



De praktijk van het varen met rond- en platbodemschepen

Schip keren... met het anker

Tekst: Marianne van der Linden. Tekeningen: Ron de Vos

“Elk schip heeft een anker, maar nu bijna elk zeilschip is uitgerust met een motor, wordt daar bij het manoeuvreren steeds minder gebruik van gemaakt.

Toch kan het anker goede diensten bewijzen in moeilijke situaties, bijvoorbeeld bij veel wind of weinig ruimte. Bovendien maakt het ons minder afhankelijk van de capaciteiten van de motor en van de schroefwerking.”

Deze reactie kreeg ik van Ini Golbach, naar aanleiding van de artikelen over het keren van het schip met veel wind. Zij vaart als schipper op verschillende grote zeilschepen, waaronder platbodemschepen zoals de *Tukker*, een schoeneraak van 36 meter, en maakt vaak gebruik van het anker om het schip te keren als de ruimte beperkt is. Juist als ze op een voor haar onbekend schip vaart.

Ter illustratie beschreef Ini de ankermanoeuvre om het schip ook met harde wind met de kop in de wind te kunnen draaien:

Je komt met de wind van achteren aanvaren in een havenkom, waar je in de beschikbare ruimte maar net rond kunt komen. Hoe harder de wind, hoe groter de draaicirkel van het schip zal zijn.

Nu gaan we dit met het anker doen. Haal zoveel mogelijk vaart uit het schip en zorg dat het anker klaar is om te vallen.

Bepaal over welke boeg je wilt draaien. Zorg dat de wind iets schuin van achteren binnen komt over die boeg. Laat nu het anker vallen tot het de grond raakt, geef nog iets meer lijn of kettingen en houdt dan het anker vast. Als het anker houdt, zal het schip nu vanzelf om gaan waaien naar de kant die je gepland had. De motor kan rustig stand-by blijven. Eventueel kun je de positie van het schip tijdens het draaien wijzigen door iets voor- of achteruit te geven.

Als het schip volledig is omgedraaid, ligt het dus met de neus in de wind. Je kunt nu het anker binnen halen en verder varen naar de plek, waar je wilt afmeren.

Lukt dit ook met een kleiner schip?

Deze beproefde techniek uit de beroepspraktijk is wellicht ook voor de kleinere schepen interessant. Veel jachteigenaren vrezen echter voor hun lak bij dit soort manoeuvres. Daarom heb ik op een winderige dag uitgeprobeerd of het mogelijk is deze manoeuvre te vertalen naar een eenvoudige manoeuvre voor schepen rond de 10 meter. Uitgangspunt was dat er geen gevaar voor lakschade ontstaat.

Voor dit experiment had ik geluk: de eigenaar van de gloednieuwe vissermanschouw *Robbe* was net zo nieuwsgierig. De *Robbe* is de eerste van een serie schepen die dit jaar opgeleverd wordt door de werf De Deining Platbodems, en met een lengte van 10,50 meter een mooie maat.

We 'planden' een dag met windkracht 7 om te onderzoeken wat mogelijk was. De *Robbe* is uitgerust met een Spade S100 anker (zie foto),



Spade S100 anker op de Robbe.

met een 30 meter lange ankerketting op een ankerlier. De ketting loopt over een rol aan stuurboord op de voorstevan van het schip.

Ook de dag kwam precies goed uit: veel wind, toch wel windkracht 6 om te beginnen, en in de dikke buien was het ongeveer 7 Bft. Op het Heerenveens kanaal vonden we een kleine Marrekrite aanlegplaats, met een eilandje waar de wind flink omheen raasde. Er was ook een klein kommetje, wat ideaal was om met de *Robbe* voor de eerste keer het anker te laten vallen. Alles werkte naar behoren en met een meter of 10 ketting trok de Spade zich na wat geblubber in steekhoudender grond en lagen we achter het anker vast.

Het kommetje hebben we ook gebruikt voor de eerste poging om vanuit een voor-de-windse koers om het anker in de wind te draaien. Randvoorwaarde nummer één was met een onbeschadigd schip weer thuis komen. We draaiden een klein beetje over bakboord en lieten het anker vallen. Na een aantal meters met krabbend anker richting de lagerwal te driften, draaiden we netjes om het anker. We hadden niet veel ruimte gebruikt en de ankerketting bleef minstens 10 cm van de romp, en de lak. Manoeuvre geslaagd, maar die 10 cm vonden we eigenlijk te weinig.

De eerste bevindingen

Wat leerden we van deze eerste twee ankermanoeuvres:

- we willen een ruime veiligheidsmarge vanaf de lagerwal houden, omdat we beide keren pas met 10 meter ketting grip hadden op de bodem.
- deze manoeuvre vraagt niet veel ruimte in de breedte, met voor- en achteruit geven is het schip prima op zijn plaats te houden.
- om de ketting nog meer vrij te houden van de romp proberen we het schip de volgende keer eerst zo ver mogelijk in de wind te draaien op de motor, voordat we het anker laten vallen.

Omdat het kommetje nogal blubberig was, zijn we met de opgedane ervaring naar een dieper, maar veel smaller stukje van het havenkje gegaan voor ons volgende experiment.

Eerste tot halve wind draaien op de motor

We begonnen met een stilliggend schip met de wind recht van achteren. We kozen ervoor om het schip zover mogelijk op te draaien over bakboord en dan het anker te laten vallen.



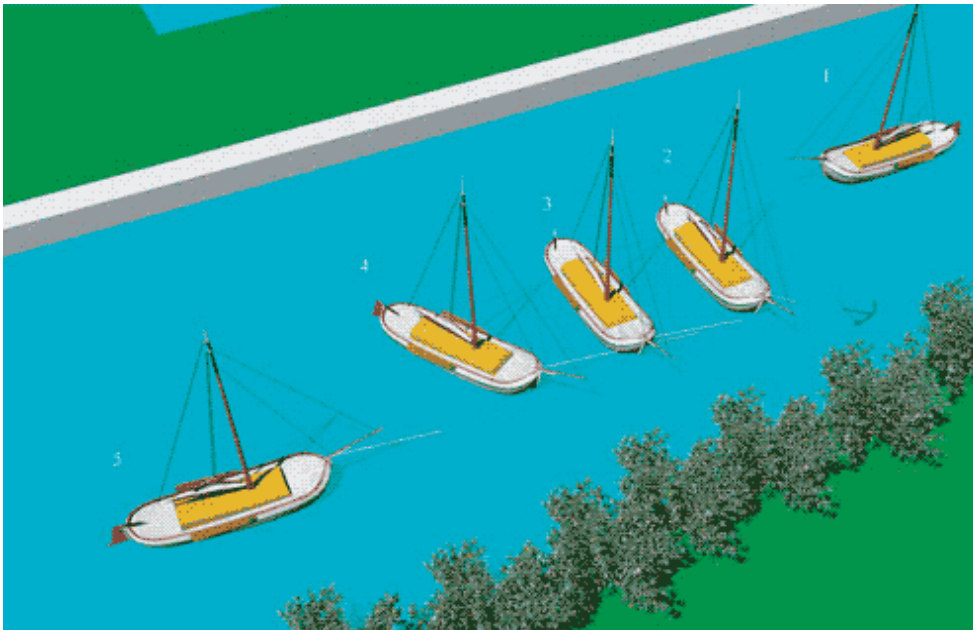
Gas achteruit, roer achter de pin.

In de beschikbare ruimte kwamen we met gas vooruit en het roer op 45 graden naar bakboord, tot ongeveer halve wind. Met gas achteruit en het roer nog steeds in dezelfde hoek 'achter de pin', haalden we de voorwaartse snelheid uit het schip (zie foto). Zo lagen we 'stil', dus zonder voorwaartse snelheid ongeveer halve wind in het vaartje.

Dit was het moment waarop we het anker lieten vallen. In een halve seconde ontwikkelde het schip een prachtige drift naar stuurboord (zie foto op pag. 30). Omdat we geen enkele voorwaartse snelheid meer hadden, stond de ankerketting direct mooi vrij van het schip. Met ongeveer tien meter ketting begon het schip rustig met de kop in de wind te draaien.

Hoeveel ketting steken?

Naarmate het harder waait, zul je meer ketting moeten steken. We bleven ketting steken met een lichte spanning op de ketting. Zo kon het anker zich rustig ingraven. Bovendien was het direct zichtbaar wanneer het anker hield. De kop draait dan steeds meer in de wind. Met nog een paar meter ketting lig je dan zo goed als zeker vast achter het anker. De hoeveelheid ketting die we moesten steken om het anker voldoende te laten ingraven, was in alle manoeuvres ongeveer evenveel. Maar het zal elke dagen op elk schip weer anders zijn. Daarbij komt nog de bodemgesteldheid, en natuurlijk speelt ook het type anker en het gewicht van het anker en de ankerketting een rol.



De manoeuvre laat zich gemakkelijk volgen via de cijfers 1 t/m 5.

Een zwaar Hollands Stokanker, zoals op het skûtsje met schipper Koen Kok (zie kader), zal sneller iets vinden om houvast aan te krijgen, dan de relatief lichte Spade S100 op de Robbe.

Controle over het schip

Het driften van het schip gaat door tot het anker begint te houden, maar zelfs tijdens het driften heb je nog de mogelijkheid om met gas voor- en achteruit je positie in het vaarwater nauwkeurig te bepalen. Als je een aantal meters ketting uit hebt staan, heb je al weer speelruimte om voor- en achteruit te varen zonder over de ketting heen te varen.

De draai zelf verloopt uitermate rustig. Zodra het anker hield, haalden we het roer achter de pin vandaan om het recht te zetten. Met het helmhout in de midscheepsremt het roerblad de draai voldoende om niet door te schieten naar de andere kant.

Ruimte aan de lagerwal houden

In deze manoeuvre gebruik je de meeste ruimte terwijl je driftend en ketting stekend wacht tot het anker houdt. Dus in de richting van de lagerwal. Het is dan ook gunstig, als het krap is zoals in onze situatie, om het anker zoveel mogelijk aan hogerwal uit te brengen.

Naarmate het harder waait zul je meer ketting moeten steken en vanaf het begin meer ruimte moeten nemen aan de lagerwal.

Welke boeg?

In ons geval konden we alleen over bakboord bij de hogerwal komen om daar het anker te laten vallen. Dat is tegelijkertijd de enige reden om over een bepaalde boeg te willen

draaien. Het wieleffect van de schroef speelt in deze manoeuvre nauwelijks een rol.

Als de ankerketting door een kluiscat naast de steven loopt, kun je eigenlijk alleen over die boeg je anker uitbrengen als je de lak van de steven heel wilt houden. Als je een ankerlijn gebruikt hoeft je geen lakschade te vrezen.

Samenwerking, communicatie

Een eenvoudige manoeuvre, maar met een aantal cruciale momenten. De voorbereidingen om het anker op het juiste moment te laten vallen zijn onmisbaar. Het zou erg onhandig zijn als het anker niet wil vallen of met een vloeit in het kluivernet of aan de waterstag blijft hangen.

Maar met wat aandacht moet dat voor te bereiden zijn. Daarnaast is het geen overbodige luxe om deze handelingen iets vaker te doen, dan alleen in hoge nood.

Ook de afstemming tussen de ‘stuurman’ bij gas en roer en de ‘ankermaat’ is belangrijk. De schipper kan zijn waar hij of zij het beste overzicht houdt en in kan grijpen als dat nodig is.

Tot slot

Deze manoeuvre is ideaal als je met minder motorgeweld je schip in de wind wilt draaien of voor schepen die niet veel motorvermogen hebben.

Het is aan te raden om eerst te oefenen als het niet al te hard waait en als je de ruimte hebt. En hopelijk is het een leuke voorzet om het anker weer eens wat vaker te gebruiken.

Goede Vaart!

Met dank aan: Ini Golbach, Koen Kok en Pieter Jan Spijkerman op de Robbe.

Koen Kok voer zijn eerste schippersjaren voor Prego Zeilzwerfen, die zeilvakanties organiseert met een aantal skûtsjes in Friesland. Op het skûtsje de Twee Gebroeders ‘overkwam’ hem onderstaande ankermanoeuvre. De Twee Gebroeders was uitgerust met een Hollands stokanker aan een ankerlijn.

Koen: “In het voorseizoen zaten altijd een aantal weken met grotere groepen, die over meerdere schepen verdeeld werden. Zo ook die week waarin we met een dikke wind op de kont vanaf het Slotmeer het Slotergat in varen. Voor ons varen de twee skûtsjes met wie we die week opvaren. Ik ben niet blij met de ligplaats die de andere schippers kiezen, een stukje wal van ongeveer twee scheepslengten, waar we ‘gezellig’ naast elkaar kunnen liggen. Voor en achter het stukje wal zijn boxen voor kleine jachtjes, die overigens zo vroeg in het voorseizoen nog helemaal leeg zijn. Een voor-de-windse afstopactie met een achterlijn om de achterbolter van de buurman, terwijl de stromt van de dijken waait, is nou niet echt waar mijn beginnende schippershart sneller van gaat slaan. Ik brom wat geluiden van ongenoegen tegen maat Marcel, die op het achterdek naast me is komen te staan. “Waarom varen we niet gewoon wat door en draaien dan?”, vraagt hij. Ik schat in dat de 18-meter lange skûts, met z’n ondiepe schroef en een klein motortje die draai niet gaat maken. “Dan gooi ik toch gewoon het anker erin. Ik vind daarna vast wel een paar potige jongens bereid om het anker er weer uit te trekken!”, zei hij met een brede grijns op zijn gezicht. De bemanning van de andere schepen keek verbaasd toen we langs ze heen voeren. Met een sierlijke draai kwamen we met de kop in de wind en maakten even later een zachte landing tegen de buitenste van de andere twee schepen. Collega schipper Berend maakte ons nog complimenten voor de mooie actie. Ik heb de ankertruc later nog vaak gebruikt, hoewel niet iedere maat dat trekken aan de ankerlijn zo waardeerde als Marcel...”

In een serie artikelen beschrijft Marianne van der Linden de belangrijkste vaardigheden voor het varen met platbodems. Zij organiseert vaarcursussen op rond- en platbodemschepen, onder de naam Scheepswijs. In deze serie artikelen staat telkens een andere vraag uit de praktijk centraal.

Meer weten?

Vragen en reacties naar aanleiding van dit artikel zijn welkom via e-mail info@scheepswijs.nl. Over de privé-cursussen op het eigen schip, de waddencursussen en de weekeinden zeiltrim en motormanoeuvres leest u meer op www.scheepswijs.nl. Bellen mag ook: 06 229 69 842.