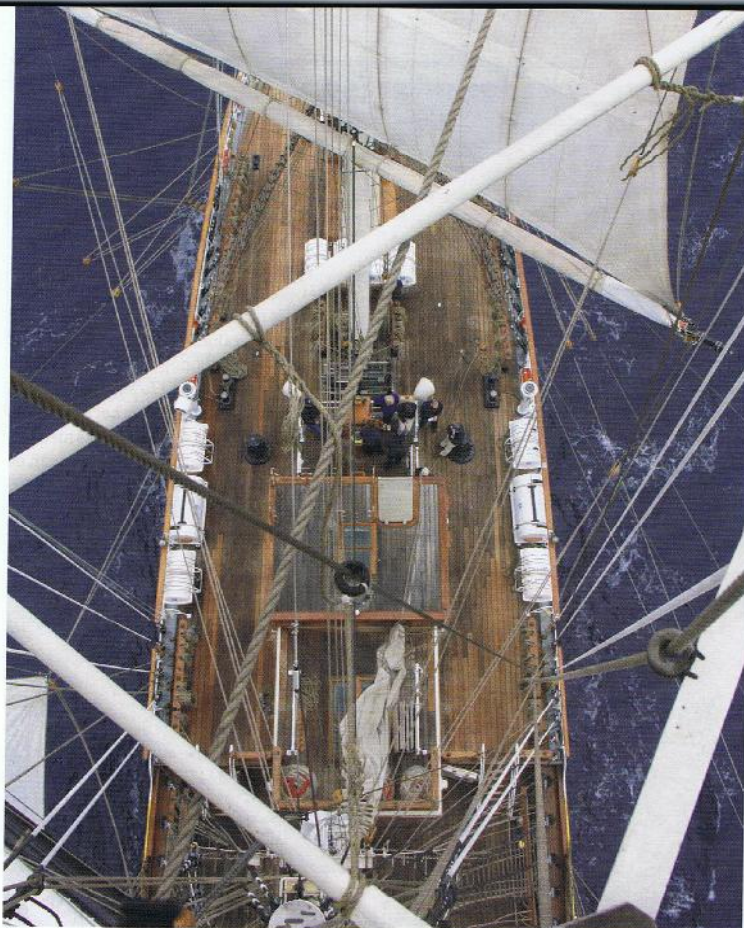




*De Stad Amsterdam, gezien vanuit de
hoofdmast.*

Klimmen in het want

Na een half jaar in het dok voor onderhoud en renovatie, snakte de *Clipper Stad Amsterdam* naar open zee - net als haar bemanning. Michiel van Straten mengde zich onder het internationale gezelschap dat kilometers schoten, vallen en brassen moet leren bedienen om het grootste zeilschip van Nederland over de wereldzeeën te jagen. Om te beginnen van IJmuiden naar Porto.

Tekst: Michiel van Straten

**Foto's: Michiel van Straten,
Jan Willem Terlunen en Red
rij Clipper Stad Amsterdam**

Op volle zee bevind ik mij tientallen meters boven het dek van een clipper. Dat voelt net zo onalledaags als het klinkt. Mijn voeten zoeken houvast op het wiebelige 'paard', de kabel die onder de ra hangt. Hoewel ik gezekeerd ben met een veiligheidsharnas voelt het allesbehalve zeker, deze eerste klim. Beneden mij wiegt het schip relatief rustig op de deining, hierboven brengt de pesterige uitslag van de hoofdmast me uit mijn evenwicht. Vanaf het dek gezien zag de hoogte er al spectaculair hoog uit, hier spannen mijn spieren zich net iets meer dan ik zou willen. Met de wind door mijn haren geniet ik van het verre uitzicht. De klauterpartij biedt nu al een onvergetelijke ervaring.

Na twee dagen van kille tegenwind op de Noordzee profiteren we eindelijk van het Azoren-hoog. De noordwestelijke punt van Frankrijk is weliswaar nog niet helemaal bezeild, maar iedereen wil actie. Daar moet wel wat voor gedaan worden. Eerst moeten de opgedoekte zeilen losgemaakt worden uit hun seizings, vanaf de ra's, dus er zal geklommen moeten worden. Die kans liet ik me niet ontnemen.

Mooiste plek

Om op de ra te komen moest ik eerst een stuk van het want beklimmen. Het is alsof ik een ladder op loop, maar dan wel een die dronken is. Om rond en op het eerste platform te komen, dat uitsteekt boven het want, moet je achterover gaan hangen. Een ongemakkelijke gewaarwording, op zijn zachtst gezegd. Ik vloek binnensmonds als ik niet direct goed

'Dit is de mooiste plek van het schip.'



grip krijg. Na wat gesteun kan ik, met een grote stap via het masthoofd, van het platform naar de ra. Voeten op het 'paard', boven lichaam over de ra. Het paard schiet heen en weer. Zodra ik eenmaal goed klem (?) sta tussen de ra en het paard met de zekeringskabel achter mijn rug, heb ik twee handen vrij om de seizing los te maken, vindt kwartiermeester Dylan die ons begeleidt. Waar is het 'één hand voor jezelf' gebleven? Dylan telt af, en 'on three!' laten we tegelijk het zeil los, dat direct bolt.

Ik kijk om me heen. En haal weer adem. Het is een prachtige plek hier, omringd door zee, lucht en vrijheid. 'Dat is de mooiste plek op het schip', had bemanningslid Maria eerder al gezegd, 'weg van alles'. Ik zou er graag een

Op de paarden! Jan Willem Terlunen

tijdje blijven, maar ook aan dek moet er nu het een en ander gebeuren. We klimmen naar beneden. Zo, één zeil staat. Nu nog zo'n twintig andere zeilen. Een geoefende bemanning zet zo'n zeil in een paar minuten. Wij, ongegeoefende, doen er een kwartier over. *Quality Time.*

Internationaal poldermodel

Wij, dat zijn twaalf passagiers, omringd door 24 professionele bemanningsleden. Een deel van de zeer internationale crew vaart voor het eerst op ditschip, of is nog wat onwennig doordat het een half jaar uit de vaart is geweest [zie

Op elk schip is de volgorde hetzelfde.



Clipper Stad Amsterdam

Stad Amsterdam is een clipper
(eng.: clipper 'To clip' betekende 'snel gaan').

L.o.a.	76,00 m
Breedte	10,50 m
Masthoogte	46,50 m
Diepgang	4,80 m
Romp materiaal	Staal
Waternverplaatsing	1.030 ton
Ballast	160 ton
Zeloppervlakte	2.200 m ²
Aantal zeilen	29
Topsnelheid onder zeil	17 kn
Topsnelheid op de motor	11 kn
Motorvermogen	749 kW
Bouwjaar	1997-2000

Ontwerper	Gerard Dijkstra & Partners
Bouw	Damen Oranje- werf, Amsterdam
Meer informatie: www.stadamsterdam.nl	



kader]. Op de eerste dag zie ik met regelmaat groepjes bemanningsleden bij elkaar staan. Hoofd in de nek, wijzend, kijkend, en vooral overlegend over hoe, wat en in welke volgorde te doen bij het brassen of zetten van een zeil. Ze bespreken rustig hoe dat ook alweer zat. Niemand voelt zich te groot om vragen te stellen. Ik zie hier een internationaal poldermodel aan het werk. *Ordinary Sailor* Maria uit Denemarken zegt: 'Nee, er is geen strikte hiërarchie hier. We doen alles samen'. Hiërarchie is er natuurlijk wel, met een kapitein, drie officieren, een bootsman, drie kwartiermeesters en in totaal negen *Able Body Seamen* en *Ordinary Sailors*. De voertaal is Engels.

Als ik Eerste Stuurman Michael (België) vraag naar de belangrijkste reden voor hem om te varen, zegt hij spontaan: 'Mensenwerk.' Het varen zelf is natuurlijk ook prachtig, zeker op een schip zoals *Clipper Stad Amsterdam*, haast hij te benadrukken. 'Het contact dat we onderling hebben is mooi, sociaal.' Krijg je daar, naast je nautische opleiding, nog speciale trainingen voor? 'Nee. Het filtert zich vanzelf een beetje uit. Wij zitten met vier man in een hut, bijvoorbeeld. Als je dat niks vindt, dan houdt het snel op.'

Tall Ship-taal

Het vertrek uit IJmuiden was grijs, desondanks lonkte de zee, waar de *Stad Amsterdam* snel haar ritme heeft gevonden. Comfortabel

traag deint ze op de golven. Toch is het prettig dat er wat speelruimte is op de dekken zodat de passagiers een extra zijstap kunnen doen – we moeten nog wennen aan de bewegingen van het 76 meter lange schip.

Onder de passagiers zijn meerdere zeilers, en die willen wel eens weten hoe dat allemaal werkt op een schip waar de bediening nog op zijn 19de-eeuws gaat. Michael en zijn collega's worden gelukkig niet moe van het beantwoorden van onze vragen. Dat is natuurlijk ook verklaarbaar: we vragen hen te vertellen over hun passie. Zo geeft Koen (Nederland), wacht-leider van de eerste wacht die ik meeloop, ons uitleg over het staand en vooral het lopende want. Ik vaar zelf op een scherp jachtje, met één mast, twee vallen en drie schoten – lekker overzichtelijk. De drie masten van *Stad Amsterdam* kunnen 29 zeilen voeren, waarvan veruit het grootste deel dwarsgetuigd is. Het aantal te bedienen lijnen lijkt niet te tellen, en omdat alles ook nog eens anders heet dan op een scherp jacht – de uitleg gaat ook nog in het Engels – duizelt me het al snel van de *halyards*, *sheets*, *clews*, *buntlines*, *braces*, *leechlines*, *bulwork* *pinrails* en wat al niet meer. Alles bij elkaar gaat het om meer dan tien kilometer aan lopend want. Het had Koen een paar weken gekost om dat allemaal onder de knie te krijgen. 'En een maand om het allemaal ook nog eens aan een ander te kunnen uit-

leggen.' Alles werkt volgens een min of meer universeel systeem. Bij elke mast, maar op andere tall ships. Koen heeft vlak voor dienst op de *Stad Amsterdam* meegevaren de Göteborg, een Deens tall ship, waar het zo gaat en hij binnen een dag alles wist te ten en te bedienen. Werkte hij daar ook? 'Hoor, ik had vrij. Ik voer mee als passagier.'

Kruisen en halzen

Clippers varen het snelst met ruime wind maar daar trekt de wind die wij krijgen z niets van aan. We moeten kruisen. Terwijl dekbemanningsbezis is laat derde stuurman Denis (Rusland) het schip langzaam afvall Afvallen? We moeten toch opkruisen? Kapitein Manser (Zwitserland): 'Het hele tuig gebouwd om krachten van achteren te weerstaan. Wat je niet wilt is overstag gaan r teveel wind aan de verkeerde kant in de z len, dan komt alle kracht van voren. Daar halzen we.'

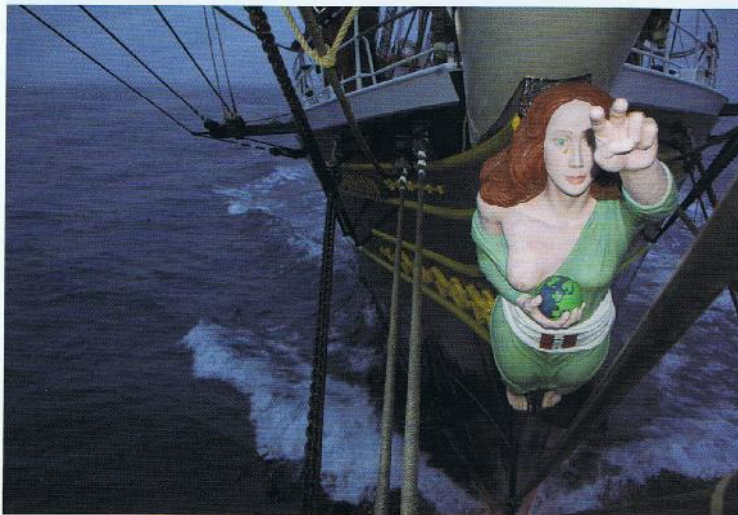
We maken een paar slagen. Doordat we v de wind weglopen verliezen we steeds terre Later zie ik op de elektronische kaart or afgelegde koers: een ingedrukte Z vorm, ge scherpe zigzag die veel terreinwinst oplev De zon schijnt, we zeilen; niemand beko mert zich om de trage voortgang. Nou, kapitein misschien, maar als dat zo is laat het niet merken.

Vriendjes van de zee

Boven Brest brengt de avond een mooie verrassing: dolfinen! Eerst spotten we een paar op een paar honderd meter afstand van het schip, wat een vrolijk 'dolphin-alarm' veroorzaakt. Iedereen staat aan de reling. Of aan twee relings, want ze duiken nu overal op. Veel meer dan in een flits opduikende vriendjes van de zee zien we nog niet, maar toch maakt het groot enthousiasme los onder de opvarnden. Zelfs de bemanning, die dit toch al vaak moet hebben meegemaakt, haalt de camera's tevoorschijn.

Na een tijdje gebeurt waar we allemaal op hoopten. Een groepje dolfinen maakt vrienden met *Stad Amsterdam* en gaat vlak voor haar boeg zijn kunsten vertonen. Ze zijn watervlug. Af en toe keert er een zich op de zij, terwijl hij razendsnel ons schip voorblijft, alsof hij even met zijn ene oog naar ons wil kijken, omhoog. 'Je zou eigenlijk vanaf de boegspriet foto's moeten maken', zegt iemand.

Dolfijnen, houden je bezig.



SPIEGEL DER ZEILVAART 2013 8

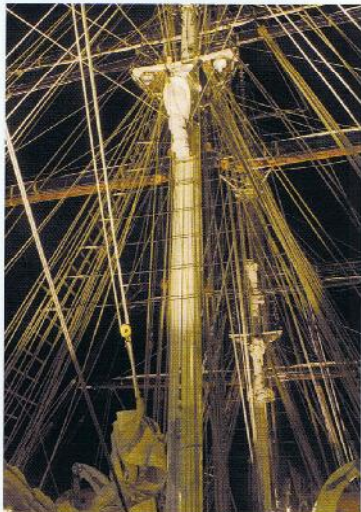
Dat is een prima idee, vind ik, dus bind ik mijn veiligheidsharnas en fototoestel om en klim ik de vijftien meter lange boegspriet op. Nee, eronder, want van daaruit is het zicht op de spelende dolfinen nog veel beter, zie ik. Vanaf de mooiste plek op het schip (waar er blijkbaar meerdere van zijn) geniet ik van het spetterende leven onder mij. Wel een half uur lang word ik vergezeld door twee dolfinen die vlak voor de boeggolven voortrazen. Het boegbeeld blijft al die tijd onverstoorde in de vaarrichting wijzen, haar rechterborst ontbloot. Alsof ik daar oog voor heb.

Aan het werk

Wind brengt een mooie nieuwe dag. We mogen hijsen: de ra's moeten omhoog, want om het zwaartepunt zo laag mogelijk te houden hangen die zonder zeilvoering lager dan met de zeilen op. Een ra met zeil weegt honderden kilo's. De bemanningsleden trekken eerst allemaal hun fleece uit. Ik volg hun voorbeeld maar. We gaan het warm krijgen, en dat is niet van de zon. Ik loop met Dylan (V.S.) mee. Van voor naar achter, van bakboord naar stuurboord, en weer terug. In schijnbaar willekeurige volgorde gooien meerdere bemanningsleden grote trossen touw los van hun pin, om daarna met een groepje de ra's te hijsen en de neerhalers, schoten en brassen te bedienen. Overal liggen hopen touw. Het lijkt een chaos, maar in werkelijkheid is het een goed gecoördineerde operatie. Na zo ongeveer het twintigste touw waar ik met meerdere mensen aan hang ben ik de draad kwijt. Maar Dylan neemt ons alweer mee naar de volgende *sheet* of *halyard*. Beetje vieren hier, ja, daar hijsen maar, hier toch maar wat aantrekken nog, daar beetje *slack* geven, en verder hijsen maar weer. Ik help twee bemanningsleden met een *halyard*. De spierballen van de twee beroepszeemannen zwellen op. Behoeft aan mijn fleece heb ik al lang niet meer. Ik ga nu ook ruiken naar een zeeman, vrees ik. Als alles staat, na ongeveer een uur (of was het langer? – de tijd vliegt hiersowieso), vraag ik aan kapitein Andi hoe lang de bemanning erover zou doen om alles zelf te hijsen. 'Als alles nog opgebonden is [in ons geval waren de seizings al van de zeilen, zodat alles vanaf het dek kon gebeuren, MvS] kost dat ongeveer vier uur.'

Tijd vliegt

'To clip' betekent 'snel gaan'. De term *clipper* is hiervan afkomstig. Dat merken we vooral de laatste dag, wanneer op enkele uren van eindbestemming Porto de wind aantrekt tot ruim boven de twintig knopen. Hij valt ruim in, ideaal dus. Met twaalf, dertien knopen en

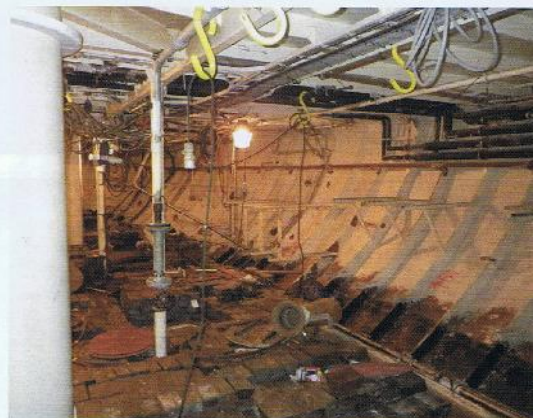
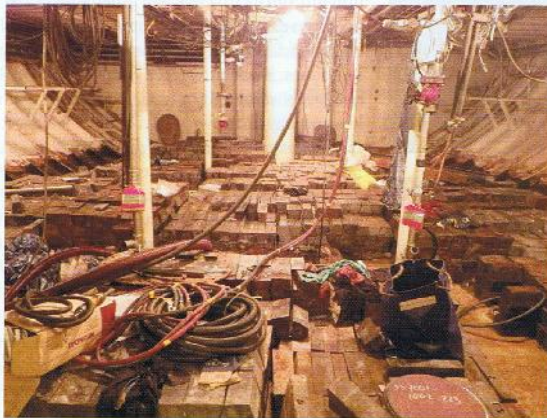


'De boot vliegt, helaas de tijd ook.'

een flinke snor voor de boeg schuimt *Stad Amsterdam* door het oceaanwater. Nu merk ik pas goed wat een clipper wil. Hoewel ik windkracht 5 op mijn jachtje meestal wel voldoende vind, begint een clipper het dan eigenlijk pas naar de zin te hebben, zo voelt het. Van

haar mogen er gerust nog enkele stappen op de Beaufortschaal bij. Heerlijk, zo'n slotdag. Niet alleen de boot vliegt, maar helaas ook de tijd die je als moderne passagier aan boord ervaart. Na een week vol met zich uitstrekende dagen – wat anders was er te doen dan

culinair verzorgd worden, meewerken op dek en in de mast, en genieten van het uitzicht en het gezelschap? – is het veel te snel weer tijd voor het landleven. Maar de ervaring van het varen op zo'n machtig modern klasschipschip zal ik voor altijd bij me dragen.



Groot onderhoud

Vanaf eind 2012 lag Clipper *Stad Amsterdam* een half jaar in het dok voor groot onderhoud, hoewel het schip toen pas twaalf jaar oud was. De oorzaak was weinig spectaculair, maar wel onherroepelijk: vocht. Roland Berendsen, directeur van de rederij, legt uit: 'Het schip is 365 dagen per jaar in gebruik, een volcontinuubedrijf van 24 uur per dag. Natuurlijk wordt zo'n schip dan behoorlijk aangetast door zon, zee, zout, wind, noem maar op. Door het

intensieve gebruik gaf condensatie beneden deks een vochtprobleem.' Om dat aan te pakken, onder anderen met andersoortig isolatiemateriaal en een betere afvoer van condens, moesten de gastenaccommodaties en die van de crew volledig gesloopt worden. Berendsen: 'We zijn echt teruggegaan naar het kale, stalen dek. Anders kom je niet bij de scheepshuid. Die is opnieuw volledig geïsoleerd.'

Ander onderhoud, waar men vanwege

het drukke vaarschema niet aan toe was gekomen, werd meteen meegenomen: 25 bemanningsleden waren in die periode heel druk met het tuig, vier van hen name bijvoorbeeld in anderhalve maand tijd 650 blokken onder handen: uit elkaar halen, schoonmaken, smeren, lakken en weer in elkaar zetten. Vervolgens moest alles weer op de juiste plek terechtkomen in het wan. De kennis van de bemanning over het schip is er door toegenomen.



's Avonds in de haven van Porto.

Lezersaanbieding

Luxe zeilcruise met *Clipper Stad Amsterdam* langs de parels van de Caribische Zee



Van 14 t/m 23 december 2013 zeilt de *Clipper Stad Amsterdam* van St Maarten naar Martinique. Onderweg doen we betoverende eilanden aan, zoals St-Eustatius, Saint Kitts, Iles des Saints en Dominica. Als het schip voor anker ligt geniet u zwemmend of snorkelend van de geweldige onderzeewereld van het Caribisch Gebied. 's Avonds ziet u de zon in de Caribische Zee ondergaan, genietend van cocktail en barbecue op een onbewoond eiland. Aan de hand van verschillende excursies leert u de eilanden beter kennen.

Lezersaanbieding (op basis van een tweepersoons hut): van € 1.650,- voor € 1.485,- p.p. Inclusief: volpension en onbeperkt vers fruit.

Exclusief: vluchten, transfers van en naar het schip, excursies, drankjes aan boord en overige persoonlijke uitgaven.

Te boeken: vóór 14 november 2013 op www.stadamsterdam.nl onder vermelding van 'Lezersaanbieding Spiegel der Zeilvaart'.

