

Paddeltje

Hoi hoi allemaal.

De laatste keer schreef ik nog over gebeurtenissen in de warme Carieb. Helaas is Paddeltje niet langer aan boord van de Stad Amsterdam, maar daarom niet getreurd. Paddeltje beleeft nu gewoon nieuwe avonturen op een ander schip met een ander vaargebied.

Deze zomer is dat de Oostzee. Aan boord van een doodgewoon charterschip, met een kleine bemanning en zonder moeilijke regels en oefeningen. Heerlijk bekend dus eigenlijk. Geen wekelijkse oefeningen meer. Vóór het seizoen begint even de alarmrol doorspreken wie wat doet in geval van nood en dat is dat. En verder gewoon varen, varen en nog eens varen. Groepen, langere, kortere, veel dagtochten en veel evenementen. Ik was alweer vergeten hoe druk en vermoeiend een Kieler Woche is. Veel varen en dan die uren die je kan/moet slapen, ligt het schip natuurlijk precies naast de grootste muziek Bühne die er tijdens de hele Kieler Woche te vinden is. En die blijft natuurlijk doorgaan tot ver na middernacht. Vrijwel het zelfde geldt voor Sail Bremerhaven. Met daarbij nog het grote feest dat je voor elke dagtocht twee keer door de sluis moet. Dat kost een hoop tijd, zoveel, dat er van de dagtocht bijna niets meer overblijft. Als je dan eindelijk door die sluis bent (na ca. 1 tot 1,5 uur), moeten er een paar van die lapjes omhoog. Voor de show natuurlijk, want het buffet moet wel blijven staan...

Maar beide evenementen halen het nog niet bij de heksenketel die Sail Amsterdam met zich meebrengt. Het enige voordeel dat je daar hebt is dat je zo'n tereingeind uit de stad en het daadwerkelijke feest ligt dat je



er ook helemaal niets van mee krijgt. Behalve als je dan twee keer per dag je bustoer door de IJhaven aan het varen bent. Dáár begint het varen dan echt op werken te lijken...

Maar tegenover deze drukte staat dan weer de rust als je Aeroskoping binnen vaart, of Marstal en daar als enige schip ligt. Of wanneer je voor anker ligt bij Rügen. Alleen. Of lekker op zaterdagavond, als je in Sonderborg ligt met wat collega's (twee of drie of heel misschien drie of vier) naar 'Maybe not Bob'. Geweldig! Goed, tot de volgende keer maar weer.

Veel groeten vanaf het water, Paddeltje

Van het bestuur

Bestuurlijke perikelen

Achter mijn kopje koffie, naar buiten de straat in starend, probeer ik onderstaande stukje tekst te bedenken. Het afgelopen seizoen, tegen eind mei, heeft er een bestuurswijziging plaats gevonden. Een conflict maakte dat de penningmeester en andere bestuursleden niet langer konden samenwerken. Inhoudelijk kent het verhaal meerdere visies, waarmee ik u als voorzitter niet wil lastig vallen. Direct hebben twee andere bestuursleden zich aangemeld om het ontstane gat op te vullen, te weten Tamara Steemers-v.d. Steen met ondersteuning van Gert van Wijk. Tamara zal de komende jaarvergadering zaterdag 18 februari 2006 dan ook worden voorgedragen als nieuwe penningmeester. De kascommissie is gevraagd het financieel overzicht

van de eerste helft van 2005 te beoordelen en na goedkeuring te accorderen, zodat de nieuwe penningmeester met veel elan haar taak kan voortzetten. Als bestuur zijn we er zeer op gespist dat de samenwerking met de voormalige penningmeester voor beide zijden naar tevredenheid zal worden afgerond. Het feit dat het enige tijd vergt een dergelijke zaak af te handelen ontstaat doordat meerdere bestuursleden tussen 1 april en 1 november actief varende zijn. We streven er naar dat voor 1 januari 2006 het penningmeesterschap weer geheel functioneert. Echter bestaat het risico dat een aantal contributies over 2005 pas na deze datum alsnog geïncasseerd gaan worden, dan wel dat u een rekening krijgt. We rekenen op uw coulantie in deze.

Naast het penningmeesterschap heeft Boudewijn in het verleden een heleboel andere activiteiten voor de vereniging ontwikkeld,

waar we hem zeer erkentelijk voor zijn.

Rest mij u namens het gehele Dwarstuig bestuur een prettige Kerst en Oud en Nieuw te wensen, en dat u vooral veel nieuwe leden mag werven, zodat we meer leuke activiteiten kunnen organiseren in het komende jaar aldus Smoelenbaas Jan. Ik zie u hopelijk op de jaarvergadering op 18 februari 2006. Informatie betreffend locatie en tijd rolt tijdig bij u in de brievenbus.

Met vriendelijke groet
De voorzitter,

Sjak Romijn

Gezocht Gezocht Gezocht

Iemand met affiniteit met EZS, passie voor varen, zin in een uitdagende bestuursfunctie. Tijd hebbende voor 6 à 7 bestuursvergaderingen (1x per 6 weken) en een jaarvergadering. Het bestuur bestaat uit varende mensen, zowel op zoet als op zoutwater, en naar de wal vertrokken mensen. Dus een behoorlijk gemêleerd gezelschap. Elke vergadering wordt vooraf gegaan door een etentje om bij te kletsen. Vergaderingen vinden alleen plaats in het naseizoen, de winter en deels voorseizoen. Net als de 2e kamer kennen wij dus een zomerreces. Op dit moment zijn alle dagelijksbestuursfuncties bezet, maar op termijn zullen een aantal vacant komen. Wie heeft zin en tijd voor deze bijzondere club, namelijk het bestuur van de Oudleerlingen Vereniging Enkhuizer Zeevaartschool Dwarstuig? De locatie van de vergaderingen wisselt nog weleens van Enkhuizen dan wel ergens aan boord, elders in het land. Wijzigingen in deze zijn niet uitgesloten voor de toekomst. Ken je iemand uit het huidige bestuur, dan kun je deze benaderen of voor informatie contact op nemen met de voorzitter Sjak Romijn, sjakr@xs4all.nl. 06-53148639.

Ledenwerving:

Maak een medestudent of oud student lid van de club en wij maken jou én het nieuwe lid blij met een mooie Dwarstuigmok.

Schrijf maar vast in je nieuwe agenda:

Zaterdag 18 februari 2006

Algemene Ledenvergadering.

Ook dit jaar weer gekoppeld aan een leuk uitje waarover later meer!

KOMBUIS



LINZEN MET UI EN KNOFLOOKCHAMPIGNONS

Oerlekker vegetarisch gerecht, makkelijk te maken.

Benodigheden voor 4 personen:

voor de linzen:

- 3 el olijfolie
- 3 middelgrote uien, schoongemaakt en in dunne halve ringen gesneden
- 1 gedroogd rood pepertje (mag ook vers)
- 3 teentjes knoflook
- 200g gewassen bruine linzen (mag ook groen)
- zout/peper naar smaak

voor de champignons:

- 4 el olijfolie
- 3 teentjes knoflook
- 450g champignons in dunne plakjes
- zout/peper naar smaak
- snufje cayennepeper of chilipoeder of klein beetje sambal
- 5 el gehakte peterselie

verder:

- 4 el griekse yoghurt (mag ook meer)
- partjes citroen

Verhit de olie op middelhoog vuur in een braadpan. Fruit de uiringen langzaam tot ze roodbruin en krokant zijn. Schep ze uit de olie en laat uitlekken op keukenpapier. Hak het pepertje en de knoflook fijn en doe beide in de achtergebleven olie, roer eventjes en voeg de linzen toe en 600 ml water. Laat een half uur zachtjes koken, of zoveel langer als nodig is, tot de linzen gaar zijn. Voeg zout en peper naar smaak toe.

Vijf minuten voordat de linzen klaar zijn in een grote koekepan de olie verhitten op hoog vuur. Knoflook toevoegen, even roeren en dan de champignons toevoegen en blijf roeren tot ze geslonken zijn. Dan zout/peper naar smaak, de cayennepeper en de peterselie toevoegen, doorroeren en van het vuur zetten.

Verdeel de linzen over diepe borden, schep er de champignons over, daarop de yoghurt en daarop de gefruite uitjes. Citroen er apart bij geven.

ECDIS – Papierloos navigeren?

door Harm Prinsen

Deel I: Hard/software en kaarten

Inleiding

Sinds enige jaren waart in scheepskringen een nieuw begrip rond: ECDIS, beter bekend als de Elektronische Zeekaart (Electronic Chart Display).

Veelal worden alle soorten van nautische beschrijvingen op computers als ECDIS bestempeld en niet alleen door landrotten, maar ook door zeelui en zelfs door fabrikanten van de systemen.

Hoe dan ook, er zijn standaarden, specificaties en normen die exact vastleggen waaraan een systeem moet voldoen om zich een ECDIS te mogen noemen. Tijd om wat helderheid in deze materie te verschaffen.

Wat ECDIS is, waaruit het bestaat, wat voor kaarten er worden gebruikt, wie de kaarten levert, wie ECDIS gebruikt en wat de voordelen zijn van het gebruik van ECDIS zal ik in dit artikel proberen uit te leggen.

Wat betekent ECDIS?

ECDIS staat voor Electronic Chart Display and Information System. De naam suggereert al dat je kaarten op een scherm zichtbaar kunt maken. Nou kun je op zich ook allerlei plaatjes met de meest wilde applicaties (zoals bijvoorbeeld IrfanView) op het scherm laten zien, dus dat is geen noviteit. In principe kun je alle vormen van elektronische kaarten weergeven (bijvoorbeeld stadsplattegronden of andere GIS applicaties) maar ECDIS is veel meer dan alleen een display van elektronische kaarten. Met ECDIS kan bijvoorbeeld niet alleen "op het water" worden gekeken, maar ook "onder water". ECDIS kan een alarm genereren als het schip te ondiep water nadert. ECDIS kan na invoering van (een file met) de goede waypoints een koopvaardijchip vrijwel automatisch van Rotterdam naar Boston laten varen... En zo meer.

Wat zijn de voordelen van ECDIS en wie gebruikt het?

ECDIS is uitgegroeid tot een van de meest efficiënte navigatiehulpmiddelen. Het complete navigatieproces kan zelfs door ECDIS worden overgenomen. De combinatie van alle noodzakelijke informatie in één display vormt de grote kracht van ECDIS. Hierdoor krijg je een stuk snellere en effectievere besluitvorming op de brug en een veel betere beoordeling van de situatie aan boord. Dit komt de veiligheid van de vaart natuurlijk ten goede.

"Vroeger" moest je bij het binnenvaren van een vreemde haven ruim vantevoren alle relevante informatie bij elkaar zoeken en interpreteren, een klus die soms zeer tijdrovend was. ECDIS biedt hier uitkomst. ECDIS is niet alleen een goede vervanger van de papieren nautische kaart maar is ook een systeem waarbij je alle belangrijke nautische informatie direct onder handbereik hebt. Hierbij kun je denken aan informatie die vandaag de dag rondzwerft in verschillende publicaties, almanakken en ook informatie zoals Berichten aan Zeevarenden, Navtex, etc. Al deze informatie zit reeds in ECDIS.

ECDIS wordt vandaag de dag in z'n volledige uitvoering in de

koopvaardij en bij de marine gebruikt. Deze uitgebreide systemen zijn echter te duur om in de chartervaart of in de pleziervaart te worden toegepast. Toch zie je steeds meer kleinere uitvoeringen van ECDIS die geschikt zijn voor op een laptop. Deze systemen worden echter nog slechts hoofdzakelijk gebruikt om kaarten op het scherm te displayen. Ook is een dergelijke ECDIS nog niet geschikt/aangesloten om een schip volledig op waypoints over de woelige baren te laten varen. Soms echter biedt zo'n ECDIS opmerkelijk veel functionaliteit.

Je kunt eens kijken op de volgende sites om een trial te downloaden en te kijken wat je er allemaal mee kunt:

www.morintech.no en www.sping.com/seaclear/

De gedownloade versies kun je gewoon installeren op je PC.

Waaruit bestaat ECDIS?

Met een ECDIS-systeem wordt het complete hardware/software-systeem bedoeld.

De hardware die nodig is voor ECDIS bestaat uit een workstation of een krachtige computer. Over het algemeen kom je met een processor met kloksnelheid groter dan 1GHZ en intern geheugen van 256 Mb of meer al een heel eind. Voor de presentatie wordt een redelijk groot beeldscherm gebruikt, bijvoorbeeld een 21" TFT-scherm (lekker plat, neemt weinig ruimte in, maar is wel duur). Voor kleinere configuraties voldoet een krachtige laptop echter ook.

De meeste ECDIS'en draaien op een systeem met Windows als besturingssysteem. Als voorbeelden van fabrikanten van ECDIS kunnen worden genoemd Transas (www.transas.com) Furuno (www.furuno.com) en Kelvin Hughes (www.kelvinhughes.com). Het komt echter ook voor dat ECDIS draait op een systeem met Linux, een operating system (OS) dat de laatste tijd sterk in opkomst is. De ECDIS die door Imtech Marine & Offshore is ontwikkeld is voorzover ik weet de enige gecertificeerde ECDIS die op Linux draait. Het voordeel van Linux boven Windows zou zijn dat Linux veel betrouwbaarder is dan Windows, althans volgens de Linux-puristen. Op basis hiervan heeft de engelse marine in het verleden z'n keuze laten vallen op de Linux-gebaseerde ECDIS. Er moet wel worden opgemerkt dat deze stelling uit de begintijd van Windows stamt. In de tussentijd is Windows in ieder geval behoorlijk verbeterd (Linux overigens ook).

ECDIS vormt het hart van een navigatiesysteem. Op grotere schepen is ECDIS gekoppeld aan een computer-netwerk (TCP/IP-netwerk) dat door het hele schip loopt. Op dit netwerk zijn alle andere soorten randapparatuur en sensoren aangesloten. Elke sensor is op dit netwerk bereikbaar (identificeerbaar) middels z'n eigen IP-adres. Dit maakt de communicatie tussen sensoren en andere apparatuur betrekkelijk eenvoudig.

Op kleinere schepen is zo'n netwerk echter vaak niet voorhanden en soms ook overdone. In zo'n geval gaat de communicatie met de sensoren over het algemeen via de seriële/USB poort van de computer/laptop.

De sensoren, zoals bijvoorbeeld een GPS-ontvanger, een dieptemeter, een gyrocompas, etc. leveren de voor ECDIS zo noodzakelijke positionerings- en snelheidsinformatie. Op deze manier krijgt ECDIS de koers van het gyro-

vervolg op pag. 4

compas, de rate of turn van de de turn-indicator, de snelheid van het schip door het water (STW, ofwel Speed Through Water) van het log en last but not least z'n positie van de positiesensoren zoals Decca, LoranC en natuurlijk GPS (www.trimble.com).

Ook radar-beelden, radartargets (ARPA) en AIS-informatie (Automatic Information System) kunnen op deze manier aan ECDIS worden gekoppeld. ARPA en AIS komen in het volgende artikel over ECDIS uitgebreid aan de orde.

Data

Zoals WORD niet zoveel voorstelt zonder een document, zo heeft ECDIS ook input ofwel data nodig. Het klinkt zo logisch: een fiets zonder wielen is geen fiets, maar toch. De data bestaat uit (hoe kan het ook anders) elektronische kaarten. Wat zijn deze elektronische kaarten?

De term "Elektronische kaart" ofwel "Electronic Navigational Chart" kan verwarrend zijn omdat het een verzamelnaam is voor alle vormen van digitale representatie als vervanging van de oude getrouwe papieren kaart. Een elektronische kaart kan bestaan uit verschillende raster- en vector-formaten.

De elektronische kaarten kunnen in 2 verschillende soorten kaarten worden verdeeld:

- Raster-kaarten, ook wel RNC-kaarten genoemd,
- Vector-kaarten, ook wel ENC-kaarten genoemd.

Raster Navigational Chart

Een Rasterkaart, ofwel een Raster Navigational Chart (RNC) is een zeekaart die wordt gemaakt door de originele papieren kaart te scannen en is daardoor een letterlijke kopie van die kaart. Het formaat van de RNC is een speciaal geëncrypt formaat. De RNC lijkt op het vertrouwde papieren product maar kan, ondanks dat het een elektronische kaart is, nauwelijks gemanipuleerd worden. Het is simpel gezegd gewoon een plaatje dat op het scherm wordt getoond. Met behulp van een ECDIS-systeem kan een RNC-kaart op de monitor worden afgebeeld. Met een RNC-kaart benut je dan ook niet alle functionaliteit van ECDIS. Een RNC mist bijvoorbeeld alarminformatie over ondieptes, wrakken, etc. Ze zijn wel zichtbaar op de kaart, maar net als bij de papieren kaart ben je zelf verantwoordelijk voor de interpretatie.

ARCS

Het Engelse ARCS is de meest bekende RNC-service. De afkorting staat voor Admiralty Raster Chart Service en bestaat uit ongeveer 2800 rasterkaarten of RNC's, waarmee een wereldwijde dekking beschikbaar is van dezelfde kwaliteit en nauwkeurigheid als van papieren kaarten. Maar zoals al eerder opgemerkt, je kunt er niet veel meer mee dan het presenteren van de kaart op het display. ARCS-kaarten worden uitgegeven door het United Kingdom Hydrographic Office (www.ukho.gov.uk/).



Electronic Navigational Chart

Een vectorkaart, ofwel een Electronic Navigational Chart (ENC) verschilt qua opbouw nogal van een RNC. Een ENC is een kaart waarin alle gegevens, zoals boeien, lichten, dieptes, etc. als elementen (vectoren) zijn opgeslagen. Je kunt dit het

beste voorstellen dat de digitale kaart in lagen is opgebouwd. Door deze opbouw in lagen biedt een ENC veel meer mogelijkheden voor navigatieondersteuning dan de RNC ofwel de rasterkaart. Een laag bevat bijvoorbeeld alle informatie over lichten. Deze laag kan naar keuze



worden gemaakt door het in ECDIS aan of uit te zetten. Zo kun je bijvoorbeeld kiezen of je dieptelijnen in beeld wilt zien en zo ja, of je de grens tussen lichtblauw en donkerblauw op 20 meter diepte wilt, of op 10 meter diepte. Of het beeld is zo vol met informatie dat je de laag met info over wrakken op de zeebodem uit wilt zetten. Etc. etc. Deze contouren en hun kenmerkende eigenschappen zoals positie, kleur en vorm worden in een database bewaard waardoor de gegevens selectief zichtbaar kunnen worden gemaakt. Om deze reden lijken ENC's in mindere mate op traditionele kaarten.

Het grote voordeel van ENC is dat, los van de visualisatie van de gekozen layers, wel alarmen kunnen worden gegenereerd op navigatiegevaaren, zoals ondieptes, wrakken, boeien, nauw vaarwater, etc. Het schip kan bijvoorbeeld "vooruit" kijken in een denkbeeldige kegel van bijvoorbeeld 10 mijl vooruit, 5 mijl breed en 50 meter diep. Komt in deze kegel een object voor dat minder dan 20 meter diep steekt (een wrak bijvoorbeeld) dan wordt een alarm gegenereerd.

Het grote voordeel van ENC is dat, los van de visualisatie van de gekozen layers, wel alarmen kunnen worden gegenereerd op navigatiegevaaren, zoals ondieptes, wrakken, boeien, nauw vaarwater, etc. Het schip kan bijvoorbeeld "vooruit" kijken in een denkbeeldige kegel van bijvoorbeeld 10 mijl vooruit, 5 mijl breed en 50 meter diep. Komt in deze kegel een object voor dat minder dan 20 meter diep steekt (een wrak bijvoorbeeld) dan wordt een alarm gegenereerd.

S57, SENC en CM93

De bekendste ENC-kaart is S-57 ENC. Dit is de officiële ENC-kaart die wordt ondersteund door de regionale hydrografische diensten (bijvoorbeeld de Nederlandse Hydrografische Dienst, www.hydro.nl). Het formaat is vector-georiënteerd in overeenstemming met de IMO-specificatie. Raster-beelden en tekst-bestanden worden ook ondersteund voor de beschrijving van bepaalde kaartkenmerken (voorbeeld). Het voordeel van S-57 ENC's is dat ze een updating mechanisme herbergen.

De grote, nagenoeg wereldomvattende database van ENC-kaarten is opgedeeld in gebieden die elkaar niet of nauwelijks overlappen. De gebieden bevatten niet alleen alle nautische kaarten, maar ook bijvoorbeeld informatie over waypoints, notes, posities van andere schepen, enz.

S-57 ENC's kunnen zonder meer worden gebruikt in ECDIS en ECS. De nieuwste kaart is de S57/3 kaart. In deze kaart zijn de nieuwste voorschriften en attributen verwerkt die zijn voorgeschreven door de IHO, de International Hydrographic Office.

SENC (System ENC) is het gepatenteerde systeem formaat zoals dat intern door ECDIS wordt gebruikt. Het S-57 ENC formaat is namelijk niet geschikt voor realtime gebruik in ECDIS. Daarom moet de S57 ENC data eerst worden vertaald naar een SENC-formaat zodat realtime gebruik mogelijk is. In SENC worden de kaartgegevens door elke ECDIS-bouwer op z'n eigen manier in een specifiek eigen formaat omgezet, dit met het oog op snelheid en betrouwbaarheid.

CM93 is een onofficieel formaat ENC-kaart die op de markt wordt

gebracht door C-map (www.c-map.no) uit Noorwegen. Een officieel gecertificeerde ECDIS mag op het gebied van ENC-kaarten slechts de officiële S57-kaarten voeren. Het nadeel van S57-kaarten is echter dat deze kaarten geen wereldwijde dekking hebben. C-map is in dit gat gedoken en heeft CM93-kaarten met wel wereldwijde dekking op de markt gebracht. De CM93-kaarten zijn kwalitatief minstens zo goed, zo niet beter, als de S57-kaarten.

De CM93-kaarten kunnen als aanvulling worden beschouwd op de S57-kaarten. In het gebied waarvoor geen S57-kaarten aanwezig zijn mogen door ECDIS CM93-kaarten worden gebruikt. Komt het schip echter weer in een gebied waarvoor ook S57-kaarten beschikbaar zijn dan dient ECDIS automatisch weer om te switchen naar S57-kaarten. De nieuwste kaart is de CM93/3 kaart. Deze kaart is een antwoord op de nieuwste S57/3-kaart, waarmee CM93/3 uitwisselbaar is. De uitwisselbaarheid is gecertificeerd door het certificeringsbureau Det Norske Veritas uit Oslo.

Updates

De officiële data (S57, CM93, ARCS) is meestal te krijgen op CD-rom. Dit vanwege de veelheid van de data. Een update is echter vaak niet zo groot. Over het algemeen hoeft alleen maar de veranderde data binnen te worden gehaald. Hierdoor komt de mogelijkheid binnen handbereik om de update-data via geavanceerde communicatiekanalen, zoals bijvoorbeeld internet via satelliet-communicatie binnen te halen. Het is mogelijk een wekelijks abonnement op deze updates te nemen. Het is zelfs mogelijk om dit updating proces volledig geautomatiseerd te laten verlopen. Het ECDIS-systeem haalt zonder menselijke tussenkomst binnen wat er veranderd is. Je kunt hier een vergelijking trekken met het automatisch updaten van je virusscanner op je PC. Het updating proces kan overigens ook via de digitale telefoon, maar het is duidelijk dat het automatisch updaten van de data veel sneller en makkelijker is. Daarbij is het updatingproces veel minder vatbaar voor fouten dan bij met de hand updaten het geval is.

De praktijk

Tot slot een voorbeeld van een ramp waarbij ECDIS uitkomst had kunnen bieden.

In 1989 liep de "Exxon Valdez" in Alaska aan de grond door een koerswijziging die werd ingezet als gevolg van een foute identificatie van een eiland. Het schip liep aan de grond, olie begon te lekken en uiteindelijk veroorzaakte dit een kolossale natuurramp. Als de Exxon Valdez een ECDIS op de brug had gehad was het schip misschien niet aan de grond gelopen. Met een continu geupdated display van de positie van het schip zou de koerswijziging waarschijnlijk nooit zijn ingezet. In plaats daarvan zou het ECDIS-systeem bij nadering van de ondieptes een grounding alarm hebben gegeven zodat de dienstdoende officier zou zijn gewaarschuwd.

Ik wil besluiten met de woorden van een zeer ervaren kapitein die opmerkte: "Met ECDIS weet een navigator voor de eerste keer in de historie van de scheepvaart niet waar hij was, maar waar hij is".

In het volgende artikel wil ik ingaan op de functionaliteit die ECDIS aan boord heeft, zoals bijvoorbeeld routecheck, radar-overlay, weather-overlay, ARPA, AIS, etc. en hoe je deze functionaliteit kunt gebruiken bij een veiliger en meer behouden vaart. Ook wil ik aandacht schenken aan de betekenis van ECDIS voor de chartervaart.

Veel leesplezier.

groet, Harm Prinsen
email: harm@vitanova.demon.nl

'Fleetwoodmud' Een gat in de markt of een greppel in de modder...

Door Anne de Bourgraaf

Deze zomer was ik met de Artemis mee naar de Ierse zee, waar we in verschillende plaatsen in Engeland en Ierland een aantal dagtochten zouden varen.

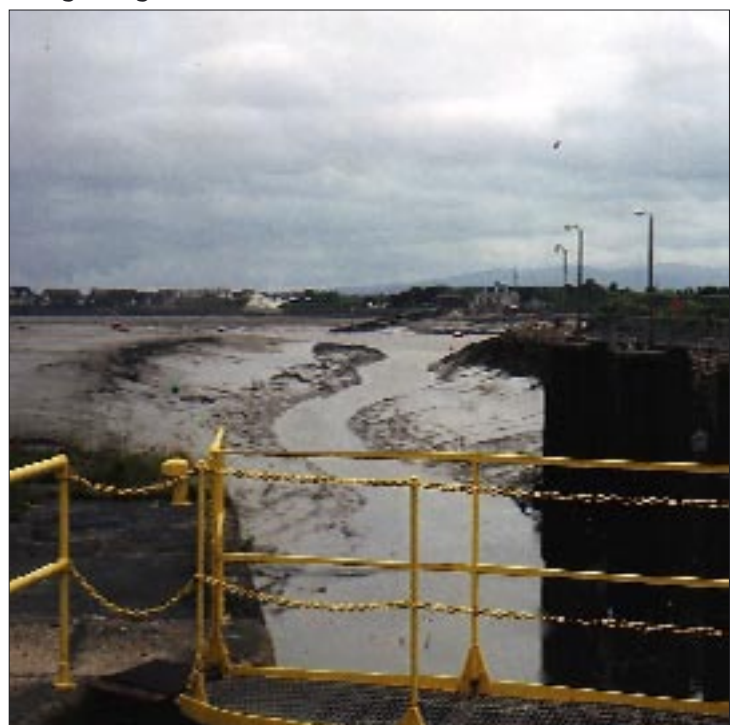
Heerlijk gezeild via Schotland naar The Isle of Man, waar we onze eerste tochtjes hadden en daarna naar Fleetwood. Dat was een gat in de markt volgens de agent, want er kwamen daar nog helemaal geen grote zeilschepen.

Fleetwood, waarvan kenden we dat nou... van Fleetwood Mac natuurlijk, maar het blijkt ook een plaatsje te zijn, een beetje naar binnen in de baai van Barrow, een grote ondiepe baai, die bij laag water voor een aanzienlijk deel droogvalt, een soort kleine Waddenzee.

Vanaf het begin van het geultje naar Fleetwood kregen we een loods aan boord omdat de geulen zich erg snel verplaatsen en de betonning niet altijd actueel kan zijn, tot zover voor de wadvaarders onder ons een welbekend verschijnsel.

Deze geul wordt op diepte gehouden door een baggerschip dat daar het jaar rond aan het werk is, tenslotte wordt Fleetwood dagelijks aangedaan door een autoferry.

Alle andere schepen kunnen alleen aanleggen in het dok, te bereiken door een smal geultje verderop. De sluisdeuren kunnen alleen open rondom hoog water, ongeveer anderhalf uur maximaal, daarbuiten staat er niet genoeg water.



vervolg op pag. 6

Deze loods nu bracht een pakketje recente foto's mee die laten zien waar het geultje loopt bij laag water, en waar de tonnen liggen, een soort levende kaart.

Bij het zien van deze foto's zakte de moed ons een beetje in de schoenen,..... moesten we hier echt doorheen?

Het was wel spannend, maar we zijn binnengekomen, onder gejuich en gezwaai van zo ongeveer de hele Fleetwoodse bevolking; aan publiciteit en belangstelling geen gebrek.

De volgende ochtend komt de eerste groep gasten aan boord in het dok en gaan we met hoog water het sluisje uit, (de loods is weer mee) voor een ochtendtochtje. Om 11.00 uur zijn we ter hoogte van de autoferry en moeten we maar een beetje op stroom liggen drijven terwijl de gasten gewisseld worden, het is niet mogelijk ergens aan te leggen dus worden de gasten met twaalf per keer naar en van de wal gebracht met een kleine sloep. Ook de loods gaat terug, (we hebben het nu alles een keer gezien tenslotte). Met zoveel mensen een eindeloos gedoe en om 14.00 uur is het al weer laag!

Om 12.30 uur kunnen we eindelijk weer varen en om 12.45 uur liggen we kneitervast!!

Midden in de geul volgens de tonnen, nou niet dus, binnen de kortste keren modder, waar je ook kijkt; Fleetwood MUD!



15.30 uur zijn we weer los en kunnen we verder, de gasten vonden het wel een extra avontuur en gaan 's avonds tevreden in het dok van boord.

De volgende ochtend harde wind dwars op het sluisje en het smalle stuk ervoor wat aan beide kanten helemaal volgeparkeerd ligt met jachten, de Artemis kan er net tussendoor.

Sleepbootassistentie is niet voorhanden en iedereen in de haven raadt ons af om te varen, het risico op schade aan schip en jachten is te groot, dus worden de beide tochtjes van die dag gecancelled. Een paar uur later is de wind fors afgenomen, maar is de mogelijkheid om het dok uit te komen reeds lang voorbij.

Die avond laten we met hoog water en een zucht van verlichting Fleetwoodmud achter ons. We begrijpen nu ook waarom er niet veel meer grote zeilschepen charteren vanuit deze plaats, hoe enthousiast en gastvrij de bevolking ook is.

Sail 2005

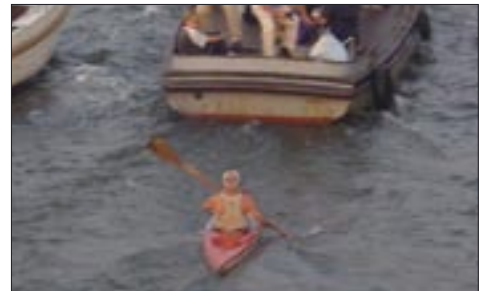
Er was weer veel te zien en te genieten. Een kleine impressie...



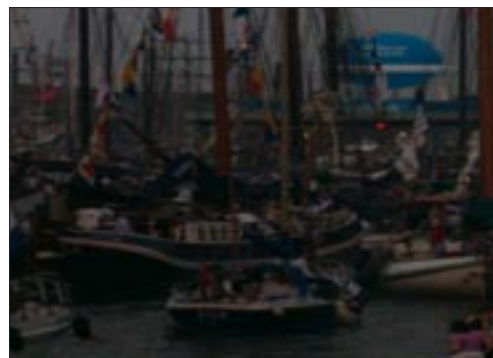
De Stad Amsterdam



Er werd ook nog gezeild



Als je er maar bij was...



Het was weer dringen bij de brug



Het snelste zeilschip van SAIL 2005?

De Lotos naar Sint Petersburg

Door Bertie Ledeboer

Ieder jaar zoekt de LOTOS een ander vaargebied uit voor haar zomerreizen. Dit jaar werd het de Baltic met als verste punt Sint Petersburg.

Vorbereiding

Om te beginnen moesten we een agent zoeken in Sint Petersburg. Van vele kanten, waar onder die van de St Nicolaas, een Russisch schip, hoorden we dat Vladimir Ivankiv een betrouwbare agent is voor zeiljachten. Een andere mogelijkheid is Inplot, het agentschap voor de beroepsvaart. Als we Inplot zouden nemen, betekende dat, dat we loodsplichtig zouden zijn, wat duur is. Voordeel zou zijn dat we aan de Newakade vlakbij het centrum zouden kunnen liggen. We kozen voor Vladimir, en daar hebben we geen spijt van gekregen. Visa moesten worden aangevraagd voor alle gasten en de bemanning. Daarvoor hadden we een uitnodiging van een Russisch bedrijf nodig, in dit geval onze agent. Al met al kostte het vier maanden voordat alles rond was.

Een route moest worden uitgestippeld met transferplaatsen waar onze gasten makkelijk en voordelig naar toe konden reizen. We gingen uit van een gemiddelde afstand van 40 tot 50 mijl per dag, best pittig. De nodige kaarten en pilots moesten verzameld worden. Vele konden we gelukkig lenen van de Iris en van Boudewijn.

Vertrek

Op 3 juni vertokken we uit de Veerhaven richting Scheveningen, waar we Vlaggetjesdag nog meevierden. Daarna ging het met vijf Belgen en een Duitser richting Kopenhagen. Het was een praktische kustnavigatieris, vooral ook 's nachts. Zo kwamen we vlot in Kopenhagen. Onderweg monsterden Roelof en ik voor een middag aan op een Deens coastertje, dat gebrek had aan gekwalificeerde bemanning en dat daarom niet mocht vertrekken van de Duitse kustwacht. 't Was voor 't eerst dat ik echt géld verdiende met m'n vaarbevoegdheid!

Zweedse scheren

Na een weekje rust in Kopenhagen rondden we de zuidkust van Zweden met een lekker bakstag windje en liepen Karlscrona binnen.

Daar was een bijzonder mooi scheepvaartmuseum, op een eiland van de marine. Buiten lagen allerlei traditionele zweedse vissersschepjes om bij te kwijlen, binnen waren vele boegbeelden. Het hele gebouw stond op palen, dat kon je zien in een onderwater gedeelte met ramen. Bij het uitlopen van de haven ontmoetten we de St Nicolaas met Michael aan boord, die ons twee jaar geleden enthousiast maakte voor St Petersburg, en ons in contact heeft gebracht met Vladimir. Een dierbaar weerzien.

Tussen Öland zo'n 100 Mijl lang en de Zweedse Oostkust door was een beetje saai, maar wel erg mooi zeilen.

Maar toen begonnen de scheren, eilanden en eilandjes, sommige bebouwd met houten vakantiehuisjes en sauna's, andere leeg. Het rook er naar naaldbomen en het leefde van de vogels. We ankerden op mooie plekken, werden uitgenodigd voor de lunch bij een aardig

gezin. Op een bordje stond: Røket Fisk. Een krakkemikkig steigertje van 10m lang, de diepte zou 3m zijn (wij steken 2,70m). Vastleggen was nauwelijks nodig in de modder en kon alleen om twee uitstekende rotsenblokken. Een boothuisje, een houten rookoven en twee schuren, allen oud en vervallen. Een man van zo'n 70 jaar deed de visserij en de rokerij, z'n moeder verkocht de vis. Nooit zulke lekkere warme gerookte zalm gegeten, en de tarbotten, zo uit het leefnet....



's Nachts werd het niet donker al ging de zon wel even onder. De zonnewende vierden we in alle rust voor anker. Van de havenmeester in Stockholm hoorden we later dat het dit jaar een rustig Midzomerefeest was geweest, maar 8 doden. Iedereen wordt daar dan ongelooflijk dronken.

Ook in Stockholm lagen we vlakbij het centrum, tegenover de Wasa, die we dan ook bezochten. Indrukwekkend. Zo luxe uitgevoerd met houtsnijwerk en wat niet al en dan tijdens de proefvaart gezonken wegens een te ambitieus heerser, die zonodig twee rijen kanonnen moest, terwijl iedereen hem het afraadde i.v.m. de stabiliteit. Heel mooi opgesteld met veel historische informatie van allerlei aard. Zelfs oude stukken zeil opgeplakt en reconstructies van schedels van de omgekomen bemanningsleden.

Finland

De oversteek naar Åland verliep stormachtig, het was mooi bezield met een gemiddelde van 8,5 knoop. Bij aankomst kwam een auto aanrijden, Floris Hin stapte uit en nam een lijntje aan...

We bezochten de Pommern, waarvoor we geen entree hoefden te betalen vanwege ons mooie schip. Veel achterstallig onderhoud, maar wel een heel mooi beeld van de zeilvaart uit het begin van de



20ste eeuw. Met enorme masten, nagelbanken en Jarvis-liezen aan dek. Maar geen zeilen. Sobere bemanningsverblijven. Een pieplein kombuis. Een watertank de helft van de onze voor driekeer zoveel mensen. Expositie in het giga ruim met foto's en films.

De eilanden aan de Finse westkust waren een stuk kaler met veel minder loofhout tussen de dennen, wel weer heel mooi vaarwater tussen de duizenden eilan-

den. In Helsinki lagen we in de Halkolaitori de Oude Houthaven, haven voor historische schepen, alweer midden in het centrum. Onze zoon Hans heeft er een baantje als bootsman op de Katrina, een van de houten charterschepen daar. Alle charterschepen hebben een sauna aan boord, en varen alleen in

vervolg op pag. 8

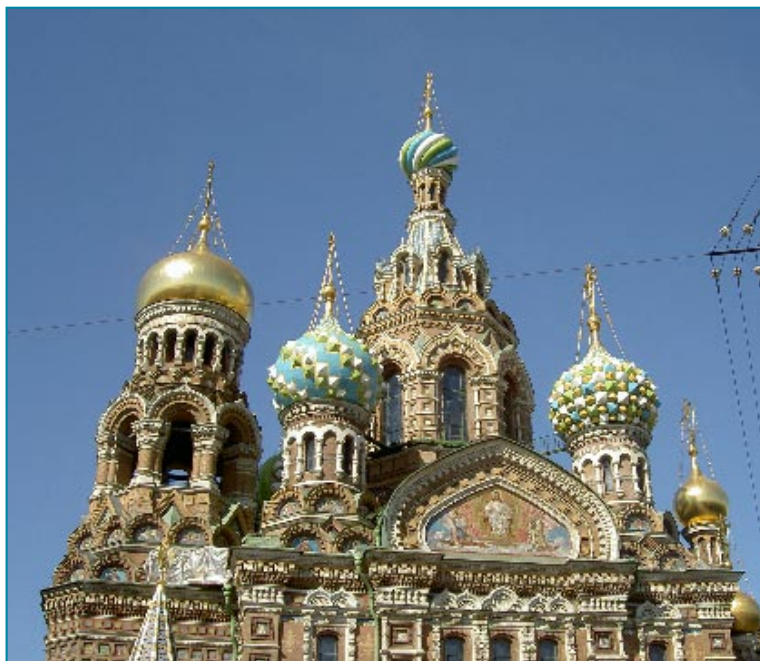
voor- en naseizoen dagtochtjes. 's Zomers is iedereen weg en 's winters is alles bevroren. Hans voelt zich expert, want de Finnen hebben geen idee van het tuigen van schepen. De zeilen hangen als gordijnen aan de gaffels. Leuke stad Helsinki. Haapasaari was het laatste Finse eiland waar we konden uitklaren.

Sint Petersburg

Spannend om de territoriale wateren van Rusland binnen te varen. Een diepe Russische bas riep allerlei door de marifoon wat klonk als: wobblobblwobblowwow etc. Na enige tijd kwamen we er achter dat hij zei: What motorvessel between buoy one and two! en als je daar antwoord op had gegeven rieptie: Flag!

We waren verplicht de traffic lane te volgen. Op het eiland Krohnshtadt moesten we ons melden bij de douane. Daarna doorvaren naar de passagiersterminal in St Petersburg nogmaals douane en immigratiedienst. Vladimir stond ons op te wachten. Het vooroordeel betreffende de bureaucratie en absolute willekeur, kon niet helemaal weggenomen worden, maar het viel mee. Wel eigende een van de beamtben zich een fles drank toe, zeer tot ongenoegen van Vladimir.

We lagen in de jachthaven vlak bij de brug waar Rasputin verdronken



is indertijd. Goed beschermd en bewaakt. We konden met trolleybus of metro naar het centrum, ± 20 min reizen.

Een schitterende, dynamische, stad met veel maritieme geschiedenis. Er was een Hollandse werf, gebouwd door Tsaar Peter, zwaar verwaarloosd, maar er zijn plannen voor restauratie. De stad stikt van de monumenten, die òf met veel pracht en praal zijn gerestaureerd, òf zwaar verwaarloosd. We bezochten musea en kerken, gingen een keer naar de opera en slenterden veel door de stad, waarvan Newskyproect de hoofdader is. Vladimir was van onschatbare waarde. Hij had veel tips en ideeën. Drie keer organiseerde hij een bestelbusje en ging zelf mee als gids. De cultuur loopt zeker niet achter bij ons, iedereen heeft een mobieltje etc. Het is er vooral anders. Je voelt de communistische geschiedenis overal doorheen. De jongere mensen zijn heel vriendelijk, de oudere soms wat nors.

We zijn er twee keer naar toe geweest, beide keren drie dagen, veel te kort natuurlijk, maar je krijgt wel een goede indruk.

Mooi vaargebied

Helsinki was onze uitvalsbasis. Van daaruit ben je in anderhalf etmaal in Sint Petersburg. Tallinn, ook een mooie oude Hanzestad ligt op een dag varen aan de overkant van de Finse Golf. De hele Finse zuidkust betaamt uit eilanden en eilandjes. De markering van de vaarwateren is duidelijk, je hebt wel een goede actuele kaart nodig. Je kan kiezen om tussen de eilanden door te varen of buitenom. We hadden schitterend weer, soms wat weinig wind, maar wel aangename temperaturen en zonneschijn. Er was weinig beroepsvaart en de jachtjes die er voeren waren net een aardige stofferding van het geheel. Op de terugweg voeren we door de Golf van Riga, zo'n 4 x het IJsselmeer. Ook hier mooie eilanden, heerlijk leeg, maar weinig haventjes. De wind was naar het zuidwesten gedraaid, dus om op tijd in Riga, ook een transferplek, te komen moesten we vrij veel motorsailen. Gelukkig draaide hij later weer naar de goede hoek. Ook Riga is een oude Hanzestad. Als je er binnen vaart heb je het idee dat je op de Nieuwe Waterweg zit, maar dan 30 jaar geleden. Het heeft een monumentaal oud centrum, met vele caf  tjes en terrasjes, veel studenten en vertier, h  el gezellig en mooi. Ook hier weer een onverstaanbare taal, en nog niet erg ingericht op West-Europees tourisme, maar dat maakte het juist leuk, en met handen en voeten kwamen we een heel eind.

We staken over naar Gotland, Visby, een middeleeuwse stad met veel oude huizen en kerken en de stadsmuur nog grotendeels in tact. Via Kalmar, Christianopel en Christians   kwamen we grotendeels zeilend weer in Kopenhagen en was het kringetje rond. We hadden een heerlijk avontuurlijke zomer met veel onverwachte ontmoetingen met aardige mensen en mooie plekken. We gaan in 2007 weer. Op de thuisreis was het weer wat minder, maar de laatste nacht met Oost 4, alle zeilen bij, een heldere donkere sterrennacht, zoevend langs de Nederlandse kust was een onvergetelijk toetje.

Colofon

Redactie

Bertie Ledeboer
Anne de Bourgraaf

Bijdragen

Paddeltje
Bertie Ledeboer
Anne de Bourgraaf
Harm Prinsen

Illustratie

Bertie Ledeboer

Foto's

Bertie Ledeboer
Anne de Bourgraaf
Gert van Wijk

Vormgeving
en realisatie

Maartje Durge
Anne de Bourgraaf

Redactieadres

leugenbank@dwarstuig.nl
Nearestech 4
8749 GK Pingjum