

ZEEMANSCHAP

VAARKLAAR MAKEN EN ORIËNTATIE OP DE VAART

Algemeen

Onder varen op ruime vaarwaters wordt verstaan het bevaren met (ex)binnenschepen van het IJsselmeer, de Waddenzee, de Eems, de Dollard, de Zuidhollandse- en Zeeuwse stromen.

Indien een bepaalde reis het bevaren van een van deze wateren noodzakelijk maakt zal, afhankelijk van het soort schip, de weersomstandigheden en de vaarroute rekening moeten worden gehouden met een aantal factoren:

- verschillende golfhoogten;
- het ontbreken van visueel walcontact;
- het ontmoeten van zee- en vissersschepen;
- toepassing van andere reglementen.

Tengevolge van een hogere golfslag zal het schip aan grotere spanningen worden blootgesteld. Het slingeren en stampen, alsmede het overkomend water, maken het noodzakelijk dat de ankers stevig in de kluis worden gedraaid. Bovendien moeten de toegangen tot machinekamer, woonruimten, ruimen, vooronders en kettingbak worden afgedicht. De aan dek liggende touwen en draden moeten worden vastgezet, wrijfhouten, pussen enzovoort onderdeks worden opgeborgen.

Controle lading

Het moet niet mogelijk zijn, dat de lading ten gevolge van de bewegingen van het schip gaat schuiven, omvallen of overlopen. Daardoor zou het schip slagzij kunnen gaan maken, of voor- of achterover gaan liggen, hetgeen funeste gevolgen zou kunnen hebben. Stukgoed moet worden gestut of vastgesjord. We zorgen ervoor, dat er geen water onder de buikdenning staat. De ruimen maken we dicht met dekkleden en daarna brengen we schalklatten en keggen aan.

Controle machinekamer

Geen water onder de motor tussen katesporen en fundatie. De waterzak van de dagtank leegmaken. Gereedschap, vaten en drums vastzetten.

Controle inventaris benedendeks

Alles wat door vallen kan breken of losschieten wordt vastgezet of weggeborgen. Te denken valt aan glaswerk, schilderijen, radio- en TV-toestellen, laden enz.

Controle navigatie

Algemeen

De radar, marifoon, zeekaarten en boekwerken worden gecontroleerd en klaar gemaakt voor gebruik.

Controle navigatiemiddelen

Het kompas, parallelinaal, passer, kijker, slaggaard en klok worden gecontroleerd en bij de hand gelegd.

Bestudering vaarroute

Als de koerslijn in de kaart gebracht is wordt de koerslijn gecontroleerd. Hierop komen we verderop uitvoerig terug.

Weersverwachting

Via krant, radio, televisie, telefoon en stormwaarschuwingsdienst wordt getracht een beeld te krijgen van het te verwachten weertype.

Veiligheids- en reddingsmiddelen

Op schepen met een Friese luikenkap wordt het ruim waterdicht afgedekt met behulp van dekkleden. De dekkleden worden vastgezet met behulp van schalklatten en keggen. We dragen er zorg voor, dat:

- de dekkleden afwaterend komen te liggen; in dakpan-formatie vanaf het voorschip;
- de keggen met de lange schuine zijde tegen de schalklatten komen te liggen, tenzij we de kleden vastmaken met schalklatten en klemmen.

Verder moet(en)

- de uitrusting van de roeiboort in orde zijn;
- zwemvesten of reddingsboeien voorhanden zijn;
- de nodige scheepspapieren voor het grijpen liggen.

HANDELEN NAAR GOEDE ZEEMANSCHAP

De ware vrijheid conformeert zich aan de voorschriften. De schipper heeft zich te gedragen naar de reglementaire voorschriften en te handelen zoals waakzaamheid en vakkennis hem gebieden. Dit gedrag is gericht op de veilige vaart en het behouden van schip en bemanning. De hoofdzaak daarbij is schade te voorkomen.

- Geen goede zeemanschap zonder grondige kennis van de vaarregels en het varen zelf.
- Geen goede zeemanschap voor hem/haar die niet constant naar de andere schepen kijkt en hun gedrag beoordeelt en analyseert.
- Geen goede zeemanschap voor hem/haar die niet in staat is om met kennis en nauwgezetheid een juist beeld weet te vormen van hetgeen zich op de vaarweg voordoet en die niet in overeenstemming daarmee de eigen koers en snelheid weet te bepalen. Niet alleen kennis en nauwgezetheid spelen een rol, ook inzicht en karakter zijn van belangrijk.
- Geen goede zeemanschap voor hem/haar die geen morele en fysieke kracht ontwikkelen kan, die niet vlug weet te beslissen of die weifelmoedig is van aard.

Voor de vraag of naar goede zeemanschap is gehandeld, hoeft men niet te handelen, zoals een zeer bekwame schipper vermag te doen. Voldoende is te handelen naar normale bekwaamheid.

Het varen zelf is het belangrijkste onderdeel van de taak van de schipper. Een onderdeel dat spectaculairder is dan het volbrengen van zijn huishoudelijke plichten tegenover zijn schip. Toch is onderhoud erg belangrijk wil er met het schip veilig gevaren kunnen worden.

Het onderwerp "de bekwame schipper" zou alles moeten behandelen wat de schipper als vakman dient te weten en in de praktijk heeft toe te passen. Het zou leiden tot een encyclopedisch boekwerk over vaarkunde. Hier hebben wij alleen te doen met een schets over het onderwerp goede zeemanschap in verband met het voorkomen van aanvaring; in dit hoofdstuk wordt de aandacht gevestigd op enige plichten van de schipper welke verband houden met het veilig kunnen varen. Opmerkingen over de butafles zullen er niet in staan maar wel de eisen in verband met het nakomen van de schippersplicht tegenover schip en inventaris en als een bekwaam schipper te varen.

Voordat de schipper aan het vaarverkeer gaat deelnemen moet hij in huishoudelijke zin onder meer goede zeemanschap hebben betracht over het volgende:

A. De stuurhut

De schipper moet zorgen dat de stuurhut rammelvrij is, anders is hij niet in staat seinen te horen en moet er iemand voorop staan om te luisteren.

De stuurhut moet een vrij uitzicht verlenen naar alle zijden; zonder rondom vrij uitzicht is er geen goede kijk op de andere vaart en geen veiligheid. Dit vrije uitzicht houdt in dat het zicht op de vaarweg vóór het vaartuig niet belemmerd mag zijn door het hoog liggen van de kop en het in verhouding laag zijn van de standplaats van de schipper. Er is een onderlinge verzekeringsmaatschappij, die weigert een schip te verzekeren waarvan de kop bij leeg varen onevenredig hoog steekt in vergelijking met de plaats waar gestuurd wordt. De maatschappij aanvaardt zo'n schip eerst wanneer door een mechaniek de stuurhut bij leeg varen op de gewenste hoogte gesteld kan worden.

Tijdens het varen moeten ramen van de stuurhut open staan; ook wanneer een uitkijk-luisterpost gesteld is. Harde (radio)muziek kan dus niet. Zachte radiomuziek geeft bij lange uren aan het roer net de gewenste afleiding. Door de marifoon worden we al genoeg afgeleid.

B. De stuurinrichting

Loos in de stuurketting moet worden vermeden. Het leidt tot ernstige gebreken van de stuurinrichting. De ketting kan bij voorbeeld van het kwadrant lopen. Bijzonder toezicht houden op de gehele roerconstructie. Een roerinstallatie met flenzen zonder borgmoer kan oorzaak zijn dat een beweging van het stuurwiel niet meer op het roerblad wordt overgebracht.

Zorgdragen dat het sturen van het schip licht werk is, anders de roerconstructie verbeteren en tegelijk het schip uitrusten met een roerstandaanwijzer.

C. Inventaris

Roeiboot (volgboot, sloep) en bij de stuurstoel bij de hand hangende reddingsboeien. Meerdraden zonder roest, werkhandschoenen, dekkleden en een (reddings)kleed om onder het schip door te halen bij het oplopen van een scheur. Een loos stuk ketting om bij storm op ruim water achteruit te vieren om gemakkelijker te sturen. Een krabbend achteranker kan er ook voor dienen.

Een schijnwerper. Nodig voor het lokaliseren van pijlers van bruggen, -zolang zij nog niet door de overheid met diffuus licht in het zonnetje zijn gezet- en andere voorwerpen als tonnen beschilderd met lichtweerkaatsende verf. Het is ook niet de bedoeling een ander door dat schijnwerper-licht te hinderen. Hooguit om bestuurders van auto's met verblindende lichten tot de orde te roepen zoals die bestuurders onderling dit ook doen.

Voor en achter op een sleepvaartuig ligt een draad klaar om af te stoppen en te meren. Bij het sluizen wordt zo nodig de voordraad, zodra de sluis wordt ingevaren, aan de wal of aan een muurbolder vastgezet ten einde de vaart uit het schip te halen. Als het schip stil ligt of zo goed als stil ligt, komt het meren van het achterschip aan de orde.

Cursus varen met grote schepen 1996

Op een vaartuig moet alles op zijn vaste plaats gereed liggen. Orde in huis is een geluk dat de vrouw moet brengen, aan boord is het een onbarmhartige noodzakelijkheid.

D. Ankergeroi

De zwaarte van het anker en de daarbij passende ketting moeten in de juiste verhouding staan tot de grootte van het schip. Wetenschappelijk vastgestelde tabellen geven zowel de werven als de schippers zekerheid bij het kopen.

Het materiaal moet deugdelijk zijn; een klauw mag niet afbreken, een ketting niet stuk springen. Een ketting moet met zachtheid behandeld worden: de klem op de ketting niet vastzetten zonder afremmen. Afremmen moet niet nodig zijn wanneer het de bedoeling is het anker te laten krabben; er wordt dan immers zo weinig ketting gevierd dat het anker geen gelegenheid heeft zich te zetten.

Een anker moet klaar hangen om te vallen; is dit niet het geval, dan mist het vaartuig een van de goede mogelijkheden om bij plotseling gevaar aanvaring te voorkomen. Het voeren van een tot vallen gereed anker -alleen handel overhalen- is voor veilig varen belangrijk.

Op de ketting worden merken aangebracht. Deze moeten duidelijk zichtbaar blijven door goed onderhoud; om goed te ankeren moet de schipper weten hoeveel ketting ter plaatse te steken en hoeveel gestoken is. De te vieren lengte van de ketting hangt af van de grondsoort -slechte of goede ankergrond-, de kracht van de stroom, de wind en het tij. Bij felle stroom en bij zwaar weer moet bij voorkeur van een stokanker gebruik gemaakt worden omdat dit beter houdt dan een klipanker.

De klem op de ketting moet door ieder lid van de bemanning vlot kunnen worden bediend. Valt een anker, met de ketting in de vrijloop, niet dadelijk, dan is er ergens een fout, voor de gevolgen waarvan het schip aansprakelijk is. Een bekende fout is het niet genoeg vertikaal staan van de koker waarin de schacht van het anker steekt.

Het achteranker, vooral bij vaartuigen met een klipperkont, grijpt, als het niet hoog in de kluis is opgehaald, nogal eens naar draden waarmee het niets te maken heeft. De daardoor veroorzaakte schade moet worden vergoed.

E. Zichtsein synchroon met gehoorsein

Met het geven van een gehoorsein moet samengaan het geven van een zichtsein (fluitlicht). De lichtseinen moeten van gelijke duur als het gehoorsein zijn. Het dient de eigen veiligheid en die van anderen. Een gehoorsein wordt toch al vaak niet gehoord.

Op vaartuigen met zijschroef en op vaartuigen voortbewogen door een opduwer behoort een aparte mechanische hoorn onder het bereik van de schipper te zijn.

Wat zou beter gehoord worden: een sein door ijzer op ijzer te slaan of door klokslagen? Het mistsein voor stilliggende schepen. Het is jammer dat er op zo veel vaartuigen geen klok meer aanwezig is.

F. Voortstuwingswerktuig

Op van zeilschip tot motorboot verbouwde vaartuigen is de machinekracht soms niet in overeenstemming met die welke voor de grootte van het casco gewenst is, waardoor er naar omstandigheden bij het varen extra voorzichtigheid nodig is. De moderne motorvrachtschepen, welke in de laatste jaren in de vaart zijn gebracht, beschikken over machines van zoveel paardekrachten, dat zij tot schrik van de rivier zijn geworden. Hun kracht maakt extra voorzichtigheid nodig.

Het rendement van de machine behoort bij achteruit slaan, -mede door de roerconstructie- niet te ver achter te blijven in vergelijking met vooruit varen, anders moet de schipper hiermede rekening houden, wil hij zijn plicht nakomen om aanvaring te voorkomen. Hij moet dus reeds telkens wanneer gevaar begint te dreigen zijn snelheid beperken. In hetzelfde schuitje zit de schipper die bij leeg varen geen kracht kan zetten wegens een te weinig diepliggende schroef. Je kunt je er niet op beroepen als een bevrijdende omstandigheid, integendeel, je gaat er de pot mee in wanneer je met je eigen moeilijkheden geen rekening blijkt te hebben gehouden. Een schip met zijschroef -ze zijn aan het verdwijnen- verkeert nog al eens in de positie verplicht te zijn met bijzondere voorzichtigheid te navigeren.

Op motorboten, die nog met lucht blazen, moet gezorgd worden voor genoegzaam "lucht" om de seinen te kunnen geven. Nimmer zal een beroep op een lekke luchtketel de schipper van een excuus voorzien. Bij moeilijkheden met de luchtketel niet een misthoorn gebruiken, maar een mechanische hoorn.

Een gevaar voor schip en omgeving leveren de luchtketels gebruikt voor het aanzetten van de machine. De bekwame schipper laat zijn ketel periodiek nazien door een vakman, bij voorkeur door de Scheepvaartinspectie.

G. Eigen vaartuig

De schipper moet rekening houden met de eigenaardigheden van zijn schip, met de bijzonderheden van de vaarweg en bekend zijn met de vaartuigen, welke hij op de vaarweg zal kunnen aantreffen. Hij mag alleen gaan varen, wanneer dit nautisch verantwoord is.

Wanneer zijn schip een recht, plat schip is, dat niet gemakkelijk in het water ligt of waar het water spoedig overheen slaat, dan zal de schipper daarmee bij slecht weer niet gaan varen: want hij weet, dat hij zijn schip als het dwarszees komt zal verspelen.

Wanneer zijn schip, ofschoon de motor op langzaam is gesteld naar algemene maatstaf niet langzaam loopt, dan zal hij meer dan gewone voorzichtigheid in acht moeten nemen en er wellicht toe moeten komen reeds stil te gaan liggen, als een ander met een langzamer lopende boot nog, zonder gevaar te veroorzaken, kan varen.

Wanneer zijn schip zover voorover ligt (zozeer koplastig is beladen) dat hij geen kracht heeft met de schroef op achteruit, moet hij weten met bijzondere voorzichtigheid te navigeren.

Wanneer zijn schip niet in de wind te krijgen is (wanneer hij de kop niet in de windrichting kan krijgen) ondanks het feit dat de motor goed werkt, dan volgt daaruit dat de schipper, bij de heersende wind, ten onrechte is gaan varen. Een leeg schip, waarvan de onderkant van de steven zo hoog steekt, dat de kop geen vat heeft op het water, kan de zijdelingse druk niet weerstaan, en afvalt. Zo'n schip heeft stuurlast.

Menig vaartuig eist meer dan gewone oplettendheid bij het sturen, menig vaartuig ook is zo mak als een lam. De manoeuvreerbaarheid van scheepstypes verschilt onderling. Rechte en ronde kimmten maken een aanmerkelijk onderscheid. Bij rechte kimmten is zelfs een spits moeilijk weer op koers te krijgen, wanneer zich een afwijking voordoet.

Wanneer een motorschip niet op ongeveer de eigen lengte kan opdraaien omdat de roerinstallatie het maken van deze manoeuvre niet toelaat of omdat er meer ruimte voor nodig is, zal de opdraaiplaats met meer behoedzaamheid dan anders het geval behoefde te zijn, gekozen moeten worden omdat meer medewerking van de andere vaart moet worden ingeroepen.

H. De andere vaartuigen

Naast de mogelijkheden die het eigen schip biedt, is het de plicht van de schipper op de hoogte te zijn met de eigenaardige hoedanigheid van andere vaartuigen. Het behoort tot zijn taak de andere vaart op juiste wijze te onderkennen; te weten hoe andere vaartuigen zich plagen te gedragen.

De schipper behoeft niet in ander opzicht met de vaartuigen welke hij ontmoeten zal bekend te zijn dan met de eigenaardigheden van iedere bepaalde soort in het algemeen.

Scheepstypes

De scheepstypes zijn de spits, 38,50 bij 5,05; de kempenaar, 50 bij 6,60; de dortmunder, het Dortmund-Eems kanaalschip, oorspronkelijk 60, nu tot 66 m bij 8,20; het rijnerne schip, 80 bij 9,50 met 4,50 kruiphogte. De laatst genoemde drie behoren tot de vaartuigen, welke ook veel op de Rijn varen. Rijnschepen zijn er met veel groter draagvermogen en hogere opbouw, daar de rijn- en waalbruggen, behalve die te Straatsburg, bij de bekende hoogste rivierstand een onderdoorvaarthogte van 9 m 20 toelaten.

Sleepschip tot motorschip

Terwijl in 1906 de verbouwing van een 600 tons schip tot motorschip nog mislukte, worden thans sleepschepen van 1400 ton en groter met motorkracht uitgerust. De platronde kop van een sleepschip is niet de meest gewenste vorm voor een motorschip, zodat verbouwde rijnschepen nogal eens lastig bestuurbare vaartuigen zijn, die je in de gaten moet houden. Maar een omkeerbare schroef, een dubbel roer en een roerconstructie die ook bij achteruit slaan veilig navigeren mogelijk maken moet, alsmede een koproer kunnen wonderen verrichten.

De hardloper

Zoals nu bijkans anderhalve eeuw geleden de stoomboot schrik op de rivier bracht, is het thans met de hardloper het geval. De met zeer sterke motoren uitgeruste vrachtmotorschepen, welke gedurende de laatste jaren steeds talrijker op de rivieren verschijnen, zijn een werkelijk gevaar voor de veiligheid van de vaart gebleken. Het gevaar dat zij veroorzaken moet gezocht worden in lange vaartijden, lange overuren en soms in het gemis aan vakbekwaamheid of verantwoordelijkheidsgevoel bij de kapitein. Er wordt ongebreideld met de voorhanden machinekracht gevaren. Vele van deze vaartuigen raggen maar door bij een ankerplaats, bij aan de wal liggende schepen en bij het voorbijvaren van afgeladen vaartuigen, zodat de golven dat schip van voor tot achter overspoelen. Menigmaal is reeds zo'n hardloper recht tegen het achterschip van een vooruitvarend schip opgelopen en heeft dit schip -denk aan de verschrikking- in de grond geboord. Het is geen wonder dat er stemmen zijn opgegaan die maximum snelheidsgeboden voorstaan, hetgeen nadeel voor de scheepvaart met zich zou brengen. Anderen wensen dat de kapiteins van dergelijke hardlopers, die in één week van Bazel naar Antwerpen varen en terug (en dus dag en nacht doorvaren, met soms slechts één werkelijk capabele man om te sturen aan boord) bij overtredingen niet meer met hechtenis en plaatsvervangende boete maar met hechtenis worden gestraft, of juist, met gevangenisstraf.

Cursus varen met grote schepen 1996

SLEPEN EN SLEEPHULP

Het motorvermogen van voormalige binnenschepen is voor het varen op de rivieren meestal aan de lage kant. Over het algemeen wordt er stevig gevaren op de rivieren en het is dus zaak goed uit te kijken en met overleg te varen.

In het onderstaande verhaal wil ik een paar aanvullingen geven op het door mij geschreven boekje over slepen. Dit in 1979 geschreven deeltje is nog steeds verrassend "bij" en het heeft geen nut de hele tekst te herhalen.

In 1987 heb ik het genoegen gehad als zetschipper op de boltjalk 'Welvaart' een reis van ca. 2000 km naar Berlijn te kunnen maken. Het schip was uitgerust met een DAF 575 met een redelijk goed aangepaste schroef. Het schip was in staat een snelheid van 15 à 16 km te halen. Bij het vertrek uit Rhenen hadden wij de sleep reeds geformeerd en moest de sleepboot via de marifoon vragen wat snelheid te minderen daar hij moeite had ons in te halen.

Veel van mijn ervaring op sleepgebied heb ik tijdens die reis in praktijk kunnen brengen. Opvallend voor mij was dat ik ook enige stellingen heb moeten herzien.

Slepen is in principe niet echt ingewikkeld. Het bestaat uit nogal veel componenten, die allemaal hun aandacht nodig hebben.

In opzet was het de bedoeling dat alle schepen door een echte sleepboot gesleept zouden worden. Het probleem zat in de diepgang. Een forse sleepboot heeft over het algemeen nogal wat diepgang nodig. Al tijdens het slepen op het Amsterdam-Rijnkanaal bleek dat de vereiste kruissnelheid niet gehaald zou worden. De organisatie vroeg dus om mee te draaien. En daardoor ontstonden de problemen.

Nog afgezien van het feit dat de veelal oude motoren niet geprepareerd waren op 300 uur draaien, verandert er nogal wat als er meedraaid wordt.

De oudere binnenschepen zijn als zeilschip gebouwd en hebben een nogal volle kont. Later is er alsnog een motor ingezet. Door het draaien van de schroef ontstaat er een fors koppel op het roer. Een aangehangen roer met een helmhout kan deze kracht niet kwijt. Het koppel zal dus door de roerganger opgevangen moeten worden. Wij hadden op de 'Welvaart' het helmhout voorzien van een losse korvijngel in het gat waar het roertonnetje normaliter zit.

Met een enkel en een dubbelschijfblokje en 25 meter schoot maakten we een roertalie op de bolder. De talie zorgde dan voor de kracht terwijl voor een snelle roerreactie het helmhout vrij gemaakt kon worden door de korvijngel eruit te trekken. Het systeem voldeed uitstekend en werd door de vloot rap nagevolgd.

Een engels stuurwerk kan de schroefwerking wel aan en is tijdens het varen op de motor veel vriendelijker in gebruik.

Tijdens het fors meedraaien met onze motor bleek dat er constant opgelet moest worden. De reactie's van het schip waren nogal ingrijpend op de rest van de vloot. Het bleek heel eenvoudig de sleep ondanks dat de sleepboot voorop goed koershield, zijdelings te verplaatsen. Dit gebeurde over vele meters!

Het is dan ook niet juist een sterk gemotoriseerd schip halverwege de sleep te zetten. Sturen de voorliggende schepen minder goed dan moet het toerental ras geminderd worden om problemen te voorkomen.

De sleep moet dus zo geformeerd worden dat de sterkste motoren voorop zitten. Voor het afstoppen kan dan het laatste schip met een sterke motor uitgevoerd zijn. Tijdens het slepen zal deze motor niet veel vermogen kunnen afgeven. Een goede achteruit is dan wel lekker.

Het is zeer belangrijk dat de sleepboot een stabiele koers stuurt. Een afwijking zal aan de sleep, versterkt door elk volgend schip, doorgegeven worden. Dit vaart erg vervelend. De kwaliteit van de roerganger beïnvloedt sterk het humeur van de vloot!

Tijdens het slepen ontstaan er nogal grote krachten op de bevestigingspunten van de sleeptros. Zo begon al de tweede dag onze voorbolder een kier van 4,5 mm te vertonen. In verband met de schroefwerking hadden wij het volgend schip aan stuurboord belegd. Het door ons gesleepte schip compenseerde enigszins de schroefwerking. Om problemen te voorkomen hebben wij een 1.5 tons Tirfor staaldraad takel stijf gezet tussen voor- en achterbolder. Dat schade niet uitgesloten was toont wel aan dat bij Arnhem op de Rijn er een bolder van een tjalk werd afgetrokken.

De sleeptrossen van 28 mm werden tijdens het varen dusdanig belast dat de diameter nog 25 mm was.

Tips:

- blijf met je handen altijd een halve meter van de bolder af;
- draag altijd handschoenen;
- ga nooit in een lus staan;
- een tros slippend met een slag om de bolders vastzetten;
- door zuiging van een tegemoet varend schip kunnen de gesleepte schepen onderling oplopen. De sleeplijn mag dan niet slap komen. Dus inhalen en voorzichtig vieren en weer vast zetten;
- de sleeptros altijd en direct weer goed opschieten. STRAKS is altijd te laat. Op het dek is meestal voldoende ruimte;
- bij bochten er opletten dat er uitgestuurd wordt. Geen bochten afsnijden;
- de kapitein van de sleepboot geeft aan wat er gebeuren moet. Voor ons is dit dus degene die vooropvaart of bij gekoppeld varen afspreken wie er de leiding heeft tijdens het varen en manoeuvreren;
- ook bij sterke zijwind erop letten dat je niet op de wal verdaagt. Opletten dus!

Cursus varen met grote schepen 1996

- de oevers van het kanaal vertonen meestal een glooiend verloop. Hier speciaal opletten. Door het slepen is het mogelijk het water onder het schip weg te trekken;
- tijdens het varen via de marifoon uitluisteren op kanaal 10. Na contact overschakelen op kanaal 13 (werkkanaal) e.v.t. naar kanaal 77;
- kunststof trossen niet zondermeer met een mastworp vastleggen. Neem eerst voldoende rondtorns (3 à 4) om de kracht over te brengen op de bolder.

Vooraf in een krap vaarwater ontstaan er problemen met tegenliggers en nog erger met oplopers.

Tijdens het varen moet het water wat zich vòòr ons bevindt, langs ons schip stromen om achter het schip het gat op te vullen. Het is interessant hier eens nauwkeurig naar te kijken.

- Voor het schip ontstaat er een boeggolf.
- Naast het schip ontstaat er een golfdal.
- Achter het schip ontstaat weer een verhoging van de waterspiegel.

Vooraf bij sterk gekromde schepen met een volle kont kan het water naar ons idee de verkeerde kant uit lopen. Dit heet de na- of volgstroom. Varen we zelf met de motor bij dan kunnen we dit merken aan het stuurgedrag.

De schroef zal voor de onderste helft van de schroef water aangevoerd krijgen wat onder het schip doorkomt. Dit water heeft al een snelheid, dus kan de schroef zich niet goed afzetten.

Voor de bovenste helft van de schroef geldt dan dat het water de andere kant uitstroomt. De schroef kan zich hier goed op afzetten, zodat een ander stuurgedrag ontstaat. Dit is vooral erg hinderlijk als het water plotseling ondiep wordt. Bij een onervaren roerganger kan het plotseling veranderen van het roergedrag de oorzaak zijn van het 'UIT HET ROER LOPEN'.

Tegenliggers zijn niet zo gevaarlijk. Het zal een beetje wennen zijn maar na een paar keer weet je precies hoe het moet. Stuur een koers waarvan je denkt: raken de schepen elkaar net wel of net niet? Een halve meter tussen de twee schepen is genoeg. Door de boeggolf worden de twee schepen voldoende van elkaar af gedrukt. Griezellig? Wat heet. Ik vond een afstand van 1 meter al dicht bij genoeg. Het voordeel is dat je niet op de wal gezogen wordt.

De zuiging is constant. dus de hele sleep heeft het zelfde probleem. Een 'leuke' ervaring is dat op het moment dat de tegenligger je voorbij is er een versnelling optreedt en de sleeptros even slap komt te hangen. Opletten dus!