

Zeewaardig genoeg

“Onverantwoord, gevaarlijk, zo'n boot is niet geschikt voor de Noordzee!” Heel de varende kennissenkring viel over Gert Jan Vroege en Ciska van der Meer heen. De reden: met hun schokker *Zwarte Buffel* gingen ze de Noordzee op en bezochten ze de Engelse oostkust.

Engelse Wadden Voor een Wadzeiler zijn de wateren van de Engelse Oostkust herkenbaar terrein. Droogvallende zandplaten, veel vaargeulen die er doorheen slingeren en rivieren met uitgestrekte droogvallende kustvlakten. Er is wel een verschil. Als je de rivieren opvaart, word je omgeven door fel groene glooiende heuvels



MET DE SCHOKKER ZWARTE BUFFEL NAAR DE ENGELSE WADDEN

Anvankelijk vond ikzelf een platbodem ook niet zeevaardig. Na een oversteek met de lemsteraak van m'n schoonvader moest ik mijn mening bijstellen. Die boot hield zich staande in grote golven. De kont werd opgetild en de golven rolden er onder door.

We zochten jarenlang een klassiek gelijnd jacht, geschikt voor lange zee-reizen. Zeker geen platbodem. Maar wanneer heb je tijd voor 'lange' reizen? Dichter in de buurt, in de prachtige natuur van alle waddenachtige gebieden, is een platbodem toch ideaal. Zo zijn we in het voorjaar van 1999 de trotse eigenaren geworden van de *Zwarte Buffel*, een 10,75 meter lange Vreedenburgschokker uit 1966.

Is een platbodem zeevaardig? Deze vraag is al dikwijls gesteld. Er zijn ongetwijfeld meer tegenstanders dan voorstanders van het varen op zee met deze boten. Aan de hand van onze tocht langs de Engelse Oostkust, ga ik na wat de gevaren zijn.

en zachte vette modderranden. Net als op de Waddenzee is het spannend om een eigen route te zoeken, via de vele geulen of juist zwervend. De diepte peilen met een vaarboom, op plaatsen komen waar je als enig schip ligt en alleen bent in de natuur. In een dergelijk vaargebied is een boot met geringe diepgang ideaal en eentje die rechtop droogvalt, helemaal.

Geen haast om over de drempel van de haveningang te komen, zoals bij de haven van Woodbridge of Tollesbury. Liever een plek op de rivier in een zacht modderbed. En zo liggen we op bijzondere plaatsen, zonder angst voor slagzij na droogvallen.

Altijd aangeliend De beloning aan de overkant is verleidelijk groot, maar er zit wel een stuk Noordzeewater tussen. We willen met onze platbodem niet in zwaar weer op zee verzeild raken. Eerst naar België zeilen verkleint de oversteek tot een dagtocht. Dan moeten we wel een flink eind afzakken. Ook dat lukt alleen maar bij relatief mooi weer, en als we dat toch hebben, kunnen we net zo goed meteen oversteken. Ondanks dat de mast in vijf minuten kan worden gestreken, is binnendoor naar het zuiden voor ons geen optie. We blijven liever op het ruime sop.

Maar op onze eerste vakantiedag lacht het geluk ons toe, er wordt noordoost 3 tot 4 voorspeld. Zonder aarzelen gooien we in de sluis van Kornwerd los om in een keer over te ste-

voor een oversteeek?

ken naar Lowestoft. Omdat een zeereeling ontbreekt en we met ons tweeën zijn, hebben we aan boord een vaste regel: altijd aanlijnen. En waar ik normaal zo lang mogelijk doorzeil, maken we op de Noordzee haast. Zakt de snelheid onder de vier knopen: motor aan. Aan de overkant telt het voordeel van de 32 mm dikke stalen bodemplaat. Zand- en grind-

geringe diepgang. De schroef erop dan maar, de uitlaat stoot een dikke zwarte rookwolk uit. Het helpt, langzaam schuiven we over de zandbank. Als het steeds dieper wordt, halen we opgelucht adem. We zetten zeil en koersen af op het hoge Kent. Een schitterend panorama van hoge heuvels, eindigend als witte krijtrotsen aan zee met daarboven een 'Hol-



banken vormen minder gevaar dan met een polyesterromp. Toch varen we in verband met mogelijke grondzeëen netjes om de banken heen. Later beoefenen we weer onze favoriete sport en snijden we alle geulen af. Zo varen we de beruchte ingang van de rivier The Deben, Queen of the rivers, net als de plaatselijke vissers direct aan de noordkant binnen.

'Kom maar op met die golven' We hebben drie weken prachtig, on-Engels weer. De oostkust is meestal hogerwal en is een van de zonnigste gebieden van Engeland. Op zo'n mooie dag varen we 's morgens vroeg door de Havengore brug.

"I have contacted the Field Marshall, you can pass, but sail straight ahead to the sea and don't stop", kraakt het door de marifoon. De grote Havengore brug gaat omhoog. Via de River Crouch en Roach, kan je rond het militaire bolwerk Foulness Island varen en door de Havengore bridge weer de Thames op. Maar wel alleen bij hoog water, met weinig diepgang en permissie van de defensie-autoriteiten. We stomen op, maar lopen na 50 meter vast. "Waar is de geul?" vraag ik.

"Er is geen geul, daar staan een paar prikken, maar het is hier overal even ondiep," luidt het antwoord.

"We liggen hier midden in een schietgebied, opdracht was zo snel mogelijk er doorheen te varen!" reageer ik. Het is doortijd, misschien hebben we iets te veel vertrouwd op onze

landse lucht' met stapelwolken als bloemkolen, trekt langs ons heen.

"Lekker windje, maar het zal wel spoken op de Broadstairs Knolls, het laatste stukje in de wind naar Ramsgate," zeg ik, terwijl ik de kluiver alvast binnenhaal. Stiekem heb ik wel zin in een beproeving. Tegelijk met een jacht van 10 meter ronden we de kop bij North Foreland. Zeilen strak, zwaard gezet, stuurautomaat eraf. 'Kom maar op met die golven,' denk ik. Door stroom tegen wind is het wel een erg onaangename steile zee die ons verwelkomt. Door niet te reven houden we wat meer druk in de zeilen om tegen de golven op te kunnen. Al snel lopen we uit op het jacht, maar wat is dat nu, een platbodem kan toch niet kruisen?

Als het tij keert, worden de golven minder steil. Beide elementen proberen nu echter ons terug te verwijzen naar waar we vandaan komen. We duiken tot dicht onder de kust om zo min mogelijk stroom tegen te hebben. Af en toe lijkt het of we de hoge witte rotsen kunnen aanraken. Het gaat niet hard, maar de oude havenhoofden van Ramsgate komen steeds dichterbij. Het jacht komt hevig stampend op de motor voorbij. Na een lange dag lopen we Ramsgate binnen, moe en voldaan.

Het gevaar van deinzen Een van de opmerkingen over een platbodem op zee is dat hij niet van lagerwal kan wegzeilen door z'n bolle kop. Ben ik het mee eens,

Er is geen plek op aarde die wij met deze stek bij Ramsgate willen verruilen...

De boot is volgetuigd en perfect in balans, zo varen we de duisternis tegemoet

natuurlijk worden we normaal gesproken aan de wind door een jacht helemaal zoek gezeld. Het is duidelijk: als de zee te steil wordt, dan houdt het gewoon eerder op met een platbodem. Nu heeft ons type schokker van alle plat- en rondbodems de minst bolle kop, dat is zeker een pluspunt.

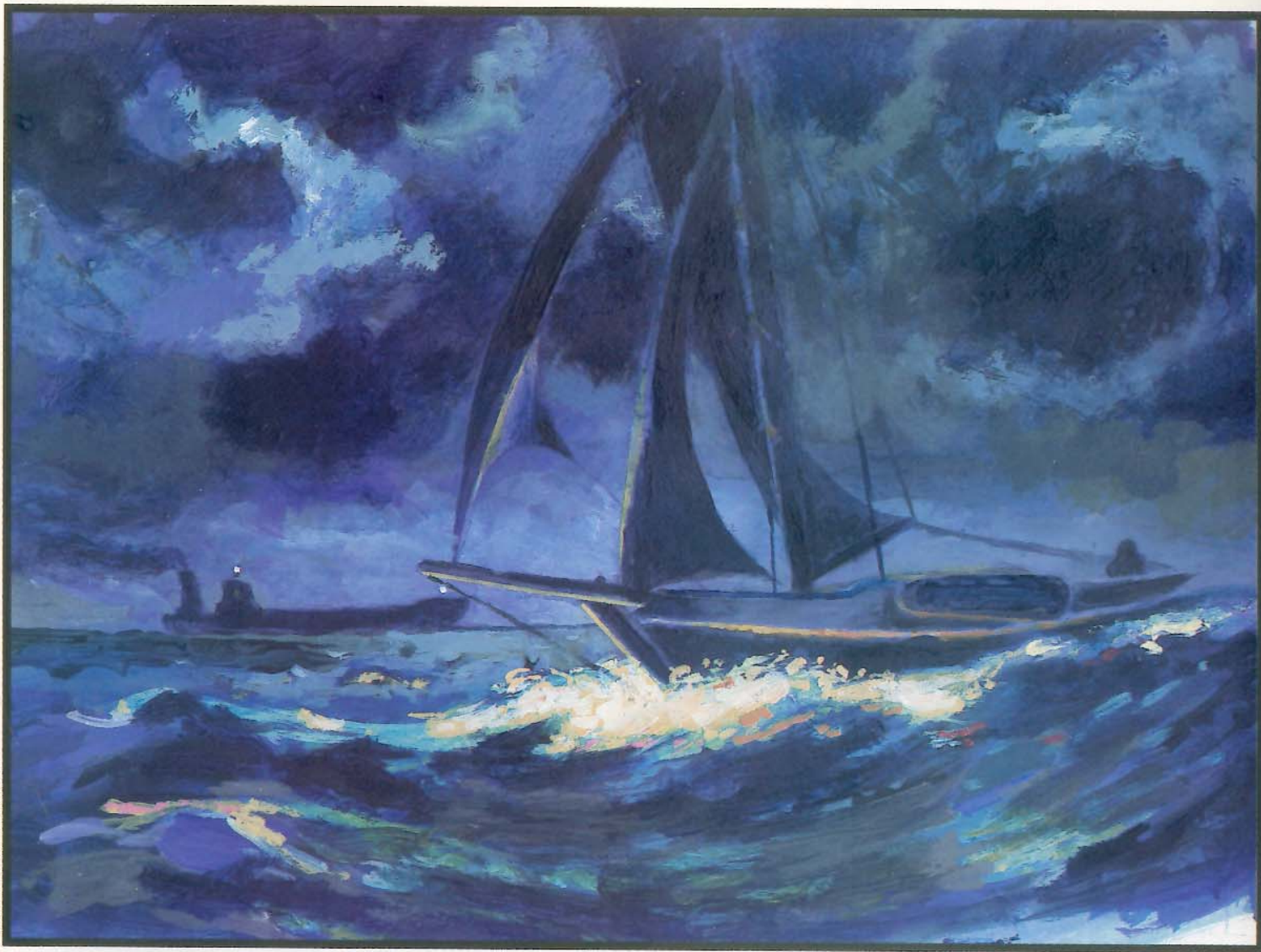
Het zwaard is een verhaal apart. Het moet op het juiste moment vallen, zodat het verticaal omlaag hangt. Die timing valt niet mee, ik geef er de voorkeur aan het schip helemaal stil te leggen en zelfs iets te laten deinzen. Het gevaar van deinzen is wel dat het roer en de helmstok kunnen beschadigen als een golf het schip hard naar achteren zet. Dan komt het zwaard wel zonder moeite verticaal te staan. Met de fok bak komt het schip door de wind. Vervolgens valt het eerst helemaal af tot halve wind met een dicht grootzeil. Dan komt er veel kracht op het zwaard en de ophanging. Die zijn zwaar uitgevoerd, maar alles kan kapot. Lagerwal moet je vermijden. Of dat lukt hangt af van de planning, het juiste weerbericht en een goede navigatie.

Prachtige plaat Op een zonnige dag zeilen wij net voorbij Ramsgate, de Pegwell Bay binnen, op zoek naar het bakken dat het begin aangeeft van het geultje van de rivier naar Sandwich. We krijgen het gammele, met zeepokken begroeide bakken in zicht en zien gelijk een jacht, gestrand op een zandbank. Door het grote aantal opvarenden lijkt het nog verder over te hellen. "De geul is veranderd," roept de schipper, "we liggen hier al zeven uur!" Het is wel een prachtige plek om een tijdje te verblijven, met aan de ene kant een uitgestrekte droogliggende zandplaat en aan de andere kant de witte krijtrotsen van Ramsgate, terwijl dit alles wordt overgoten door een warm gouden licht van de laagstaande zon. We laten de boot vastlopen op de geulrand en daar deze zo steil is, kunnen we vanaf de boeg zo met droge voeten op het geribbelde zand springen. Er is geen plek op aarde die wij op dit moment met deze willen verruilen.

Oversteek zonder wind De laatste dag aan de Engelse kust liggen we in de riviermonding van Sandwich klaar voor de oversteek. Zullen we gebruik maken van de mooie heldere nacht, met z'n licht bries en duizenden sterren? We twijfelen. Er is ook mist voorspeld en mist is een groot gevaar in de drukke scheepvaartroute. We filosoferen over een radar op een platbodem. Maar we komen er niet uit, waar hang je zo'n grote witte sjoelbakschijf op een platbodem? Bij het krieken van de dag lichten we het anker. De enige rimpeling in het water wordt veroorzaakt door de laatste eb die langs de prikken stroomt. Gelukkig is geul diep, we varen langs hoge zandbanken de Pegwell Bay uit. Net als we denken op het ruime sop te zijn, lopen we weer vast. Met geen zin in oponthoud draai ik de boot om. De beproefde techniek uit de Waddenzee helpt: in z'n achterruit kom je verder dan in z'n vooruit. En zo beginnen we onze oversteek naar Oostende in z'n achterruit! Helaas is 'The Dover Strait' vandaag nog vlakker dan de Vinkeveense plassen op een windstille dag, de hele dag staat de motor bij. Overigens een risicovolle onderneming om met windstilte over te steken. Verreweg de meeste hulpaanvragen van zeiljachten op de Noordzee, zo blijkt bij navraag bij de KNRM, het gevolg te zijn motorstoring.

Onbehaaglijk donker "Het is 110 mijl naar Den Helder," rekt Ciska uit, "we zullen twee keer het tij mee kunnen pakken en slechts een keer tegen hebben. Morgenochtend kunnen we weer op ons geliefde thuiswater de Waddenzee zijn. Wat denk je ervan?" Ze is duidelijk beïnvloed door de boeken van de Engelse schrijver/zeiler Maurice Griffith, die bij voorkeur zeilde als het stormde, in de nacht of in de winter, en het liefst met een combinatie daarvan. We zijn net uit Oostende vertrokken en zeilen voltuig langs de Vlakte van de Raan, de kluiver zo ver mogelijk naar voren uitgehaald. Het laatste weerbericht pakken we op van Verkeers Controle Vlissingen: zuidwest 4 tot 5, goed zicht. Eenmaal voor de kop van Walcheren kan de botterfok te loevert. De hals van de kluiver zet ik naar achteren, zodat de kluiver naast de uitgeboomde fok komt. Ik trek de bulletalie van het grootzeil strak en kijk naar het resultaat. De boot is volgetuigd en perfect in balans, de stuurautomaat heeft geen problemen, en zo varen we de duisternis tegemoet. Voor de monding van de Nieuwe Waterweg is de zee onstuimig, de golven botsen tegen de sterke stroom die uit de Nieuwe Waterweg loopt. In het onbehaaglijk donker van de nacht moet ik de aandacht verdelen tussen een coaster, de knipperende MVN-boei, diens nergens vindbare onverlichte zusterboei en een werkschip dat juist hier voor anker gaat liggen. Na de passage wordt de zee opmerkelijk rustig en duik ik voor twee uur mijn kooi in.

Galopperende golven Ik word wakker van een luid borrelend en ruisend water dat langs de romp stroomt. Allemachtig, wat een vaart hebben we, de wind moet harder zijn geworden. Ik ga na wat de strategie moet zijn om zeil te minderen. Niet eenvoudig, we varen plat voor het lapje, het grootzeil zit aan het want geplakt. Ik steek mijn hoofd uit het luik en er verschijnt een bevrijdende lach op de mond van mijn maatje. "Neem jij het maar over," zegt ze, "ik vind dit niet fijn," en duikt naar binnen. Vanuit de kuip kijk ik het een tijdje aan, de windkracht is zeker meer dan 5 beaufort en we varen voor de wind op Noordwijk af. Het is duidelijk, er moet wat gebeuren. Ik strijk de kluiver, haal de boom uit de fok en kat het grootzeil tot aan het tweede rif. Voor onze trouwe stuurautomaat blijkt het toch iets te veel, het schip is loefgierig geworden. Met deze zee heeft het steken van een puntje zwaard tegen loefgierigheid geen zin, het zou door de slingerende beweging niet blijven staan. Een stormkluiver, die we helaas niet hebben, zou wel handig zijn. Een kleine lap zeil zo ver mogelijk voorop zou zeker wel werken tegen loefgierigheid. Ik vraag me af of er een stuurautomaat is die het in deze omstandigheden goed zou houden. Niet omdat het zwaar gaat, maar omdat je zo goed moet opletten. Net voor de golf val ik iets af om de golf rechter op de kont te krijgen. Als je dat niet doet, gaat het schip aan de haal en loeft te veel op. De stuurautomaat moet dus een vooruitziende blik hebben. Met behulp van een stuurtaalie (een lijn om de bolden en de helmstok) is het sturen urenlang vol te houden. Op deze nieuwe koers lijkt de wind ons op te tillen, als een op hol geslagen paard vliegen we vooruit. De brekende golven galopperen met ons mee en ik daag ze uit voor een wedstrijd wie het eerste in Den Helder is. Voor IJmuiden keert het tij



mee, ik kijk op de GPS en zie de snelheid oplopen tot ruim 8 kopen over de grond. Wat een fantastische nacht op zee.

Het wordt net licht als we door de laatste stroom het Marsdiep op worden gezet. In het Mosselgaatje net achter Den Helder loeven we op. De ketting volgt ratelend het anker het vlakke water in. Terwijl ik het grootzeil laat zakken, komt er een heerlijke geur van eieren met spek uit de kajuit. "Wat een mooie zeiltocht," zegt Ciska, "wel kwam er een streep meer wind dan verwacht."

"Ja," zeg ik, een slok dampende koffie nemend, "het laatste weerbericht was van Vlissingen. We hebben geen rekening gehouden met het feit dat we hier noordelijker zitten. Den Helder meldde net dat alle waarschuwingen zijn ingetrokken."

Geen bewijs van zeewaardigheid Met zo'n tocht wordt niets bewezen. In een wereld waar techniek en wetenschap heersen, en ook de overheid dat probeert, is de STIX-formule berekend (zie ook *Zeilen 10-2000*). Aan de hand daarvan krijgt je boot een CE stempel: wel of niet geschikt voor een avontuur op de Noordzee. Als gevolg van ernstige ongelukken in de toekomst, zullen deze regels nog verder aangescherpt worden. Ik denk echter dat een golf in de kuip of vollopen van een boot niet afhangt van formules, maar voor een groot deel van de mensen erop. Dat is misschien een open deur, maar er wordt opvallend weinig aandacht aan besteed. Het feit dat er geen golf in de kuip is gekomen op onze reis, is geen bewijs dat de *Zwarte Buffel*

zeewaardig is. We hebben gewoon de Noordzee geen gelegenheid gegeven om een golf in onze kuip te slingeren! Als het echt onverwacht te keer was gegaan, dan zouden we net zo hard voorbij de ingang van IJmuiden en Scheveningen zijn gevaren. Ondieptes en haveningangen tussen pieren zijn plaatsen waar die golf graag aan boord wil komen. De beste tactiek is, mits er ruimte is aan lagerwal, de vaart erin houden om de golven voor te blijven. En mocht het er toch van komen, en die brutale golf komt de kuip in, zullen we zo veel mogelijk voorbereid moeten zijn. De *Zwarte Buffel* heeft geen glas-in-lood ramen, de kuip heeft nu nog te kleine loospippen, maar krijgt grotere. De kuipbanken kunnen waterdicht gemaakt worden en er komt een wegneembaar schot in de kajuitopening, die overigens in het midden is geplaatst. Dit alles zal bijdragen aan de veiligheid, maar de grenzen van een platbodem blijven bestaan.

Is een platbodem nu zeewaardig? Het antwoord is niet zwart of wit. Er zijn situaties waarin een platbodem niet in moet verzeilen, terwijl een scherp jacht nog wel verder kan. In de zomermaanden, met stabiel weer en met een snelle oversteek vind ik het risico absoluut aanvaardbaar. De mening van menig zeiler zal daardoor misschien niet veranderen. Dat zal mij er niet van weerhouden met een platbodem de zee op te gaan. De East Coast Rivers en Thames Estuary met een platbodem, misschien is dat wel het best bewaarde geheim van de platbodemzeiler.

Gert Jan Vroege

Zwarte Buffel in de nacht, met zuidwest 4 tot 5, voor de Vlakke van de Raan.