-Racer“.

Ein Blick auf diesen Schlitten, wie er auf Steuerbordbug bei frischem Wind mit 17 bis 19 Knoten durch das leicht bewegte Meer pflügt, wie das Ende des Stampfstocks diese kleine Gischtfahne vor dem eleganten schwarzen Rumpf aufwirbelt, füllt den ausgewungenen Begriff auf wunderbare Weise wieder mit dem beinahe vergessenen Inhalt. Das Schöne an diesem Cruiser-Racer: Es gibt einige Kajüten in mattweißen Paneelen über Türrahmen, Sideboards und Schränken aus Mahagoni und Teakböden. Er hat Platz für die zehn Mann starke Stammbesatzung, das Dutzend zahlender Gäste nebst Bootseigner Ed Kastelein. Man kann zu zwölf in mehrgängiges Menü an Deck einnehmen und nachher schön Kaffee trinken.

Erfreulicher noch ist, dass der Schlitten sich nachweislich gescheit segeln lässt. Das hat vor 105 Jahren der gebürtige Schotte und Regattasegelgastarbeiter Charles Barr bei einer zwölfstägigen Spritztour von New York bis zum Leuchtturm Lizard Point im Südwesten Englands mit dem Original gezeigt. Anlass war eine vom segelbegeisterten Kaiser Wilhelm II. ausgeschiedene 3600-Seemeilen-Regatta von der Neuen zur Alten Welt, der Kaiser-Pokal.

Die „Atlantic“ hatte während der Langstreckenregatta von Sandy Hook bis zum südwestlichen Zipfel Cornwalls Glück mit dem Wetter. Nämlich derart viel Wind, dass der abgebrühete Schiffer und sämtliche Teerjacken an Deck bloß die Segel oben lassen mussten, solange sie oben blieben, und es bei halbem bis achterlichem Wind rutschen ließen. So fegte „Atlantic“ die Wellenberge herunter, wie ein Güterzug eine lange Gefällestrasse nimmt. Bei solchen Verhältnissen auf dem Ozean gibt es keine Bremse und bei zunehmendem Wind und höher gehender See kaum noch Möglichkeiten zum Reduzieren der Fahrt.

Doch hatte Barr zwei Probleme. Der Wind wurde mehr. Und dann hatte er lästigerweise einige hasenfüßige Passagiere an Bord, Bootseigner Wilson Marshall und dessen Segelfreunde. Die hatten sich



Länge läuft, und 70 Meter laufen gewaltig: Die „Atlantic“ bei frischer Brise (Windstärke 5) mit 19 Knoten in der Biscaya.

Foto Hugo Michel

den Kaiser-Pokal zwar als kernige Abwechslung vom normalen neuent- lischen Millionärsleben gedacht, aber so grenzwertig nun auch nicht. Also erschien der Erbe einiger einträglicher Broadway-Bühnen während eines handfesten Sturms mal an Deck und meinte, jetzt sei es gut mit dem Regattasegeln. Es solle angehalten und beige- dreht, im Material und Menschen schonenden Cruising-Modus abge- wartet werden. Am Wetter konnte Barr nichts machen. Das zweite

Problem löste der couragierte Schotte auf seine Weise. Er stellte klar, dass er als Schiffsführer für eine Regatta und keine Kaffeefahrt angeheuert worden sei und er diese Aufgabe wie gewohnt, nämlich erfolgreich auszuführen gedenke. Dann wurden Marshall und seine Landratten für die Dauer des Sturms in ihren Kajüten eingesperrt.

Diese Maßnahme, eine der schönsten Anekdoten der Segelgeschichte, hat Barr und die schnelle

Reise der „Atlantic“ berühmt gemacht. Weniger bekannt ist, welchen Takt der clevere Segler beim Zieldurchgang besaß: Die Frage nach den Voraussetzungen für den souverän ersegelten Kaiser-Pokal beantwortete Barr einem Reporter des „New York Herald“ diplomatisch. „Ich hatte die beste Yacht und guten Wind. Die Crew hat einen ehrenwerten Job gemacht, und eine bessere Begleitung lässt sich für so eine Reise auch nirgendwo finden.“

Im Kielwasser dieser Legende segelt der äußerlich originalgetreue Nachbau nun, und zwar seit dem 23. Juni, als die Klappbrücken im Industriegebiet im Süden Rotterdams sich öffneten für „Atlantic“, die zweite. Die erste, der Erprobung gewidmete Reise führte nach fieberhaft durchgearbeiteten Monaten bis La Rochelle, wo ein paar Kleinigkeiten gerichtet wurden und der aparte Schnellsegler für die ersten zahlenden Gäste an Bord verproviantiert wurde. Nach Stippvisiten in Vigo und Tanager ging es ins Mittelmeer, wo der elegante rabenschwarze Dreimastgafelschoner den Herbst und Winter verbringen wird.

Kastelein ist im südfranzösi- schen Fréjus zu Hause. Da liegt die Teilnahme an den „Voiles de Saint-Tropez“ beim Stelldichein der schönen, klassischen Yachten in der ersten Oktoberwoche nahe. Doch eigentlich ist die „Atlantic“ mit ihren 70 Metern Länge zu groß für das Gewimmel im Golf von Saint-Tropez. Die 400 wohlgeformten Tonnen brauchen Platz, eine deftige Backstagsbrise und eine lange ozeanische Dünung zum Runterrasen.

Erstaunlicher noch als die Tatsache, dass es „Atlantic“ wieder gibt, ist die Leistung, dass Kastelein, ein beharrlich mit wenig Bugwelle arbeitender Low-Profile- und -budget-Typ, diesen Luxuscharter- schiffen als sein eigener Bauleiter binnen vier Jahren aufgetakelt hat. Das Interieur und die Aufbauten wie Skylights, Deckshaus, Steuerstand und die ringsum geschützte Pflicht entstanden mit cleverem Schnittstellenmanagement parallel zum eigentlichen, in Holland besorgten Schiffbau in einer provisorisch bei Fréjus errichteten Tischle-

rei. Diese mobile Handwerksstätte wurde zum Bootsbau in ein Industriegebiet im Süden Rotterdams verlegt, wo der „Rohbau“ unter improvisierten Bedingungen vertäut lag (Sonntagszeitung vom 11. April).

Der gewiefte Strippenzieher ist ein zielgerichteter Vorankommer, der es versteht, mit polnischen Handwerkern und Spezialisten, die kostenseitig auf dem Teppich bleiben, zu arbeiten. Die Rekonstruktion der Linien besorgte beispielsweise der Kalifornier Doug Peterson, eine von den Regattabahn- der siebziger und achtziger Jahre ausgewiesene Kapazität. Petersons Karriere ist ein wenig über ihrem Zenit, und es war noch nie Petersons Art, Bohei um sein Können zu machen. Geschweift wurde der Rumpf preiswert bei einer mittlerweile geschlossenen No-Name-Adresse in Kasteleins Heimat, gespachtelt und geschliffen von einer Truppe internationaler Wanderarbeiter, die nichts anderes machen. Portugiesische Tüftler gossen die wuchtigen bronzenen Poller und Klüsen anhand historischer Fotos und Kasteleins Skizzen.

Wer im Frühjahr noch nichts Gescheites vor hat, der bucht den fast neun Meter breiten Schoner mit dem übersichtlichen Teakdeck und den cremefarbenen, schornstein- dicken Masten für schlappe 80 000 Euro. Das ist zwar kein Taschengeld, aber für knapp 7000 die Nase exquisit ablegen ist eine für manchen erreichbare Versuchung. Wenn die „Atlantic“ mit Vollzeug bei frischem bis kräftigem Wind die salzige Buckelpiste entlang bret- telt, wenn der Stampfstock die Grandezza mit einer kleinen Fontäne ankündigt, hat man mal einen bleibenden Eindruck von einem Cruiser-Racer.

## Ist der Achttausender kleiner geworden?

Fragen an Ed Kastelein, den Eigner der zweiten „Atlantic“

**Herr Kastelein, wo sind Sie gerade?**

Kastelein: In Sardinien, mit Chartergästen.

**Und wie läuft es?**

Kastelein: Fabelhaft. Wir haben uns nach und nach herangetastet und erst am Schluss der Probefahrt vor La Rochelle bei frischem Wind viel Segel gesetzt. Das Schiff läuft bereits bei leichtem Wind elf, zwölf Knoten. Bei fünf Windstärken und leicht gefierten Schoten am Wind an die 19 Knoten.

**Der Unterschied zwischen fertig und „seagoing“ ist ja immer groß. Meist muss wochenlang an einem neuen Boot nachgebessert werden. Ist es nicht kühn, mit einem zerfetzten Schiff Chartertörns zu machen?**

Kastelein: Das Einzige, was wir in La Rochelle tauschen mussten, waren eine Waschmaschine und ein Bügelautomat. Natürlich haben wir unsere täglichen Joblisten. Manche Leine muss auf Dauer anders geführt werden als geplant. Das sind Kleinigkeiten. Meine Crew und ich haben ja Erfahrung von „Zaca“ und „Eleonora“. Die war in dieses Format hier zu übertragen.

**Wie segelt „Atlantic“ im Vergleich zu „Eleonora“?**

Kastelein: „Atlantic“ ist schneller. Sie ist phantastisch.

**Sagen Sie, jetzt, da die „Atlantic“-Replik segelt,**



Ed Kastelein Foto Kees Stupp

**schmälert der realisierte Traum die durch die ganzen Anekdoten überhöhte Legende? Das Reale, die Gegenwart kann banal sein.**

Kastelein: Das verstehe ich nicht.

**Wenn der Bergsteiger einen Achttausender bestiegen hat, kehrt er mit einer Leere, vielleicht auch Enttäuschung zurück. Das Ziel ist weg. Der Achttausender ist kleiner geworden. Der Mensch ist süchtig nach immer neuen Zielen.**

Kastelein: Oh nein. Das verstehen Sie nicht. Dieses Schiff ist wunderbar. Überall kommen Schaulustige, und hier in Italien applaudieren die Leute. Wenn ich von einem Ankerplatz an Land über- setze, muss ich mich ständig umdrehen, um sie noch mal anzuschauen.

**Was macht „Atlantic“ im Winter? Geht es in die Karibik?**

Kastelein: Wir sind gerade in der sechsten Charter- woche. Ich habe über vier Jahre durchgearbeitet und brauche nach der Saison mal eine Pause. „Atlantic“ wird in Südfrankreich überwintert. Da beschäftigen wir uns mit ein paar Kleinigkeiten.

Die Fragen stellte Erdmann Braschos.

## Mit 60 Metern kommt man nicht weit

Sie besitzen eine 12-Meter-Yacht und meinen, das sei groß? Vergessen Sie's.

VON WALTER WILLE

Der Zeitschrift „Boote Exklusiv“ gebührt Lob dafür, dass sie alle zwei Jahre in die verwirrende, oft geheimnisvolle Welt der Megayachten Ordnung bringt durch die Veröffentlichung einer Rangliste. Im neuen Heft (vom 1. September am im Handel) ist es wieder soweit mit der „Top 200“-Tabelle der Motoryachten.

Das Kriterium, nach dem die mobilen Paläste sortiert werden, ist das einzig wahre: die Länge. Daher hilft es der 2006 für Scheich Muhammad Bin Rashid Al Maktoum fertiggestellten „Dubai“ (162 Meter) nicht, dass ihre Treibstoff- tanks 1,2 Millionen Liter Diesel fassen, dass sie einen Speisesaal für 90 Gäste, Kino, Disco und

Squash-Court bietet – sie ist nur noch eine Art Schalke, die Nummer zwei. Denn im Frühjahr 2010 hat Roman Abramowitsch, der bekannte Sammler von Yachten und Fußballspielern, seinem diesbezüglichen Vorrat die „Eclipse“ hinzugefügt. Das Oligarchenschiff, in vierjähriger Bauzeit bei Blohm + Voss in Hamburg entstanden, ist zufällig einen Meter länger als die „Dubai“.

Die 100 Allerlängsten unter den 200 Längsten adelt „Boote Exklusiv“ durch ein Kurzporträt mit Foto. Über „Eclipse“ erfährt man: Es handelt sich um einen Sieben- decker mit 6000 Quadratmeter Interieurfläche und 80 Mann Besatzung. Angesichts dieser Zahlen kann der Leser ins Grübeln kommen, warum Abramowitsch so sparsam lebt. Denn bis zu 150 Bedienstete sind auf der „Al Said“ im Einsatz, die obendrein die Besonderheit eines Konzertsaals für 50 Musiker auffährt. Die Bremer Lürssen-Werft hat „Al Said“ vor

zwei Jahren dem Sultan von Oman übergeben, 155 Meter Länge reichen im Prinzip durchaus, nach der Einstufung per Längengrad allerdings nur für Rang drei.

Natürlich kann die Zeitschrift nicht sämtliche Fragen rund um solche Schiffe beantworten. Wie lange mag das Tanken dauern, wenn man einen 1,2-Millionen-Liter-Behälter zu füllen hat? Wird die Rechnung per Kreditkarte oder Geldkoffer bezahlt? Wer spielt denn heute noch Squash? Und wie ist zurzeit die Stimmung auf der „Prince Abdul Aziz“, jener Königsyacht, die 1984 für den 2005 gestorbenen Fahd von Saudi-Arabien vom Stapel lief und mittlerweile von Thronfolger Abdullah Bin Abdul Asis Al Saud genutzt wird? Mit ihren 147 Metern stand die „Prince Abdul Aziz“ 22 Jahre an der Spitze, nun ist der Fünfdecker schon auf Rang vier abgerutscht. Vielleicht juckt das Abdullah gar nicht. So lange nur ein Schiff vom Thron gestoßen wird, geht's ja noch.

Jedenfalls hat die Redaktion in Hamburg angesichts reger Bautätigkeit mit Ein- und Auswechslung gut zu tun gehabt und berichtet: „Insgesamt mussten 32 neue Yachten in das „Boote Exklusiv“-Top-200-Ranking integriert werden.“ Der Markt der Megayachten habe sich in den vergangenen Jahren rasant entwickelt. „Wer es in diesem Jahr in die Top 200 schaffen wollte, musste mindestens eine Länge von 60 Metern haben. Die Durchschnittslänge der 200 Größten beträgt 2010 beeindruckende 79,10 Meter. Im Jahr 2008 lag die Einstiegsgröße noch bei 58 und das Durchschnittsmaß bei 75 Metern.“ Im Übrigen sei Deutschland, wo allein sechs der zehn Längsten hergestellt worden seien, der „Hot Spot“ für den Megayachtbau.

Aus Deutschland stammt zum Beispiel auch die nagelneue „Jamaica Bay“, die mit ihren 60 Metern genau an der unteren Grenze zum Klub der 200 kratzt. Die Rendsburger Nobiskrug-Werft hat sie vor

wenigen Tagen ihrem Eigner übergeben, ihre erste Reise führt sie von der Eider über den Atlantik an die amerikanische Ostküste und weiter Richtung Süden in die Karibik. Rundliches Kanuheck (Foto rechts unten), traditionelles, von dunklem Mahagoni, Holzfußböden und blauer Auslegware geprägtes Interieur wirken wie ein Hinweis darauf, dass es dem Besitzer mehr auf klassische Ausstrahlung ankommt als auf öffentliche Ranglistenplätze. Aber wer weiß.

Wenn es so weitergeht, werden auch 60 Meter nicht mehr reichen. „Branchenkenner“, verlautet aus der „Boote Exklusiv“-Redaktion, „rechnen schon bald mit der Order der ersten 200-Meter-Yacht.“ Spätestens in vier Jahren werde wohl Abramowitschs „Eclipse“ übertrumpft. Demnach wäre sie also in der übernächsten Folge der Top 200 von der Spitze verdrängt. Sicherheitshalber sollte sich der Russe schon dieses Heft kaufen. Acht Euro dürfte er übrig haben.



Großaufnahmen: Dem Eigner der „Jamaica Bay“ (unten), Neuerscheinung der 60-Meter-Klasse, wünschen wir, dass er niemals im Hafen neben Abramowitschs „Eclipse“, mit 163 Metern die Nummer 1, liegen muss. Fotos BEX, Nobiskrug