



richard slootweg **onbekende beroemdheid**

Bijzondere zeilprestaties zijn niet alleen voorbehouden aan mensen uit de categorie Bekende Nederlanders. Zeilen belicht een aantal van die vergeten zeilers onder de noemer 'Onbekende beroemdheden'.

NAUTISCH MANAGER

Misschien hebt u hem gezien in Beagle, de VPRO-serie uit 2009-2010 die dit jaar is herhaald. Richard Slootweg is kapitein van Clipper Stad Amsterdam, het schip waar de beroemde reis van Darwin mee werd nagebootst. Slootwegs blonde haren staken zonnig af tegen de blauwe zeeën. Of misschien hebt u wel eens met hem meegevaren, op Stad Amsterdam, Swan fan Makkum of elders.

TEKST MICHEL VAN STRATEN

FOTO'S UIT DE ARCHIEVEN VAN RICHARD SLOOTWEG EN REDERIJ CLIPPER STAD AMSTERDAM

Richard Slootweg. Zijn achternaam stamt van de weg langs een sloot tussen Hazerswoude en Benthuizen, de streek waar zijn voorouders woonden. Die hadden ook wat met water, trouwens. De opa van Richard voer vracht onder zeil. In wat nu het Groene Hart heet voer hij ladingen rond met een 'westlandertje'. En Richards ouders zeilden ook. "Toen ik een kleuter was, had mijn vader zijn eerste bootje gebouwd. Een Juno, naar een ontwerp van Van de Stadt. Hij had een tekening gekocht en ging aan de slag." Als timmerman en bouwkundige wist vader Slootweg van wanten. En van spanten. "Hij had een set

oude schoolbanken gekocht, want dat was uitgewerkt eiken. Die gebruikte hij om te spanten te maken. Hij stelde dat allemaal zo precies, dat dat ding haarzuiver was." Na een jaar of zes wil vader Slootweg iets groters en hij verkoopt de Juno. Een Friendship 28 wordt de volgende boot en ook daarop brengt Richard heel wat tijd door. Niet alleen om te zeilen, maar eerst vooral om te timmeren. "Ik was veertien toen we begonnen. Drie jaar later was het bootje zo'n beetje klaar." Inmiddels, nu in 2013, leeft vader Slootweg niet meer. Maar de Friendship heeft Richard nog steeds. Hij is er nu tijdens zijn verlof elke dag een beetje op aan het klussen.

Nieuwe weg

Zeilen is iets wat de jonge Richard gewoon doet. Dat je van zeilen ook je beroep zou

“Kapitein zijn is een jasje dat mij goed past”



kunnen maken, komt nog niet in hem op. Een vroege herinnering: “Ik was een jaar of acht toen ik van de buurvrouw een poster kreeg van een oude windjammer. Dat leek zo’n andere wereld. Maar die wereld trok wel. Ik weet nog dat ik naar de eerste Sail ging, in de jaren zeventig. Toen ik daar over zo’n enorm dek liep, bedacht ik me dat die boot de halve wereld over was gezeild. Ongeloflijk.”

Richard, altijd met sport bezig, kiest voor de Haagsche Academie voor Lichamelijke Opvoeding. Daar heeft hij een “fantastische tijd”. Maar na het behalen van zijn diploma voor gymleeraar is Richard één van de velen. Er is nauwelijks werk te vinden. Bovendien voelt hij zich te afhankelijk van externe factoren; als je als laatste binnenkomt bij een school, kun je er als eerste uitvliegen. Slootweg weet dat hij een andere kant op wil.

In 1986 gaat hij charteren. Niet als plan voor de toekomst, maar gewoon omdat hij dat leuk vindt. “Vrienden van mij hadden platbodems. Charteraars. Daar besteedde ik mijn vakanties zo’n beetje aan.” Hoewel hij eerder nooit het beeld had gehad dat je met zeilen ook geld kon verdienen, besluit hij van zijn hobby zijn beroep te maken. “Wat is er nu leuker dan om vanuit je passie iets te doen? Dan doe je het ook goed en kost het je minder energie.”

Een jaar proberen

In 1986 wordt hij – 24 jaar oud – schipper van beroep. Dat timmeren aan de bootjes van zijn vader komt Richard dan nog goed van pas. Het charteren is seizoenswerk en in de winter kan hij bijverdienen als timmerman op een scheepswerf. “Ik dacht over dat charteren: ik kan dat een jaar uitproberen. Vind ik het niks, dan kan ik altijd weer terug naar het onderwijs.” Hij zoekt en vindt een boot. “Ik kon beginnen op het meest lelijke tjalkje dat er in Harlingen rondvoer, waar niemand op wilde varen. Niks deed het.” Maar het varen op de Groninger Boltjalk blijkt niet niks, het blijkt alles. Richard moet wel iets goed doen in de charterwereld, want daarna wordt hij steeds weer gevraagd voor een volgend schip en een volgend vaargebied. “Na twee jaar kreeg ik de vraag of ik niet naar de Oostzee wilde, met een rivierklippertje. Nou, dacht ik, dat is leuk. Toen mocht je nog met die dingen buiten varen.” Slootweg haalt zijn Groot Vaarbewijs. Om verder te kunnen dan de Oostzee heeft hij een diploma van de Zeevaartschool nodig. En zo ruilt hij het timmeren in de wintermaanden in voor de studie.

De opleiding Zeilvaart die toen twee winters tijd kostte, doet Slootweg in één winter, gevolgd door een aanvulling voor de koopvaardij. Een jaar later stapte Slootweg aan boord van de driemastschoener *Bartele Rensink*, een van de grootste schepen in Nederland in die tijd. “Het was een verlengde logger, een dijk van een zeeschip. Die Nederlandse haringloggers konden zoveel hebben. Ik heb daar wel wat mee, met dat soort schepen.”

Later volgen mooie jaren op diverse schepen, waaronder *Swan fan Makkum*.*

Toeval

En dan breekt de eerste stuurman van Clipper *Stad Amsterdam* zijn been. Of Richard wil invallen? Hij vindt het een imposant schip en zegt ja. Eenmaal aan boord dient er zich vrij snel een nieuwe kans aan. “Nadat de kapitein daar stopte, ben ik gevraagd of ik hem wilde opvolgen. Dat kwam ook mooi uit, want *Swan fan Makkum*, waar ik toen vast op voer, werd verkocht.” In 2004 wordt Slootweg kapitein van Clipper *Stad Amsterdam*. Zijn er toen dingen wezenlijk veranderd onder zijn leiding? Hij praat met zichtbare moeite over zijn eigen rol: “Ik vroeg meer zelfredzaamheid van de bemanning. Meer vanuit intrinsieke motivatie, niet vanuit rangen en standen.” Nog steeds vaart Slootweg als kapitein [een van de twee, de ander is Andi Manser, MvS] op *Stad Amsterdam*. “Het is een jasje dat mij goed past.” Waar zit hem dat in? “Nou, je hebt natuurlijk een bepaald idee over hoe je dat schip wilt leiden, hoe de sfeer aan boord moet zijn, hoe de bemanning met elkaar om moet gaan. De bemanning is ook leidend in hoe de gasten het leven aan boord ervaren.” De kapitein van *Stad Amsterdam* geeft leiding aan dertig man, uit een groep van totaal 55 mensen die rouleren. Bij de debemanning is relatief veel verloop, omdat het vaak om jonge mensen gaat die voor twee of drie jaar de bijzondere ervaring van het varen op een klipper willen meemaken.

Nautisch manager

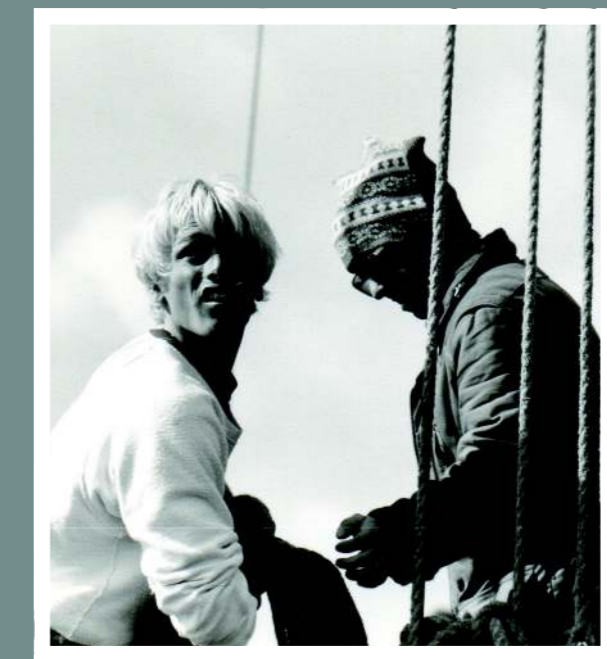
“Als je een haven binnenkomt en je ziet de gezichten van alle mensen op de wal die je bewonderend aan staan te gapen, realiseer je je weer hoe bijzonder het varen op zo’n schip is.” Maar naast zeiler is Slootweg vooral manager. “Je



CLIPPER STAD AMSTERDAM

Stad Amsterdam is een klipper. (*To clip'* betekent 'snel gaan'.)

L.o.a.:	76,00 m
Breedte:	10,50 m
Masthoogte:	46,85 m
Diepgang:	4,80 m
Romp materiaal:	staal
Waterverplaatsing:	1030 ton
Ballast:	150 ton
Zeiloppervlakte:	2200 m ²
Aantal zeilen:	31
Topsnelheid onder zeil:	17 kn
Topsnelheid op motor:	11 kn
Motorvermogen:	749 kW
Bouwjaar:	1997-2000
Ontwerper:	Gerard Dijkstra & Partners
Bouw:	Damen Oranjewerf, Amsterdam
	www.stadamsterdam.nl



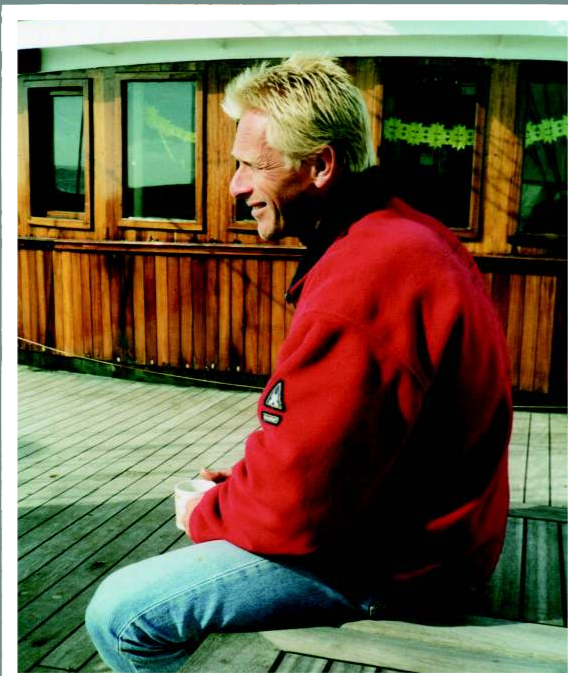


WIN EEN BOEK

Het boek *De Stad Amsterdam* van Arne Zuidhoek beschrijft de geschiedenis van stad en schip. *Zeilen* verloot een door Richard Slootweg gesigneerd exemplaar. Stuur een e-mail naar info@zeilen.nl als u daarvoor in aanmerking wilt komen.

bent wel de oppernauticus van het schip, maar je bent bijvoorbeeld ook de manager van de hotelmanager. En hoewel ik geen verstand van het hotelwezen heb, moet ik toch sturing aan zo iemand geven." Talentvolle matrozen stimuleert hij om de Zeevaartschool te gaan doen, om door te groeien naar stuurman. Slootweg vult ook zijn rol als manager desgevraagd op gevoel in. "Eigenlijk word je er niet voor opgeleid, voor het runnen van zo'n dorpje. Op een stukje Bridge Resource Management na dan, op de Zeevaartschool. Toevallig hebben we afgelopen winter met ons managementteam een managementtraining gedaan, uit eigen behoefte." Maar de beginjaren van Slootweg als schipper op kleine schepen komen hem nog steeds goed van pas. "Dan sta je zelf te sleutelen. Bijvoorbeeld als de waterpomp kapot is, dan moet je wel zorgen dat die het weer doet, want je mensen staan te wachten. Dus je wordt tegelijkertijd ook een regelneefje." Al doende leert hij verder. "In het begin doe je maar wat. Maar op een gegeven moment kom je er achter dat het toch wel handig is als je mensen van tevoren laat weten wat ze kunnen verwachten. En door schade en schande word je ook wel wijzer." Na enige twijfel in zijn begintijd op *Stad Amsterdam* ("Wil ik dat wel?; ik wil toch ook onbezorgd kunnen varen") wil Slootweg niet anders meer.

Heeft hij wel eens angst, in heel slecht weer? "Nee. De kunst van het varen is anticiperen, iets wat je met de jaren leert. Je bent continu aan het overwegen: wat is het *worst case scenario*, en wat kan ik dan nog doen? En eigenlijk word je dan zelden of nooit verrast. Dat wordt ook een tweede natuur als je aan boord bent, merk ik. Als ik na zes



weken varen thuis kom, ben ik de eerste drie dagen niet bruikbaar. Dan moet eerst mijn hoofd leeg." "We hebben ook een prachtige bemanning", vult hij aan. "Het is mooi dat je aan jonge mensen die in de bloei van hun leven zijn zoveel waardevols kunt meegeven. Niet alleen nautisch hoor, ook vooral het leven in een groep en het harde werken. Want reken maar dat er wordt gebuffeld. En dat moeten ze dan met een lach blijven doen."

Dromen

Een onmiskenbaar hoogtepunt in de zeilcarrière van Richard Slootweg was toen *Stad Amsterdam* fungeerde als de nieuwe *Beagle*, het schip waarop Charles Darwin zijn beroemde reis maakte van 1831 tot 1836. De VPRO zond de reeks van ruim dertig afleveringen uit in 2009 en 2010. De reis om de wereld, maar ook het concept, sprak niet alleen Slootweg erg aan, maar ook de televisiekijker. De publiciteit leverde de rederij ook nieuwe boekingen op. Nog steeds denken mensen soms dat het schip *Beagle* heet. "Die hele mix, met bemanning, wetenschappers en televisiemensen, was fantastisch." Slootweg tipt dat de film over de reis naar zijn smaak beter is dan de losse afleveringen. Het leven aan boord komt daarin volgens hem beter in beeld. "Voor de wetenschappers is het wellicht anders; ik zeg dit puur als liefhebber van het schip."

Zijn er nog dromen, nieuwe wensen? "Nou, eigenlijk kan ik het niet beter krijgen dan nu. Maar ik zou toch nog wel eens de wereld rond willen gaan. Ik vind dat *Stad Amsterdam* op een dikke oceaan moet varen, daar komt het schip tot zijn recht. We willen een wereldomzeiling dolgraag ook eens de andere kant op maken, dus naar het oosten toe, via Azië, over het noordelijk halfrond. Die reis van *Beagle* die we nadeden was over het zuidelijk halfrond. Dat vond ik natuurlijk al fantastisch. En ja, dan ben ik toch ook wel echt een zeiler hoor. Dan pak ik toch gewoon dat schip en doe ik een wacht. Of ik doe een manoeuvre. Overstag gaan is een complexe manoeuvre met dit schip. Als er een onervaren bemanning is, wil ik dat zelf nog wel doen. Het afmeren doe ik ook zelf of soms met een ervaren stuurman sta ik er vlak naast. Het is een fragiel schip, er steekt van alles uit (brasbomen, de kluiverboom, kraanbalken, bovenin zit nog van alles), één tikje en je hebt een deuk." De enorme windvang met al dat want maakt ook dat je erg moet opletten langs de kade. "Ik vind het ook leuk om te doen, dat hoort natuurlijk ook een beetje bij dat vakgebied." De echte twinkeling zie ik in Slootwegs ogen wanneer hij wegdroomt over het varen op de oceanen. "Als je met dit schip echt op ruim water zit, ja, dan ga je het voelen hoor." Wat ga ik dan voelen? "Ja, dat ga jij voelen", zegt hij nogmaals. Hij straalt. "Dat kan ik je toch niet uitleggen. Dan staat het erop, en als je dat dan voelt, dat is fantastisch." Slootweg mag dan een nautisch manager zijn, hij blijft volgens mij vooral ook een zeiler. ●

* Swan fan Makkum is in 2006 omgedoopt tot Nave Italia.



"Eigenlijk kan ik het niet beter krijgen dan nu"

