



Vollenhove, Gezicht Binnenhaven

*Stichting
't Venose Skutien*

Vollenhove
Rabo bank rek.nr. 11.01.84.572
K.v.K. Zwolle 05075482

Handleiding

Bottervaren



VN-66

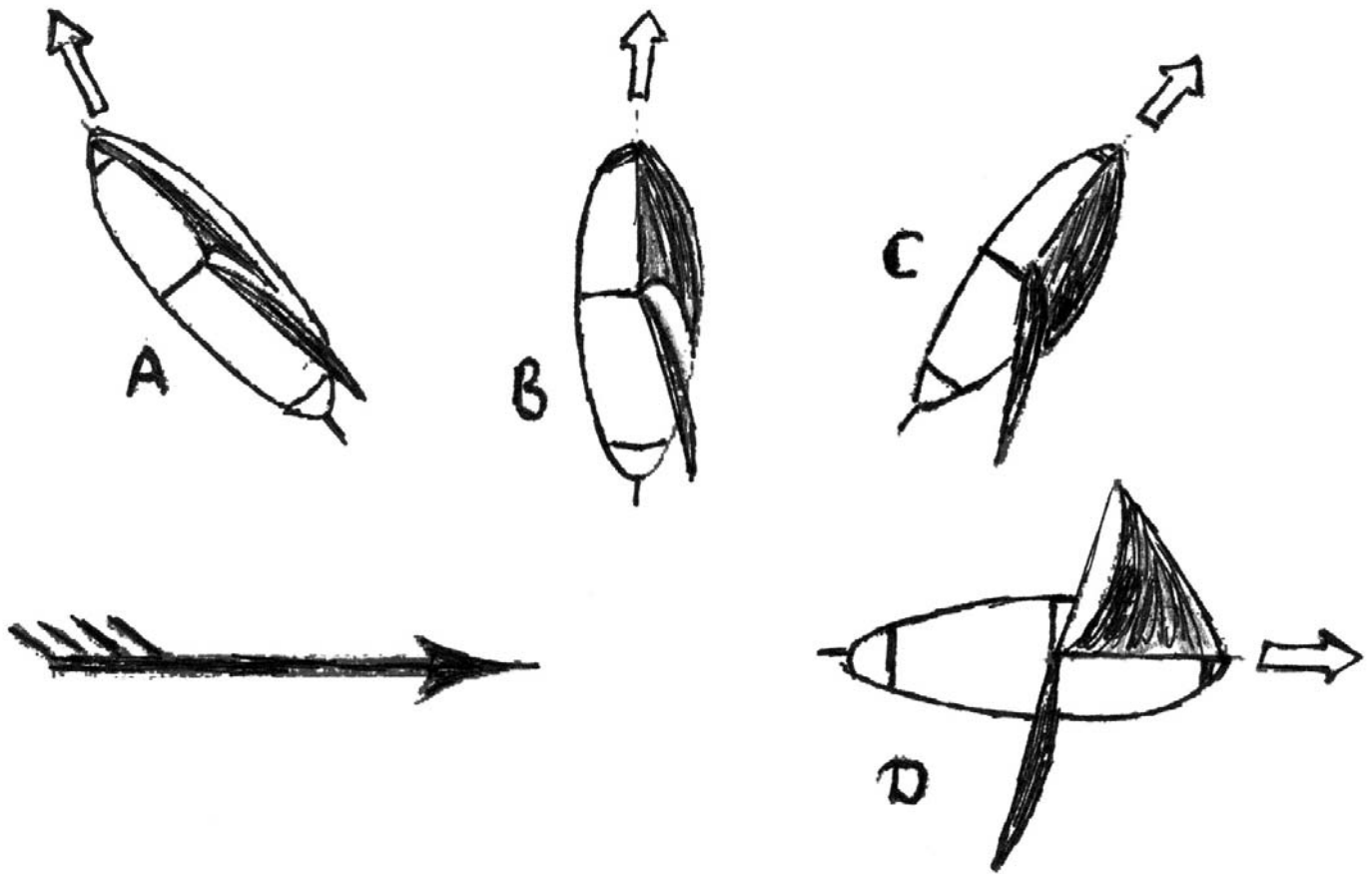
Inhoudsopgave:	Pag.
PRINCIPES VAN HET ZEILEN	4
- Stand van de zeilen	4
- De zwaarden	5
- Loef- en lijgierigheid, roerdruk	
BENAMINGEN TUIGONDERDELEN	6
- Zeilen algemeen	7
- Grootzeil	7
- Fok	9
- Kluiver	10
- Bezaan	11
- Breefok	11
KLAMPEN, BOLDERS, DOLLEN, OGEN EN RINGEN	12
- Zwaarden	15
- Roer en achterhuisje	15
BOORDINVENTARIS: VINDEN ZONDER ZOEKEN	16
- Altijd bij de hand houden	16
- Gereedschap	16
- Reservemateriaal	16
- Veiligheidsmiddelen	16
- Techniek	16
- Allerhande	17
OMGAAN MET LIJNEN	17
- Inleiding	17
- Lijnen beleggen op een vast punt	17
- Op de voorbolder (landvast en kluiverschoot)	17
- Op de knecht (zeileval en dirkloper) (deze is niet aanwezig op de VN-66)	17
- Op een halve klamp (fokkeval, kluiverval, fokkeschoot, uithaler van de kluiverboom)	17
- Op een kruisklamp (zeileval, gordijn, zwaardval, halstalie, landvast)	17
- Op een dol in het dolboord (landvast)	17
- Op een rondhout	18
- Op een oog	18
KNOPEN EN STEKEN	18
- Opschieten en klaren	18
- Takelingen	18
VAARREGLEMENT	18
HULP VAN PASSAGIERS	19
ZEILKLAAR MAKEN	19
ZEIL ZETTEN	20
- Algemeen	20
- Grootzeil hijsen	20
- Fok hijsen	21
- Kluiver hijsen	21
- Bezaan hijsen	22
- Vallen opschieten	22
ZEIL STRIJKEN	23
- Grootzeil strijken	23
- Fok strijken	21
- Kluiver strijken	21
- Bezaan strijken	22
- Opdoeken van kluiver en bezaan	25
FOK EN GROOTZEIL DROGEN	25
ZEILTRIM	25

OVERSTAG	26
- Solo overstag (voor de gevorderden!)	27
- Met z'n tweeën: schipper en maat	27
- Met meer dan twee: schipper, maat en helper(s)	27
GIJPEN	28
- Vooraf het grootzeil verkleinen	28
- De gijp	29
- Veiligheid bij gijpen	29
- De fok	30
BULLETALIE	30
FOK TE LOEVERT	30
- Fokkeboom	30
- Fokkeboom weghalen	31
ANDERE BOMEN IN DE FOK	31
- Fok te loevert met kleine boom	32
- Boompje in het achterlijk van de fok	32
- Boompje in het midden van de fok	32
REVEN	32
- Algemeen	32
- Bijzeilen strijken	33
- Fok enkel gereefd: staartfok of gebolderde fok	33
- Fok dubbel gereefd: grote gei	34
- Fok driemaal gereefd: kleine gei	34
- Grootzeil enkel gereefd	34
- Grootzeil dubbel gereefd	34
- Grootzeil dubbel gereefd met de giek op het boord	35
ONTREVEN	35
BIJZONDERE ACTIES ONDER ZEIL	35
- Het ouwe wijf	35
- Bijdraaien	36
- De kenterschoot	36
ANKEREN	37
- Voor anker gaan	37
- Ankerop gaan	38
TEAMWORK BIJ AANMEREN EN AFVAREN	39
MANOEUVREREN OP DE MOTOR	39
- Een botter is geen ideaal motorschip	39
- De kop verwaait!	39
- Stoppen	40
- Achteruitvaren	40
- Beknellingsgevaar	40
- Draaien op kort bestek	40
- Gedrag in drukke havens	41
GERAADPLEEGDE LITERATUUR	41

PRINCIPES VAN HET ZEILEN

Stand van de zeilen

*De hoofdregel is: hoe hoger aan de wind, des te strakker de schoten.
zeilstand bij verschillende koersen*



Zeilstand bij verschillende koersen

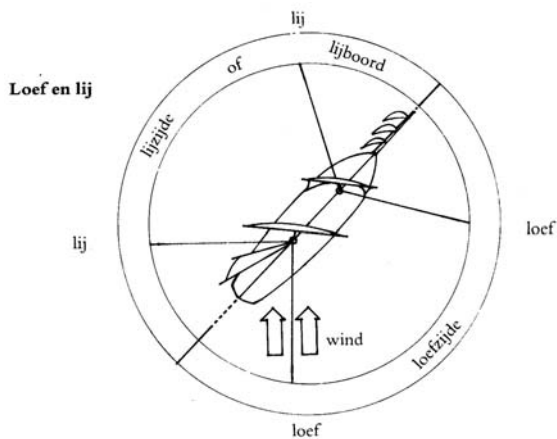
- A: is aan-de-wind,
- B: is halve wind,
- C: is ruime wind,
- D: is voor de wind met de fok te loevert.

De zeilen staan niet allemaal even "dicht" ten opzichte van het schip. Het grootzeil staat het verst naar binnen. De fok iets verder naar buiten en de eventuele kluiver nog verder. Op een voordewindse koers komt de fok in de luwte van het grootzeil terecht. Hij vangt dan geen wind meer en levert geen voortstuwning. De fok kan dan "te loevert" worden gezet: aan loef in plaats van aan lij. Daarbij is het nodig om de schoothoek met een boom uit te duwen. Zie hoofdstuk "fok te loevert".

Om te zien of een zeil dicht genoeg staat kijk je naar het voorlijk: de schoot moet zover aan, dat het voorlijk net niet meer kilt. Zie verder hoofdstuk zeiltrim.

Loef en lijzijde

Het begrip loef en lij komt u regelmatig tegen in de literatuur en het zeilen



Loefzijde, is de zijde van het schip waar de wind op staat.

Lijzijde of lijboord, is de zijde van het schip die van de wind is afgekeerd.

Een bekend gezegde in de zeilvaart is *“Aan loef moet je loden en gissen, aan lij moet je kotsen en pissen”*

Loeven is tegen de wind op zeilende, de voorsteven van het schip naar de wind brengen.

De zwaarden

Een botter is een platbodem met zijzwaarden. Het lijzwaard laten we op de meeste zeilkoersen geheel of gedeeltelijk onder water steken. Dat zwaard zorgt dan voor extra zijwaartse weerstand van het schip in het water. Het schip wordt door de wind minder makkelijk opzij gezet. De windkracht wordt effectiever in voorwaartse beweging omgezet. Het vleugelprofiel van het zwaard versterkt deze werking, doordat het zwaard lift gaat leveren, net als een vliegtuigvleugel. Dit alles noemen we: driftbeperking. Bij een kielschip zorgt de kiel hiervoor. Platbodems hebben geen kiel, om zodoende beter uit te voeten te kunnen op het ondiepe Hollandse binnenwater.

De stand van het zwaard is afhankelijk van drie zaken:

- * de koers ten opzichte van de wind, zie afbeelding. Des te hoger de koers, des te dieper het zwaard. Op voordewindse koersen blijft het zwaard omhoog. Op ruime koersen is hooguit een puntje zwaard nodig om de loefgierigheid tegen te gaan. Het zwaard geeft niet alleen lift maar ook waterweerstand, dus steek niet meer zwaard dan nodig,
- * de windkracht. Als het hard waait, gaat het zwaard op aandewindse koersen niet volledig omlaag. Daardoor blijft de loefgierigheid binnen de perken,
- * de waterdiepte! Een diep gestoken zwaard steekt ongeveer twee en een halve meter onder water. Als het zwaard dan de bodem raakt, zie je het met kleine schokjes omhoog komen. Vaak kan dat weinig kwaad. Het zwaard fungeert dan als “dieptealarm”. Maar bij harde wind, zeegang of harde grond is het riskant als het zwaard plotseling in de grond loopt. Het kan breken. En als dat niet gebeurt, kan het schip zelfs “struikelen” over zijn zwaard, en daardoor kapseizen! Wees hier dus altijd voorzichtig mee.

Het zwaard mag nooit volkomen verticaal staan of zelfs naar voren wijzen. Het moet altijd iets achteruit blijven wijzen, om te garanderen dat het omhoog scharniert zodra het de bodem raakt. In de zwaardlopers moeten daarom stopperknopen zijn gelegd, die zorgen dat

het zwaard niet helemaal verticaal kan zakken.

De zwaardklampen moeten liefst voor elke tocht worden ingevet, om het op- en neerhalen van de zwaarden soepeler te laten gaan.

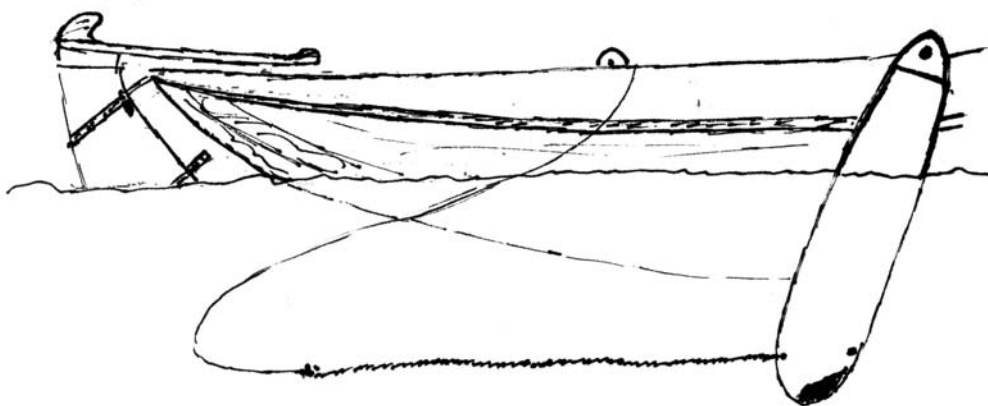
Een goedgemaakt zwaard "zoekt" zelf zijn optimale stand: het zal uit zichzelf af en toe iets omhoog of omlaag komen, zonder dat je er iets aan doet.

verlengde zwaardloper

De zwaardloper geeft veel waterweerstand als het zwaard diep gestoken is. Op koopschuiten nam men daar geen genoegen mee. De zwaardloper werd verlengd met een dunne lijn met weinig weerstand.

Koopschuiten

zijn op snelheid gebouwde botters, die op zee vis kochten van anderen.



Verlengde zwaardloper

Loef- en lijgierigheid, roerdruk

Een zeilschip hoort op elke koers licht loefgierig te zijn. Dat wil zeggen: als je de helmstok loslaat, moet het schip uit zichzelf gaan oploeven. Om deze neiging te corrigeren, moet de helmstok steeds licht naar loef worden gedrukt. Een schip dat uit zichzelf juist wil afvallen, wordt lijgierig genoemd.

Als de loefgierigheid te groot is, moet je zwaar "hangen" in de helmstok om dit te corrigeren. Ook het omgekeerde is mogelijk: het schip is dan lijgierig en wil uit zichzelf afvallen. Er zijn drie belangrijke oorzaken voor lijgierigheid en overdreven loefgierigheid:

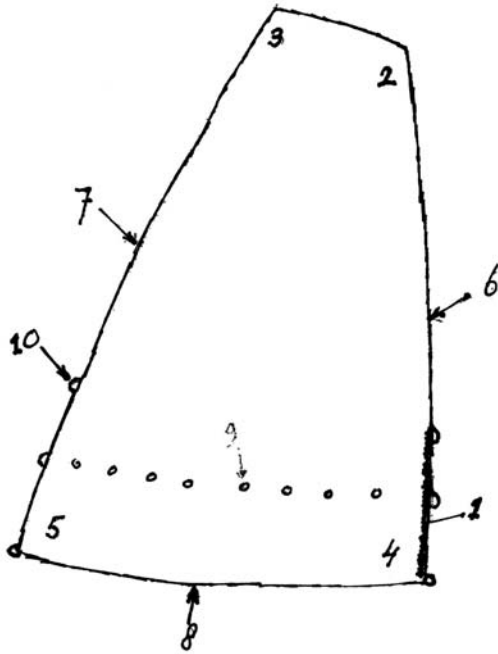
- * de zeilbalans klopt niet: de schoten staan niet goed afgesteld, waardoor de voorzeilen onevenredig veel kracht leveren (lijgierig), of juist het grootzeil (loefgierig). De schoten moeten bijgetrimd worden. Bij lijgierigheid moet misschien de kluiver worden gestreken of minder ver naar voren getrokken.
- * het zwaard staat te diep (loefgierig) of juist te hoog (lijgierig).
- * als de loefgierigheid niet met schoten of zwaard is te verhelpen, dan er wordt teveel zeil gevoerd voor de heersende wind. Er moet gereefd worden.

BENAMINGEN TUIGONDERDELEN

Elk onderdeel van een botter heeft een naam. Niets heet zomaar "houtje" of "touwtje". Zelfs elke huidgang heeft zijn eigen benaming! Veel van deze termen worden alleen op vissersschepen van de Zuiderzee gebruikt, bijvoorbeeld deken, braadspil, achterhuisje, schildboord. Sommige namen zijn nog veel lokaal gebonden.

Voor wie het nu al duizelt: lang niet al deze kreten zijn van belang om als bemanningslid je werk te kunnen doen. Eigenlijk hoeft je alleen datgene bij naam te kennen, waar je aan staat te trekken en sjoeren. Dat wordt op de volgende bladzijden behandeld. Voor alle andere zaken kunnen bijvoorbeeld de boeken van Peter Dorleijn worden geraadpleegd. Ook de Encyclopedie van de zeilvaart is een goed naslagwerk.

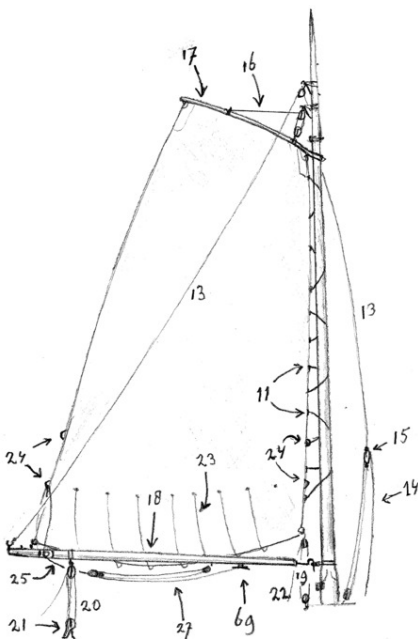
Zeilen algemeen



onderdelen van een zeil

algemene benamingen rond het zeil

- 1 **lijketouwen** touwen die langs de randen van de zeilen zijn genaaid
- 2 **klauwhoek of rak** bij een gaffelzeil: de hoek van het zeil bij de gaffelklauw.
- 3 **tophoek** bovenste hoek van zeil. Bij een gaffelzeil: ook wel "nokhoek".
- 4 **halshoek** voorste onderhoek van het zeil, die vast op het schip wordt bevestigd
- 5 **schoothoek** achterste onderhoek van het zeil, waar de schoot aan zit.
- 6 **voorlijk**, lijketouw langs de voorkant van het zeil, tussen halshoek en tophoek
- 7 **achterlijk**, lijketouw langs de achterkant van het zeil, tussen schoothoek en tophoek/nokhoek
- 8 **onderlijk**, lijketouw langs de onderrand van het zeil, tussen schoothoek en halshoek
- 9 **leuvers, ook wel: kousen** lusje aan het lijk, of gaatje in het zeil, om een lijn door te halen, stok in te steken of haak/sluiting aan te bevestigen.
- 10 **kousleuver**, lus of gat in het zeil, waar ter versterking een metalen rondje (kous) is genaaid.

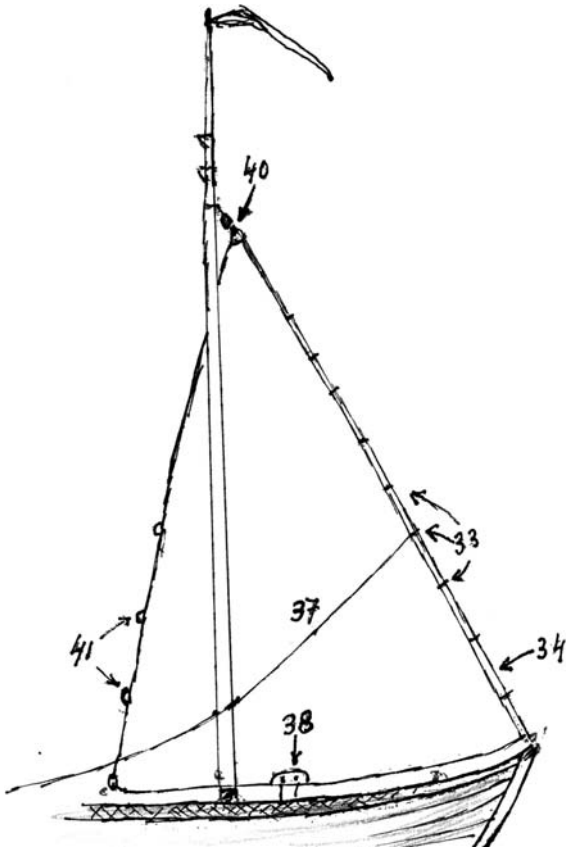


Grootzeil

benamingen rond het grootzeil

- 11 **rakbanden**, touwslussen waarmee het voorlijk van het grootzeil aan de mast is verbonden
- 12 **kloten**, doorboorde houten kralen, op de rakbanden geregen. De kralen rollen langs de mast en maken het zeil hijsen daarmee lichter.
- 13 **dirk**, ook wel: kraanlijn. Loopt van de mastvoet, via blok in de masttop, naar een haak op het eind van de giek. Bedoeld om de giek mee op te hijsen. Wordt ook als val voor de bezaan gebruikt.
- 14 **dirkloper**, de giek is te zwaar om rechtstreeks aan de (enkelvoudige) dirk op te hijsen. Daarom zit er een tweeschijfstakel aan de dirk: de dirkloper. Het halend part is tijdens de vaart belegd op de klamp. In de haven op de voorste kruisklamp in de zij. Dan kan het dirkenpoppetje niet stukslaan tegen de mast.
- 15 **dirkenpop**, blok tussen dirk en dirkloper.
- 16 **zeileval**, val in de vorm van een drieschijfstakel, waaraan de gaffel, en daarmee het grootzeil, wordt gehesen. Het halend part wordt belegd op de klamp. Het eind van het halend part is weer aan de gaffel geknoopt en gaat bij het hijsen dus mee omhoog.
- 17 **gaffel**, licht gebogen essenhouten rondhout, waar het grootzeil aan hangt
- 18 **giek**, zwaar rondhout, dat de schoothoek van het grootzeil uithoudt. Scharnierend aan de mast bevestigd met een zwanenhals
- 19 **zwanenhals**, ijzeren haak aan de voorkant van de giek. De haak hangt in een oog aan de mast. De zwanenhals wordt soms gebruikt om de rijglijn op te beleggen, of de bulletalie, als die niet wordt gebruikt.
- 20 **grootschoot**, schoot waarmee de stand van giek en grootzeil t.o.v. het schip wordt bepaald. Loopt over vier schijven. Het bovenblok hangt aan de giek, het onderblok is een hakblok en zit aan een ring op de grootschoot overloop.
- 21 **hakblok**, tweeschijfsonderblok van de grootschoot. De hak wordt gebruikt om de schoot op te beleggen.
- 22 **halstalie**, drieschijfstakel tussen de halshoek van het grootzeil en de plecht; om het voorlijk strak te kunnen doorzetten, vooral van belang op aandewindse koersen. Het halend part wordt belegd op een klamp.
- 23 **reeflijn**, lijn die zigzag door een serie kousjes ter hoogte van het 1e rif is geregen. Bij het reven wordt deze strak getrokken, zodat de overtollige buik van het zeil bij elkaar gebonden wordt. Het doorgetrokken eind wordt belegd op de zwanehals.
- 24 **rifkousen**, set kousleuvers aan het achterlijk en het voorlijk. Bij het reven laat je het zeil zakken. De achterste rifkous (1e of 2e) wordt met de smeerreep op de giek getrokken en wordt schoothoek. De voorste rifkous wordt met de halstalie naar de giek getrokken wordt halshoek. Er zijn kousleuvers voor het eerste en verder omhoog voor het tweede rif.
- 25 **smeerreep**, lijn vanaf het eind van de giek door de 1e rifkous in achterlijk, en vandaar terug naar een schijf op de giek en verder naar de smeerreepstalie. Door eraan te trekken met de talie, trek je de rifkous naar de giek. De rifkous fungeert dan als nieuwe schoothoek; de lengte van het achterlijk is verkleind.
- 26 **reeftouw of steekbout**, als er dubbel gereefd moet worden, moet de smeerreep uit de 1e rifkous worden gehaald en omgezet naar de 2e. Met een stevig eind touw wordt de 1e rifkous van tevoren geborgd op de giek. Dat eind touw noem je dan steekbout.
- 27 **smeerreepstalie** drieschijfstakel, tussen een vast oog op de giek en het eind van de smeerreep. Het halend part wordt belegd op een kruisklamp op de giek.
- 28 **bulletalie**, **veiligheidslijn** vanaf de giek naar de voorbolder. Voorkomt dat het grootzeil onverwachts kan gijpen op voordewindse koersen.
- 29 **huik** afdekkleed om opgedoekte fok of grootzeil mee af te dekken.
- 30 **bindtouwen**, als het zeil gestreken is, wordt het bij elkaar gebonden op de giek met bindtouwen, die rondom zeil en giek worden geslagen. Het voorste bindtouw gaat ook over de gaffel, zodat die ook vastgebonden is.
- 31 **katoen**, het materiaal van het grootzeil. Mag niet langdurig worden opgedoekt terwijl het nat is, want dan komt het weer erin. Een nat katoenen zeil moet dus zo snel mogelijk te drogen worden gehesen.
- 32 **hennep/manilla**, het materiaal van de lijken van het grootzeil. Natuurvezel, hiervoor geldt hetzelfde als voor katoen.

Fok

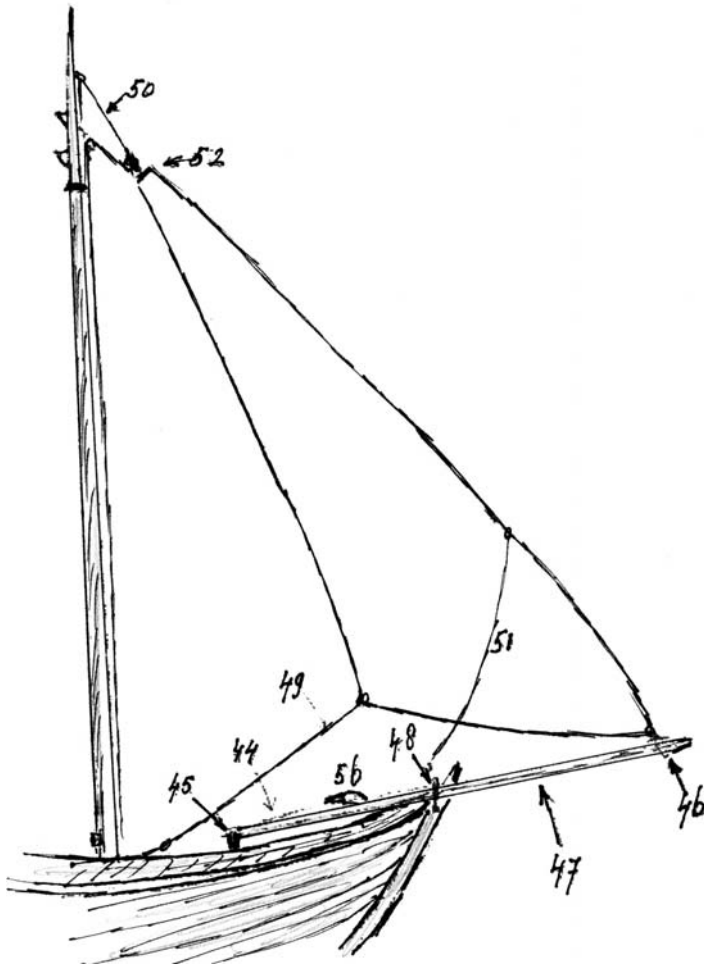


benamingen rond de fok

- 33 **stagingen**, ringen om de voorstag. Zijn met een bindsel aan de stagleuvers van de fok gebonden. Verbinden op die manier de fok aan het voorstag.
- 34 **voorstag**, massieve ijzeren draad tussen de voorsteven en de masttop. Hierlangs wordt de fok gehesen.
- 35 **grote gei**, benaming voor fok die tweemaal gereefd is.
- 36 **kleine gei**, benaming voor fok die driemaal gereefd is.
- 37 **gordijn**, lijn van halverwege het voorstag naar de voorste kruisklamp in de zij, aan loef. Als de fok bij het overstag gaan wind vangt over de nieuwe boeg, wordt hij opgevangen door het gordijn. De fok kan daardoor niet te wild tekeer gaan en de maat kan zonder gevaar de fokkeschoot beleggen.
- 38 **buiketouw**, lijn, die de buik van de fok in bedwang houdt bij *het overstag gaan*. Eén eind zit aan het onderlijk gesplitst. Het andere eind kan worden vastgemaakt aan het oog op de overloop. Of op een klamp naast de mast. Op ruime koersen moet deze losgemaakt worden.
- 39 **fokkeschoot**, schoot, waarmee de stand van de fok t.o.v. het schip wordt bepaald. Loopt vanaf de schoothoek met een lus rond achterste kruisklamp in de zij. Dan via een kousleuver of stropblok in de schoothoek, weer terug naar diezelfde kruisklamp, daarop belegd. Het losgooien van het geheel bij overstag gaan is een handigheidje.
- 40 **fokkeval**, val in de vorm van een tweeschijfstakel, waaraan de fok wordt gehesen. Het halend part wordt belegd op de halve klamp aan BB op de mast. Het eind van het halend part is weer aan de tophoek van de fok geknoopt en gaat bij het hijsen dus mee omhoog.
- 41 **leuvers achterlijk**, in het achterlijk van de fok zitten een paar kousleuvers en een touwleuver. Deze worden benut om op bepaalde koersen een grote of kleinere boom in de fok te kunnen zetten. En bij het reven, om de functie van schoothoek over te nemen.
- 42 **fokkeboom of fokkeloet**, hiermee wordt de grote boom aangeduid, waarmee de fok "te loevert" kan worden gezet op voordewindse koersen. Een enorm lang kreng, dat door minstens drie man gehanteerd moet worden. Daarom bij dagcharters nooit gebruikt.

- 43 **bindtouw**, touw aan het voorstevenbeslag. De opgerolde fok kan hiermee worden vastgebonden tegen de voorstag. Tevens in gebruik bij het reven, om de onderste stageringen op elkaar te binden, en daarmee het onderste stuk van het zeil uit de wind te halen.

Kluiver



Benamingen rond de kluiver

- 44 **kluiverboom**, zwaar rondhout, wordt langs de voorsteven naar voren uitgestoken; op het uiteind wordt de halshoek van de kluiver gevoerd. Als de kluiver niet wordt gebruikt, ligt wordt de kluiverboom terug naar achteren geschoven.
- 45 **non**, houten steun voor het achtereind van de kluiverboom. Staat midden op de plecht. Er zit een bindtouwje of een klapbeugeltje aan, waarmee je het eind van de kluiverboom borgt. Onze kluiverboom wordt vastgemaakt aan de waterbalk en eventueel de overloop.
- 46 **traveller**, ring om de kluiverboom. Kan heen-en-weer gehaald worden tussen voorsteven en top van de boom, doormiddel van de uithaler. Er zit een haak aan, om de halshoek van de kluiver aan te pikken.
- 47 **uithaler**, rondlopende lijn, loopt door een schijf in de top van de kluiverboom. De beide uiteinden zitten aan de traveller. De uithaler wordt belegd op de halve klamp midden op de kluiverboom, op de kluiverboom zelf, of op de bolder.
- 48 **bril of uithouder**, ringvormige ijzeren beugel aan de voorsteven. De kluiverboom wordt hier doorheen gestoken. De ring is met touw omwoeld, om de kluiverboom te beschermen.
- 49 **Kluiverschoot**, enkelvoudige schoot, waarmee de stand van de kluiver t.o.v. het schip wordt bepaald. Loopt van de schoothoek door een oog op het boord. Vandaar naar de loefbolder, waar hij wordt belegd. De schoot wordt ook vaak rechtstreeks op de lijbolder belegd.

- 50 **kluiverval**, val, uitgevoerd als tweeschijfstakel, waaraan de kluiver wordt gehesen. Het halend part wordt belegd op de mast. Als het val buiten gebruik is, wordt het onderblok ingepikt in een oog op de voorsteven. Het halend part wordt dan op dit blok gestoken.
- 51 **schrooflijntje**, lijntje dat aan het midden van het voorlijk van de kluiver is gesplitst. Bij gehesen kluiver is het eind vastgezet op de voorstag. Met dit lijntje kun je de kluiver snel in de luwte van de fok trekken, tijdens het strijken.
- 52 **kophout** spreidstokje van ca. 30 cm lengte in de tophoek van de kluiver

Bezaan

De bezaan is net als de kluiver een driehoekig zeil. De benaming van de onderdelen komt overeen met de kluiver. De bezaan wordt achter het grootzeil gevoerd. De top wordt gehesen met de dirk. De hals wordt met een lijntje of stropje belegd op een dol aan lij. De schoothoek wordt naar achteren uitgeboomd met de bezaanstutter. Daaraan zit een enkele schoot. Die wordt belegd op een dol aan loef. Het schrooflijntje ontbreekt.

Breefok

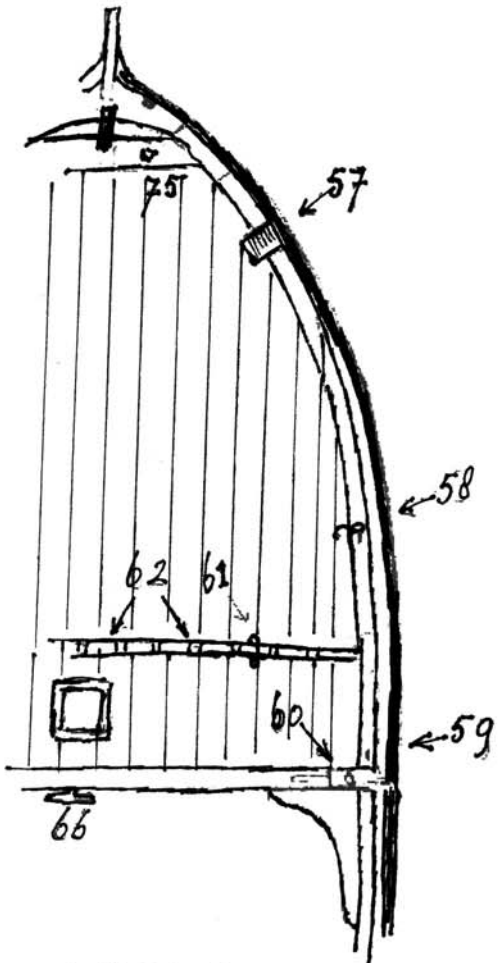
Op de VN 66 niet aanwezig

Hier wat bijzonderheden van een breefok:

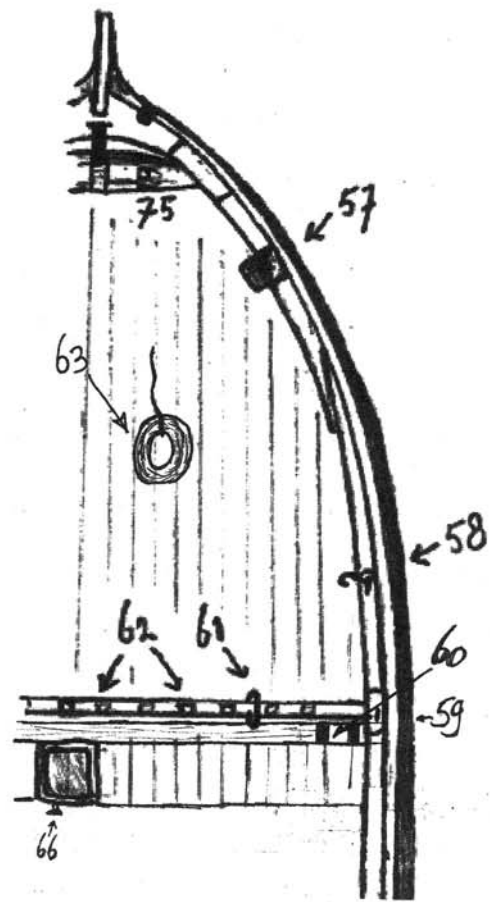
- * het is een smal, rechthoekig razeil, 10m hoog en ca 3m breed, van zwaar katoendoek.
- * wordt voor de mast gehesen, aan een ra
- * staat aan de loefzijde uitgeboomd met behulp van de onder- en bovenstok
- * alleen geschikt voor ruime- en voordewindse koersen
- * door de Volendammers gebruikt bij voordewindse vistechnieken met sleepnetten: de wonderkuil en kwakkuilvisserij. De gewone fok is op zulke koersen een lastig hanteerbaar zeil.
- * wordt samen met het grootzeil gevoerd; de fok blijft dan gestreken
- * wordt bij licht weer aangevuld met een bezaan (dwars over de plecht gevoerd)
- * en eventueel nog een kluiver, aan loef buiten de breefok gevoerd

KLAMPEN, BOLDERS, DOLLEN, OGEN EN RINGEN

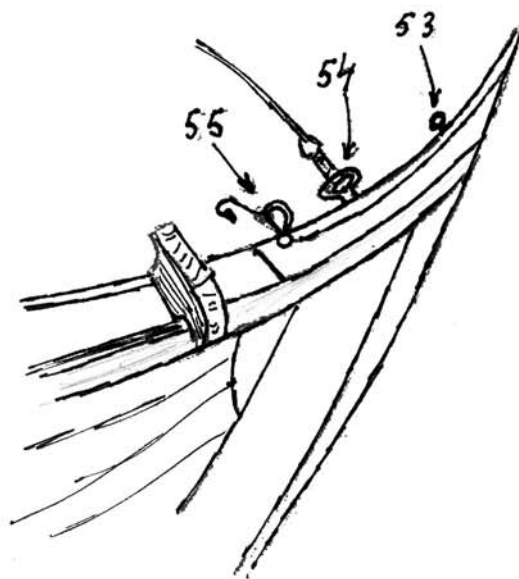
Meestal bedoeld om een lijn aan vast te maken of een stok tegenaan te zetten.



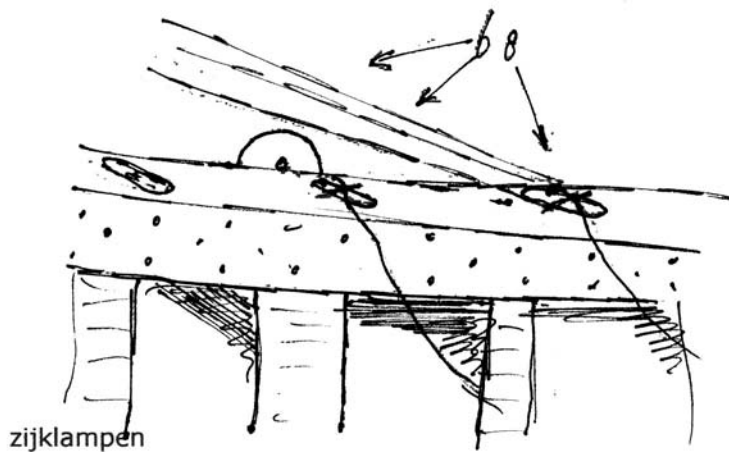
plecht Volendammer Kwak



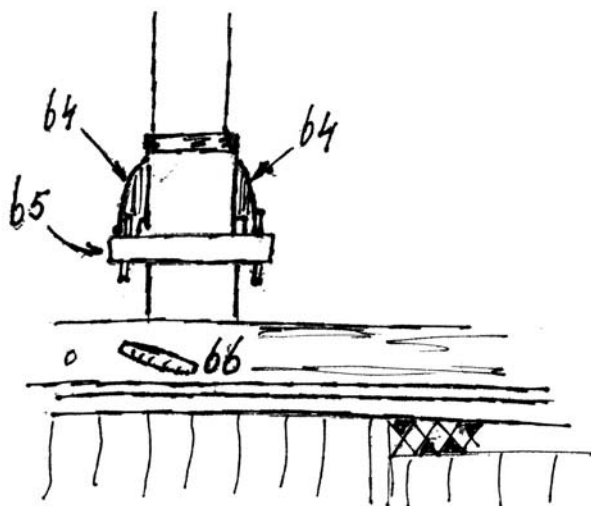
plecht Botter



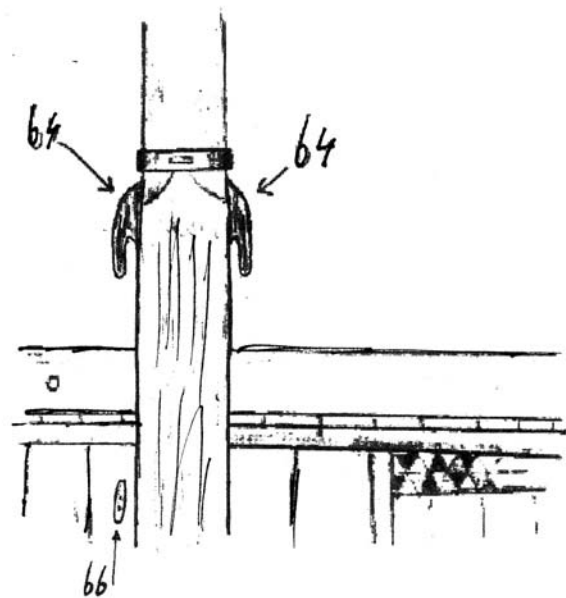
voorsteven



zijklampen



mastvoet Volendammer Kwak met knecht



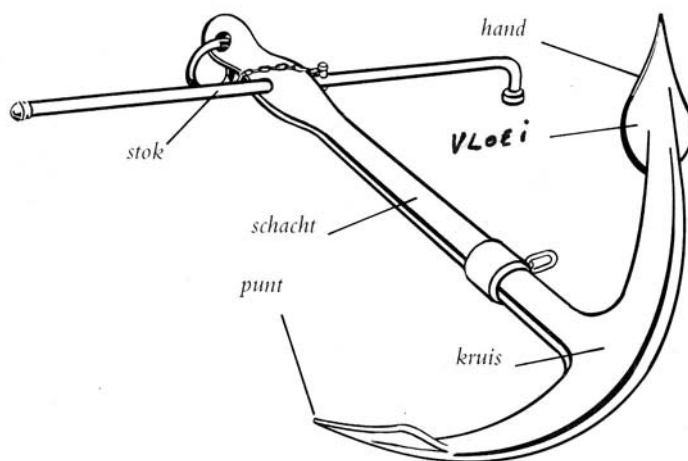
mastvoet Botter

Benamingen

- 53 **oog vd kluiverval, op de steven**, oogje om het onderblok van het kluiverval in te pikken, als de kluiver buiten gebruik is.
- 54 **stagoog, op de steven**, middelste, zware oog op de voorsteven. Hieraan zit het voorstag.
- 55 **haak van de fokkehals, op de steven**, onderste grote oog op de voorsteven; met een haak eraan, waar de halshoek van de fok aan wordt gepikt.
- 56 **halve klamp op de kluiverboom**, om de uithaler op te beleggen
- 57 **voorbolders**, bolders op de plecht. Om landvasten op te beleggen, maar ook de kluiverschoot
- 58 **haakjes-op-'tboord**, ogen op het boord, met een haak eraan, een stukje voor de fokoverloop. Bestemd om de halshoek van de breekfok in te pikken. Ook gebruikt als geleiding van de kluiverschoot, of om een autobandje of stootwil aan te hangen. (*niet aanwezig op de VN 66*)
- 59 **ogen voor de kuilstok**, ogen op het boord, net voor de zwaardkop. Bestemd voor het dwarskullen, om via een stropje de kuilstok aan te bevestigen. Ook handig om een bandje/stootwil aan te hangen.
- 60 **stutterklampen op de waterbalk**, klossen op de waterbalk, BB en SB. Om het wegrollen van losliggende stutters te beletten.
- 61 **ring op de fokoverloop**, hieraan kan het buiketouw worden vastgemaakt.

- 62 **kepen in de fokoverloop**, serie inkepingen op de fokoverloop. Bedoeld om de bovenstok van de breekfok in te zetten. Ook bruikbaar om een stok in te zetten die het achterlijk van de fok openhoudt. *(niet aanwezig op de VN 66)*
- 63 **autoband om stok in te zetten**, om een stok op een willekeurige plek op de plecht te kunnen zetten, leg je een autoband neer. Touw aan de band aan een vast punt knopen. Stok in het gat van de band zetten.
- 64 **halve klampen op de mast**, klampen aan BB en SB van de mastvoet, om het fokkeval en het kluiverval op te beleggen.
- 65 **knecht**, dwarsbalkje aan achterkant mastvoet, door de uiteinden een korvijngel. Om de dirkloper (BB) en het zeileval (SB) op te beleggen.
- 66 **klamp vd halstalie**, klamp tegen de voet van de mast, om de halstalie en eventueel het buiketouw op te beleggen.
- 68 **kruisklampen in de zij**, aan BB en SB zitten drie klampen op het binnenboord. De voorste zijn voor het gordijn. De middelste voor de zwaardloper. De achterste voor de fokkeschoot.
- 69 **kruisklamp op de giek**, klamp midden op de giek, om de smeerreptalie op te beleggen.
- 70 **dollen in het dolboord**, aan beide kanten zitten er 2 ijzeren pennen door het dolboord: de dollen. Gebruikt om achterlandvasten op de beleggen, de halshoek en schoot van de bezaan, en soms de grootschoot op ruime koersen.

Ankergerie

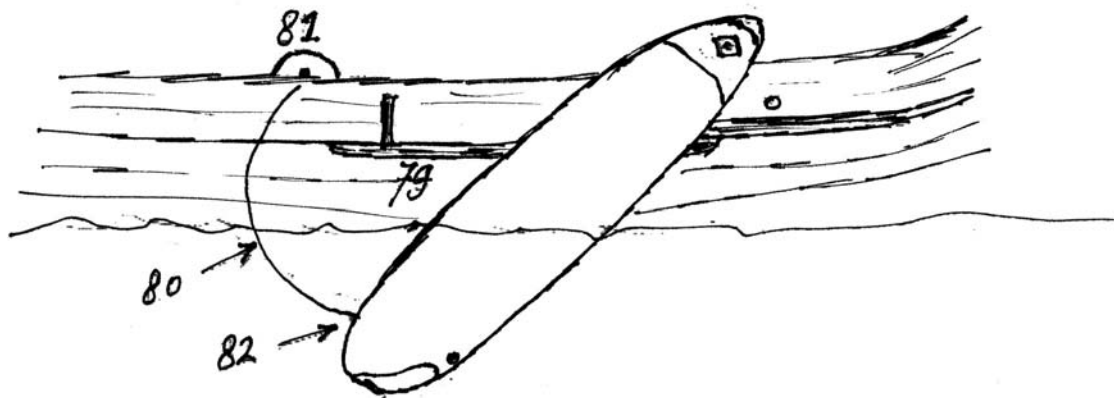


Stokanker

Op de vissersschepen wordt over het algemeen het dreganker toegepast. Dit anker bestaat uit een schacht met vier armen. Het dreganker wordt op grotere schepen gebruikt als werpanker.

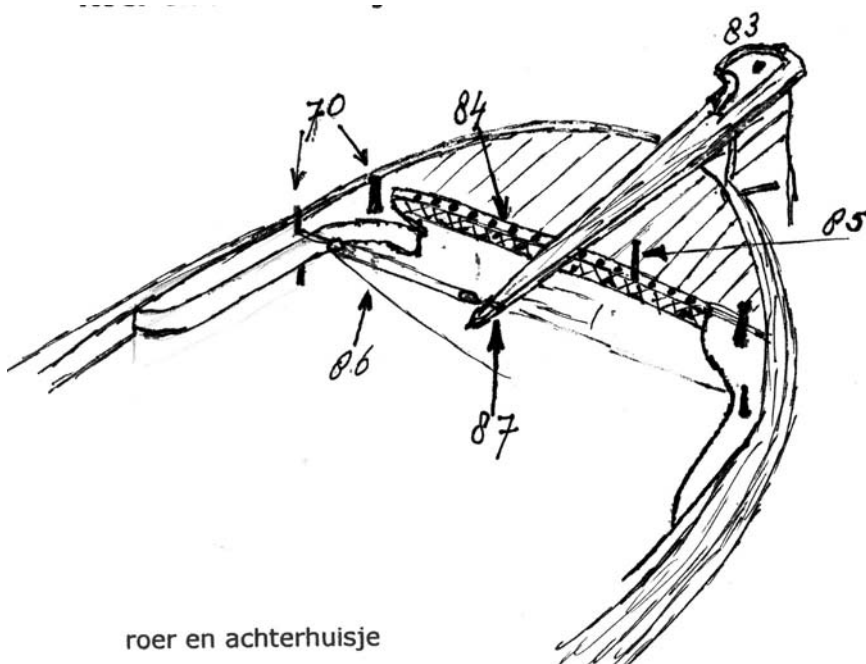
- 71 **dreg**, anker met vier armen. Ligt altijd gebruiksklaar, naast de voorsteven.
- 72 **stokanker**, anker met twee armen en een losse dwarsstok. Is opgeborgen op een andere plek aan boord, als 2e anker.
- 73 **ankerketting**, aan het anker zit eerst een paar meter ketting, daarna verlengd met een kabel. De ketting dient om het anker beter aan de grond te houden. Opgeborgen in de voorpiek. Loopt via een gat aan de rand van het boegluik naar de dreg.
- 74 **ankerkabel**, aan de ketting is de ankerkabel gestoken. Het eind moet gezekerd zijn aan een vast punt in de voorpiek, om te voorkomen dat de hele ankerkabel overboord kan vliegen.
- 75 **braadspil**, liggend spil vooraan de plecht, waarmee de dreg opgehaald kan worden. Meestal wil de dreg zonder gebruik van het braadspil ook wel uit de grond komen.
- 76 **spak**, stok die in de gaten van het spil wordt gestoken, als hefboom.
- 77 **neuringlijn**, dunne lijn, aan een arm van het anker geknoopt. Dient om het anker gemakkelijk uit de grond te kunnen trekken.
- 78 **neuringboei**, boeitje of stootwil, aan een lijntje op het anker geknoopt. De boei markeert de plek waar het anker ligt.

Zwaarden



- 79 **zwaardklamp**, lange houten klamp, onder het berghout. Tijdens het zeilen wordt het zwaard hier tegenaan gedrukt. Het optrekken van het zwaard gaat lichter, als deze klampen zijn ingevet.
- 80 **zwaardloper**, lijn van het uiteind van het zwaard, door een gat in de dop, en dan belegd op de middelste klamp in de zij.
- 81 **dop**, halfronde klos op het boord, waar de zwaardloper doorheen loopt.
- 82 **nok op het zwaardbeslag**, ijzeren uitsteeksel op de bovenrand van het zwaard. Hier kun je een pikhaak tegenaan zetten, om het zwaard dieper onder water te drukken.

Roer en achterhuisje



roer en achterhuisje

- 83 **krul**, kop van het roer. De helmstok kan in een hoge of lage stand worden gebruikt.
- 84 **pennebank of stuurboog**, ijzeren strip met gaatjes, aan de voorkant van het achterhuisje. De helmstok glijdt hier overheen in z'n lage stand.
- 85 **stuurpen**, ijzeren pen. Kan in één van de gaten van de pennebank worden gestoken, om de helmstok in een bepaalde stand vast te zetten.
- 86 **stuurtaalie**, wegneembaar vierschijfstakeltje. Wordt bij harde wind gespannen tussen de helmstok en de voorste dol aan loef. Sturen via de stuurtaalie is een stuk lichter dan rechtstreeks aan de helmstok. (*niet aanwezig op VN 66*)

- 87 **helmstok**, lange houten balk die over de kop van het roer wordt geschoven en dient om het roer heen en weer te bewegen.

BOORDINVENTARIS: “ VINDEN ZONDER ZOEKEN”

Er zijn veel spullen in de boordinventaris, die je op een onverwacht moment snel nodig kunt hebben. Dan is het belangrijk, dat ze altijd op dezelfde plaats liggen, zodat je niet hoeft te zoeken. De plaats van sommige spullen is per schip verschillend, je zult je dus aan boord moeten laten voorlichten. Hieronder een selectie van spullen die je snel moet kunnen vinden. Materiaal, dat niet direct op het varen zelf betrekking hebben, blijft hier buiten beschouwing (zoals de kombuisinventaris).

Altijd bij de hand houden

- contactsleutel
- scherp mes
- stuurpen
- logboek en ballpen
- zeekaarten, stroomatlas
- navigatiekoffer (marifoon, GPS, kompas)
- toeter
- verrekijker

Gereedschap

- boordgereedschap
- zaklantaarn
- materiaal voor zeilreparatie
- breekwiel, beitel etc.
- aansteker
- ducttape

Reservemateriaal

- lijnen
- blokken
- helmstok
- onderdelen motor (impeller, filters, snaar etc)

Veiligheidsmiddelen

- reddingsvesten
- verbandkist
- vuurpijlen
- werpboei
- brandblusser
- scherp mes

Techniek

- lenspomp schakelaars
- walstroomkabel met verloopstukken
- losse navigatieverlichting
- aansluitpunten navigatieverlichting
- schakel en zekerpanelen
- hoofdschakelaars
- lenspompen
- nood lenspompen
- vuldop, peilstok dieseltank
- wierpot
- buitenboordkraan
- smeerolie en koelvloeistof
- schroefasvet en smeernippels schroefas

Allerhande

- vet voor de zwaardklampen
- ankerbal
- boordpapieren
- logboek
- radarreflector
- pikhaken en stutters
- hoosblik
- poetsdoeken
- toiletpapier
- spaak van het braadspil

OMGAAN MET LIJNEN

Inleiding

Praktijkoefeningen zijn hier veel nuttiger dan een theoretische tekst. We volstaan daarom met een opsomming van de belangrijkste **“touwsituaties”** aan boord. Het beleggen van lijnen op een vast punt komt heel vaak voor. Knopen en steken leggen is minder vaak nodig, maar een beperkt aantal steken moet je vlot kunnen maken. Voor de uitleg van paalsteek, mastworp en meer van dat fraais: raadpleeg de vele boekjes en websites die hierover bestaan, of een behulpzame mede botteraar.

Lijnen beleggen op een vast punt

Op de voorbolder (landvast en kluiverschoot)

Een landvast (of meerlijn) (voortros, voorspring) kun je met de lus om een meerpaal leggen. Beter is ‘dubbel nemen’: de lus om de bolder, dan de landvast om de paal aan wal en weer terug naar het schip, daar beleggen. Dan kun je de landvast losgooien, zonder dat de lus van de meerpaal hoeft. Het beleggen gaat zo:

- * één hele slag rondom de bolder, onder de pennen door,
- * enkele kruislagen aan binnenkant of buitenkant van de bolder,
- * tot slot één halve steek op een van de pennen.

Op deze manier trekt het touw aan de onderkant van de bolder, waar die het sterkst is.

Op de knecht (zeileval en dirkloper)

- * eerst een hele slag om de knecht heen,
- * dan drie kruisslagen, onder – boven – onder,
- * dan één halve steek op de bovenbeen.

Op een halve klamp (fokkeval, kluiverval, fokkeschoot, uithaler van de kluiverboom)

- * sla de lijn eerst twee keer rondom de klamp,
- * trek dan een lus in het vrije eind. Neem deze lus achter het strak staande eind langs en trek klem,
- * sla de lus naar beneden, om het uiteind van de klamp heen,
- * stevig aantrekken aan het vrije eind. Lijn beleggen op halve klamp

Op een kruisklamp (zeileval, gordijn, zwaardval, halstalie, landvast)

- * neem één hele slag om de klamp heen, zodat de trekkracht op de voet van de klamp komt,
- * dan twee kruisslagen,
- * dan één halve steek tot slot.

Bij de kruisklampen in de zij sla je de kruisslagen steeds van boven naar beneden, dan komt het vrije eind aan de onderkant uit de halve steek (valt beter)

Op een dol in het dolboord (landvast)

Voor de achterlandvast. Zie kruisklamp, is hetzelfde. Kies ook hier zoveel mogelijk voor een dubbelgenomen landvast.

Op een rondhout

Met een mastworp, vissersteek of timmersteek. *Vraag demonstratie of kijk in een knopenboek!*

Op een oog

Mastworp, werpankersteek. *Vraag demonstratie of kijk in een knopenboek!*

KNOPEN EN STEKEN

Voor de uitvoering van de knopen hieronder geldt ook: *vraag om een praktijkdemonstratie*, of bekijk een de vele knopenboeken waarin dit wordt behandeld.

- * lus aan een lijn maken: paalsteek,
- * bindtouw om de giek en zeil binden: platte knoop met slipsteek (halve schoenstrik),
- * oog midden in een lijn maken: middenmansknoop,
- * twee lijnen aan elkaar knopen: schootsteken of twee zoeteliefjes,
- * stopperknoop om te voorkomen, dat een lijn door een blok kan schieten: achtknoop. Wordt bijvoorbeeld in het eind van de zwaardlopers gelegd,
- * om de fokkeschoot (bij fok-te-loevert) of de dirkloper (bij bezaan hijsen) in te korten: trompetsteek.

Opschieten en klaren

De meeste geslagen lijnen moet je "met de klok mee" opschieten. Anders heb je last van kinken. Bij gevlochten lijnen speelt dit geen rol. De grootschoot wordt meestal in grote bochten opgeschoten, over de giek of aan de helmstok.

Het oprollen van touwen tot ronde "matjes" op de plecht ziet er leuk uit, maar is niet best voor het touw en plecht: de onderkant van de mat blijft vochtig, de bovenkant is aan de zon blootgesteld

De vallen worden na het hijsen van de zeilen wel opgeschoten, maar niet persé opgehangen aan de mast, zie hoofdstuk "**zeil zetten**".

Touwwerk van natuurvezel (hennep, manilla) nooit vochtig opbergen in het vooronder, want dan gaat het rotten. De levensduur van natuurvezel wordt verlengd door behandeling met bruine teer, of tanen.

Zie verder knopenboeken en praktijkoefeningen!

Takelingen

Uiteinden van lijnen moet je tegen uitrafelen beschermen. Daar zijn verschillende manieren voor:

- * dichtsmelten: bij dunne kunstvezel lijnen gaat dit met een aansteker. Bij dik touw is een elektrisch touw smeltapparaat nodig. Kan na verloop van tijd toch weer gaan uitrafelen.
- * tape: werkt altijd, maar houdt niet lang en is lelijk.
- * eindsplits: mooie oplossing, maar kost wat tijd en geeft een verdikking.
- * takeling: een omwikkeling met speciaal "takelgaren". Mooie, duurzame oplossing. Bij kunstvezel: combineren met dichtsmelten. Na een paar keer oefenen kost een takeling nog maar weinig tijd.
Vraag een demonstratie!

VAARREGLEMENT

Onze schepen varen in het BPR-gebied. Na het wijzigingsbesluit van het BPR in 2004 zijn passagiersschepen <20 m verplicht om een gele kegel in de mast te voeren, om duidelijk te maken dat ze in de categorie "groot schip" vallen, hoewel ze <20 m zijn. Onze botters voeren deze kegel niet. Consequentie is, dat we ons op het water houden aan de uitwijkregels voor "klein schip". Voor de voorrangsregels en andere vaarreglementen, verwijzen we naar cursusboeken en almanakken. Aan boord is het vaarreglement (verplicht) aanwezig. Als eis is door de stichting vaarbewijs I voor de schipper verplicht gesteld. Ga je het Markermeer op dan is ook vaarbewijs II of kustnavigatie nodig. Daarnaast dient de schipper over het marifoon certificaat te beschikken. Deze bewijsmiddelen moet je bij je hebben wanneer je gaat varen. Voor Maten zijn er geen opleidingseisen of certificaten vereist.

HULP VAN PASSAGIERS

Passagiers kunnen een nuttige bijdrage leveren aan de uitvoering van de dekhandelingen. Bovendien vinden ze het meestal leuk om te doen. Als er enthousiaste helpers bij de hand zijn, maak je daar dus gebruik van. Bij de meeste vaartochten is het ook een doel op zich dat de gasten meehelpten: de klant betaalt voor een dag actief zeilen. Als schipper en maat aan de eind van de dag met hun armen over elkaar kunnen toekijken hoe de gasten zelfstandig overstag gaan, is de dag altijd geslaagd. Dit lukt natuurlijk niet bij alle weersomstandigheden en het is afhankelijk van de groep. En de veiligheid blijft uiteraard voorop staan!

- * Probeer uit te peilen, wat iemands zeilervaring is. Pas de taakverdeling en benadering daar op aan.
- * Dring niet aan, als mensen er geen zin in hebben of angstig lijken
- * vooraf heldere instructies geven: wat gaat er gebeuren, wat is precies ieders taak, zo nodig droog oefenen.
- * Brandblaren van doorslippend touwwerk zijn de meest voorkomende verwondingen. Wijs de passagiers altijd op dit gevaar. Touw dus loslaten, als je het niet meer kunt houden.
- * Neem de tijd. chartervaren is geen wedstrijd, hoogstens een surrogaat wedstrijd.
- * Gasten mogen helpen met trekken aan lijnen, maar het beleggen van lijnen waar spanning op komt doe je altijd zelf. Alleen als gasten echt ervaring hebben, kan je volstaan met controleren.
- * Handelingen met een verhoogd risico doe je ook zelf, bijvoorbeeld grootzeil laten zakken, of het beleggen en uitvieren van lijnen waar veel spanning op staat, zoals de fokkeschoot.
- * Bij ingewikkelde handelingen nooit meer dan 2 of 3 mensen laten helpen. Anders verlies je het overzicht (bijvoorbeeld overstag gaan).
- * Pas op met lieden die teveel gedronken hebben.
- * Volgens de eisen van het Binnenscheppenbesluit is de plecht verboden terrein tijdens het zeilen, omdat er geen zeerailing omheen staat.

ZEILKLAAR MAKEN

Voordat er gevaren kan worden, moeten schipper en bemanning een aantal zaken voorbereiden. Op de schepen is hiervoor een checklist aanwezig in het logboek. Ter oriëntatie hieronder alvast een aantal punten:

- * luister naar een actuele windverwachting.
- * logboek vooraf invullen.
- * vooronderdeur vastzetten in de open stand.
- * alle plechtluiken dicht (valgevaar!).
- * contactsleutel in contact plaatsen.
- * hoofdschakelaar(s) aan.
- * eventueel lenzen: achterhoos, voorhoos, motorruim. Hiervoor zijn pompen aanwezig. *Op de praktijkdagen wordt getoond waar de schakelaars zitten.*
- * peilen: dieseltank, oliepeil motor, koelwaterpeil.
- * zo nodig wc schoonmaken en toiletpapier aanvullen.
- * lege vuilniszak buiten ophangen.
- * huiken van fok en grootzeil halen. Opbergen in de kooi.
- * het eind van de dirkloper loshalen van de klamp in de zij; bij de mast beleggen.
- * zo nodig de walstroomkabel afkoppelen.
- * zo nodig: werpboei op achterschip ophangen
- * degenen die op de plecht moeten zijn, trekken een reddingsvest aan.
- * zodra je van wal los bent: bandjes/stootwillen weghalen en opbergen. Let vooral op de autoband voorop.

Na afloop van de tocht:

- * logboek bijwerken.
- * alle losse inventaris die tevoorschijn is gehaald weer opbergen.

- * zeilen afdekken met huiken (tenzij ze nat zijn).
- * lijnen opschieten en weghangen.
- * afwas doen; vaatwerk schoon en droog opbergen.
- * volle vuilniszak van boord.
- * walstroomkabel aansluiten.
- * wc schoon achterlaten.
- * schoonschip maken
- * eventuele mankementen, schade's of dieseltekortingen opschrijven in het logboek.
- * deur op slot.

ZEIL ZETTEN

Algemeen

De volgorde van zeil zetten is normaal gesproken: eerst grootzeil, dan fok, dan eventueel kluiver en soms nog de bezaan. Je kunt ook zeilen op de kale fok of het kale grootzeil. De snelheid die je dan haalt, valt erg mee. Overstag gaan lukt moeilijk op het kale grootzeil. Op de kale fok gaat dit meestal wél. De kluiver kan worden gevoerd op lange halfwindse of ruimwindse rakken. Bij een korte slag loont het niet de moeite om de kluiver te zetten. Een middenmaat kluiver kan blijven staan tot ruim 4 bft., maar bij charteren is dit erg afhankelijk van de gasten en het dagprogramma normaliter wordt er alleen met grootzeil en fok gevaren.

Dan nu het zetten van de afzonderlijke zeilen:

Grootzeil hijsen

voorbereiding:

- * check, of er alvast gereefd of ontreefd moet worden,
- * maak de bindlijnen (op de bindlijn rond de gaffeltop na) los, waarmee het grootzeil en de gaffel op de giek zijn gebonden. Deze losse lijnen berg je op,
- * de schipper zorgt ervoor, dat de grootschoot vrij kan uitlopen,
- * de halstalie moet ook vrij uit kunnen lopen, met flink wat "loos" erin getrokken,
- * hijs de giek een flink eind omhoog met behulp van de dirk,
- * de schipper draait nu op, zoveel mogelijk met de kop in de wind,

hijsen:

- * Net voordat je gaat hijsen maak je het laatste bindtouw los en wijs de mensen om je heen op het gevaar van de gaffel,
- * hijs nu het zeil. Laat het zware werk daarbij zoveel mogelijk over aan helpers. Ze kunnen eventueel op de deken blijven staan. Zorg voor ritme bij het hijsen!
- * bij het begin van het hijsen: opletten dat het valblok op de gaffel de goeie stand inneemt (rechttop),
- * hou steeds in de gaten, of de rakbanden niet blijven steken onder de klampen aan de mastvoet. Benoem eventueel iemand, die alleen hier op hoeft te letten,
- * het laatste stuk moet er gestrietst worden. Dat betekent: het val één hele slag rond de klamp en dan het vrije eind in de handen van no.1, die op de deken staat. No. 2 zet een voet tegen de mast en gaan met hun volle gewicht in het strakstaande val hangen. Hierdoor komt de gaffel weer een stukje hoger. Laat dan in één keer het val laten schieten. No. 1 kan dan nu stukje doorhalen via de klamp. Dit net zolang herhalen, tot de valblokken "toebloks" komen (elkaar raken). De schipper kan vanaf het roer zien, wanneer dat gebeurt,
- * het val beleggen op de klamp doe je zelf.
- * Het loos van de zeileval ook beleggen over het hijspart heen,
- * nu kan de spanning voorzichtig van de dirkloper worden gehaald. De dirk moet zoveel ruimte hebben, dat hij geen plooi in het zeil trekt. Let erop dat de dirk wel weer goed belegd wordt, hoewel er geen spanning op staat. Bij het zeilstrijken of bij breuk van het zeileval moet de giek in de dirk blijven hangen en niet op het boord vallen!

tenslotte:

- * het lijzwaard kan nu los,

- * als er een stevige wind is met een aandewinds rak voor de boeg, moet de halstalie nu strak worden doorgezet. Dit gaat het best met z'n tweeën,
- * de schipper kan nu de botter op koers leggen,
- * help zo nodig de schipper met het trimmen van de grootschoot,
- * schiet tenslotte het val op. Sommige schippers kiezen ervoor, om de dirk altijd los te maken van het eind van de giek, zodra het grootzeil staat. De haak wordt dan naar voren gehaald en bij de mastvoet vastgezet. De luchtstroom langs het zeil wordt dan niet verstoord door de dirk. Bovendien is het nu mogelijk om gelijk de bezaan te hijsen (met de dirk als val).

Fok hijsen

Dit is het gemakkelijkste zeil om te hijsen.

- * maak het bindtouw los, waarmee de opgerolde fok tegen het voorstag is gebonden.
- * rol de fok naar achteren toe uit, aan de (toekomstige) lijszijde van de plecht,
- * doe de schootlus om de achterste klamp, en beleg de schoot alvast. Niet te strak, anders lukt het laatste stukje hijsen niet,
- * nu moet het fokkeval geklaard worden. Dit zit een paar slagen om de voorstag geslingerd. Zorg dat het vrij komt te hangen, zonder draaien erin,
- * hijs het zeil met z'n tweeën,
- * de laatste halve meter wordt weer gestriest, met een slag om de klamp op de mast,
- * beleg het val ook op deze klamp,
- * Ook het loos eind beleggen over de val heen,
- * de fokkeschoot wordt getrimd,
- * schiet het val op,
- * als er meteen een kruisrak komt:
- * afhankelijk van de wind: beleg het buiketouw.

Kluiver hijsen

kluiverboom uithalen:

Vandaag de dag voeren we onze kluiver op een kluiverboom. Die moet eerst naar voren worden uitgehaald voordat de kluiver gezet kan worden. Met wat kracht en handigheid is dit alleen te klaren, maar bij voorkeur doe je het met z'n tweeën.

- * maak de uithouder op de boeg open,
- * leg het puntje van de kluiverboom in de uithouder,
- * schuif nu de kluiverboom naar voren en zorg dat de traveler over de uithouder gaat,
- * leg het achtereind van de boom op de waterbalk. Hierbij moet iemand op het achtereind van de boom zitten, anders kan de boom voorover het water induikelen!
- * aan de waterbalk zit een touw die je over het achtereind van de kluiverboom schuift. Eventueel kun je hier een extra borgtoewtje gebruiken zodat je zeker weet dat de kluiverboom daar niet los kan,
- * sluit de beugel van de uithouder en borg deze zodanig dat de beugel niet open kan,
- * de traveler zit nu helemaal vooraan op de boom. Trek hem met de uithaler naar achteren (naar de boeg). Beleg de uithaler op de bolder of op de boom zelf.

kluiver klaarleggen:

- * haal de kluiver uit de zeilzak en leg hem als een "worst" op de plecht: de schoothoek achteraan, de halshoek vooraan. Het kophout bovenop de bundel, zonder draaien in de top.
- * je hijst de kluiver achter het fok, dus leg de kluiver aan de lijszijde van moment van hijsen.
- * pik de halshoek in de haak van traveler.
- * beleg de schoot met veel loos op de kikker aan de lijszijde zodat je deze niet kwijtraakt
- * maak de kluiverval los van de voorstevan.
- * check of er geen draaiingen in de val zitten; pik het blok dan in het kophout.
- * wanneer je niet gelijk gaat hijsen kun je de val zolang borgen op de lijbbolder.

hijsen:

- * trek nu met de uithaler de halshoek naar de top van de kluiverboom. Zorg dat de zeilbundel netjes mee naar voren schuift: niets mag achter uitsteeksels (de dreg!) blijven haken,
- * hijs nu het zeil. Zet het val bij de mast strak door, met z'n tweeën (strietsen). Beleggen op de halve klamp aan de mast,
- * nu wordt de schoot aangehaald: trek hem aan en beleg hem op de loef- of op de lijbolder.
- * schiet tenslotte het val op.

Als er helpers beschikbaar zijn, kunnen ze bij een aantal dingen meedoen: het uithalen van de kluiverboom, het uithalen van de halshoek, het hijsen van het zeil en strak doorzetten van het val, aanhalen van de schoot. Eventueel kan het uithalen van het de halshoek en het hijsen tegelijkertijd gebeuren. Dat vereist wel samenwerking: de uithaler moet zijn belegd vóórdat de kluiverval op spanning komt.

Bezaan hijsen

De bezaan (ook wel aap of bras genoemd) is een bijzeil voor licht weer, dat achter (aan de loefzijde) van het grootzeil wordt gevoerd, op halfwindse en ruime rakken. Een bezaan komt het beste tot zijn recht bij het dwarsuit-vissen, bijvoorbeeld bij botslepen en dwarskuilen. Bij "los varen" voegt het maar heel weinig toe aan de snelheid. Maar bij wedstrijden telt elke tiende knoop, dus dan komt de bezaan tevoorschijn. Het hijsen en strijken vraagt 2 of 3 mensen. Overstag of gijpen met gehezen bezaan is niet mogelijk.

Volgorde van handelen:

** de dirk gaat als val voor de bezaan worden gebruikt. Dit moet als volgt worden voorbereid:

- de haak van de dirk moet na het hijsen van het grootzeil alvast worden uitgepikt van het eind van de giek en vastgezet bij de mastvoet aan de andere zijde dan waar het halend part zit
- als de bezaan over SB wordt gehezen, komt deze haak straks aan de tophoek van de bezaan.
- als de bezaan over BB wordt gehezen, komt het voetblok van de dirkloper straks aan de tophoek van de bezaan. Daarvoor moet eerst de dirkloper worden ingekort, tot er ruwweg nog een meter zit tussen top- en voetblok. Fixeer dit, door met het halend part een trompetsteek te zetten tussen de blokken.

* haal de bezaan uit zijn zeilzak en leg deze als "worst" neer, achterop de bun. Halshoek achter, schoothoek voor, tophoek met kluifhout bovenop.

* aan de halshoek zit een lus of lijntje. Zet dit vast op de achterste pen in het dolboord, aan lij.

* aan de schoothoek zit een leuver. Prik hier het achtereind van de stutter in.

* aan de schoothoek zit ook de bezaanschoot. Zet einde van de schoot vast op de achterste dol aan loef.

* pak de bezaanstutter en leg deze klaar.

* pik het goede uiteind van de dirk in de tophoek. Dit kan dus de haak zijn, of het voetblok van de dirkloper (zie hierboven).

** hijsen:

- nr.1 hijst aan de dirk de tophoek omhoog.

- nr.2 duwt tegelijkertijd de stutter naar achteren. Daardoor wordt de schoothoek naar achteren uitgeboemd. De voet van de stutter komt tegen een klampje aan de achterkant van de motorkist te staan.

- nr.1 haalt het val pas strak door, als de stutter op z'n plek staat. Daarna beleggen op een klamp.

- nr.2 of 3 trimt tot slot de bezaanschoot.

Vallen opschieten

Als de zeilen eenmaal staan, liggen er vele tientallen meters vallen op de plecht.

- * deze vallen worden netjes in ruime lussen opgeschoten. Maak lussen met de klok mee, dan heb je geen last van kinken.
- * bij druk vaarwater of harde wind moet je de zeilen weer snel kunnen strijken, zonder eerst een bundel vallen los te moeten knopen. Dan is het beter om de opgeschoten vallen los naast de mast op de plecht leggen, dus niet opgebonden aan de knecht. Het eind, dat bij zeilstrijken de mast in zal vliegen, moet natuurlijk bovenop liggen, zodat de boel vrij kan uitlopen.
- * het andere eind van de vallen loopt als "neerhaler" weer de mast in, naar de klauwhoek (grootzeil) of tophoek (fok) van het zeil. Zorg dat deze neerhalers losjes bij de mastvoet zijn belegd, meestal over het halende part heen. Anders gaan ze achter het zeil fladderen en wordt het opgeschoten val gelijk weer een warboel.

ZEIL STRIJKEN

Grootzeil strijken

Er zijn twee methodes: met dirk en zonder dirk.

Met dirk:

De giek blijft hierbij in de dirk hangen, terwijl het zeil zakt. Gelijk opdoeken is niet mogelijk want daarvoor hangt de giek te hoog. Het zeil valt dus op de trog en de deken.

- * spreek af, aan welke kant de giek moet komen te liggen. Standaard is: bakboord,
- * haal de dirk strak (ophijzen van de giek hoeft niet) en beleg de dirkloper,
- * zorg, dat het val vrij kan uitvieren. Zo nodig eerst opnieuw opschieten op de plecht,
- * de schipper draait op in de wind,
- * hou een slag om de klamp en laat het val rustig vieren, totdat het zeil en gaffel helemaal beneden zijn.
- * laat daarna de dirkloper vieren, zodat de giek op het boord zakt. De schipper zorgt dat de giek netjes op het dolboord landt. Handen OP de giek houden, nooit eronder.
- * zeil en gaffel eventueel provisorisch opbinden met een bindtouw. Opdoeken komt later, in de haven.

Zonder dirk:

De dirk gaat van te voren helemaal los. Bij het vieren van het val zakt dan eerst het eind van de giek op het boord. De giek is dan laag genoeg, om het zeil gelijk te kunnen opdoeken tijdens het zakken.

- * spreek af, aan welke kant de giek moet komen te liggen. Standaard is: bakboord,
- * maak de dirkloper los, zodat de dirk vrij kan uitvieren,
- * zorg dat het val vrij kan uitvieren. Zo nodig eerst opnieuw opschieten op de plecht,
- * de schipper draait op in de wind,
- * hou een slag om de klamp en laat het val rustig vieren,
- * de schipper zorgt dat de giek netjes op het dolboord landt. Handen op de giek houden, nooit eronder,
- * de schipper gaat op de doft staan en trekt de plooiën het achterlijk zo stijf mogelijk naar achteren,
- * de maat laat met twee handen het val vieren, maar gebruikt af en toe één hand om een plooi van het voorlijk naar BB of SB te trekken. Zo mogelijk laat je dat door een helper doen. Volg de gangen van de rakbanden,
- * maak ruime plooiën, BB en SB even groot, anders kiepert het hele zootje van de giek,
- * het val zó beleggen, dat de gaffel op het zeil ligt en niet verder naar beneden kan vallen,
- * halend part van de dirk vastzetten. In de haven verzet je deze op de voorste klamp in de zij,
- * bindtouwen om giek en grootzeil (achterste) en om giek, grootzeil en gaffel (voorste),
- * het val kan nu losgemaakt worden. Maak de vier parten van het val even lang, en draai ze om de mast. *Zie praktijkdemonstratie, dit valt niet op te schrijven.*

Strijken met dirk gaat heel gecontroleerd en veilig. Het nadeel is, dat het zeil niet gelijk opgedoekt wordt. Bij strijken zonder dirk lukt dat wel, maar daar bestaat een gevaar: op het moment dat de giek op het boord zakt, kan die door een windvlaag weer opwaaien en gaan zwaaien. Over het algemeen hanteren we de methode 'met dirk' bij harde wind en veel zeegang, en 'zonder dirk' bij rustig zomerweer. De beslissing is aan de schipper. Het opdoeken van het grootzeil is bij harde wind of nat doek een crime en soms zelfs riskant. Daartegen bestaat één remedie: gewoon laten zakken zonder officieel op te doeken. Daarvoor een beter moment afwachten!

“Oude vissers, die zien hoe wij het grootzeil strijken en met veel omhaal opdoeken, vinden dit maar niets. Ze beweren dat dit in hun tijd beter en simpeler ging: “De knecht liet het val vieren. De schipper nam de grootschoot, en slingerde daarmee de giek zo'n beetje heen en weer, zodat de plooiën van het zeil er vanzelf om-en-om overheen vielen. De giek bleef lekker hoog in de dirk hangen, zodat hij niet in de weg zat.” Wel, we hebben het geprobeerd, maar het is ons nog niet gelukt. Onkunde van ons? Of hadden ze het over een lichtgewicht zomertuigje op een handzaam schouwttje? Of hebben we hier gewoon een geval van Latinium Pescadorem? U begrijpt het al, frustraties alom, want het zou natuurlijk wel erg sjiek zijn om het zo te doen. Liefst met een poenige lemsteraak in de buurt, waar ze met zes man staan op te doeken...”

Fok strijken

- * zorg dat de schoot is doorgezet, maar niet helemaal strak,
- * zorg dat gordijn en buiketouw los zijn,
- * zorg dat het val vrij kan uitvieren (zonodig even opnieuw opschieten op de plecht),
- * de schipper stuurt iets op in de wind, zodat de meeste druk uit de fok verdwijnt,
- * in principe kun je de fok nu in één keer laten vallen. Dat gaat snel en alles valt keurig bovenop elkaar. Maar chartergasten zouden van dit geweld kunnen schrikken. Daarom liever de fok rustig laten zakken. Zorg wel, dat hij binnenboord blijft,
- * maak de schoot los,
- * maak de bundel zeildoek op de plecht zo smal mogelijk en fatsoeneer de plooiën een beetje,
- * vouw de bundel dubbel, door de schoothoek naar de voorsteven te trekken,
- * leg de schoot en het buiketouw op het doek,
- * rol de bundel van achteren naar voren op tot aan het voorstag, liefst met z'n tweeën,
- * trek het bindtouwttje onder de bundel vandaan en bind dit aan de voorstag om de boel bij elkaar te houden,
- * maak de 3 parten van het val even lang,
- * slinger het val een paar keer om de voorstag.

Het opvouwen en oprollen doe je alleen als het zeil droog is. Een natte fok blijft onopgerold aan dek liggen en wordt zo snel mogelijk te drogen gehesen.

Kluiver strijken

- * maak de uithaler los en trekt het bit (met daarop de hals van de kluiver) naar de voorsteven toe,
- * één man viert nu het kluiverval, met een slag om de klamp,
- * de kluiver wordt aan lij van de fok worden gestreken. Hij wordt dan onder de fok door op de plecht getrokken. Probeer het zeil hierbij droog te houden,
- * Eventueel trekt de ander nu tegelijkertijd de kluiver voor het voorstag langs, naar binnen en omlaag, aan loef van de fok. Gebruik hierbij eventueel het schrooflijntje om aan te trekken,
- * zodra het kophout beneden is, gelijk het valblok uitpikken en het val weer vastzetten op de voorsteven,
- * maak nu ook de schoot los,
- * het zeil ligt nu op de plecht en kan worden opgedoekt.

Het binnenhalen van de kluiverboom: zie het uithalen van de boom, in omgekeerde volgorde.

Bezaan strijken

- * één man viert snel het val (de dirk dus),
- * de ander haalt tegelijkertijd de voet van de bezaanstutter van z'n plek haalt en begeleid de stutter naar voren,
- * zodra de stutter ligt, wordt de bezaan verder naar beneden getrokken,
- * daarna de stutter opbergen, bezaan opdoeken, de dirk weer klaarmaken voor z'n eigenlijke taak.

Opdoeken van kluiver en bezaan

- * dit gebeurt met 2 man,
- * leg het zeil op de plecht,
- * de een pakt de halshoek, de ander de schoothoek. Zo trek je het onderlijk strak,
- * hou de schoot buiten het pakket,
- * maak nu samen zig-zag vouwen, parallel aan het onderlijk. Er moet een langwerpige zigzag bundel ontstaan van ca. 80 cm breed. Het kluifhout ligt bovenop,
- * vouw het pakket nu in de lengte in drieën. Dus een vouw overdwars op op 1/3 en op 2/3 lengte van de bundel,
- * rol het pakketje nu op. Dan krijg je dus een rol zeil van ca. 80 cm breed,
- * doe die rol in de zeilzak. De schoot steekt er nog uit,
- * tenslotte schiet je de schoot op tot een bundeltje. Die doe je bovenop in de zeilzak. Zak dichtknopen met slipsteek.

FOK EN GROOTZEIL DROGEN

Fok en grootzeil zijn van katoen of halfom-doek. Als dit doek in natte toestand wordt opgedoekt, komt al er snel schimmel in ("het weer") en vervolgens kan het gaan rotten. Deze zeilen moeten daarom zo snel mogelijk gedroogd worden, zodra het weer het toelaat. De fok wordt vaker nat dan het grootzeil, vanwege buiswater.

Om het grootzeil te drogen, hijs je het. Daarbij kan de giek op het boord blijven liggen. Wel even de grootschoot doorzetten, zodat de giek niet kan worden opgepakt door een windvlaag. De fok kan in z'n geheel gehesen worden om te drogen. Als je dit in de haven doet, kan het zeil aardig in de weg zitten bij het aan- en van boord stappen. Daarom wordt de fok vaak als volgt gedroogd:

- * halshoek uitpikken uit de haak op de voorsteven,
- * de stageringen van de fok losjes bij elkaar binden met een eind touw (b.v. het gordijn), Tussen de halshoek en de top moet 2 à 3 meter ruimte zitten,
- * fokkeschoot losjes beleggen op z'n klamp in, aan lij,
- * hijs nu de tophoek tot ongeveer halverwege het voorstag,
- * sla het buiketouw om het geheel heen, zodat het enigszins bij elkaar blijft,
- * de fok is nu gehesen in een geplooid bundel. Het onderlijk hangt een stuk boven de plecht, zodat je eronder door kunt lopen.

Als de zeilen eenmaal zijn gedroogd en opgedoekt, worden ze afgedekt met huiken. *Het aanbrengen van de huiken zullen we in de praktijk laten zien.*

ZEILTRIM

De vuistregel voor de stand van de zeilen is: schoten zó strak, dat het zeil achter het voorlijk net niet meer kilt. Een schoot te los of te strak kost meteen snelheid. Te los is simpel te zien: dan kilt het zeil achter het voorlijk, of zelfs een groter deel van het zeil. Te strak valt minder snel op, maar kost evengoed snelheid! Een ervaren bemanning merkt dit gelijk, doordat het schip te zwaar overheelt en daarbij niet "loopt". Het voelt alsof er een puts overboord hangt. De fok te strak op aan-de-windse koersen is een veelgemaakte fout.

Een andere vuistregel: "grootzeil eerst, fok volgt". Na een koerswijziging wordt eerst het grootzeil getrimd, dan de fok en tot slot de kluiver.

Als je denkt dat er iets aan de trim moet gebeuren: niet op eigen houtje beginnen, maar altijd in overleg met de schipper, anders krijg je vroeg of laat bonje. Dat was ook vroeger al

zo:

Vader Jan Kes voer met zijn oudste zoon de Poei, toen nog jong en erop gespist zijn zeemanschap te tonen. Ze gingen de haven uit met noordoostenwind, dus er moest gelaveerd worden. De jonge Poei liet geheel volgens de zeilwetten het zwaard zakken. Vader Kes zag het en begreep het wel, maar hij wist ook dat het daar tot de dijk van Marken nogal ondiep was en om het zwaard niet te beschadigen, trok hij het weer een ietsje omhoog. De Poei wilde verontwaardigd het zwaard onmiddellijk weer terug laten zakken. "Ho", zei de ouwe, zonder enige verdere uitleg, "afbliven, het is mijn zwaard". Toen ze 's avonds terug waren en de ouwe naar huis was, rende de Poei naar het botterkerkhof, kocht een oud zwaard voor weinig geld en verving met negen sterke vrienden het zwaard van zijn vader. De volgende ochtend, dezelfde wind, hetzelfde traject. De Poei liet het zwaard zakken en zijn vader wilde het weer een ietsje omhoog halen. "Ho", zei de Poei, "afbliven, mijn zwaard". uit "Waarheid en roddel", P. Koning en E. Koning

Heb altijd respect voor de spanning op vallen en schoten. Als de windsnelheid verdubbelt, dan wordt de schootspanning 4 x zo groot! Het doorzetten van de schoten moet daarom minimaal met z'n tweeën gebeuren:

- * no.1 (maat) maakt de schoot los, maar houdt een veiligheids-slag om hakblok of kruisklamp,
- * no.2/3 (helpers) trekt aan het halende part,
- * no. 1 belegt de schoot tot slot weer.

Wanneer je aan-de-wind zeilend de grootschoot wilt doorzetten bij een flinke bries, dan is al gauw een derde, of zelfs vierde helper nodig om er "leven" in te krijgen. Het is dan simpeler en veiliger als de schipper dan even in de wind opstuurt, zodat de schootspanning vermindert! Het opvieren van een schoot kun je alleen af: hou een veiligheidsslag rond hakblok of kruisklamp, en laat de schoot rustig slippen.

Bij het trimmen van fok en grootzeil moet de schipper aangeven, wanneer de juiste stand is bereikt. Hij heeft daar het beste zicht op.

Met weinig wind en ruimwindse koersen staat er niet veel spanning op de grootschoot. De steken rond het hakblok kunnen zich dan loswerken. Het is dan veiliger om de schoot niet op het hakblok te beleggen, maar op een dol aan lij.

Bij de hoekwantsvisserij (op Volendam werd dit toeken genoemd) moet de botter altijd precies boven de vislijn blijven, tijdens het binnenhalen van de beug. Daarbij is het soms nodig om achteruit te zeilen. Dit deed men op het kale grootzeil. Er zat dan een kousje halverwege het achterlijk: het "garnooje". Daar zat een lijn aan. De schoot werd strak aangehaald, en het achterlijk "scheppend" naar loef getrokken, met deze lijn. Het resultaat was: een achteruitzeilende botter! Als je dit doet terwijl je voor anker ligt, gaat de botter gieren achter z'n anker. Dat kwam van pas om de doorstroming in de ruimen op gang te houden, zodat de garnalen bleven leven, terwijl men op het IJ lag te wachten op de vishandelaren. Vandaar de term "garnooje".

OVERSTAG

Ook wel: door de wind gaan. Als schipper en maat snel en geruisloos overstag kunnen, is de kans groot dat het verder ook wel goed zit met hun vaardigheden en samenwerking.

Bij overstag gaan wordt de koers veranderd van aan-de-wind over de ene boeg naar aandedewind over de andere boeg. Het schip draait daarbij met z'n kop door de wind. In principe moet je de manoeuvre met z'n tweeën afkunnen. Het is zelfs mogelijk om het solo te doen (even afgezien van het volledig optrekken van het zwaard).

Als voorbereiding op het overstag gaan, zorg je dat er geen mensen staan bij de grootschoot-overloop, op de voorste helft van de deken en op de plecht. Plekken waar ze wel mogen staan: rond de motorkist en bun of in het vooronder. Wijs alvast wat mensen aan, die kunnen helpen, en geef ze vooraf instructies, zie hoofdstuk "omgang met gasten". De verdere volgorde van handelingen hangt een beetje af van het aantal mensen dat beschikbaar is. Daarom hier een paar varianten:

Solo overstag (voor de gevorderden!)

Stel, je wilt overstag, het is mooi weer en je hebt de ruimte. Maar je schipper wenst zich even niet bezig te houden met aardse zaken, zoals overstaggaan. Bijvoorbeeld omdat hij ligt te pitten. Dan doe je het toch lekker in je eentje? Dat gaat zo:

- * zet het roer voor de pen, zodat je de voorbereidingen kunt doen: schoten aanhalen, gordijn en buiketouw zetten,
- * nu de stuurpen in het buitenste gaatje aan lij; daar het helmhout achter. De botter begint te draaien,
- * zodra de fok bak komt, fokkeschoot los. Schoothoek van de fok gecontroleerd voor de mast langs laten waaien. Gordijn+buiketouw vangen de fok op,
- * terug naar je roer; stuurpen eruit, helmstok terug naar het midden,
- * fokkeschoot van de plecht oppakken aan de nieuwe lijkant, en beleggen,
- * lijzwaard + gordijn + buiketouw losgooien,
- * oude zwaard ophalen.

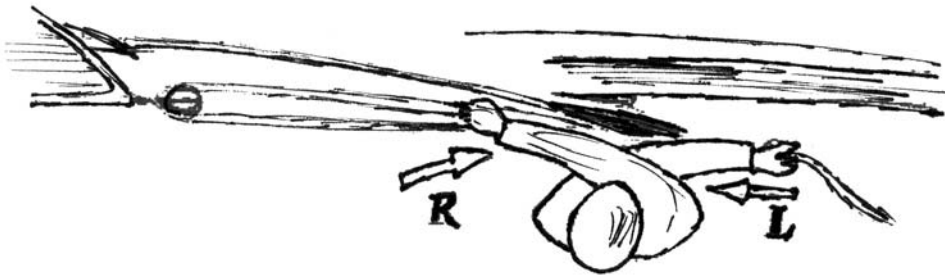
Met z'n tweeën: schipper en maat

- * maat: vooraf buiketouw en gordijn spannen,
- * schipper: geeft sein "overstag" en drukt helmstok naar lij,
- * maat: zodra de winddruk in de bakstaande fok opbouwt, fokkeschoot van de klamp gooien, schoot en schoothoek gecontroleerd voor de mast langs laten overwaaien,
- * schipper valt iets af over de nieuwe boeg, om de gang erin te krijgen,
- * de maat: gooit "nieuwe" zwaard los,
- * pakt de fokkeschoot van de plecht en belegt deze op de achterste klamp in de zij,
- * maakt buiketouw en gordijn los,
- * zet het gordijn over naar nieuwe loefkant,
- * maat en schipper trekken samen het loefzwaard op,

Met meer dan twee: schipper, maat en helper(s)

- * maat en helpers: vooraf buiketouw en gordijn spannen,
- * schipper: geeft sein "overstag" en drukt helmstok naar lij,
- * maat: zodra de winddruk in de bakstaande fok opbouwt, fokkeschoot van de klamp gooien, schoot en schoothoek voor de mast langs laten overwaaien,
- * een helper gooit op sein van de schipper het "nieuwe" zwaard los,
- * maat belegt fokkeschoot,
- * helper(s) en maat trekken "oude" zwaard op,
- * gordijn los en evt. overzetten naar de nieuwe loefkant,
- * buiketouw los en evt. overzetten.

Helpers kunnen prima worden ingezet om het "oude" zwaard op te trekken. Het moment waarop dit gebeurt komt er niet zo op aan. Het beleggen van de zwaardloper doet de maat zelf. Bij een goede overstag manoeuvre gaat de vaart niet volledig uit het schip en wordt er niet onnodig afgevallen om weer vaart over de nieuwe boeg te krijgen. Het is belangrijk dat de roerganger flink roer geeft en blijft geven, totdat het schip weer vaart heeft over de nieuwe boeg. Het losgooien van de lus van de fokkeschoot vanaf de klamp kan lastig zijn. Er staat op dat moment immers spanning op de schoot, want de fok staat bak en vangt steeds meer wind! Het plaatje toont een bruikbare methode om de schoot van de klamp te krijgen, zonder veel kracht maar met wat handigheid. Je pakt met gekruiste armen twee parten van de schoot; het halend part met je "achterste" hand. Spreid nu snel je armen uit terwijl je de parten blijft vasthouden. Eén hand (hier R) krijgt nu ruimte om de lus van de klamp te gooien. Blijf de schoot met beide handen vasthouden en laat je door de schoot naar voren trekken tot de waterbalk. Daar pas loslaten. Als de kracht op de schoot toch te groot is, om de lus nog van de klamp te krijgen, dan laat je de schoot gewoon vieren, net zolang tot de lus zó lang is geworden, dat de spanning eraf is.



losmaken fokkeschoot

Het buiketouw zit vastgesplitst op het onderlijk van de fok. Op kruisrakken wordt het vastgezet op de ring van de overloop of op een klamp bij de mast. Op de HZ45 zit op de plecht een koekoek, daarom wordt er op deze botter niet de overloop gebruikt. Anders blijft het buiketouw achter de koekoek haken, gevolg: wegkoekoek. Het gordijn is een zeer praktische aanvulling op het buiketouw. Vanaf 4 bft. moeten zowel het gordijn als het buiketouw gebruikt worden, om de fok onder controle te houden bij Overstag gaan. Als er met de geifok wordt gezeild, is de fok op de overloop geschoot en in principe zelfkerend. De overstag manoeuvre wordt dan stukken simpeler. Een trap tegen de ring van de overloop kan wel nodig zijn om de schoothoek naar de nieuwe lijzijde te krijgen.

GIJPEN

De vissers noemden dit "het zeil overnemen" en dat is ook de kern van de zaak. Je neemt het grootzeil over van de ene naar de andere kant, terwijl je vóór de wind vaart. De enige overeenkomst met overstaggaan is, dat de zeilen aan de andere kant kom te staan. De verschillen:

- * bij overstag draait de kop door de wind. Bij gijpen de kont,
- * halverwege de overstag komt de wind eventjes recht van voren. Halverwege de gijp komt de wind recht van achteren,
- * overstaggaan doe je in een kruisrak, gijpen in een voordewinds rak,
- * bij overstaggaan vraagt de fok de meeste aandacht. Bij gijpen het grootzeil.

Bij een gijp gaat het vooral om de grootschoot. Die moet eerst ingehaald worden. Dat vraagt trekkracht op de schoot, want je moet het zeil tegen de wind in trekken. Vervolgens zwaait de giek door het midden en het zeil wil uit zichzelf wijd uitwaaien aan de nieuwe lijzijde. Dit vraagt remkracht op de schoot, anders wordt het een ongecontroleerde klapgijp. Het overkomen van de giek gaat plotseling en heftig. Er is geen 'dood' moment met klapperend zeil, zoals bij een overstag. Het zeil slaat in één keer om van de ene naar de andere boeg en vangt dan meteen de volle wind. Deze schokbelasting moet liefst worden gedempt, door de schoot gecontroleerd te laten uitlopen. Als de schoot vaststaat, krijgen mast, giek en schoot een flinke klap te verwerken. De zwakste schakel kan dan breken. Op die manier hebben we al eens een giek verspeeld. Ook wordt het schip erg loefgierig als de schoot niet meteen wordt gevierd. Alles draait bij een gijp dus om een secure omgang met de grootschoot. Hierbij mag niets aan het toeval worden overgelaten.

Vooraf het grootzeil verkleinen

Als het flink waait, is het verstandig om vóór de gijp het oppervlak van het grootzeil tijdelijk te verkleinen. Dat heeft belangrijke voordelen: het kost minder kracht om de schoot aan te halen en de klap bij het overkomen van het zeil is minder heftig.

Dit verkleinen gaat in 2 stappen:

- * dirk helemaal doorzetten. De giek gaat dan omhoog en de spanning gaat van het achterlijk.
- * halshoek ophijsen (katten). Het voorlijk wordt dan korter. Zeilende (ex)vrachtschepen hebben hiervoor een apart katval. Wij hebben dit niet en behelpen ons met kluiver- of breekfokkeval. Het gaat als volgt:

1. pik het halstalie-blok uit de halshoek,

2. neem het blok van kluiver- of breekokkeval,
3. pik dit in de halshoek,
4. hijs de halshoek zo hoog mogelijk op, met het val,

Na afloop gaan we dit weer ongedaan maken. De halshoek moet dan dus weer omlaag. Gebruik daarvoor een provisorisch neerhaal-touwtje (van te voren regelen!) of een pikhaak.

De gijp

- * Waarschuw de opvarende voor de situatie die gaat ontstaan, en plaats hen op veilige plekken,
 - * als er een bulletalie is gezet, maak je die eerst los van de bolder. Zolang tijdelijk vastzetten bij de mast,
 - * de schipper gaat bijna pal voordewind sturen, maar hij moet een onverwachte klapgijp absoluut voorkomen,
 - * het uiteinde van de grootschoot ze je vast op de achterste dol aan loef, als borg,
 - * haal de schoot in hoog tempo helemaal binnen. Er moet dik veertig meter schoot worden ingehaald, Omdat dit een onveilige situatie is zijn helpers niet welkom. Ga nooit in de binnengehaalde schoot staan! Wanneer je onverwachts toch een klapgijp krijgt ben je je voet kwijt,
 - * de schipper valt nu verder af, tot pal-voor-de-wind en nog verder. Het grootzeil en de giek zullen op een bepaald moment overlappen en vangen meteen veel wind over de nieuwe boeg. Hier kunnen we op verschillende manieren op inspringen, afhankelijk van de windkracht en de sterkte van de bemanning:
1. Bij zeer licht weer: schoot inhalen, dan twee slagen om de hak van het schootblok. Zodra de giek overgezwaaid is, schoot uit de hand laten uitvieren.
 2. Een leuke variant, ook bij rustig weer: op z'n zandschippers. Dat betekent dat je de hele bos binnengehaalde schoot meteen overboord gooit, aan de nieuwe lijkant. Schoot NIET beleggen na het inhalen. Zodra de giek is overgezwaaid, schoot helemaal loslaten. Deze kan nu vrij uitvieren, maar wordt netjes afgeremd door de weerstand van het water en de blokschijven.
 3. Bij wat meer wind, duo-bemanning: zeil vooraf verkleinen, zie boven. Schoot na het inhalen beleggen op de hak van het schootblok, of op een dol in het boord. Dit geeft een flinke ruk zodra het zeil overkomt; dat nemen we voor lief. Daarna de schoot gecontroleerd verder uitvieren, slippend over hakblok of dol.
 4. Veel wind, ruimere bemanning: Schoot inhalen, maar NIET beleggen. Neem een stevige dunne lijn van ca. 2 meter. Sla deze drie keer rondom de parten van de grootschoot (behalve het halende part). In elke hand één uiteinde houden. Trek de wikkeling strak aan. Zo pers je de parten van de schoot tegen elkaar, zodat er onderling wrijving ontstaat. Niemand anders mag de schoot verder aanraken en niemand staat met zijn voeten in de lussen! Laat de schipper nu verder afvallen totdat de giek overzwaait. Door meer/minder spanning op het hulplijntje controleer je het tempo van uitvieren.
- * Tot slot: de schoot beleggen, de verkleining van het zeil ongedaan maken, eventueel de bulletalie weer opnieuw vastzetten. Daarna kun je de aandacht op de fok richten, zie verderop.

Veiligheid bij gijpen

- * achter de motorkist zijn alleen mensen, die een taak hebben bij de gijp. Alle anderen gaan op de deken staan, nog beter is op de bun zitten met de hoofden naar beneden.
- * bij het inhalen van de schoot gaat niemand met z'n voeten in de bos ingehaalde schoot staan.
- * zodra de schoot is ingehaald, gaat iedereen uit de buurt, behalve de roerganger en degene die de schoot laat uitvieren.
- * bij harde wind en een lichte bemanning is de beste gijp: géén gijp. In plaats van gijpen, kun je namelijk ook oploeven, overstag gaan, en weer afvallen over de nieuwe boeg. Een stormrondje heet dat.

De fok

Wat er met de fok moet gebeuren bij een gijp, hangt af van de situatie. Hoe stond de fok vóór de gijp, wel of niet te loevert, wel of geen boom erin? En hoe moet hij na de gijp komen te staan? We gaan dit in orde maken, nadat het grootzeil is gegijpt. De fok laat zich op voordewindse koersen meestal makkelijk hanteren, dus hier zijn weinig problemen te verwachten.

BULLETALIE

Op een voordewindse koers bestaat het risico, dat de wind opeens van voren in het grootzeil slaat, bijvoorbeeld door een onopgemerkte koersverandering of een windschifting. Het zeil maakt dan een onverwachtse gijp. Daarbij is veel risico op schade en zelfs letsel, doordat de grootschoot alles meeveegt wat hij op z'n weg tegen komt. Een klapgijp kan simpel worden voorkomen door de bulletalie op te tuigen.

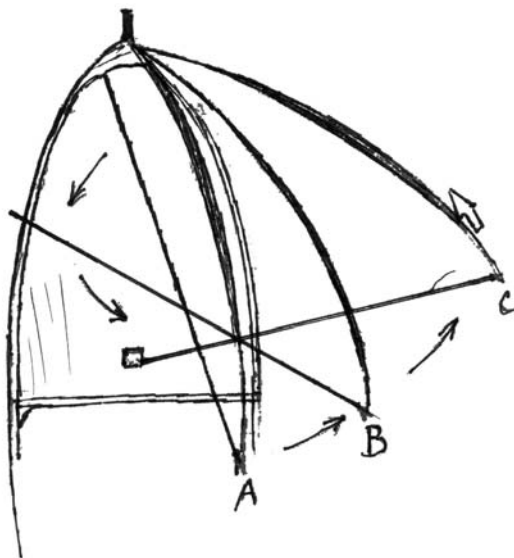
- * neem een lange, sterke lijn, bijvoorbeeld een landvast,
- * knoop deze aan de giek, ongeveer op 2/3e van de lengte, vanaf de mast gezien. Hier kun je niet meer bij als de schoot eenmaal is uitgevierd, dus maak dit klaar vóór het voordewindse rak,
- * zodra het schip voordewind vaart met de giek uitgevierd, beleg je het andere eind van de bulletalie op de voorbolder, aan lij,
- * de giek kan nu niet meer ongewild terugzwaaien,
- * als er gegijpt moet worden, gaat de bulletalie los van de voorbolder en wordt tijdelijk op de zwanehals belegd.

FOK TE LOEVERT

Fokkeboom

De fokkeboom is, na de kluiverboom, de langste en dikste losse paal aan boord. Hij wordt gebruikt om op voordewindse koersen de fok te loevert uit te bomen, zodat die optimaal wind vangt. Het werken met de fokkeboom vraagt veel mankracht en samenwerking. Als er niet genoeg ervaren mensen aan boord zijn, wordt hij niet gebruikt. De fokkeboom heeft, net als de meeste andere bomen, aan één kant een klamp. Het gedeelte wat aan de boom is gemaakt heet de teen, het gedeelte van de boom zelf heet hak. De hak wordt in een leuver in het achterlijk van de fok gestoken, een stukje boven de schoothoek. Mocht er geen leuver zitten dan gebruik je de lus van de schoot die eruit is gehaald. Het andere eind wordt op een klampje tegen de mast gezet.

Fok te loevert zetten met de fokkeboom



uitbomen van de fok

- * er zijn, naast de roerganger, nog minimaal vier mensen nodig: drie op de plecht en één aan de fokkeschoot,
- * als de fok eenmaal is uitgeboomd, is de fokkeschoot niet meer lang genoeg om met een lus drie keer heen-en-weer te lopen, zoals normaal het geval is. Daarom eerst de schoot doortrekken zodat je een enkele schoot over houdt,
- * de fokkeboom wordt op de plecht klaargelegd: de hak steekt over de waterbalk aan loef, het andere eind ligt tegen de voorkant van de bolder, aan lij (A),
- * de fok wordt naar loef overgehaald, als dat nog niet was gebeurd,
- * no.1 staat op de deken en bedient de (enkele) fokkeschoot, met een slag om de achterste klamp in de zij,
- * no.2 staat achterop de plecht aan loef. Hij grijpt de schoothoek van de fok en houdt deze stevig in bedwang,
- * no.3 en 4 tillen de boom van de waterbalk, en steken het eind in de 1e leuver boven de schoothoek. De punt van de boom moet door de leuver steken, niet de punt van de teen,
- * no.3 en 4 drukken de fokkeboom meteen naar achteren en opzij, zodat de punt niet meer uit de leuver kan vallen,
- * no 2 laat de schoothoek los en grijpt ook de fokkeboom,
- * terwijl no. 2, 3 en 4 nu samen de fokkeboom naar loef wegduwen, laat no. 1 de schoot gecontroleerd vieren. De schoothoek wordt door de fokkeboom in een wijde boog overboord geduwd, naar een punt ver buitenboord,
- * om het eind van de boom in de klamp op de mast te parkeren, moet flink veel kracht worden gezet door no. 2, 3 en 4. No. 1 moet daarbij vooral genoeg ruimte geven in de schoot, anders lukt het nooit. Maar ook weer niet te veel, want dan kan de schoothoek voor de voorstag langsvliegen en de boom breken,
- * zodra de boom goed staat, kan de schoot weer wat aangetrokken worden.

In plaats van het klampje op de mast kun je ook een autobandje aan loef op het dek gebruiken. De fok staat dan iets minder ver uit, maar het gaat allemaal wat gemakkelijker. Fok en grootzeil staan nu allebei wijduit, elk over hun eigen boeg. Er kan pal voor-de-wind gevaren worden, maar ook bij ruime wind is de fok-te-loevert nog effectief. Toch kan er toch nog wind "ontsnappen" tussen fok en grootzeil door. Om deze luchtstroom te vangen kun je de kluiver hijsen aan lij, met de halshoek vastgemaakt op de voorsteven. Dit heet "de kluiver in het gat" of "de melkmeid".

Fokkeboom weghalen

De fokkeboom moet weggehaald worden:

- * zodra er halvewind, of nog hoger, moet worden gevaren,
- * als de wind toeneemt tot > 4 bft. De spanning op de boom wordt dan zo groot, dat hij zou kunnen breken. Bovendien wordt het steeds moeilijker om de boom uit de klamp op de mast te krijgen. Tijdig weghalen dus!

De volgorde van handelen is omgekeerd aan het bovenstaande verhaal. Het uitwippen van de boom uit de klamp op de mast vraagt de meeste kracht en moet door drie man gebeuren. Zodra de boom los is, schiet hij met kracht naar lij. Wees hierop bedacht! Loop het uiteinde van de boom naar voren terwijl je de boom gecontroleerd naar binnen laat komen. De boom kan uit de leuver en wordt weer op zijn plek naast de kluiverboom of in de kuip gelegd. Als het niet meer lukt om de boom van de mast te krijgen, laat je voorzichtig het fokkeval vieren. Het eind van de boom zakt dan omlaag en de spanning vermindert. De boom kan alsnog van de mast worden gehaald. Zodra de boom weer is opgeborgen, trek je de lus weer in de fokkeschoot en je belegt de schoot op de normale wijze op de klamp in de zij.

ANDERE BOMEN IN DE FOK

Fok te loevert met kleine boom

Met de fokkeboom kun je de fok optimaal uitbomen, zodat hij de meeste wind vangt. Maar het is een groot en onhandelbaar ding, met een kleine bemanning niet te hanteren. Daarom wordt de fok soms ook met een kleinere stok te loevert gezet. Die wordt dan met het ene eind in de schoothoek gezet, en met het andere eind in de klamp op het uiteind van de waterbalk. Het resultaat: een fok die iets minder fraai staat, maar toch nog aardig wat wind vangt. Ook op ruimwindse koersen, met fok en grootzeil beide aan lij, kan de fok op deze manier worden uitgeboomd. De boom moet altijd geborgd worden, zodat hij niet overboord valt als hij uit de leuver schiet. Neem een kort lijntje. Knoop het ene eind aan de boom, het andere eind aan een vast punt op de plecht.

Boompje in het achterlijk van de fok

Bij weinig wind heeft het achterlijk van de fok de neiging om naar binnen om te krullen, door het gewicht van het lijketouw. De luchtstroom langs het achterlijk wordt dan verpest en het zeil verliest rendement. Dit kun je verhelpen worden door een boom te steken in één van de leuvers hoog in het achterlijk. Het andere eind van de boom komt in een autoband die op de plecht ligt, of in een inkeping van de fokoverloop. Ook hier is een borglijntje aan de boom nodig.

Boompje in het midden van de fok

Bij stil weer kan de fok onder z'n eigen gewicht "invallen" op ruimwindse en voordewindse koersen. De wind heeft dan te weinig kracht om bolling in het zeil te drukken. Deze slechte vorm van de fok kost snelheid. Dit kan enigszins worden verbeterd door een boom ongeveer in het midden van de fok te laten drukken. Zo'n boom heeft wel permanent toezicht nodig, hij steekt immers niet in een leuver en kan dus heel makkelijk omvallen.

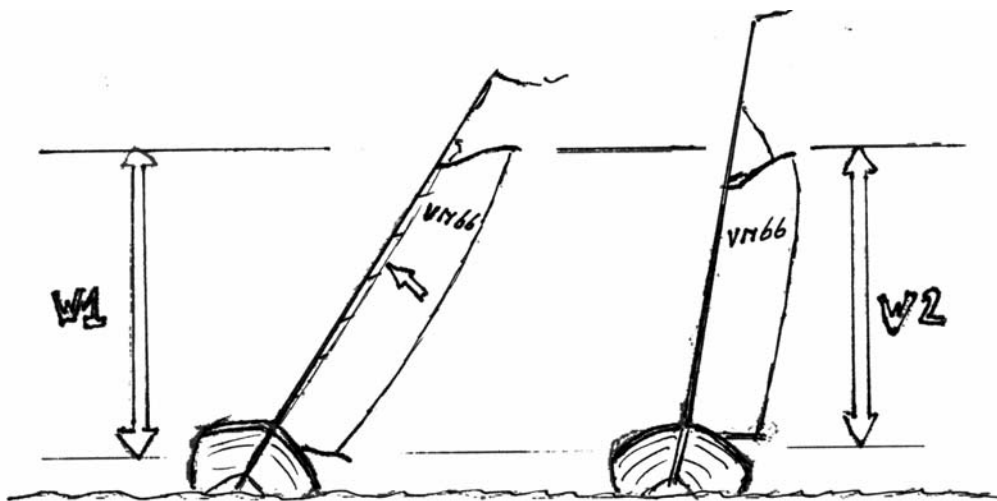
REVEN

Algemeen

Wat gebeurt er allemaal als het harder gaat waaien?

- * de belasting op mast, zeilen, schoten en zwaard neemt toe,
- * schoten worden moeilijk te bedienen vanwege de grote spanning die erop staat,
- * overnemen van de zeilen bij overstag en gijp wordt zelfs gevaarlijk,
- * door de winddruk neemt de helling toe; het lijboord kan zelfs water gaan scheppen,
- * het schip wordt enorm loefgierig. Waarom?
- * vanwege de helling komt het zeilpunt ver naast de lengte-as van het schip te liggen, aan lij (het zeilpunt is het denkbeeldige punt in het tuig, waar de windkracht is gecentreerd),
- * stel je voor, dat er geen zeilen waren, maar een buitenboordmotor, die ver uit het midden is geplaatst, aan lij. Het schip zou een bocht naar loef gaan draaien. Het verplaatste zeilpunt geeft precies hetzelfde effect. De boot wil naar loef draaien en wordt dus erg loefgierig,
- * om de loefgierigheid te bestrijden moet de roerganger zwaar tegenroer gegeven,
- * deze roeruitslag geeft veel waterweerstand. Dit remt enorm af. De snelheid neemt nietverder toe, ondanks de harde wind.

De remedie is voor al dit ongemak is: zeilen een stukje laten zakken. Reven dus. Het zeilpunt komt lager --> minder helling --> zeilpunt komt minder ver uit het midden --> minder loefgierigheid --> minder tegenroer nodig --> minder waterweerstand. Het werkzame zeiloppervlak neemt hierbij minder af dan je zou denken (zie tekening). De snelheid loopt niet noemenswaardig terug. Bij een gereefd grootzeil kan de gaffel verder uitzwaaien, omdat er meer ruimte in het val zit. Dit betekent meer twist, dat is goed voor de aandewindse zeilprestaties. Kortom: wacht nooit te lang met reven!. Hier twee vooraanzichten: ongereefd met veel helling, gereefd met weinig helling. De windvang blijft gelijk!



gelijke effectieve windvang na reven

Vaak kun je in de haven al een rif steken. Dat werkt een stuk relaxter dan op zee. Vooral een rif in het grootzeil is een aanrader. Bij de aanwijzingen hieronder, gaan we er echter vanuit dat je tijdens het zeilen moet reven. Als het grootzeil wordt gereefd, moet de schipper iets in de wind opdraaien, zodat de meeste druk uit het zeil verdwijnt. Als de fok wordt gereefd is dat niet nodig.

De reefvolgorde bij toenemende wind is als volgt:

- 1 bijzeilen strijken, indien van toepassing
- 2 fok enkel gereefd: staartfok of gebolderde fok
- 3 grootzeil enkel gereefd
- 4 fok dubbel gereefd: grote gei
- 5 grootzeil dubbel gereefd
- 6 fok driemaal gereefd: kleine gei
- 7 fok strijken
- 8 grootzeil dubbelgereefd met de giek op 't boord (overstag niet meer mogelijk)

Bijzeilen strijken

Zie "kluiver strijken" en "bezaan strijken".

De grootte van de fok ongereefd (A), gebolderd (B), grote gei (C) en kleine gei (D)

Fok enkel gereefd: staartfok of gebolderde fok

De fok zakt een stukje. De schoothoek word bij elkaar gebonden met een touwstrop. Volgorde van handelen:

- * aan het stagoog op de voorsteven is een stuk lijn gesplitst. Leg dit klaar aan loef. Het is hetzelfde touwtje waarmee je in de haven de opgerolde fok mee tegen het stag vastbindt,
- * strijk de fok. De schoot blijft belegd,
- * bind de onderste 3 stageringen op elkaar, door de lijn uit punt 1 tussen stag en fok door te steken, boven de 3e stagering. Touw daarna weer vaststeken op de stagering. Het voorlijk van de fok is nu ingekort,
- * neem een los stuk touw van een meter of drie, bv. een bindtouw van het grootzeil. Dit wordt nu het boldertouw. Steek dit door de 1e leuver in het achterlijk vd fok en sla het rond de buik van de fok en dan weer terug naar de leuver. De lus stevig aantrekken en op zichzelf vaststeken.
- * fok weer hijsen.

Resultaat: de "staart" van de fok is bij elkaar gebonden en vormt een soort verlenging van de schoot. De onderste meter fok vangt geen wind meer.

Fok dubbel gereefd: grote gei

We gaan er vanuit, dat er al met gebolderde fok wordt gevaren. De fok wordt nu verder verkleind. De schoothoek word aan de ring van de fokoverloop gebonden, dus niet langer naar de klamp in de zij. Volgorde van handelen:

- * strijk de fok helemaal en maak de schoot los,
- * maak haal bindtouw los, waarmee de stagringen op elkaar zijn gebonden. Zet het opnieuw vast, maar neem nu 4 stagringen bij elkaar,
- * neem het boldertouw los. Gebruik het touw daarna om de 2e leuver in het achterlijk vast te bindselen op de ring van de fokoverloop,
- * hijs de fok weer.

De fokkeschoot staat nu buiten spel, de nieuwe schoothoek trekt aan de ring van de fokoverloop. Bij overstaggaan is de fok zelfkerend geworden. Bij overstag gaan extra opletten dat deze nergens achter blijft haken.

Fok driemaal gereefd: kleine gei

We gaan er vanuit, dat er al met grote gei gevaren wordt. De fok zakt nog verder. De schoothoek blijft op de ring van de fokoverloop. Volgorde van handelen:

- * strijk de fok geheel,
- * haal het bindtouw van de stagringen los. Zet het opnieuw vast, maar neem nu 6 stagringen bij elkaar,
- * neem het boldertouw in de schoothoek los. Zet het opnieuw vast, maar nu via de bovenste leuver in het achterlijk. Goed strak doorzetten,
- * fok weer hijsen.

Grootzeil enkel gereefd

- * zet de dirk door, zodat het gewicht van de giek erin hangt. Omhoog hijsen hoeft niet!
- * zorg dat het vioolblok van de smeerreep vrij onder de giek hangt,
- * haal de spanning van de halstalie en pik het bovenblok van de talie uit de halshoek, de schipper stuurt op, zodat de druk in het zeil mindert,
- * laat het grootzeil een stukje zakken. Vooral niet teveel; de 1e rifkous in het voorlijk moet ca. 80 cm boven de zwanehals uitkomen,
- * pik het bovenblok van de halstalie in deze 1e rifkous. Zet de halstalie door,
- * haal de smeerreep talie door, zodat de 1e rifkous in het achterlijk op de giek wordt getrokken,
- * haal de spanning van de dirk,
- * het schip kan weer op koers gelegd worden,
- * nu nog de reeflijn doorhalen, om de buik van het zeil bij elkaar te binden. Werk daarbij van achter naar voren. Het overtollige stuk reeflijn opschieten en aan de zwanehals hangen,
- * borg de schoothoek stevig op de giek doormiddel van een steekbout, zodat de smeerreep niet alle kracht hoeft op te vangen.

Grootzeil dubbel gereefd

- * haal de schoot strak door, zodat je bij het eind van de giek kunt komen (aandewindse koers),
- * haal de spanning van de smeerreep talie. De eerder aangebrachte steekbout neemt de kracht helemaal over,
- * trek het vioolblok terug naar achteren tot aan het schootblok, zodat de smeerreep talie weer "lang" is,
- * smeerreep losknopen van het vioolblok, en uitscheren uit schildpadblok en 1e rifkous,
- * smeerreep opnieuw inscheren: door de 2e rifkous, via het schildpadblok, weer vastknopen aan het vioolblok,
- * zet de dirk door, zodat de giek erin hangt,

- * haal de spanning van de halstalie. Bovenblok van de talie uitpikken,
- * de schipper stuurt op, zodat de druk in het zeil mindert,
- * laat het grootzeil een stukje zakken. De 2e rifkous in het voorlijk moet ca. 80 cm boven de zwanehals uitkomen,
- * pik het bovenblok van de halstalie in deze 2e rifkous en zet de talie door,
- * haal de smeerreptalie door, zodat de 2e rifkous in het achterlijk op de giek wordt getrokken,
- * nu de steekbout omsteken naar het 2e rif (die is wel nodig bij een "dubbelgereefd" windje). Of je zet een extra steekbout en laat de eerste steekbout zitten (iets veiliger),
- * spanning van de dirk halen,
- * het schip kan weer op koers gelegd worden,
- * voor het 2e rif is geen reeflijn ingeschoren. Het overtollige stuk zeil blijft vrij onder de giek hangen.

Grootzeil dubbel gereefd met de giek op het boord

Als het écht hard waait, wordt de fok helemaal gestreken. Daarna kun je het grootzeil nog wat laten zakken en de giek op het boord vastbinden. Het drukkingspunt van de wind komt daardoor nog wat lager te liggen. Overstag wordt nu wel moeilijk: daarvoor is een puntje fok nodig, en moet eerst de giek weer worden gehesen met de dirk, zodat hij over kan zwaaien. Volgorde van handelen:

- * ga aan de wind varen, met de schootschoot zo strak mogelijk doorgezet,
- * bind een stevig stuk touw om de giek, ter hoogte van de dollen in het boord,
- * zorg dat de dirk voldoende loos heeft,
- * laat het zeil, en daarmee de giek zakken. De giek moet gecontroleerd op het boord belanden,
- * de schipper sjort de giek gelijk vast op het boord, door het bindtouw om een dol te nemen, weer terug om de giek en vastzetten op de dol.

ONTREVEN

In grote lijnen geldt hier: alles in omgekeerde volgorde. Toch wat aandachtspunten:

- * voordat je het grootzeil gaat ontreven, eerst de dirk doorzetten, om te voorkomen dat de giek omlaag zakt.
- * als je de rijglijn losmaakt, moet de lengte van de lijn weer netjes verdeeld worden, zodat het onderlijk overal vrij hangt. Een klein pikhaakje komt daarbij van pas.
- * als je de fok ontreeft, is het meestal niet nodig om hem eerst te strijken. Kwestie van de stagringen de vrijheid geven, boldertouw omzetten of losgooien, zorgen dat de schoothoek vaststaat en dan de fok hoger doorhijsen.

BIJZONDERE ACTIES ONDER ZEIL

Het ouwe wijf

Een hele rare term voor een zeilvoering, die soms goed van pas komt.

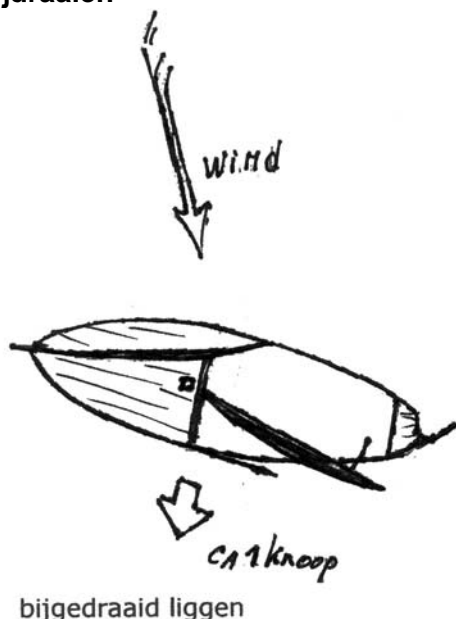
Hoe ziet het eruit:

Uitgangspunt is een 'kale mast', dus de zeilen gestreken. Haal de giek zo hoog mogelijk op met de dirk. Hijs nu het grootzeil, maar niet helemaal: de laatste 1 à 2 meter laat je zitten. De halshoek haal je eventueel omhoog, met een geïmproviseerd katval. De schoot wordt ruim uitgevierd, de giek blijft in de dirk hangen. Het zeil heeft door dit alles een gereduceerd oppervlak en er is weinig neiging tot oploeven, omdat het zeil niet effectief genoeg werkt. En dat is soms precies wat je wilt. Want wanneer komt het ouwe wijf van pas: Stel, je moet met harde wind een haven uit aan hogewal (wind van wal). Je wilt zo snel mogelijk de motor uit (misschien al in het havengat) en zeilend verder, dicht onder de kust.

Als je op de normale manier het volledige grootzeil hijs, moet je de kop in de wind houden om het zeil volledig te kunnen hijsen. Daarna zal het schip meteen erg loefgierig zijn, zolang de fok nog niet bijstaat. Afvallen lukt erg slecht en de wal zal razendsnel dichterbij komen, tenzij je van te voren een flink eind op de motor naar buiten bent gegaan en dat was juist niet de bedoeling.

Maar als je het zeil als een oud wijf hijst, hoeft de kop niet op de wind te blijven tijdens het hijsen. Je kunt hijsen op een ruime koers, want de laatste meters hoeven nog niet omhoog. Het schip zeilt probleemloos halfwinds of ruimwinds weg, met een kalm gangetje, zonder sterke loefgierigheid. Zodra je weer ruimer water om je heen hebt, kun je alsnog opdraaien en het zeil volledig doorhijsen.

Bijdraaien



Bijgedraaid liggen betekent: op een stabiele manier op stilliggen, zonder dat een roerganger nodig is, zonder de zeilen te hoeven strijken, zonder te ankeren en zonder motorgebruik. Dit trucje kan goed van pas komen, bijvoorbeeld om rustig te kunnen eten, of om op een andere schip te wachten. De beschrijving hieronder is een globale instructie. In de praktijk moet je wat spelen met de stand van zeilen, zwaard en roer, om het beste effect te bereiken.

- * vaar een aandewindse koers,
- * ga overstag, maar laat de fok daarbij staan over de "verkeerde" kant. Hij komt dus bak te staan,
- * de grootschoot blijft stevig aangehaald,
- * het lijzwaard half gestoken,
- * de helmstok zover mogelijk naar lij achter de pen gezet.

Er ontstaat nu een evenwichtsituatie, waarbij de koers aandewind is, en de snelheid vrijwel nul. Er is alleen een beetje verlijering. Als het schip wil oploeven, lukt dat niet doordat de boeg verlijert vanwege de bakstaande fok. En als het schip wil afvallen, lukt dat ook niet doordat het grootzeil dan meer wind begint te vangen, waarbij de boeg weer oploeft.

De kenterschoot

Zeilen met de kenterschoot is een trucje uit de visserij, waarbij de vaart uit het schip wordt gehaald en je op een gecontroleerde manier dwars voor-de-wind-af drijft, zonder dat het grootzeil naar beneden hoeft of klappert. Er zijn dus overeenkomsten met het bijdraaien. De kenterschoot werd vooral gebruikt bij het binnenhalen van hoekwant. Dat staat soms voor-de-wind af in zee geschoten, en moet dan ook weer voor-de-winds binnengehaald worden, waarbij de snelheid gering moet zijn. Dat lukt, als je in staat bent om langzaam dwarsscheeps over het want heen te drijven. Je kunt het dan mooi over het boeisel achter het zwaard naar binnen halen.

De uitgangspositie is: halfwindse koers, puntje fok, rif in het grootzeil, geen zwaard. We gaan de giek nu zover mogelijk naar loef trekken. Het zeil zal dan wind gaan "scheppen". Daardoor zal het zeil het schip niet langer vóóruit kunnen stuwten. In plaats daarvan wordt het schip dwarsuit weggezet, of zelfs een beetje schuins achteruit.

Om de giek van lij naar loef te krijgen, moet de schoot aangrijpen op het boord aan loef, in plaats van op de overloop. Enkhuizers hadden daarvoor een losse kenterschoot. Dat was een takel met twee tweeschijfs blokken, zowat even zwaar uitgevoerd als de grootschoot. Het bovenblok werd ingepikt aan de giekband, waar ook de grootschoot aan hing. Het onderblok kwam aan de buitenkant van het boeisel aan loef, aan een wegneembare oogbout, die door het boeisel stak. Volendammers gebruikten meestal de gewone schoot. Het onderblok werd dan overgezet op een oogbout aan loef, in één van de achterste inhouten. Vandaag de dag ontbreken deze voorzieningen op onze schepen, omdat we niet meer vissen. Er moet dan iets geïmproviseerd worden. Als je de kenterschoot strak doorzet, komt de giek boven het boord, aan loef. De botter verliest z'n voorwaartse snelheid en gaat dwarsuit drijven. Het "scheppen" van het grootzeil kan worden bevorderd door het garntouwte aan te trekken naar loef. Dat is een hulplijntje, halverwege aan het achterlijk van het grootzeil vastgesplitst. Het wordt belegd op een kruisklamp in de zij. De snelheid waarmee je afdrijft, kun je ietsje beïnvloeden door meer of minder zwaard te steken. De ligging ten opzichte van de wind kun je beïnvloeden door het puntje fok groter of kleiner te maken, of door te spelen met de roerstand. De normale roerwerking ontbreekt, omdat het water niet in lengterichting langs het roer stroomt. Maar door het roer te draaien verander je wel de dwarsscheepse waterweerstand van het achterschip,

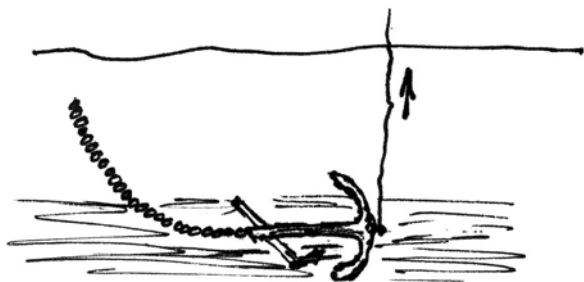
ANKEREN

Ankeren gebeurt meestal om rustig te kunnen eten, of voor een zwempartij. Bij stil weer laten we de botter ook weleens drijven met gestreken zeilen, zonder te ankeren. Dat scheelt een hoop gedoe.

Voor anker gaan

- * bepaal met de schipper, welk ankergerei gebruikt wordt: de grote dreg, of een lichter stokanker? Wel of geen kettingvoorloop? Neuringlijn? Ankerboei? Een landvast als ankerkabel?
- * haal de nodige lengte ketting en/of ankerkabel vanuit de voorpiek op de plecht. Voor de zekerheid alvast op een bolder beleggen.
- * zonodig het stokanker klaren, de stok monteren en borgen met een bindsel, de ankerkabel of ketting eraan zetten met een sluiting of b.v. een lus met paalsteek.
- * de zeilen worden nu gestreken. Bij stil weer kan het grootzeil eventueel blijven staan. Zo nodig vaart de schipper op de motor verder naar een geschikte ankerplek.
- * soms moet je met een pikhaak de diepte uitpeilen, om zo dicht mogelijk onder de wal te kunnen komen.
- * op aangeven van de schipper (wanneer het schip geen vaart meer heeft) wordt het bindsel op de dreg losgemaakt, zodat de dreg overboord (met beleid) kan worden gekanteld. Of het stokanker wordt overboord gezet. Een anker gooi je nooit overboord (ook niet wanneer je op een klein scheepje vaart) maar laat je rustig zakken.
- * afhankelijk van waterdiepte, grondsoort en windkracht wordt een zekere lengte ketting of kabel gestoken, terwijl de kop van de botter wegwaait van het anker. De kabel wordt op een voorbolder belegd.
- * de schipper kan voor de zekerheid even achteruit slaan om het anker vaster te trekken. Echte schippers doen dit niet.
- * De schipper voert een dwarspeiling uit om te controleren of het anker wel houdt.
- * Indien het anker houdt kan de motor uit. Mocht het anker krabben dan de hele procedure opnieuw uitvoeren.
- * tot slot wordt de ankerbal in het voorstag gehesen, b.v. aan het kluierval.

Neuringlijn



anker lichten met neuringlijn

Bij harde wind of zware ankergrond komt een neuringlijn goed van pas. Dat is een stevig, dunne, drijvende lijn. Het ene eind wordt aan een vloeï van het anker gebonden. Het andere eind blijft aan boord. Tijdens het ankeren mag er géén spanning op de neuringlijn staan. Bij het ankerop gaan trek je aan de neuringlijn de vloeï uit de grond. Dat gaat meestal een stuk gemakkelijker dan het uitbreken van het anker met de ankerketting.

Ankerboei

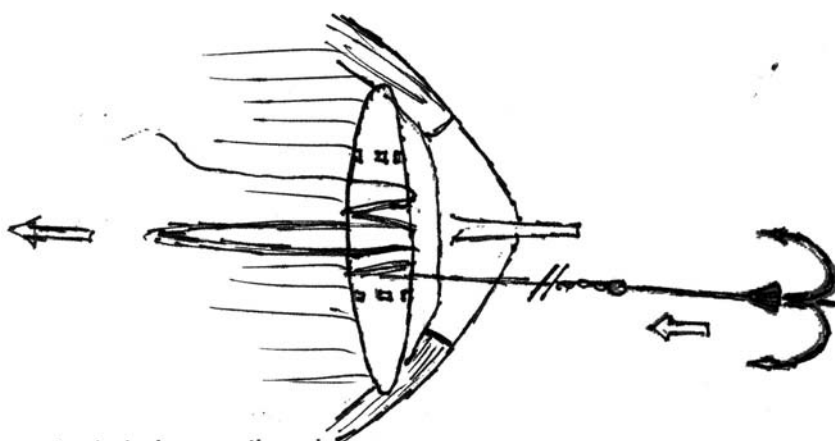
Als er veel andere schepen rond de ankerplaats zijn, is het goed om een ankerboei te gebruiken. Dat is een joon of stootwil met een stuk lijn eraan, langer dan de waterdiepte. Het eind wordt op de steel van het anker vastgezet. De boei markeert de plek, waar het anker ligt.

Ankerop gaan

- * zet alvast een puts water met een luidwagen klaar, om straks het anker schoon te boenen,
- * trek met handkracht de ankerkabel/ketting naar binnen, tot de boeg boven het anker is,
- * om dit werk lichter te maken, kan de schipper het schip op de motor tot boven het anker varen. Pas op dat er niets in de schroef komt,
- * als de boeg pal boven het anker ligt, moet het anker uit de grond gebroken worden.

Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden:

- 1 op handkracht uit de grond trekken. Lukt alleen op slechte ankergrond.
- 2 anker over de kop varen: de schipper blijft vooruit varen, over het anker heen, terwijl de ankerkabel met slagen op de bolder vastgehouden wordt. Het anker wordt over de kop getrokken en breekt uit. Lukt ook niet altijd.
- 3 Op het zeetje: je maakt gebruik van de golfslag. In een golfdal haal je de kabel strak, met een slag om de voorbolder. Op de volgende golftop gaat de boeg omhoog, en trekt daarbij het anker mee omhoog.



ankerkabel om spil geslagen

- * als dit allemaal niet werkt, moet het braadspil eraan te pas komen,

- * haal de ankerkabel op de hand zover mogelijk in en beleg hem,
- * haal de losse handspak tevoorschijn, die bij het braadspil hoort,
- * trek een lus van een meter of drie lang in het binnengehaalde stuk van de ankerkabel of ketting,
- * sla deze lus twee keer om het dikke deel van het braadspil,
- * maak de kabel weer los van de bolder en laat hem rechtstreeks aan het spil aangrijpen,
- * één man draait met het spil de kabel verder naar binnen, met gebruik van de handspak,
- * een helper houdt het binnengehaalde stuk kabel strak, zodat die niet terugslipt,
- * nu kun je met het spil zoveel kracht uitoefenen, dat het anker zich gewonnen zal geven.

TEAMWORK BIJ AANMEREN EN AFVAREN

Bij aanmeren en afvaren is het samenspel tussen schipper en maat belangrijk. De schipper moet vooraf zo precies mogelijk aangeven, wat hij van plan is. Doet hij dat niet uit zichzelf, vraag er dan om. Want er is altijd keuze uit meerdere mogelijkheden, een misverstand is gauw geboren en kan tot schade leiden.

De maat zal bij aanmeren en afvaren meestal op de plecht zijn te vinden, om zich bezig te houden met voortros, voorspring en stootwillen. De schipper zorgt dan zelf voor de achtertros en/of spring. Als er met stootwillen gewerkt moet worden, kun je daar anderen bij laten helpen. Als de schipper met de kop richting wal stuurt is het handig, als de maat de afstand tot de wal aan hem doorgeeft. Dan weet de schipper wanneer hij achteruit moet slaan. Geef het aantal meters aan, door 5-4-3-2-1 vingers op te steken, dan hoef je niet over de motor heen te schreeuwen. Het kan lastig zijn om een lus van een paal af te slingeren bij het afvaren. Neem de landvast daarom liever dubbel (zie hoofdstuk "lijnen beleggen op een vast punt"), dan heb je hier geen probleem mee.

Een schipper mag er nooit vanuit gaan, dat z'n maat de kunst van het lasso werpen beheerst. Als hij dat kunstje nodig heeft om de botter aan de kant te krijgen, beheerst hij het schip niet. Maar het is natuurlijk niet verboden, om het een keer uit te proberen. Een pikhaak komt beter van pas: om de lus van de landvast om een paal te leggen die wat verder weg staat, of om het schip af te duwen bij het afvaren vanaf lagerwal. Zorg dat je hem van te voren op de plecht hebt liggen en maai geen hoofden af. Als er een bereidwillige toeschouwer op de kant staat, kan die je natuurlijk helpen. Laat je passagiers niet werken aan hun persoonlijk record verspringen, om van het schip naar de wal te komen zodat ze daar de landvast aan kunnen pakken. Tussen wal en schip is het ongezellig. Sterker nog, gasten mogen pas van boord wanneer de schipper hier toestemming voor geeft en wanneer het schip vast ligt.

MANOEUVREREN OP DE MOTOR

Een botter is geen ideaal motorschip

Manoeuvreren op de motor vergt op de meeste Hollandse platbodems wat bijzondere vaardigheid. Dat geldt ook voor een botter. Hiervoor zijn een aantal redenen:

- * zwaar schip met relatief lichte motor: ca. 70/80 pk voor 30 ton.
- * relatief kleine schroef.
- * de schroef zit dicht onder het oppervlak en is ingebouwd in een dik schroefraam. Gedraagt zich daardoor als een "slagroomklopper" met slechte grip op het water, vooral in zeegang.
- * lange kiel en scheg: het schip heeft daardoor een grote draaicirkel.
- * de hoge boeg waait snel weg in de wind.

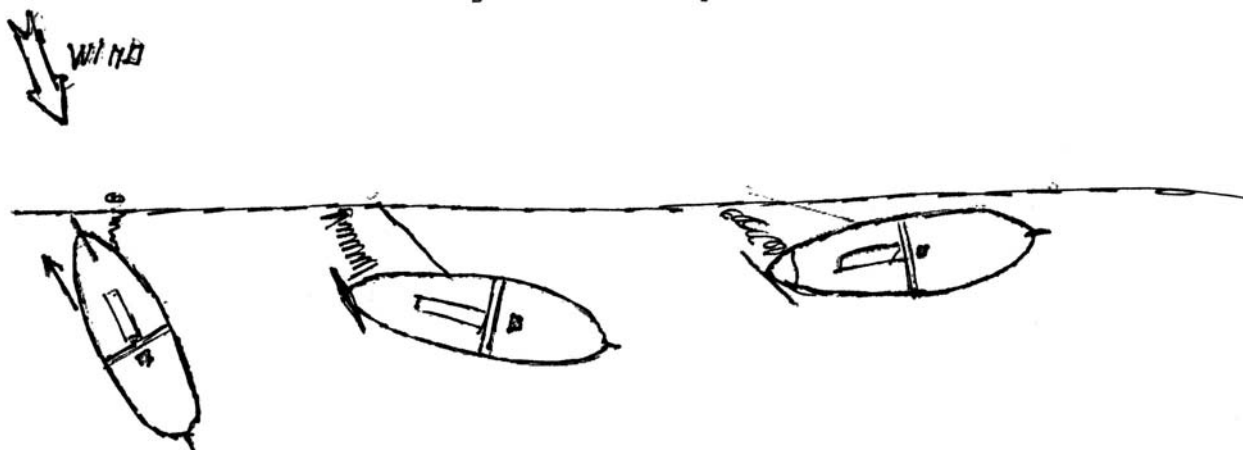
De kop verwaait!

De hoge boeg wil altijd van de wind af waaien. Het schip gedraagt zich als een vlag: de schroef is de "vlaggemast", het vaste punt in het water. De boeg is de vlag, die met de wind mee wil waaien. Vaak kun je nuttig gebruik maken van deze eigenschap, bijvoorbeeld:

- * om de draaicirkel te verkleinen: de wind kan meehelpen mee om de boeg om te duwen,
- * om de botter gecontroleerd aan te leggen op een plekje aan lager wal: de boeg waait vanzelf naar de kant. Met de schroef rem je af en corrigeer je,

- * wegvaren van een ligplaats aan hogerwal: hou een achterspring vast en laat de boeg van de kant afwaaien,
- * rustig stilliggen: met de kont in de wind en de schroef langzaam in z'n achteruit Vaak is het ook een lastige eigenschap:
- * keren in een haven, waarbij de kop in de wind opgedraaid moet worden: geef flink brandstof en draai in één keer door, anders kom je niet rond. Laat het buitenste zwaard zakken, dat kan schelen afhankelijk van de draaicirkel!
- * wegvaren van een ligplaats aan lagerwal: draai eerst op een voorspring de kont tegen de wind in; vaar achteruit weg.

Probeer je manoeuvres zo te kiezen, dat de wind je bondgenoot is! Leg een vaarboom of pikhaak klaar en aarzel niet om die te gebruiken. Daar zijn ze voor!



Inparkeren aan hogerwal met achtertros op de klamp van de fokkeschoot

Stoppen

De stopweg is erg lang. Als je van voor- naar achteruit schakelt, duurt het even voordat de schroef grip op het water krijgt. Met rugwind duurt het nog langer. Probeer dit zelf uit, om er gevoel voor te krijgen. Hou er rekening mee, door altijd stapvoets te varen in onoverzichtelijke situaties (havens, sluisen, bruggen). Bij een echte noodstop kun je beide zwaarden nog losgooien, dat geeft extra waterweerstand.

Achteruitvaren

Gelukkig is het niet vaak nodig om een lang stuk recht achteruit te varen, want dit is vrij lastig vanwege het wieleffect van de schroef en het wegwaaien van de kop bij zijwind. Recht achteruitvaren gaat het beste bij wind van achteren. Het is van belang om snel voldoende vaart te krijgen. Bij langzaam achteruitvaren overheerst het wieleffect boven de roerwerking. Het is dan bijna onmogelijk om in een rechte lijn te blijven varen, want de kont wordt steeds weggezet. Pas bij een redelijke snelheid gaat de roerwerking overheersen. Als de wind van voren komt, moet je steeds scherp opletten, of boeg door de wind wordt weggezet. Zodra dat maar enigszins gebeurt, meteen reageren met een forse roercorrectie. Als de wind eenmaal grip krijgt op de boeg, is het bijna onmogelijk om de draaiing nog ongedaan te maken. Dit fenomeen kun je ook nuttig gebruiken bij het draaien-op-kort-bestek: bij een stevige wind van voren is het mogelijk om het schip bijna om z'n as te keren.

Gevaar voor beknelling

Als je roer geeft, terwijl je achteruit vaart loopt, wil het langsstromende water ineens met veel kracht het roerblad omduwen. De helmstok slaat dan met kracht naar buiten. Als je daar niet op bedacht bent, kun je ernstig bekneld raken tussen helmstok en achterhuisje! Hou de helmstok dus altijd **STEVIJG** vast als je achteruit vaart!!

Draaien op kort bestek

- * de schroef is rechtsdraaiend en het wieleffect is behoorlijk sterk. Daardoor is bij achteruit-vooruit steken de draaicirkel over SB kleiner dan over BB. Dat betekent weer,

- dat BB in principe de "makkelijke kant" is om aan te leggen. De windkracht en richting is echter belangrijker bij het kiezen van de makkelijkste aanmeerplek, zie verderop,
- * als je van van 'kont in de wind' naar 'kop in de wind' moet draaien, is het belangrijk de fase 'wind dwars' zo kort mogelijk duurt. Anders waait de kop weg en kun je overnieuw beginnen. Dus flink brandstofs geven en dóórdraaien,
 - * op tjalken en klippers wordt bij het draaien vaak het zwaard in de buitenbocht neergelaten. Zo wordt het "uit de bocht slippen" beperkt, waardoor de draaicirkel verbetert. Op botters en kwakken is dat minder gebruikelijk, omdat de zwaarden relatief licht en kwetsbaar zijn. Ook zijn er geen zwaardlieren om een zwaard snel weer op te halen. Toch kan het ook op de botter soms een nuttige manier zijn om de draaicirkel te verkleinen en de verlijering bij dwarswind te beperken,
 - * om een krappe draai te kunnen maken, moet je een vaste volgorde aanhouden:

EERST SCHIP STIL LEGGEN - DAN HELMSTOK OVERBOORD DUWEN – DAN PAS BRANDSTOF

- * als je gaat steken (vooruit-achteruit-vooruit) is het niet zinvol om het roer steeds om te zetten, zoals je in de auto wel zou doen,
- * schakel **niet** in één keer door van voor- naar achteruit. Dat is slecht voor de koppeling. Hou steeds 2-3 seconden vrijloop aan, zodat de schroefas tot stilstand kan komen.
- * durf genoeg brandstof te geven in de draai, vooral als de wind tegenwerkt. Als je aarzelt, waai je weg!

Gedrag in drukke havens

Bij manoeuvres in drukke havens met veel ronddrijvend polyester, moet je je bewust blijven van je omvang, slechte wendbaarheid en windvang. Het doet soms meer kwaad dan goed, als je rekening houdt met elk ronddrijvend jachtje. Laat duidelijk blijken wat je wilt. De jachten zijn meestal heel wendbaar en kunnen gemakkelijk opzij gaan. Als ze echt niet willen, is er niets mis met wat "zachte dwang".

Geraadpleegde literatuur.

- * [Website van de Botter BU130 Trui http://bu130.nl](http://bu130.nl)
- * [De Wiki van "Platbodemzeilen op een Volendammer Kwak"
 http://nl.wikibooks.org/wiki/Platbodemzeilen_op_een_Volendammer_Kwak](http://nl.wikibooks.org/wiki/Platbodemzeilen_op_een_Volendammer_Kwak)
- * [De website van de Huizerbotters](#)
- * [De Encyclopedie van de zeilvaart](#)