

Yacht
Spezial

classic

Mastbau

Die Geheimnisse
des Holzriggs

Atlantic

Auferstehung
einer Legende

Starboot

Die älteste
Olympiaklasse
im Porträt

100 Jahre
Schärenkreuzer

Auf die Spitze getrieben

Von der hohen Kunst des
Weglassens – Geschichte und Typen
einer einzigartigen Klasse





Magischer Moment

100 Jahre hielt ihr Rekord, länger als ihr stählerner Rumpf. Jetzt ist sie wieder da. In Holland lief „Atlantic“ vom Stapel. Besuch einer großen jungen Dame

Text. Dieter Loibner Fotos. Nico Krauss

Zeitenwende. Ein Vierteljahrhundert liegt zwischen dem traurigen Bild von der Abwrackung des Schoners in Virginia (o. r.) und der Wiedergeburt von „Atlantic“ im März 2008 in Holland



Langsam zieht ein Schlepper den gigantischen schwarzen Stahlrumpf aus der Werfthalle in sein neues Element. Schiffssirenen heulen, eine handverlesene Schar von Gästen klatscht Beifall, und der stolze Eigner badet mit seinem Sohn im Glanz des Augenblicks.

Mag das Fest auch improvisiert wirken, geradezu bescheiden im Vergleich zu der monumentalen Yacht – der Anlass ist es sicher nicht. Was sich da am 15. März 2008 in Hardinxveld-Giessendam, einer Kleinstadt östlich Rotterdams, ereignet, ist kein gewöhnlicher Stapellauf. Es ist die Reinkarnation von „Atlantic“, einer der aufregendsten Yachten, die je über die Ozeane gesegelt sind.

Wie kaum ein anderes Segelschiff vereinte der von William Gardner entworfene und bei Townsend & Downey in New York gebaute Dreimastschoner Komfort, Eleganz und Geschwindigkeit. Mehr noch, er setzte einen Meilenstein, der eine halbe Ewigkeit Bestand haben sollte. Sein Sieg bei der 1905 von Kaiser Wilhelm II. initiierten Transatlantikregatta machte das mit Klüver fast 70 Meter messende Segelmonster zum Inbegriff jenes Rekords, der untrennbar mit seinem Namen verknüpft ist.

Unter dem Kommando des legendären Kapitäns und dreimaligen America's-Cup-Siegers Charlie Barr legte „Atlantic“ mit zwölf Tagen, drei Stunden und einer Minute eine Fabelzeit für die Strecke zwischen Ambrose Lighthouse in New York und Lizard Point, dem südlichsten Punkt Englands, vor. Fast auf den Tag genau 100 Jahre lang hielt die Bestmarke als Rekord auf dieser Regattastrecke über den Großen Teich. Erst 2005 gelang es „Mari-Cha IV“, einer hochmodernen Carbonyacht mit Schwenkkiel, auf gleichem Kurs unter Rennbedingungen schneller zu segeln als Charlie Barr und seine 50-köpfige Crew (s. Kasten Historie S. 117). ▶



Authentizität steht im Vordergrund des Projekts. Doch nicht alles wird ganz werkgetreu nachgebildet. Der Rumpf ist geschweißt statt genietet, die Masten sind aus Alu, die Segel aus Dacron, und ein Diesel ersetzt die **Dampfmaschine**

Jetzt also entsteht dieser Mythos neu, nach genau den gleichen Maßen und Plänen. Mehr als 56 Meter misst der Rumpf ohne Spieren, bei einer Breite von fast neun und einem Tiefgang von fünf Metern. Die Verdrängung liegt bei 395 Tonnen. Die Yacht, die nahe Rotterdam majestätisch ins Wasser gleitet, wird später einmal 1720 Quadratmeter Tuch tragen können, genauso viel wie die alte „Atlantic“ bei ihrer Rekordfahrt.

Es sind fürwahr gewaltige Dimensionen, selbst im Zeitalter des Superyachtbaus, der fast keine Grenzen mehr kennt. Die schiere Masse des Schiffs lässt auf die Komplexitäten eines derartig ambitionierten Projekts schließen, das für sich in Anspruch nimmt, das Original möglichst authentisch nachzubilden. Dafür braucht es Erfahrung, Enthusiasmus und eine erhebliche Entspanntheit in finanziellen Fragen – Eigenschaften, die Ed Kastelein in sich vereint. Der 60-jährige Unternehmer war lange im Immobiliengeschäft tätig, hat sich aber mit Leib und Seele klassischen Segelyachten verschrieben. Das war auch nicht schwer, weil ihm die Seefahrt quasi in die Wiege gelegt wurde. Seine Mutter entstammt der Gründerfamilie der Holland-Amerika-Schiffahrtlinie, sein Vater ist mit der Fischerei verbunden. Und wenn man dem Initiator und Eigner der „Atlantic“ zuhört, klingt es, als habe der Neubau eine Art Zwangsläufigkeit. Als müsse das alles so sein.

„Solche Projekte entstehen, weil gewisse Schiffe dich verfolgen“, sagt Kastelein. „Zuerst siehst du sie auf Bildern oder als Modell. Dann hörst du ihre Geschichten, und die lassen dich dann nicht mehr los, bis die Sterne günstig stehen für eine Umsetzung des Traums.“

Schon seit früher Jugend besaß und restaurierte Kastelein Boote: Kanus, Sharpies, BM-Slups gingen durch seine Hände. Später wuchsen die Spielzeuge, und mit der Größe auch die Bedeutung: Eine Colin-Archer-Gaffelketch zählte dazu, 16 Meter lang, gebaut in Deutschland bei der Bootswerft H. Bültjer & Co in Ditzum. Danach kamen der 31-Meter-Schoner „Borkumriff“, die Yawl „Aile Blanche“, der Maxi „Ondine“ und die 1936 von Alfred Mylne konstruierte „Thendara“, eine Ketch, die hohen Komfort bot und sich für Luxuscharter eignete.

Kastelein hatte seine Nische gefunden, seine Berufung. Denn mit Hobby ließ sich das schon länger nicht mehr umschreiben. Dann hat er auch gerechnet, wie gute Kaufleute das eben tun. Und festgestellt, dass Restaurieren kaum billiger kommt als neu zu bauen.

Foto: J. Lammerts v. Buieren (o.)





Die Spantenabstände gleichen dem Original, ebenso Verdrängung und Schwimmwasserlinie. Da Rumpf und Rigg leichter ausfallen, kann die Neue allerlei Komfortausstattung tragen





Eigner Ed Kastelein ist Wiederholungstäter. Er baute schon andere klassische Schoner wie „Zaca“ und „Westward“ neu. Doch dann verfiel er dem Zauber von „Atlantic“. Sie ist für ihn die **Krönung**



Segelfamilie. Der neunjährige Atlan Kastelein verfolgt mit seinem Vater staunend den Stapellauf. Noch bleibt viel Arbeit. Aufriggen und Ausbau werden fast zwei Jahre dauern

Seine nächste Liebe galt „Zaca“, einem bekannten 118-Fuß-Schoner, auf dem einst Errol Flynn segelte und wilde Partys feierte. Davon ließ sich Kastelein eine Replik bauen, „Zaca a te Moana“, die 1992 vom Stapel lief. Doch schon nach ein paar Jahren geriet er in den Bann von „Westward“, dem berühmten Herreshoff-Schoner von 1910, der zur Blütezeit der großen Segler fast alles gewann, aber nach dem Zweiten Weltkrieg auf testamentarische Verfügung des letzten Eigners im Kanal versenkt worden war.

Wie schon für „Zaca“ beauftragte Kastelein die holländische Werft Van der Graaf mit dem Nachbau der etwa 50 Meter langen „Westward“, der 2001 vom Stapel lief und auf den Namen „Eleonora“ getauft wurde. Aber ein Mann wächst mit seiner Aufgabe, und Kastelein wollte noch eins drauflegen. Bloß wie? Bei einem Besuch im New York Yacht Club klickte es dann. „Dort steht ein Modell von ‚Westward‘, und die hatte ich schon“, erzählt er. „Gleich gegenüber steht das von ‚Atlantic‘. Und ich dachte, wenn ich die auch baue, stehen Modelle meiner beiden letzten Schiffe im Club an der 37. Straße, mitten in Manhattan.“

„Atlantic“ ging ihm von nun an nicht mehr aus dem Sinn. „Ich las alles, was über sie publiziert worden war, vor allem über ihren fabelhaften Rekord. Und dann sah ich das Bild ihrer Abwrackung, an einem Regentag auf einem Schrottplatz in Virginia. Das hat mich deprimiert, zugleich aber auch bestärkt, eine neue ‚Atlantic‘ bauen zu lassen.“

Zur Beratung konsultierte Kastelein Experten wie den Yachthistoriker John Lammerts van Bueren, der in amerikanischen Archiven wie Mystic Seaport und dem Massachusetts Institute of Technology recherchierte. Mit dabei auch der kalifornische Yachtkonstrukteur Doug Peterson, der die originalen Baupläne digitalisierte und Berechnungen anstellte, die gewährleisten sollen, dass die Replik exakt auf der Konstruktionswasserlinie schwimmt. Selbst Kasteleins Frau Sophie half bei der Gestaltung der Inneneinrichtung. Das Eindhovener Ingenieurbüro MasterShip Services lieferte das Konstruktionsdesign, das trotz moderner Bautechniken und Materialien die Authentizität bewahren soll. Mit der Umsetzung wurde wieder Van der Graaf beauftragt, die nach den Richtlinien des Bureau Veritas arbeiten.

Das Schiff soll dem Original in Sachen Komfort in nichts nachstehen, um den hohen Erwartungen von maximal einem Dutzend betuchter Chartergäste plus einer elfköpfigen Mannschaft gerecht zu werden. Dazu gehört eine moderne Bordküche, das in klassischem Stil gehaltene Mahagoni- ➤



Management-Erfahrung ist nicht genug für ein derart großes Projekt. Daher engagierte Kastelein mit Konstrukteur Doug Peterson und Yachthistoriker John Lammerts van Bueren ebenso fach- wie geschichtskundige **Berater**

Macht und Pracht. Die alte „Atlantic“ unter Segeln hart am Wind (u.) und die neue auf dem Weg in ihr Element. Deutlich erkennbar ist die glatte, weil nietenfreie Rumpfoberfläche



Interieur und die großzügigen, exquisit ausgestatteten Kabinen mit privaten Bädern. Die Beschlagsausrüstung besteht aus Sonderanfertigungen von Absolute Restorations in Lissabon (Decksbeschläge) und Harken (Bronzewinschen). Wo möglich, wird nach den ursprünglichen Zeichnungen gearbeitet oder nach Originalteilen, die sich in Museen finden. „Ständig werden mir von irgendwelchen Leuten angebliche Versatzstücke der alten ‚Atlantic‘ angeboten“, sagt Kastelein. „Aber ich finde, die gehören ins Museum, vorausgesetzt, sie sind authentisch, damit sie der Öffentlichkeit zugänglich bleiben.“

Sie schwimmt, die neue Atlantic. Doch ist es noch ein langer Weg, bis sie wieder segelt. Auf Monate wird sie noch Baustelle bleiben, keine Yacht. Etwa 30 Kilometer flussabwärts von Hardinxveld-Giessendam, in Zwijndrecht, wird sie unter der persönlichen Anleitung ihres Eigners nun nach und nach ausgebaut und aufgeriggt. Eine Phase, die wohl erst in zwei Jahren abgeschlossen ist.

Aus Sicherheitsgründen entschloss sich Kastelein, die Masten vollständig aus Aluminium bauen und das stehende >

„ATLANTIC“ Der Nachbau

Repliken wie die des weltberühmten Dreimastschoners gewinnen zunehmend an Bedeutung. Denn gerade in dieser Königsklasse historischer Yachten gibt es kaum mehr restaurierungsfähige Originale. Umso wichtiger ist es, beim Nachbau die Balance zwischen Authentizität und den Komfortansprüchen heutiger Eigner und Chartergäste zu finden. „Atlantic“ bleibt von außen ganz eng an ihrem Vorbild. Nur unter Deck und in der Technik finden sich Zugeständnisse. So ersetzt ein Yanmar-Diesel die einst 30 Tonnen schwere Dampfmaschine. Zwei Generatoren liefern Strom für den Betrieb von Bronzewinschen, Bugstrahlruder, Klimaanlage, Kühlaggregaten und Wasseraufbereitungsanlage.

Lüa	69,24 m (Rumpf: 56,43 m)
LWL	41,18 m
Bugsprit	11,25 m
Breite	8,85 m
Tiefgang	5,00 m
Verdrängung	395 t
Ballast	120 t
Segelfläche	ca. 1720 m ²
Höhe Hauptmast	44 Meter





Überragend. Ein Schiff dieses Kalibers wird nicht einfach gebaut, es reift heran. Zwei Jahre noch wird es dauern, bis „Atlantic“ wieder segelt



Gut aus galvanisiertem Stahl fertigen zu lassen. „Eine Konzession an den Charterbetrieb“, sagt er und muss dabei ins Telefon schreien, denn vier Wochen nach dem Stapellauf wird auf „Atlantic“ noch immer heftig gehämmert.

Als Projektleiter ist Kastelein natürlich ständig vor Ort, aber da gibt's auch andere, viele andere. Elektriker, Mechaniker, Tischler, Schweißer, Rigger. „Derzeit arbeiten 20 bis 25 Leute an der Fertigstellung“, sagt der von seiner Aufgabe erfüllte Eigner, bevor er das Gespräch unterbricht, um neue Anweisungen zu geben. Eine Vollzeitbeschäftigung.

Im Frühjahr 2009 soll „Atlantic“ an die Côte d'Azur verlegt werden, wo die Endausbaustufe stattfindet, bevor sie sich 2010 erstmals dem Publikum präsentiert, als Luxuscharteryacht und natürlich auch auf der Regattabahn. Es wird ein magischer Moment, sie unter Segeln zu sehen. Einer von vielen. Denn Schiffe wie dieses prägen Menschen. Die sie bauen. Die auf ihnen übers Meer fahren. Aber auch jene, die nur das Glück haben, ihnen im Hafen oder auf dem Wasser zu begegnen und erinnert werden an früher.

JAHRHUNDERT-REKORD Wie „Atlantic“ den Kaiserpokal holte und 100 Jahre unbesiegbar blieb

Die Crew hatte jede Unze Tuch gesetzt. Das Ziel war nah, doch der Wind anämisch. Auch wenn die illustre Konkurrenz, die durchweg aus Vertretern des amerikanischen Geld- und des europäischen Blutadels bestand, noch hinter dem Horizont achteraus segelte, galt es, jeden Hauch mitzunehmen. Es ging schließlich um den Pokal, den der deutsche Kaiser Wilhelm II. aus Prestigegründen gestiftet hatte, und um den Rekord der schnellsten Atlantiküberquerung unter Segeln. Es waren angespannte Minuten für den legendären Skipper Charlie Barr, Eigner Wilson Marshall und die 50-Mann-Crew. Dann, um 21 Uhr 18 an diesem 29. Mai 1905, war es so weit: „Atlantic“ querte die Linie zwischen dem deutschen Kriegsschiff „Pfeil“ und Lizard Light, zwölf Tage, vier Stunden und eine Minute nach dem Start. Bei einer effektiv gesegelten Distanz von 3006 Meilen ergab dies eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 10,3 Knoten. Das Top-Ertmal betrug 341 Meilen. Eine damals unglaubliche Marke.

„Hamburg“, die Yacht, die Kaiser Wilhelm II. 1905 ins Rennen geschickt hatte, beendete die Regatta mit 22 Stunden Rückstand auf „Atlantic“ an zweiter Stelle. Die „New York Times“ vom 30. Mai 1905 schrieb: „Der Kaiserpokal, gestiftet für das internationale Yachtrennen von Sandy Hook zum Lizard Light, wurde zu einer amerikanischen Institution, die in Zukunft neben der berühmten

Trophäe stehen wird, welche die Yacht ‚America‘ vor 54 Jahren in englischen Gewässern gewonnen hatte ...“ Damals war es ebenfalls ein schwarzer amerikanischer Schoner, der bei leichtem Wind einem großen Sieg zustrebte und damit den Grundstein für den America's Cup legte.

Der Rekord von „Atlantic“ bleibt auch heute erstaunlich, weil sie eben gerade keine reine Rennyacht war. Ihr erster Eigner Mason wollte sich mit dem Schiff angeblich über den Tod seiner Frau hinwegtrösten und ließ es luxuriös ausstatten, mit Marmor im Salon und einer Inneneinrichtung aus massivem Mahagoni. Dazu kamen noch drei gekachelte Bäder, eine großzügige Kombüse, Heizung, Kühlung, Warmwasser, eine gewaltige Dampfmaschine und zwei elektrische Generatoren.

Bei so viel Luxus war es kein Wunder, dass auf „Atlantic“ die Schönen und Reichen der Welt zu Gast waren. Später begleitete sie andere US-Rennyachten nach Europa, so zum Beispiel „Vanity“ und „Yankee“. Nach vielen Eignern (u. a. auch Cornelius Vanderbilt) und als U-Boot-Hilfskreuzer im Zweiten Weltkrieg ging es mit dem einst stolzen Schiff lange und steil bergab, bis es 1982 in Newport, Virginia, verschrottet wurde. Das triste Foto von diesem Schiffsbegräbnis, aber auch der Ruhm des Rekords, motivierte den Holländer Ed Kastelein zum Neubau des legendären Schoners.