

De Zaca A Te Moana EEN COMPROMISLOZE SCHOONHEID



Tekst: Hanneke Spijker.
Foto's: Bertel Kolthof.

Bijna vierenveertig meter compromislouze klassieke lijnen, een schoonheid. Ontwerper Olivier van Meer had bij het tekenen van de Zaca A Te Moana (Vrede van de Zee) alle vrijheid. Ook benedendeks hoefde hij geen concessies te doen. Liever een hut minder dan alles net even te krap, was het uitgangspunt van de opdrachtgever. Hanneke Spijker sprak met de eigenaar en de ontwerper van dit luxe charterschip, dat geheel in Nederland is gebouwd.

Het schip kun je vanuit het Scheepvaartmuseum goed zien liggen. Hoe zou de eigenaar zich nou voelen als hij terugkomt van een boodschap en zijn Zaca ziet? Daar hoeft Ed Kastelein niet lang over na te denken: 'Meestal, te vaak eigenlijk, denk ik: dit moet nog gebeuren en dat is nog niet af en wat is het schip vies en zie ik daar een beschadiging? Even bijwerken. Ik moet dan echt weer met andermans ogen kijken om de schoonheid van het schip te zien. Maar ik ben er toch wel heel trots op.'

Ed Kastelein is geen sentimenteel mens waar het schepen betreft. In vijftien jaar bezat hij tien jachten, soms twee of drie in een jaar. Nadat hij carrière had gemaakt in de horeca, eruit was gestapt en naar Zuid-Frankrijk was ►



(Foto: Pieter Nijdeken.)

verhuisd, werd het restaureren van klassieke zeilschepen een dagtaak. 'Je zoekt een geschikt schip, knapt het op en doet het van de hand. Of je blijft er een tijd in rondvaren, zoals ik met verschillende van mijn schepen heb gedaan. Verlies heb ik echter nooit geleden.' Het restauratiewerk werd voornamelijk in Frankrijk, Italië en de Verenigde Staten uitgevoerd. 'Motor en schip waren vaak in een dusdanig ontakelde staat dat ik me begon af te vragen of mijn nieuwe schip wel weer een dergelijk 'project' moest worden. Er zijn al zo veel klassiekers gerestaureerd dat de oude die er nu nog zijn steeds rotter worden. Bovendien kwam ik steeds meer te weten over



*'Er zijn misschien maar een paar honderd mensen
op de wereld die een vakantie
op zo'n luxe zeilschip kunnen betalen'*



Ed Kastelein bezat tien schepen in vijftien jaar, dit is de eerste keer dat hij een nieuw jacht liet bouwen. (Foto: Pieter Nijdeken.)

het opknappen van schepen en dan bedenk je je wel twee keer voor je je er weer instort en ga je aan nieuwbouw denken.'

Toen de beslissing was gevallen om een nieuw schip te laten bouwen, kwam de naam van ontwerper Olivier van Meer naar voren. Kastelein: 'Het begon met telefonisch contact en zijn al snel verder gegaan. Hij had al gauw voor ogen wat voor schip het moest worden: geen kopie, maar wel een schip naar aanleiding van het jacht van Erroll Flyn, de Orion. Dat lag in Zuid-Frankrijk te koop, maar is al dertig jaar een wrak. In ieder geval, dat schip was het uitgangspunt.'

Het klikte tussen Van Meer en Kastelein: 'We vonden dezelfde dingen mooi en dezelfde dingen lelijk. Oppervlakkig gezien lijken veel schoeners op elkaar, maar als je goed kijkt zie je duidelijke verschillen. De Orion is wel een jacht, maar waanzinnig stoer. En dat wilde ik ook, een vrij stoer schip dat makkelijk te onderhouden is.'

Olivier van Meer: 'Ik heb het schip gewoon getekend zoals het het mooiste is. Niet: als we dit doen en dat wat hoger maken hebben we binnen meer volume. Als je het dekhuis maar tien centimeter hoger maakt zal dat uiteindelijk blijven opvallen, hoe mooi de rest ook is. Als je met die filosofie begint, moet je dat tot het einde toe consequent volhouden. Ook binnen hoefde ik me maar op een paar eisen van Ed te concentreren. Meestal willen opdrachtgevers steeds meer. Zelfs bij ervaren zeilers zie je dat en zoiets heeft zijn weerslag op het eindresultaat. Ed had liever één ruimte goed dan het hele schip half. Liever een hut minder, dan alles net even te krap.'

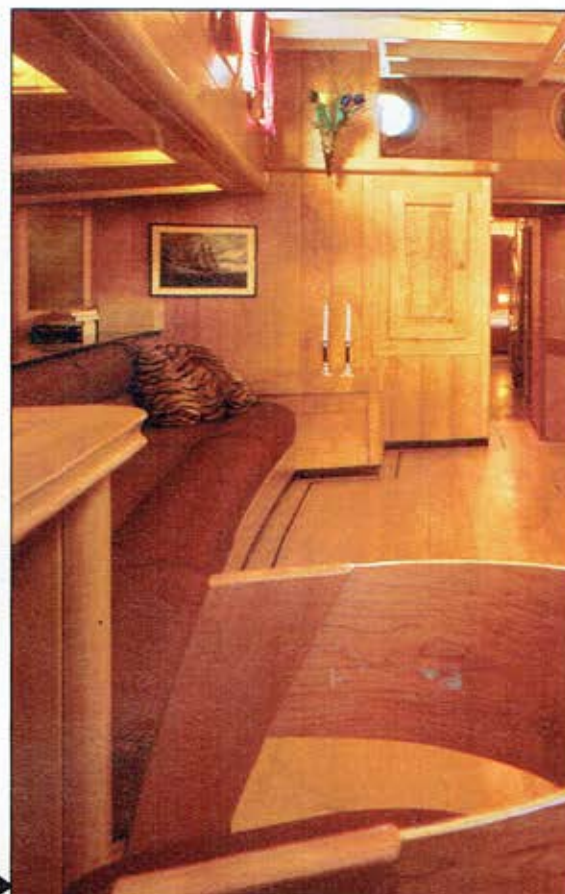
Bouwen

Kastelein en Van Meer benaderden vijf Nederlandse werven. Olivier van Meer: 'Ik ben er trots op dat zo'n schip helemaal in Nederland gebouwd kan worden, zowel financieel

als kwalitatief heb je hier de beste mogelijkheden. Ik ben voor andere projecten betrokken bij schepen die op Russische en Poolse werven worden gebouwd en dat lijkt misschien goedkoper, maar uiteindelijk ben je hier beter af. Zeker voor een schip als de Zaca.'

Net als tussen opdrachtgever en ontwerper moet het klikken met de werf. De Amstel in Ouderkerk aan de Amstel kreeg tenslotte de bouwopdracht. Van Meer: 'Maar de keuze was moeilijk, er zijn veel goede werven. Het kan op een klein puntje mislopen. Bovendien kan het ene schip beter bij deze, een ander ontwerp beter bij die werf gebouwd worden.' Het stalen casco van de Zaca werd, in ongeveer acht maanden, op z'n kop gebouwd. 'Dat is een hele rare gewaarwording, een schip op z'n kop, soms leek het wel een gigantisch insect in wording. Het contact met de werf was prima, drie eigenwijze mannen met wederzijds respect bij elkaar. De eigenaar van De Amstel, de heer Baas, wilde eigenlijk met pensioen, maar dat zal niet lukken als hij op de werf blijft rondhuppelen. Zo'n man is van onschatbare waarde, hij heeft zo veel ervaring.'

Toen het casco klaar was bleek er toch een probleem te zijn: het schip stak leeg en kaal al drie meter en de Amstel was maar 2,5 meter diep. Twee bokken tilden het schip voor en achter een eindje op en met behulp van twee sleepboten zakte de combinatie de Amstel af. Olivier van Meer grijnst: 'Ja, dat was een heel circus.' Zo kwam de Zaca bij Kramer in Zaandam aan om verder te worden afgebouwd. Er kwamen verschillende indelingen van het interieur aan te pas voor het definitieve ontwerp goedgekeurd kon worden. Ed Kastelein wilde dat het schip de beschikbare ruimte kon behouden en koos voor een grote salon in plaats van verschillende kleine compartimenten. Hij ontwierp het interieur groten-



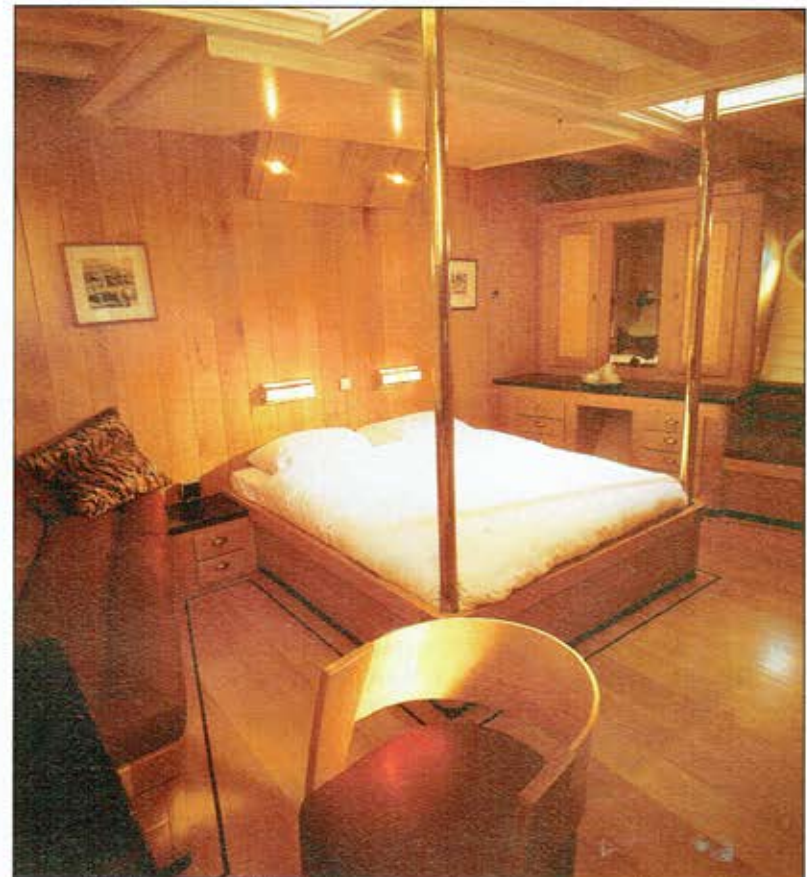
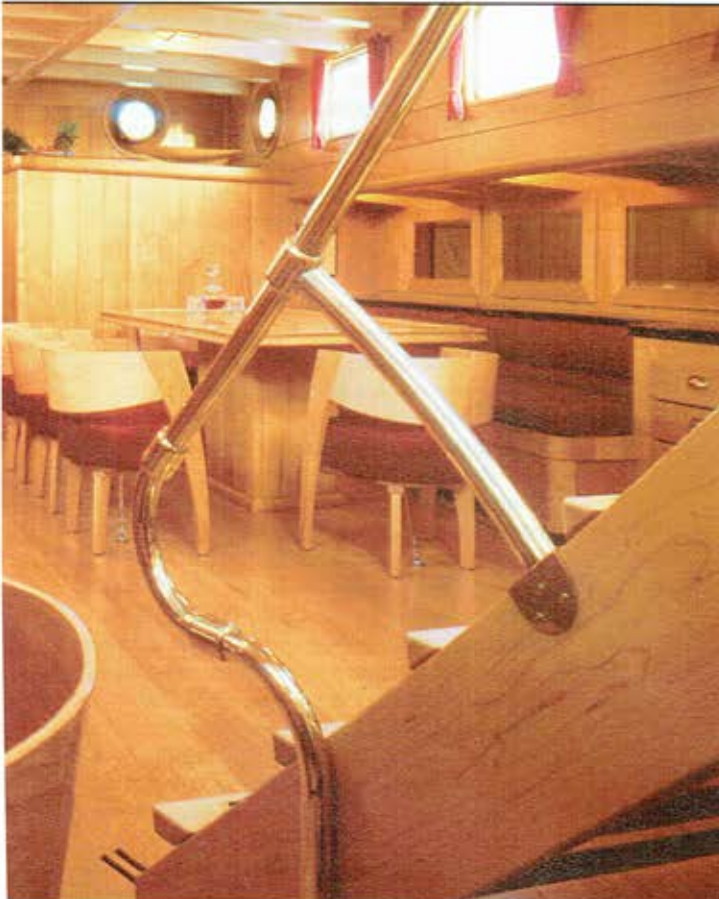


De kombuis is praktisch ingericht, met keramische plaat, magnetron en afwasmachine. De grote voorraden en de wasmachine zijn ondergebracht in een ruimte ertegenover.



Beter een hut en een badkamer minder dan verblijven die net iets te klein zijn, dacht Ed Kastelein. De royale afmetingen van de gastenhutten zijn dan ook opvallend.

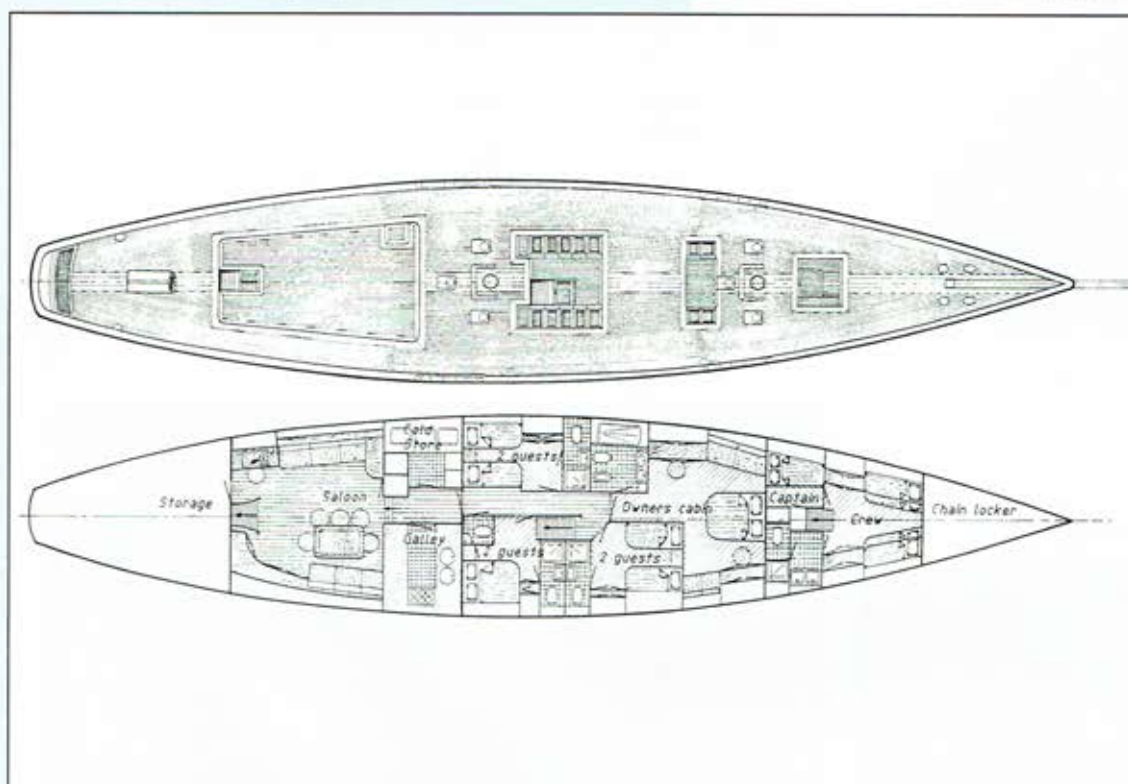
Het interieur van de Zaca is licht gehouden door gebruik van berkehout. Het ingelegde donkere randje langs de wanden is wengé.



De 'eigenaars' hut is bedoeld voor de gastheer of gastvrouw die het schip voor een week heeft gehuurd. De andere twee gastenverblijven zijn een tikje kleiner en hebben minder rood leer en zwart graniet.

Technische gegevens

Lengte, inclusief boegspriet: 43,80 m.
Lengte over dek: 36,80 m.
Lengte waterlijn: 27,10 m.
Breedte: 7,20 m.
Diepgang: 4,30 m.
Waterverplaatsing: 175 ton.
Zeiloppervlak aan de wind: 800 m².
Motor: 220,5 kW (300 pk), zescilinder Rolls Royce.
Generator: 35 kW, viercilinder Perkins.
Dieseltanks: 8000 liter.
Watertanks: 14.000 liter.
Vuilwatertanks: 4500 liter.
Ballast-/trimtank: 8000 liter.
Loodballast: 40 ton.
Boegspriet: 7 m.
Aanwezig: radar, marifoon, GPS, log, dieptemeter, weerfax, computer, SSB.



De indeling onder- en bovendeks van de Zaca A Te Moana.

Zeilen

(De Vries, Lemmer)
Grootzeil: 236 m².
Schoenerzeil: 132 m².
Stagzeil: 82 m².
Fok: 66 m².
Buitenkluiver (jager): 47 m².
Grootgaffeltopzeil: 48 m².
Voorgaffeltopzeil: 35 m².
Visserman: 123 m².
Trysail: 46 m².

Keuken

Oven
Magnetron
Keramische plaat
Koelkast (1500 liter)
Afwasmachine
Wasmachine
Droger
Diepvries (1500 liter)

Salon

Kleurentelevisie
Videorecorder
Stereo-installatie
Bar met koelkast

deels zelf, net als de stoelen en eettafel. Het feit dat het hele schip zo licht is, werd bereikt door de keuze van het hout: esdoorn.

Alles aan boord van de Zaca is groot: de salon, de hutten, de badkamers, de zeilen (oppervlakte grootzeil 236 m²), de masten (de hoogste mast is inclusief steng 37,5 m boven water), de kombuis (op dit formaat jachten 'galley'), de koelkasten.

Het schip is licht, luxueus en compleet, maar niet volgestopt met technische grapjes, waterscooters in de spiegel, een disco of een fitness-ruimte. Op de een of andere manier doet het interieur nuchter en Hollands aan. In het voorschip is een ruimte voor vier bemanningsleden met eigen badkamer en een aparte hut voor de kapitein. Deze ruimte is overigens in dezelfde stijl afgetimmerd als de gastenverblijven.

Amerikanen

Het is de bedoeling van Ed Kastelein om met betalende gasten te gaan varen, 's zomers in het Middellandse-Zeegebied, 's winters in het Caribisch gebied. Hoe heeft hij het risico aangedurfd, is de chartermarkt niet vol?

'Er zijn misschien maar een paar honderd mensen op de wereld die een vakantie op een dergelijk luxe zeilschip kunnen betalen, voornamelijk Amerikanen. De vraag is inderdaad of ze het ook willen betalen. Ik ken niet veel charterschepen met eenzelfde uitstraling als de Zaca. Wat dat betreft geloof ik niet dat de markt vol is. Mensen die niet zo puissant rijk zijn denken altijd dat rijke mensen ook onaangename mensen zijn. Dat heeft volgens mij met jaloezie te maken. En het tegendeel is waar, kan ik uit eigen ervaring vertellen. Er zitten wel vervelende gas-

ten tussen, maar die heb je overal. Ze werken gewoon heel hard en hebben per jaar misschien twee weken vakantie die ze dan in totale luxe kunnen doorbrengen. Mogen ze misschien?'

Blijft de vraag over wat een week aan boord van de Zaca A Te Moana moet kosten. Ed Kastelein heeft eigenlijk niet zo veel zin om te vertellen wat de huurprijs voor het schip is, omdat hij zich kan voorstellen dat de mond van een eenvoudige watersporter zal openvallen. Maar uiteindelijk geeft hij toe. De huur per week, alles erop en eraan, voor het hele schip, drie tweepersoonshutten, inclusief vijf bemanningsleden, is per week \$ 35.000,-. Het was jammer dat we niet konden varen, maar als de Zaca bij het Scheepvaartmuseum wegvaart, zal dat voorgoed zijn. De eerste grote reis van de Zaca zal in april naar Italië zijn. En dan zullen we in het najaar eens kijken wat Ed Kastelein presteert tijdens de Nioulargue.