

Het weer en water:

Door P.C. van der Linden

KENNIS SCHIP, WEER EN WATER EN HOE DAT TE GEBRUIKEN

Tijdens een vaartocht kan "zo maar" het weer veranderen. Nou ja, "zo maar" veranderen, is wel een beetje overdreven. Als het goed is heb je op het radioweerbericht al kunnen horen wat het weer hoogstwaarschijnlijk gaat doen, de komende 24 uur. Nu hangt het sterk af van het water dat je wil of gaat bevaren. Op een kanaal zal je, af gezien, van achterop komende scheepvaart weinig gevaar lopen. Doch moet je om op je bestemming te komen een ruim vaarwater oversteken, daarbij denk ik aan IJsselmeer, Ketelmeer, Zeeuwse stromen, Waddenzee etc., dan is het wel van belang ruim aandacht te besteden aan het komende weerbeeld. Hoewel het weer van de huidige dag ook van belang is. Als er bijvoorbeeld al enige dagen een stabiel weerpatroon is zonder veel wind en ook voor de komende dag(en) wordt rustig weer voorspeld dan kunt u met een deugdelijk schip rustig zo'n water oversteken. Worden er echter buien voorspeld, in het bijzonder met onweer, dan wordt het oppassen. Meestal wordt een verwachte windkracht voorspeld. Wordt zo'n windvoorspelling niet gegeven moet u er toch rekening mee houden dat de wind toe kan nemen tot einde 5 Bft. Bij Bft.6 wordt namelijk de eerste windwaarschuwing gegeven. Vergeet ook niet dat in windvlagen de helft van de windsnelheid er bij kan komen. Dus BFT.6 is geen gegarandeerde windsnelheid. Of u dan nog uit kunt varen is van twee factoren afhankelijk.

1o De bemanning. Als de bemanning niet voldoende bekwaam is of bang is voor het water, is het niet aan te bevelen te gaan varen.

2o Het schip. Is het schip in staat om windkracht 6 op open water te doorstaan. De volgende vraag is als het schip het al doorstaat, hoe doet het dit dan.

Laten we beginnen met de bemanning.

Met de bemanning bedoel ik niet alleen de schipper maar alle opvarenden, van moeders tot de kinderen maar ook de huisdieren.

Het is mogelijk dat de schipper wat meer ervaren is en het wel aandurft, maar hoe staan de anderen daar tegenover. Het is een afgrijselijke ervaring als jij je bevindt in een situatie waar je geen vat op hebt en die bovendien levensbedreigend overkomt. Het is mogelijk dat hierbij zo'n frustratie wordt opgelopen door bijvoorbeeld moeder de vrouw, dat het gelijk je laatste vaartocht is. Dit kunnen heel wat schippers ter harte nemen. We kennen allemaal wel die verhalen van die stoere stronken die voor niets wijken maar moeder de vrouw niet meer aan boord krijgen.

Dan nog het schip. De meeste schepen zijn behoorlijk waterdicht. Of dit ook onder alle omstandigheden geldt is maar de vraag.

Voorals oudere schepen gaan mank aan een gebrek aan spanten en schotten. Of de spanten op het vlak lopen niet door in de zijgangen maar houden in de kim op. Heeft u het ooit zo zout gegeten? Een leeg casco is een slappe beweeglijke bak. Zijn sterkte moet komen van verstijvingen in de vorm van schotten, spanten en stringers. Vooral schotten en het dek dragen bij aan de vormstijfheid van een casco. Kijk maar eens hoeveel verstijvingen er in een auto zitten. En de heren jachtbouwers willen u wijsmaken dat het voor een schip niet nodig zou zijn. Als je toevallig eens met een ledig casco vaart, dus zonder betimmering, zie je het vervormen voor je ogen gebeuren. Maar ja een schip met spanten blijft niet zo strak en daar zit het probleem van de meeste werven. Het is een grote kunst met degelijk ingelaste spanten toch een strak schip af te leveren. Dit is waarschijnlijk een van de redenen dat de schepen zoveel duurder zijn geworden na het invoeren van de CE normen. We kunnen er van uit gaan dat de doorsnee schepen, voor normale omstandigheden, degelijk genoeg in elkaar zitten en er voldoende stabiliteit voor handen is. Als je hier aan twijfelt moet je eens achter je betimmering kijken of onder de vloeren. In het algemeen kun je dan wel zien of er een redelijke hoeveelheid spantwerk voorhanden is en of de naden ook aan de binnenzijde van het schip zijn afgelast of dat volstaan is met wat kettinglassen.

Als een scheepje echt in de problemen wil komen moet je aan windkracht 7 Bft. en hoger gaan denken. Tot windkracht 6 - 7 Bft. blijven de golven wel onder het gangboord. Het water dat over komt is allen maar een beetje buiswater. Als er echt water over komt wordt het groen voor je ramen. Dan kun je beter als de donder rondgaan. Tenzij je een echt zeeschip hebt.

Van belang is dus de constructie van de romp van het schip. Maar ook de opbouw is belangrijk. Hoe heeft men bijvoorbeeld de ramen in het schip bevestigd en hoe dik zijn deze en van welk materiaal. Tot op heden worden om de prijs te drukken nog steeds ruiten in rubberstrippen geplaatst. Dit is een methode die ontstaan is in de auto industrie. U weet ongetwijfeld dat als je onverhoopt met je auto te water raakt je de voorruit kunt verwijderen door een gerichte trap in de hoek van de ruit. Wel bij echt slecht weer doet het water dat voor ons, die voet dus. Op plaatsen waar normaliter geen water komt zoals op de achterzijde van de stuurhut kun je dit systeem wel toepassen maar voor en opzij zou ik naar een beter systeem uitzien. Ook diverse aluminium lijsten zou ik wat kritisch bekijken. Ze zijn beter dan de rubberlijsten maar om de goedkoopste te willen zijn wordt er ook weer met de kwaliteit gesjoemeld. Dan de ruit zelf, venster- of spiegelglas is niet aan te bevelen. Als er een ruit breekt ontstaan er van die enge scherven. Ik heb al eens een schipper van boord moeten halen met een slagaderlijke bloeding. Hij was met slecht weer door zijn ruit gevallen. Gehard glas ook wel genoemd staalglas is enorm sterk. Maar... als het breekt heb je ook gelijk niets meer in je sponning zitten. Nu kun je het glas natuurlijk zo dik maken dat het niet stuk te krijgen is. Dat is waar. Maar er is naar mijn idee een betere en goedkopere oplossing. Gelaagd glas.

Dit is goedkoper en naar mijn idee beter dan gehard glas. Bij breuk blijven de scherven namelijk, door de kunststoffolie tussen de glasplaten, met elkaar verbonden. U ziet ook direct het voordeel voor een schip, de ruit ligt er niet uit. Je kunt hem laten zitten tot je bij een glashandel bent. Elke glashandel die zich zelf respecteert kan deze ruiten op bestelling maken. Het enige wat wel eens tegen kan zitten is: 'heeft die zaak de goede kleur op voorraad'.

Ook een gevoelig punt zijn de zijdeuren in schepen. Als het weer wat slechter wordt en er komt bij dwars inkomende wind wat buiswater over,

is het een alarmerend gezicht als het water tussen de deur door komt. Probeer dus die schuifdeuren, want dat zijn het meestal, beter waterdicht te maken. Dit kan vrij gemakkelijk met wat tochtstrippen.

Verder is het van belang dat u op de machinekamer kunt rekenen. Hiermee bedoel ik, dat de motor met zijn omhangende onderdelen en bedieningsorganen in optimale conditie moet zijn. Of hangt er hier en daar iets met een tape of met een touwtje aan elkaar, omdat u even geen tijd of geen zin meer had zo kort voor de vakantie.

Staat bijvoorbeeld de smeerolie op peil. Is de smeerolie en vooral het filter op tijd vervangen? Heeft u de bedieningskabels wel eens gecontroleerd op loslopende boutjes? Gebruik hier zelfborgende moertjes. Heeft u uw brandstoftank kortelings nog afgetapt, zodat u zeker weet dat er geen water en/of bacteriecultuurte onder in uw tank ligt.

Heeft u een marifoon aan boord om hulp in te roepen indien, het onverhoopt, nodig mocht zijn. Of bent u een van diegenen die denken dat een GSM beter werkt? Is het u bekend dat hele stukken van het IJsselmeer niet door de GSM gedekt worden omdat daar geen mensen wonen dus niets te verdienen is door de heren van de telecom-maatschappijen. Althans dit was zo. U kunt trouwens ook niet de schipper bellen die u dreigt te overvaren omdat hij u niet gezien heeft. Heeft u om uw mogelijke kreet om hulp kracht bij te zetten een setje ernst vuurwerk aan boord? (vuurpijlen) Vergist u niet, u kunt dat niet missen op open of ruim water. Het is namelijk mogelijk dat u een totale stroomuitval krijgt aan boord. Dan heeft u ook aan de marifoon niets meer. Het is niet voor niets dat een zeeschip een noodbatterij moet hebben voor de communicatie apparatuur.

Is uw gasinstallatie goed en betrouwbaar. Stelt u zich voor, het waait windkracht 7 Bft. Uw vrouw heeft u al eens aangekeken met zo'n blik van is dit nu vakantie. En dan.. gaat de gasdetector af. Ik zal u vertellen dat de paniek dan compleet is.

Ik heb het zelf meegemaakt dat op een dienstvaartuig bij 9 Bft. plotseling de koelkast uit het aanrecht kwam springen en aan zijn gasslang ging staan rukken. Nou dan slaat je hartje in je keel. Iemand was vergeten de borgboutjes er in te draaien. En dan heb je nog een ervaren bemanning.

Een andere zaak van belang is, zijn er bijvoorbeeld voor alle opvarenden goede reddingsvesten aan boord. En durft u ze ook tijdig aan te trekken. Of bent u bang door uw vrienden uitgelachen te worden. Denk er aan, als u op het water bent en u vindt het te gek worden, wacht dan niet met het besluit de reddingsvesten aan te trekken. Als u wacht tot u echt in gevaar bent dan is dit een eerste stap op weg naar paniek. Iedereen aan boord beseft dan ineens dat er iets niet goed gaat.

Wat ik met dit hele verhaal maar wil zeggen is, de beslissing om boven bijv. 5 Bft. uit te varen kan niet zo simpel genomen worden. Een goede zeeman heeft heel wat te overwegen. Gezegde:"De schipper is altijd hoger in gedachten dan diegene die op zijn bevelen staan te wachten". Het zou ook wel eens belangrijk kunnen zijn van tevoren te overwegen wat het belang is van het varen met slecht weer. Tijdsdruk zou een reden kunnen zijn. Wat is echter belangrijker, in goede gezondheid te laat te komen of mogelijk te verongelukken met je gezin. Als het helemaal niet anders kan kun je de boot altijd nog in een haven achter laten en met het openbaar vervoer naar huis gaan.

Stel je besluit met redelijk slecht weer toch te gaan varen. Waar moet je dan aan denken. We hebben het in de bovenstaande tekst al over de technische en de veiligheidsstaat van het vaartuig gehad maar er is meer. Als het u bekend is dat er mensen aan boord zijn die gevoelig zijn voor zeeziekte geef hen dan ruim voor vertrek medicamenten en wacht niet tot ze ziek zijn. Met deze mensen aan boord is het natuurlijk veel wijzer om niet uit te varen met slecht weer.

Je gaat nu risico nemen. Je gaat je leven toevertrouwen aan het schip. Dan moet je het schip ook wel in de gelegenheid stellen die opdracht naar behoren uit te voeren. Ten eerste moeten alle losse touwen van dek anders gaan die met de eerste klap water over boord. Dat is niet leuk. Maar als er per ongeluk een aan het schip vast blijft zitten komt het losse eind gegarandeerd in je schroef. Ben je net aan je avontuur begonnen en dan lig je al op je bek. Dat is pas een echte afgang. (Dit gebeurt met de regelmaat van de klok) Ook zul je van tevoren moeten controleren of er geen ramen of patrijspooten open staan. En wat ook belangrijk is of alle buitenboord afsluiters/kranen die op dat moment geen functie hebben dicht staan. Wat denk je van de ontluchting van de brandstoftank. Zit die toevallig in de zij zodat er met echt slecht weer water binnen kan komen? Of de luchthappers van de machinekamer? Zitten die in de zij of aan dek. Heeft u voldoende gasolie aan boord. Als u straks begint te halen wordt het druk in de brandstoftank. Met het heen en weer stromen van de olie door openingen in slingerschotten. Kan uw aanzuig niet droogvallen? Houd u er rekening mee dat door de golven de vaarweg stukken langer wordt ten eerste door de weerstand van de golven en ten tweede door het golfje op golfje af varen. U bent gegarandeerd niet de eerste die gered moet worden omdat de peut op is. Wat denkt u van het vuil onder in uw tank? Zou dat misschien uw filters kunnen verstopen?

Zorg dat alles aan boord zeevast staat b.v. televisie, potten, pannen en prullaria. Wat denk je als je een schuiver maakt met een helling van 30 tot 40 graden en alles vliegt door het hok. Dat is een prachtige gelegenheid om in paniek te geraken. Het gevoel bekruipt u dan dat u de zaken niet geheel meer in de hand heeft. En dat is ook zo. Dat gevoel wordt alleen maar erger en niet minder. U bent een speelbal voor de elementen. Dit is dan ook een geschikt tijdstip rustig uit te zien naar een redelijk vlak stukje water (echt die zijn er) en als de bliksem rond te gaan. Doe dat dan ook op volle kracht want lang blijft het niet vlak. U hoeft niet bang te zijn dat u omslaat, een knikspant casco wordt pas bij een helling van 75 graden instabiel. Als u reeds een forse hoeveelheid water, vrij, onder in het schip heeft staan kunt u beter niet rond gaan maar op kanaal 16 IJmuiden-resque oproepen en uw situatie uitleggen. U hoeft zich niet te schamen voor een terugkeer. U kiest gewoon voor veiligheid en dat is een groot goed. Mocht in deze omstandigheden de motor het laten afveten presenteer dan ogenblikkelijk het anker. Maar ga niet aan dek zonder reddingsvest. U bent waarschijnlijk de enige die met het schip kan manoeuvreren. Laat nagenoeg de gehele ketting over boord lopen. Als u te kort ketting schiet gaat het schip aan het anker liggen rukken, als het anker al houdt en niet gaat krabben. Met een flinke hoeveelheid ketting overboord werkt het gewicht van de ketting als schokdemper. Het zou van grote wijsheid getuige om een stopper op de ankerketting te maken. De ketting niet aan de lier te trekken. Het is namelijk niet onmogelijk dat u de lier uit het dek scheurt.

Blijf met slecht weer ver weg van oevers en ondieptes en dan bedoel ik kilometers. Als we het Markermeer voor ogen nemen dan zie je regelmatig motorschepen varen, zo'n 50 meter uit de wal. Als dan je motor uit valt hoeft je niet naar buiten om een anker te zetten want dat helpt dan niet meer. Voor u het weet ligt u op de stortstenen. Uw schip gaat daar gegarandeerd totall-los. Hier zijn we ook bij de bedoeling van dit stuk.

Mensen varen vaak niet gehinderd door enige kennis van zaken met slecht weer. Het liefst zouden ze met één hand de oever vasthouden. U kunt van mij aannemen dat je niet zonder zware verwondingen aan de wal kunt kruipen met slecht weer. De stortstenen zijn spekglad en hard en scherp. Als u toch zo nodig met slecht weer moet varen, al is het maar voor uw imago, doe dit dan kilometers uit de wal. Als u echt in de

problemen komt, moet u zich goed realiseren wat u moet doen. Eerst moet u vaststellen, voor uw zelf, wat de aard van uw probleem is. Bent u in direct levensgevaar, doordat b.v. uw schip dreigt te zinken, zit u aan de grond of is uw motor er mee gestopt. In de laatste twee gevallen kunt volstaan met een sleepboot. In het eerste geval is een reddingboot het aangewezen middel of misschien een helikopter. Wat u ook moet weten is, zo nauwkeurig mogelijk, uw positie. Als u niet weet waar u bent kan een ander u niet vinden. Tijdens de vaart moet u geregeld uw juiste positie in u opnemen. Houd u regelmatig allerlei landmerken zoals bomen, kerktorens, silo's, tonnen(nummers) enz. in de gaten. U bent niet de eerste die in slecht weer totaal de weg kwijt raakt. Vervolgens roept u op kanaal 16 IJmuiden-rescue aan. Dit station vraagt om uw marifoon roepnummer, de naam van het schip, uw positie en uw probleem. Probeer hier zo relaxt mogelijk op te antwoorden. Zonder deze gegevens starten zij geen actie. Dus ga niet gewoon help staan roepen. Dat werkt niet.

Ik heb persoonlijk meegemaakt dat iemand zich op kanaal 16 meldde met de boodschap dat hij zinkende was. Als positie gaf hij op de Noord-hollandsche kust boven Enkhuizen. Beter wist hij niet, hij baseerde deze positie op het gegeven dat hij uit Lemmer was vertrokken richting Enkhuizen. Hij had al enige uren gevaren dus hij zou er wel bijna zijn. Het was behoorlijk winderig weer, zo rond de 7 Bft. De uitgevaren reddingboot kon hem niet vinden. Omdat het schip snel water maakte werd een heli gestuurd. Die vond na een tijd zoeken het schip bij de Rotterdammerhoek (Noord-Oostpolder). Dus totaal aan de andere zijde van het IJsselmeer. De man was in het stormachtige weer rondgegaan zonder het te merken. De opvarenden zijn gered. De eigenaar is verdrongen. Oorzaak uit zijn rubbers geslagen lichtrand in het voorschip. De eigenaar had alle raamrubbers laten vervangen behalve die twee. Het betrof een schip van ruim 14 meter. De opvarenden zijn na het ontdekken van het binnenkomende water gelijk om hulp gaan roepen en hebben niet meer naar de oorzaak van het lek gezocht. Het één hoeft het ander niet uit te sluiten. Het ging om een raampje van circa 25 centimeter. Eén of twee kopkussens er in drukken had al genoeg kunnen zijn om zijn leven te redden.

Het is ook wel interessant om te weten of uw schip past op het water waar u vaart. Ik hoor u al denken wat is dat nu weer. Nou dat zit zo, elk water heeft een eigen golfpatroon. Dit wordt veroorzaakt door de grote van het water maar nog meer door de diepte. Als je bijvoorbeeld op het Noordelijk deel van het IJsselmeer komt tref je daar veel grotere golven aan dan b.v. op het Markermeer vanwege de diepte van het water. Maar er is nog een duidelijk verschil n.l.'dat de golven veel langer zijn'. Dit heeft met de diepte van het water te maken. Kom je op zee dan zijn de golven nog groter maar ze liggen ook veel verder uit elkaar. Een schip dat op zee redelijk de golven kan volgen kan op het IJsselmeer in de problemen komen. Maar wat ik boven bedoelde is dat een schip gebouwd kan zijn voor een water waarop het overwegend vaart. Voor de Noordzee is een lengte van 42 meter het meest geschikt. Voor het IJsselmeer is dat ongeveer 23 meter. Over de Noordzee zullen we maar niet verder gaan. Neem nu het Markermeer. Dit is een behoorlijke plas water. (Vergis je niet het 'meer' in de naam geeft het iets onschuldigs maar het gewoon een deel van het IJsselmeer). Als het daar zo'n 8 Bft. Waait, lopen daar drie keer zoveel golven dan op de Noordzee. Een schip van 23 meter ligt door de bank genomen op drie golven en blijft dus redelijk horizontaal liggen. Als je schip nu beduidend korter is dan die boven genoemde 23 meter dan lig je gemiddeld op twee golven al dan niet geregeld zit er dan geen water onder je kop. Je valt dan met je kop in een golfdal. Je duikt dan een (heel) beetje. Maar voor dat het schip weer tijd heeft gehad om te rijzen staat de volgende golf al weer voor de deur. Nou dan ga je er redelijk diep in. De derde golf stapt finaal aan dek en die haalt waarschijnlijk ook wel de voorruit van je stuurhut. (Vandaar dat je moet zorgen voor een stevige voorruit.) Een duidelijk te klein schip gaat in deze situatie mogelijk golfje op golfje af en kan zijn voorwaartse snelheid verliezen.

Je kunt ook per ongeluk in zulk weer terecht komen. Eind tachtigerjaren is er een storm over het IJssel- en Markermeer getrokken waar niemand rekening mee had gehouden. Er zijn dan ook die dag zes mensen bij verdrongen. Dit bleek een restantje te zijn van een Amerikaanse wervelstorm. Het KNMI noemde het een Kanaalrat. Toen hij bij de Zeeuwse kust aankwam werd de scheepvaart op het IJsselmeer via de radio en Rijkspolitie te Water via haar meldkamer gewaarschuwd. Een goed half uur later was hij er al en toen waaide het windkracht 11 Bft. Onze boot de RP6 was toen midden op het Markermeer. Deze boot was 16 meter lang en goed zeewaardig. Ze hebben echter niets kunnen doen om mensen te redden want hij ging finaal door de golven heen. Omdat het een Schottel- vaartuig was kon de bootcommandant besluiten om achteruit te gaan varen in hetzelfde tempo als de aanstormende golven. Zij zagen schepen naast zich die het moeilijk hadden. Als deze echt in de problemen waren gekomen hadden ze geen hand kunnen uitsteken om te helpen.

Dit kan u ook overkomen als u het Marker- of IJsselmeer oversteekt. Een tochtje van Lelystad naar Lemmer kost u al gauw 2.5 à 3 uur. Lelystad Hoorn ongeveer 3 uur. Dus u hebt geen mogelijkheid om te schuilen als die bui in een half uur bij je is.

Conclusie: Ga met verstand (van zake) te werk met uw pleziervaartuig. Als u geen echt zeeschip hebt probeer het dan ook niet te imiteren.

P.C. van der Linden