

Wij waren ooit met een 9,84 m Schokker vanuit de Guldborgsund naar Travemünde onderweg (toen nog de DDR): westenwind 5 Bft, aan lagerwal, kinderen gauw zeeziek, met motor en fok zo hoog mogelijk aan de wind, oliedrukalarm wegens te weinig olie bij sterke helling, geen autohelm, niet eens tijd voor een plasje. Murphy 's law dus. Wat ging er fout? De afstand was te groot gepland, er was geen alternatieve route, de bemanning was te zwak, er was onvoldoende hoogte aan de wind, we hadden geen autohelm, het oliepeil was niet gecontroleerd.

Details tijdens de aanbouw

Tijdens de aanbouw zit je over vele details met de werf en de ontwerper (in ons geval Ted van Rijnsoever en André Hoek) te stoeien waaronder ook de zeewaardigheid: een zeegaand jacht hoort een hoge kuiprand te hebben. Alle raampjes, lichtranden en koekoeks moeten van staalglas zijn. Loodraampjes horen niet op de Wadden en zeker niet op zee! Niet alleen vanwege het geweld van een grondzee maar ook vanwege de bemanning die houvast in een onverwachte beweging mist en tegen het raam valt. Alle kuipbanken, koekoeks, vluchtluiken en schuifluiken moeten knevelbaar zijn en redelijk dicht. Als de ene plons water na de andere in het schip dringt, krijg je na verloop van tijd een vrij oppervlak van water in het schip en dat vermindert de stabiliteit tot kentering (ik heb het dan nog niet eens over losse tegels en andere dingen). Om die redenen moeten accu's op een redelijke hoogte geplaatst en vastgesjord zijn, liefst de lichtaccu's (voor marifoongebruik) in een aparte bun in de kajuit, want accu's kunnen echt niet tegen water. Het motorluik moet afsluitbaar en absoluut waterdicht zijn! Wie heeft nog niet met grote helling het water door de 'loospijpen' de kuip in zien stromen? Ook moet de drempel onder de ingangsdur een zekere hoogte hebben, anders stroomt het water met grote helling direct de kajuit in. Tijdens het binnenlopen van zeegaten of havens, houden wij de deur altijd gesloten. Het lekker grote schuifluik van de kleine bollen is te zwak geborgd en hoort dus niet op zee, zelfs niet in een zeegat. Alle luiken moeten dus stevig geborgd zijn en volledig waterdicht, dat geldt ook voor patrijspoorten en zelfs voor windhappers op de ankerkast. Er moeten voorzieningen



Voorwaarts in Noord-Noorwegen

zijn voor reddingsvesten, bijv. een reling, of oogjes voor spandraden (verhaal van Ries de Jong in 3/2006). Een doorlopende kiel is een aardige demper tegen het slingeren.

Wie dat niet heeft zal een zeiltje moeten zetten, wat sowieso veel mooier is op zee, maar ook op de motor en zonder wind werkt een grootzeil iets te loevert getrimd als mooi steunzeil. Dan zijn vallieren erg handig. Je moet immers alle werkzaamheden alleen kunnen doen. Een zelfstuurinrichting is dan ook een veiligheidsaspect. Alle tanks moeten van

goed bereikbare afsluiters zijn voorzien. Bij onze 9,84 m Schokkers liep de drinkwatertank onder de trap met grote helling soms over en wel in de kajuit. Over schroeven heb ik het al in een eerder artikel gehad: drie bladen met een groot oppervlak is zeewaardiger dan de smalle slagroomkloppers met twee bladen. De dieseltanks moeten rond zijn (vrachtauto uitvoering) of beter nog van een put voorzien, waardoor je water en vuil af kunt tappen. De brandstofpomp moet onafhankelijk van geschommel dieselolie blijven aanzuigen en geen lucht. Als je de motor wilt starten om binnen te lopen en



Fidelia in oude deining langs de Noorse kust