

BEROEMDE THEEKLIPPER HEROPEND VOOR PUBLIEK

Cutty Sark

Bijna anderhalve eeuw geleden liep de driemaster Cutty Sark van stapel in Schotland. Speciaal ontworpen om thee uit China naar Londen te brengen, was ze één van de snelste zeilschepen uit haar tijd. Na een grootse start van haar bestaan, waarin ze haar rol als theeklipper succesvol vervulde, zou ze verweer moeten bieden tegen allerlei vormen van weerstand. Nu is ze aan haar negende leven begonnen.

TEKST MICHIEL VAN STRATEN FOTO'S
MICHIEL VAN STRATEN EN NATIONAL
MARITIME MUSEUM, GREENWICH



De glanzende romp is slank en oogt snel

Ik sta onder de kiel van *Cutty Sark*, dus met ruim twee miljoen kilogram historie boven mijn hoofd. Het is een griezelig idee, maar een spectaculair gezicht. De strakke lijnen van het onderwaterschip van de oude theeklipper lijken gloednieuw, blinkend door het beslag van yellow metall. De smalle rompvorm is vanaf de onderkant goed te bewonderen. De glanzende romp is slank en oogt snel. Het is het resultaat van een bijzondere restauratie van deze icoon uit de zeilende koopvaardij.

Overweldigend

De theeklipper *Cutty Sark* is voor het eerst sinds zes jaar weer te bezichtigen. Bezoekers kunnen vrij rondlopen. Niet alleen in en op het schip, maar ook eronder. Het vormt vanaf april 2012 weer één van de toeristische hoogtepunten van de Londense wijk Greenwich, die vol is van maritieme geschiedenis. De manier waarop het schip is tentoongesteld is indrukwekkend: drie meter boven de vloer zwevend. Haar woeste en lange bestaan is haar niet meer aan te zien: de romp is glad, het houtwerk zit strak in de lak en het staand en lopend want is tot in de details verzorgd. Het is alsof ze elk moment kan uitvaren. Vanuit alle hoeken bezien, is het een overweldigend maritiem monument. Ondanks dat het nu een museumschip is dat diverse grote restauraties nodig heeft gehad, is ongeveer negentig procent van wat je ziet origineel. De laatste tien procent bestaat uit enkele moderne voorzieningen, nodig voor het verwerken van de te verwachten bezoekersstromen. Dat is op zijn zachtst gezegd bijzonder, want *Cutty Sark* heeft in haar eerdere levens veel tegenwind gehad.

Jong talent

Engelsen zijn niet Engels als ze hun thee niet kunnen drinken. Die moet er dus komen, al moet je ervoor naar de andere kant van de wereld varen. *Cutty Sark* begint haar bestaan in 1869 als jong en veelbelovend talent. Het is de tijd van de zeilende koopvaardij. Handelaren halen de thee op in Sjanghai en diverse schepen mengen zich in een onderlinge concurrentiestrijd. Het schip dat als snelste de nieuwe oogst in Londen brengt, kan daar namelijk de beste prijs voor krijgen. Bovendien vestigt een winnende kapitein een onverwoestbare reputatie. Dat geldt ook voor het winnende schip. Het zeilende theetransport staat in de tweede helft van de negentiende eeuw bekend als The Great Ship Race. Er wordt flink gewed op wie de jaarlijkse strijd zal winnen.

Ontwerper Hercules Willis tekent in 1868 een schip met een slanke boeg, een enigszins rechte achterstevan en een extra tussendek. Daarmee is ze stabiel en sterker dan veel van haar voorgangers, kan ze meer zeil voeren en is ze dus sneller. Haar eerste kapitein, George Moodie, zou noteren: 'Ik heb nooit op een beter schip gevaren. Bij tien of twaalf knopen veroorzaakte ze vrijwel geen golfslag. Ze was het snelste schip van haar tijd, een groots schip, dat voor altijd zal voortleven.'¹ De jonge Willis is echter succesvoller in ontwerpen dan in



Het boegbeeld draagt een kort hemd, ofwel een cutty sark.

zaken doen. Hij heeft zo scherp gecalculeerd (totale kosten: £ 16.150) dat zijn werkgever Scott & Linton failliet gaat. Gelukkig kan een andere bouwer het karwei afmaken. De eerste reis die *Cutty Sark* in 1870 tussen Sjanghai en Londen maakt, is zo succesvol dat daarmee de kosten voor de bouw zijn gedekt. De reizen die volgen zijn pure winst.

Strijd

In de acht jaar die volgen maakt ze succesvolle reizen naar het Verre Oosten. In 1872 ligt ze in de haven van Sjanghai te wachten op een lading thee en weet ze zich vergezeld van een concurrent, *Thermopylae*. *Cutty Sark* moet er tussen de Chinese sampans indrukwekkend hebben uittegen, met haar teakdekken, het elf kilometer lange lopend want, het gepoetste koper en de drie masten, waarvan de grootste 47 meter boven het dek uitkwam. Beide theeklippers zijn tegelijk klaar met inladen en gaan op 17 juni van dat jaar de directe strijd aan wie het snelst in Londen aankomt. Al op de Indische Oceaan lijkt *Cutty Sark* een beslissende voorsprong te nemen, maar wanneer ze vierhonderd mijl voorligt op haar concurrent verliest ze haar roer. Met een noodroer komt ze toch veilig thuis, maar de race met *Thermopylae* heeft ze niet kunnen winnen.

Cutty Sark weet de opkomst van de stoomschepen te pareren. Die zijn minder afhankelijk van de elementen dan een zeilschip, maar voor grote reizen zijn ze toch niet altijd sneller dan de theeklippers. Stoomschepen kunnen eenvoudigweg niet genoeg kolen laden om China zonder tussenstops te bereiken en bijtanken in een haven kost tijd. En gelukkig voor de zeilers vinden veel handelaren dat thee beter geconserveerd blijft in de houten romp van een zeilschip dan in de metalen romp van een stoomschip. Hoe dan ook, kapitein Richard Woodget, die vanaf 1885 het commando over het schip krijgt, weet zelfs in een directe confrontatie de vernieuwing te snel af te zijn. Woodget haalt het maximale uit het schip, de wind en de bemanning. Hij vaart zeer zuidelijk om zijn route te verkorten en zoveel mogelijk te profiteren van de harde wind in de Roaring Forties. In juli 1889 krijgt hij op zee het stoomschip *Britannia* in zicht, dat een goede vijftien tot zestien knopen loopt. *Cutty Sark* behaalt haar topsnelheid van ruim zeventien knopen



Cutty Sark in volle glorie in 1888. De foto is genomen door kapitein Richard Woodget.

en loopt *Britannia* voorbij, tot grote verbazing van de bemanning van het stoomschip. 'Zeilschip heeft ons ingehaald!', noteert *Britannia*'s kapitein Hector in zijn logboek.¹

Bestaan als theeklipper ten einde

Uiteindelijk kunnen de theeklippers de concurrentie met de stoomschepen toch niet volhouden. Als het Suezkanaal in 1869 wordt geopend, halveren stoomschepen daarmee hun reistijd op hun route naar China. In 1877 vaart *Cutty Sark* haar laatste reis als theeklipper. Ze verlegt haar werkterrein naar Australië en gaat voornamelijk wol vervoeren. Op de route tussen Australië en Engeland, rond de grote kapen, levert het Suezkanaal namelijk minder tijdswinst op dan tussen China en Engeland. Maar ook hier maakt ze haar reputatie waar, met een ongekende recordtijd van 73 dagen van Sydney naar Londen. Ze blijft *Thermopylae* nu op meerdere reizen voor. Kapitein Richard Woodget: '*Cutty Sark* is nooit verslagen door welk zeilschip dan ook dat tegelijkertijd met haar vanuit Londen of Sydney is vertrokken.'¹

Cutty Sark is gebouwd met een beoogde levensduur van dertig jaar. In 1895, wanneer ze 26 jaar oud is, wordt ze verkocht aan een Portugese rederij, die haar omdoopt tot *Ferreira* en later tot *Maria do Amparo*. Onder de Portugese vlag verliest ze twee keer haar roer en tijdens een storm in de Indische Oceaan zelfs haar masten. Het is 1916 en door de Eerste Wereldoorlog is geschikt hout voor nieuwe masten moeilijk te verkrijgen. Het tuig wordt aangepast.

Lange weg naar huis

Wilfred Dowman, een Engelse zeeman, ziet *Maria do Amparo* toevallig op één van haar reizen en herkent de oude *Cutty Sark* in haar. Hij besluit haar te kopen en haar haar oude naam en uiterlijk terug te geven. Ze komt terug naar Engeland en fungeert vanaf 1938 als opleidingsschip voor de Britse marine. Nadat ze daar niet meer nodig is, verandert ze in 1952 in een monument voor de zeilende koopvaardij. Vijf jaar later wordt *Cutty Sark*, dobberend in haar dok in Greenwich, als museumschip feestelijk voor het publiek geopend door koningin Elisabeth. Daar siert ze een halve eeuw de kade van Greenwich om tijdens een grote restauratie in 2006 te worden getroffen door een

KLIPPER CUTTY SARK

Een klipper is een snel vierkantgetuigd zeilschip met een scherpe boeg en drie of meer masten. Het Engelse *to clip* betekende vroeger snel rennen of vliegen. Klippers van het eind van de negentiende eeuw voeren door hun ontwerp vaak veel sneller dan andere soorten zeilschepen.

Lengte over alles	86 m
Lengte waterlijn	65 m
Boegspriet	11 m
Diepte	7 m
Waterverplaatsing	2.100 m³
Zeiloppervlak	2.972 m²
Aantal zeilen, vol tuig	34
Lengte lopend want	11 km
Topsnelheid	17,5 knopen

Architect Chris Nash geeft uitleg over de manier waarop *Cutty Sark* is tentoongesteld.





Tentoonstelling in het ruim over de tijd van de theeklippers.



Een deel van het in totaal elf kilometer lange staand wand.



Een blik in de kapiteinshut.



Engelsen koesteren hun maritieme erfgoed en kunnen niet zonder thee

brand. Omdat het dek en de masten net voor onderhoudswerkzaamheden waren verwijderd, valt de schade uiteindelijk mee. Wel vertraagt het de restauratie met een jaar.

Bijzonder door haar snelheid

De Engelsen koesteren hun maritieme erfgoed en kunnen niet zonder hun thee. Is dat waarom ze zo trots zijn op hun hernieuwde en tegelijkertijd vertrouwde *Cutty Sark*? Ik vraag het aan Sir Robin Knox-Johnston*, één van de gerenommeerde leden van de Cutty Sark Trust. “Al in de tijd van de klippers had *Cutty Sark* een goede reputatie”, vertelt Sir Robin. “Ze was toen al befaamd op een manier die normaal alleen is weggelegd voor iemand die al dood is. Dat dankte ze aan haar betrouwbaarheid, door bij voortduring een goede snelheid te halen. Er waren weliswaar meer van dit soort schepen, maar haar ontwerp maakte haar wel zeer snel voor die tijd. Ze heeft wel eens 285 mijl in een etmaal afgelegd. Dat is zeer snel. Helaas was dat niet gemeten van 12.00 uur tot 12.00 uur, dus ging het niet als officiële prestatie de boeken in.” Heeft ze betekenis gehad voor het ontwerp van zeilschepen na haar? “Nee. *Cutty Sark* is niet meer met andere schepen te vergelijken. Je moet haar zien in haar tijd. Daar was ze al bijzonder door haar snelheid. Maar de opening van het Suezkanaal veranderde alles.” Wat vindt Sir Robin van de manier waarop het schip nu is tentoongesteld? “Toen ik het voor het eerst zag, dacht ik: wow, dat is een interessante oplossing. En heel elegant. Er was ook eigenlijk geen andere keuze. In een droogdok op haar kiel was ze ten onder gegaan aan verval. En te water had niet gekund: het metalen binnenwerk van de romp was te ernstig verroest.”

Gouden toekomst?

Na haar bestaan als theeklipper, woltransporteur, *Ferreire, Maria do Amparo*, opleidingsschip, monument, museum-schip en uitgebrand scheepswrak maakt ze in 2012 een glorieuze start met haar negende leven. Is het een gouden toekomst? Het glanzende onderaanzicht lijkt er wel op te wijzen. Chris Nash, van architectenbureau Grimshaw, vertelt hoe hij kwam tot deze bijzondere museale oplossing. “Er waren verschillende scenario’s. Eén daarvan was het schip weer zeewaardig te maken. Maar daarvoor was het te verzwakt geraakt: de benodigde tweehonderd ton ballast zou door de bodem zakken. Sommige delen waren helemaal weggecorrodeerd.”

Het enige alternatief om *Cutty Sark* weer drijvend te krijgen, was haar helemaal opnieuw te bouwen. Maar dan zou er nauwelijks iets origineels behouden blijven. Nash: “Toen ik een keer in het Museum of Natural History was, zag ik ineens de oplossing. Er is daar namelijk een enorme walvis tentoongesteld, waar je onderdoor kunt lopen. Als we dat met *Cutty Sark* zouden doen, zouden we vrijwel al haar originele rompmateriaal kunnen gebruiken, bedacht ik. Dus dat hebben we gedaan. We hebben haar drie meter opgetild. Bijkomend voordeel is dat dat duizend vierkante



meter extra tentoonstellingsruimte onder het schip heeft opgeleverd. Maar misschien wel het belangrijkste resultaat is dat iedereen nu kan zien waar ze haar snelheid en reputatie aan te danken heeft: de prachtige rompvorm.”

Grande finale

Tijdens onze rondleiding meldt een bezoeker dat ze lichte bewegingen meent te voelen, staande op het tussendeck. Nash: “We monitoren constant hoe het schip reageert op de weersomstandigheden. Het staande want vangt veel wind.” De drie masten dragen in totaal zestien ra’s. “Harde wind hebben we al wel gehad (de masten staan er ten tijde van dit gesprek pas vier maanden op, MvS), maar echte storm nog niet.” Lijkt Nash daar enigszins benauwd bij te kijken of verbeeld ik me dat? “De zeilen zullen we in elk geval niet hijsen”, besluit hij lachend. Het onderwatergedeelte, dat de bezoekers op hun toer door en rond het schip als grande finale te zien krijgen, is overkoepeld door een gefragmenteerd glazen dak. Van buitenaf lijkt *Cutty Sark* daardoor bijna te drijven op golven van glas. Het (originele) boegbeeld houdt een paardenstaart in haar hand. Het is een verwijzing naar een gedicht van de Schotse dichter Robert Burns over een geest die zich aan een paard vasthield. De geest droeg slechts een kort hemd, een zogenaamde cutty sark.

Cutty Sark straalt snelheid uit, toen en nu, van welke kant je het ook bekijkt: van buiten, van binnen. Maar misschien wel het beste van onder de romp, ondertussen genietend van een kopje Engelse thee. ●

VIRTUELE WEDSTRIJD
Francis Chichester wilde in 1966 met zijn *Gypsy Moth IV* het record van *Cutty Sark* breken, in een solotocht van Londen naar Sydney. Chichester werd er wel de snelste solozeiler mee, maar deed er met zijn 107 dagen toch ruim een maand langer over dan *Cutty Sark*, die er in 1885 73 dagen voor nodig had. Tegenwoordig ligt de pub *Gypsy Moth* naast *Cutty Sark* in Greenwich.

MEER INFORMATIE
Bezoekinformatie is te vinden op www.rmg.co.uk. Andere bezienswaardigheden in Greenwich zijn de nulmeridiaan en het National Maritime Museum. Voor vervoer en verblijf zie www.visitbritain.nl.

¹Bron: *Cutty Sark, A Pitkin guide*, door John McIlwain, 2005