

Een weinig interessante stranding

Aan het verzoek van de redactie om een „kort relaas” van de schipbreuk van de „Caro”, „dat om zuiver technische redenen voor De Waterkampioen van belang is”, mag ik mij niet onttrekken. Want het is waar, dat „de berichten in de dagbladen over het algemeen zo verward waren, dat daaruit geen goed beeld der gebeurtenissen is te krijgen en uiteraard stellen alle zeilers hierin veel belang”.

Ook is het zo, dat mij van een onderzoek door de Raad voor de Scheepvaart — behalve dan uit de kranten — niets gebleken is. Ik heb trouwens altijd wel gedacht, dat dit lichaam belangrijker zaken omhanden had, dan zonder persoonlijke ongevallen gestrande jachten.

Ik moet mij er dus voor hoeden, geen verslag van een — overigens boeiende — zeiltocht te geven, om zulk soort kopij zit De Waterkampioen begrijpelijkerwijze niet verlegen. Maar nu willen de omstandigheden, dat mijn schipbreuk — behalve dan politiek — weinig belangwekkend is. Men zal er slechts uit kunnen leren, dat wanneer op een ongelegen moment alles tegenzit, een ongeluk het gevolg is. Dat nu weet een zeiler, ook zonder dit relaas.

Als ik toch even buiten mijn eigenlijke taak zou mogen wippen, dan wilde ik zeggen, dat het jammer is, dat het aardige haventje van Cadzand verzand is; of ook om te zeggen dat het zo prettig is daar te verblijven, mede omdat de mensen er zo vriendelijk en behulpzaam zijn.

Maar ter zake! Welnu de zee heeft met mijn schipbreuk nauwelijks iets te maken, die had bij wijze van spreken ook in een spuihaven plaats kunnen vinden. De grondslag tot de stranding werd gelegd in de haven van Scheveningen, dus nadat de zeetocht achter de rug was. Ik had — komen-

de van Cadzand — een fikse bries uit het Zuid-Westen, sterker dan het weerbericht deed vermoeden. Er zat ook nog wat deining in de zee van de voorafgaande dagen en dus kon ik niet recht voor de wind varen i.v.m. gevaar voor gijpen. Ik voer daarom met zeer ruime wind naar het Noorden, buiten de Rassen en de Banjaard om. We hadden, in tegenstelling tot de heenreis, weinig geluk met het ontdekken en identificeren van bakens in de mijngeveegde geul, we waren aan onze berekeningen overgelaten.

Zeeschepen, westkoersende, bewezen ons, dat we ter hoogte van het lichtschip Goeree waren. Na nog een uur of anderhalf ging het zeil naar bakboord, de koers werd Oost, we hoopen ofwel Hoek van Holland vooruit te treffen, ofwel iets ten Noorden daarvan uit te komen, teneinde de Zuidelijke zandbanken mis te lopen. We waren bijna 50 km uit de kust.

Het zicht was niet best en werd door buien slechter en we zagen Hoek van Holland pas aan stuurboord, toen het te laat bleek om door oploeven direct binnen te kunnen lopen. We maakten een slag, maar de wind was tijdens de buien zo gekrompen, dat het, met tegenstroom, niet lukte Zuidwaarts te vorderen. Toen voer ik — met de platbodem — tot vlak bij het strand, waar de Noorderpier in zee steekt. Achter die pier, dus met weinig of geen stroom, trachtte ik parallel met de pier te varen, om aan het einde over bakboord binnen te kunnen lopen. Het ging niet, ik kon niet parallel aan de pier zeilen, zelfs niet toen ik daartoe de hulpmotor had aangezet. Ik meende te weten, dat de vloedstroom op de Noordzee nog geruime tijd, ook na hoog water Hoek van Holland, doorzette en besloot dus maar — tegen de bedoeling in — naar

Scheveningen door te varen. We liepen daar de haven in, met ruime wind en hoog tempo, de Noordwal houdende tot waar de buitenhaven versmalt. Het was inmiddels donker geworden.

Daar gekomen zijnde, draaiden we naar het Zuiden op de wind, teneinde de zeilen te strijken. Dit moest met enige omzichtigheid gebeuren, want op zee was de sluiting van de dirk losgeschokt en de schaar hadden we verspeeld. Ik legde dus de stootkussens op de kajuit, om de giek op te vangen bij het zakken. Alles liep naar wens, maar een en ander nam waarschijnlijk toch wat veel aandacht, zodat inmiddels de fok, en daarmee het schip, door de wind werden gedrukt. Meestal lukt dat met een platbodem niet zonder de fok te loevert te houden, maar als het ongeluk wil dienen, kan alles. Bovendien raakte de zeilschoot verward in het stuurrad. Het was dus duidelijk dat we 360° rond moesten, de buitenhaven was daar alleszins ruim genoeg voor. En zo gebeurde het ook, gedurende welke tijd de fok gestreken werd — niet zonder een flinke klap van de klos tegen mijn kop — en de zeilschoot opgeschoten. Na aldus geheel rondgedraaid te zijn, bevond de achtersteven zich 10 of 20 m binnen het eindpunt van de Noorderpier. Ons restte slechts gestreken en wel, de haven verder in te tuffen, op welk critiek moment echter de motor stil viel en wij derhalve stuurloos waren. De achtersteven werd meteen tegen het remmingswerk van de punt van de Noorderpier gezogen. Naar mijn mening werd het roer er door ontzet, maar de schipper is daar niet van overtuigd. Die rende inmiddels naar voren om het anker te laten zakken, maar het was al te laat, want met de achtersteven tegen de punt van de



Hoogaarsen op de Schelde; links 5 OA de „Caro”.

(Foto L. van Oudgaarden)

Noorderpier botsende, zwaaide de voorstevan snel rond, de haven uit, in de branding en werden wij, stuurboordzijde midscheeps, op de bazaltkeien buiten de Noorderpier gekwakt. Ik hoopte er nog langs te schuren door de fok opnieuw te hijsen, waardoor wij op het strand gezet zouden zijn. Onder zulke omstandigheden echter schijnt elke berekening te falen, de scheepshuid versplinterde als glas, de kajuit werd ontzet, kortom het was terstond duidelijk dat hier niets meer te redden viel dan ons hachje. Nu dat deden we dan ook, niet zonder succes, zij het ook dat de schipper en ik in de gauwigheid, onder het uittrekken van jas en schoenen, nog kans zagen te disputeren over de vraag wie het laatst van boord mocht.

En daar sta je dan, druipend en wel, zonder een cent op zak. En al ben je dan nog zo verliefd op Hollandse platbodems, constateer het nuchter als er niets meer te redden valt. Denk dan aan je zelf en zie onder de wol te komen. Want het hangt van de kommertijd af, of de pers u — evenals mij ten onrechte — voor ex-minister van Justitie verslijt en niet bestaande wettelijke voorschriften over meldingsplicht fantaseert. En heus uw spullen worden toch wel gestolen zonder dat de politie, de pershyena's, of uit de fabelen verzeen bijlichtende automobilisten het opmerken. Niet ieder is zo gelukkig als Paulus volgens Handelingen 28 vers 2, dat hij bij zijn schipbreuk op Malta door de „barbaren” „ongemeen vriendelijk” werd bejegend. Maar daar waren het dan ook barbaren voor, zonder zeilsportrubrieken.

Neen, voor degene, die niet in de nesten wil raken, heb ik maar één raad: ga niet zeilen, maar doe het vadsigjes aan.

Mij afvragende waar de fout ligt, heb ik het antwoord nog niet gevonden. Ware de motor wat eerder afgeslagen, ik had het risico mogen nemen in donker op de zeilen de binnenhaven in te varen. Ware de motor later afgeslagen, ik ware op de motor binnen geweest. Een voorspellende geest, die mij zegt, dat op het meest fatale moment de 35 pk 4-cylinder bekend merk bootmotor zal afslaan heb ik niet. Deze vraag is intussen slechts voor de beperkte kring van watersportliefhebbers van belang, want alle volgeschreven kolommen ten spijt, dáár heeft nog niemand zich serieus mee ingelaten. Wat kan men trouwens verwachten van anonieme scribenten, die een hoogaars betitelen als een „tweemastertje”. Geloof echter desondanks niet, dat de onsportieve, de humorloze achterklap, die sommige persorganen omtrent deze stranding ten beste hebben gegeven, tekenend zouden zijn voor de kleinheid en benepenheid van ons land. Wie zoals ik enige dagen na het bovenbeschrevene, het voorrecht heeft een nieuw Nederlands gebouwd schip, het was de „Straat Makassar”, van schroefas tot brug te bezichtigen, die kan een gevoel van trots moeilijk onderdrukken, omtrent datgene wat in dit lage

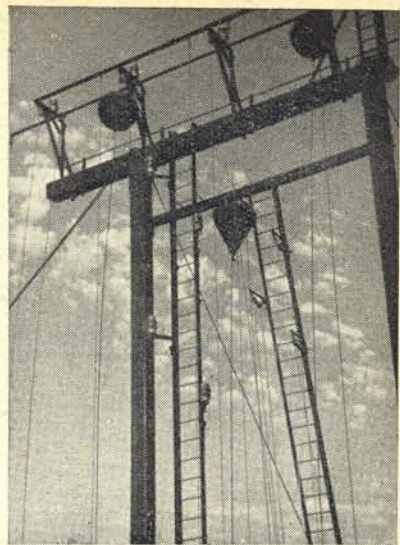
landje bij de zee gepresteerd wordt in scheepsbouw en scheepvaart.

Mr. J. A. W. BURGER.

NASCHRIFT VAN DE REDACTIE:

Wij zijn de heer Burger erkentelijk voor zijn verslag, dat ons zo goed laat meeleven met de gang der gebeurtenissen. Het is daardoor of wij deze ramp zich zien voltrekken. Als oorzaak hiervan zien wij een samenloop van ongelukken. Maar de reden, die deze samenloop tot de schipbreuk deed leiden, komt ons voor te zijn, dat het schip onderbemand was. Een derde man, die het roer had kunnen waarnemen, die het onklaar komen van de schoot met het stuurrad had kunnen voorkomen en die had gezorgd voor het weer volvallen over bakboord, die een man op het voordek de gelegenheid had kunnen geven bij het afslaan van de motor er direct het anker voor te gooien, had de stranding misschien voorkomen.

Wie zal het zeggen? Nakaarten is een onvruchtbaar bedrijf, maar als we trachten een lering te trekken uit deze stranding, dan is het: ga nooit onvoldoende bemand naar buiten, zolang u de ruimte hebt gaat het meestal wel, maar zodra u in de kinken komt, bestaat de kans, dat het zich wreekt.



Sinraam aan de haven van Scheveningen. Elke bal betekent 10 dm, elke kegel 2 dm water boven de drempel van de haven. Er stond dus 2.20 m water toen deze foto werd genomen.
(Foto A. Meyer)

Het is jammer van het mooie schip „Caro”, maar wij zijn dankbaar, dat de opvarenden er het leven hebben afgebracht.

Van het Bureau voor Watertoerisme

Examen Zeilinstructeur K.V.N.W.V.—A.N.W.B.

Zeer waarschijnlijk zal op Zaterdag 6 October a.s. gelegenheid gegeven worden het praktische gedeelte van het examen voor het verkrijgen van het diploma zeilinstructeur K.V.N.W.V.—A.N.W.B. af te leggen. Dit examen zal op een der plassen in het Westen des lands gehouden worden, te 10.30 u. aanvangen en te plm. 17 uur eindigen, waarna waarschijnlijk te 18 uur de uitslag bekend gemaakt zal kunnen worden. Het theoretische gedeelte zal waarschijnlijk in het voorjaar van 1952 op een avond op het Bureau voor Watertoerisme te Amsterdam gehouden worden.

De kosten van deelneming aan het examen zullen f 5.— bedragen. Candidaten dienen lid te zijn van een der verenigingen aangesloten bij de K.V.N.W.V., dan wel lid te zijn van de A.N.W.B. Gezien het geringe percentage der candidaten, dat voor dit examen pleegt te slagen zullen alleen personen toegelaten worden, die behoren tot een der hieronder genoemde categorieën:

I. Instructeurs van watersportverenigingen, die aannemelijk kunnen maken te beschikken over 1e: ongeveer gelijkje kennis als voor het zeildiploma A van de K.V.N.W.V.—A.N.W.B. vereist is; 2e. veel ervaring met het lesgeven in kleine jachten op meer of plas; 3e. enige ervaring in grotere jachten; 4e. enige ervaring met zeilen op stromend water.

II. Houders van het zeildiploma A van de K.V.N.W.V.—A.N.W.B. (dus getekend door de heer Ernst Crone),

voor zover zij voldoen aan de volgende eisen: 1e. in het bezit zijn van een verklaring van de directeur van een der 4 Bondszeilscholen, dat zij enige tijd als hulpinstructeur bij een Bondszeilschool werkzaam zijn geweest en een redelijke kans van slagen hebben; 2e. over enige ervaring met zeilen op stromend water beschikken.

III. Houders van het zeildiploma B van de K.V.N.W.V.—A.N.W.B.

IV. Zij die menen op andere gronden in aanmerking te kunnen komen voor deelname kunnen zich met een uitgebreide omschrijving van die gronden schriftelijk tot het Bureau voor Watertoerisme wenden.

Nadere gegevens worden door het Bureau voor Watertoerisme verschaft. Spoedige inschrijving door middel van een brief plus gelijktijdige storting van f 5.— op girono. 13153 ten name van de A.N.W.B. te Amsterdam onder vermelding waarvoor het bedrag bestemd is, is gewenst. Indien de candidaat niet wordt toegelaten of het examen niet doorgaat volgt volledige restitutie.

De Uitzijk

De nieuwe bepalingen voor de Bermuda Race, die weer in 1952 zal worden gezeild zijn zodanig, dat de werkelijk lichte schepen (light displacement types), zoals de deelnemers uit 1950 „Dirigo” en „Flying Scotchman” van deelneming zullen zijn uitgesloten. De bepaling, dat de minimumlengte over alles 25 voet moet zijn is bovendien gewijzigd. Een minimum maat van 27.5 voet is thans vastgesteld voor de som van 30% waterlijn lengte plus 70% lengte gemeten 4% L.W.L. boven de waterlijn.

In het Augustusnummer van het Amerikaanse blad „Yachting” troffen wij het reisverhaal van de „Kroja” aan onder de titel **Only a converted lifeboat.**