

De uitdrukkingen „bijdraaien” en „bijliggen” worden veelal door elkaar gehaald, zelfs in vakbladen en door vaklieden, die beter behoorden te weten. Het zijn twee totaal verschillende manoeuvres, die niets met elkaar te maken hebben.

Bijdraaien doet een zeilvaartuig wanneer het wil stil liggen, bijv. om een loods over te nemen, voor douane-onderzoek, om ergens op te wachten of om andere redenen, waardoor het gewenst is, dat het schip gedurende enige tijd op dezelfde plaats blijft. Het is geen stormweermanoeuvre en bij stormweer is het dan ook zeer ongewenst en zelfs gevaarlijk om te gaan bijdraaien. — „To ly to” = bijliggen. „To heave to” = bijdraaien.

Ik draaide bijv. in zee graag bij voor de maaltijden. Het schip ligt dan rustig, loopt geen of weinig vaart, blijft dus ongeveer op dezelfde plaats en een roerganger is niet nodig. Wij gingen dan allen tegelijk aan tafel en namen er een klein uurtje voor om op ons gemak en rustig gezamenlijk te eten. Degene, die het dichtst bij het luik zat, klom zo nu en dan eens naar boven en stak zijn hoofd boven dek om rond te zien of geen gevaren dreigden. Aangezien dit tegen de Internationale bepalingen op de veiligheid ter zee is, kan de gewetensvolle schipper natuurlijk ook één man aan dek laten.

Een langscheeps getuigd vaartuig draait men bij door een of meer der voorzeilen tegen te zetten en de grote schoot dicht te halen. Het roer wordt ietwat voor „loeven” gelegd en zo vastgezet. Lang niet alle zeilvaartuigen zullen dit op dezelfde wijze doen; zo zal bijv. het ene de schoot zeer dicht gehaald willen hebben, met zowel fok als kluiver tegen en het roer flink voor loeven. Een ander wil de schoot wat ruimer, slechts één der voorzeilen tegen en het roer maar heel weinig te-loeverd. Ieder zal dit met zijn eigen schip moeten proberen en moeten uitzoeken, wat de beste manier van bijdraaien voor zijn vaartuig is.

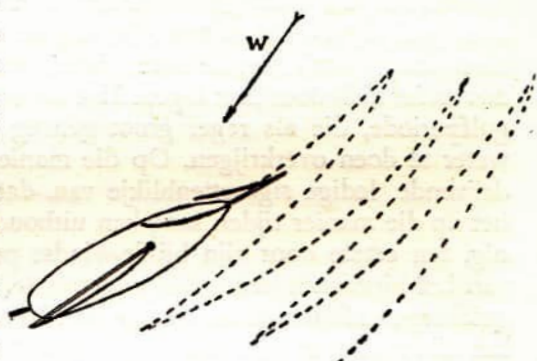


Fig. 119

Als voorbeeld kiezen we eens een eenvoudig kottertuig en halen als in fig. 119 de grote schoot tot bij-de-wind, stagfok en kluiver beide te-loeverd op. Het roer ligt ongeveer 15° à 20° naar loef. Door de nog aanwezige vaart in het schip, de druk van de wind in het grootzeil en het aan loef liggende roer, zal het schip gaan oploeven, waardoor de tegengehaalde voorzeilen gaandeweg meer tegendruk ondervinden, terwijl de druk in het grootzeil minder wordt, dit zelfs op een ogenblik zal gaan klapperen. Dan wint de tegendruk in de voorzeilen het, zodat het schip sterk gaat afvallen en door diezelfde tegendruk gaat deinzen. Het te-loeverd liggende roer doet het deinzende schip nog meer afvallen, waardoor het bij-de-wind gehaalde grootzeil gaandeweg meer druk gaat ondervinden en het nu weer van de tegenliggende voorzeilen gaat winnen. Het deinzen houdt dan op en het schip gaat weer wat vaart lopen, doch loeft tevens hard op, totdat de druk in de voorzeilen weer zo groot wordt en die in het grootzeil zoveel is verminderd, dat de vooruit gaande en loevende beweging weer wordt uitgeput en overgaat in een afvallende en deinzende. Zo herhaalt zich dat spelletje en het schip zal, sterk verlijerende, vrijwel op dezelfde plaats blijven heen en weer lopen, zoals in fig. 119 volgens de stippellijnen is aangegeven.

Sommige jachten deinzen in het geheel niet, maar blijven met de tegenliggende voorzeilen steeds een geringe vaart vooruitlopen. Dergelijke sche-

pen draaien slecht bij en het is zaak bij deze de grote schoot flink op te vieren. Toch wil dat niet altijd helpen, omdat zij dan teveel afvallen en daardoor weer meer vaart vooruit gaan lopen.

Men moet het voor elk schip eens proberen en uitzoeken op welke zeilen en in welke zeilstand en stand van het vastgezette roer het schip het beste op haar plaats blijft liggen. Hiervoor zijn geen regels te geven.

Bijliggen is een stormweer-manoeuvre. Wanneer voor het betreffende vaartuig het weer zo slecht is geworden, dat de reis niet meer kan worden vervolgd, doch ter redding van het schip een zodanige positie ten opzichte van de zeegang gekozen moet worden, dat men daarbij zo min mogelijk last van overkomende zeeën heeft en bovendien het schip het gemakkelijkste de beweging van de zee kan volgen, dan gaat men „bijliggen”. Voor een zeilvaartuig wil dat zeggen, dat men met zo min mogelijk zeil hoog aan de wind gaat liggen en wel zodanig, dat het schip nagenoeg geen vaart vooruit meer loopt, doch met de aanschietende zeeën rijst en daalt en de golven dus onder zich door laat lopen. Het ondervindt dan in deze positie de ware golfperiode, die als regel groot genoeg is om het schip weinig of geen water te doen overkrijgen. Op die manier maakt men er dus het z.g. vrij drijvende, ledige sigarettenblikje van, dat met de golven rijst en daalt en het op die manier tijden lang kan uithouden. Slingeren doet het schip weinig, ten eerste door zijn bij-de-windse positie en ten tweede doordat het van het bijstaande zeil steun ondervindt. Het stampst langzaam, daarbij de golfbergen afdalende en uit de golfdalen weer omhoog klimmende. Wat het alleen nog kwaad kan doen zijn de op de grote golven gevormd wordende, kleinere golven en de brekers.

Hoofdzaak van „bijliggen” is dat het schip onder zeer klein zeil, zonder roer geven, dus om zo te zeggen met vastgezet roer, hoog aan de wind blijft liggen en geen noemenswaardige vaart vooruit loopt. Vooral op het laatste komt het aan! Zodra het schip vaart gaat lopen, verkleint het de schijnbare golfperiode en zullen min of meer zware brekers vooruit overkomen.

Hoe moet men een schip bijleggen? Dat is een vraag, die zowel voor het zeilschip als voor het stoomschip niet zo gemakkelijk is te beantwoorden, omdat voor het zeilschip de meest gunstige zeilvoering, voor het stoomschip de meest gunstige positie ten opzichte van de zeegang moet worden gezocht. Zeemanschap laat zich nooit en nimmer door regels, noch reglementen binden. Door de ervaring moet men wijs worden! Elk schip heeft een ziel, dus ook een eigen wil. Die wil en eigenschappen moet men leren kennen. Niet elk zeiljacht zal bij stormweer goed en prettig kunnen bijliggen; daarvoor moet als reeds in het eerste hoofdstuk van dit boek is gezegd, het schip als zeewaardig vaartuig zijn gebouwd en voor alles een lang lateraalplan hebben. Om toch enkele regels te geven zou ik willen zeggen, dat een zeilvaartuig het beste bijligt onder zulke zeilen, dat het gemeenschappelijk zeilpunt ongeveer met het algemeen zeilpunt overeenkomt. Zo zal bijv. een kotter meestal heel goed bijliggen onder dichtgereefd grootzeil en de kleinste stormkluiver, bij zeer zwaar weer beter nog onder een enkel storm try-sail. Ook de kits en de yawl liggen als regel het

beste bij onder een storm-try-sail aan de grote mast. Een kits doet het ook heel aardig onder dichtgereefde bezaan en stormfok, een schoener onder het dichtgereefde schoenerzeil. Men zal het echter voor elk schip eens moeten proberen, het hangt in hoge mate af van het soort schip en van de vormen onder water, hoe het betreffende vaartuig zich zal gedragen. Sommige jachten of andere zeilvaartuigen nemen genoeg met een enkel klein zeil ter hoogte van het algemeen zeilpunt, andere willen liever achteruit en vooruit een klein stukje doek hebben. Sommige doen het beter met een iets opgevierde schoot en het roer te-loeverd, andere weer willen de schoot dichtgehaald hebben met het roer vrijwel in de midscheeps of zelfs iets aan lij. Men wake er in elk geval voor, dat geen zeil gaat klapperen, want dat houdt bij stormweer geen zeil en zeker geen nat zeil uit.

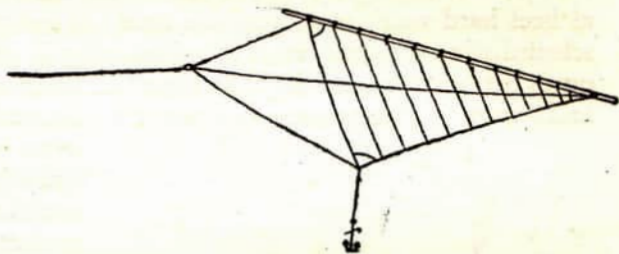


Fig. 120

Heeft men eenmaal van zijn schip de meest gunstige bijlig-positie gevonden, dan kan men in die positie in volle zee het zwaarste weer afrijden, mits zich althans geen land of ondiepten onder de lij bevinden, want zoals reeds gezegd, het schip loopt practisch geen vaart, ligt hoog aan de wind, laat de zeeën kalm onder zich doorrollen, maar verlijert inmiddels geweldig. Dit is, als zich geen land of ondiepten onder de lij bevinden een groot voordeel, want daardoor vormt zich te-loeverd een zog, waarop de aanschietende zeeën breken.

De vraag, die nu zeker gesteld zal worden is, hoever moet men uit de wal zijn om veilig te kunnen bijliggen? Deze vraag is onmogelijk met enige juistheid te beantwoorden. Het hangt af van de kracht van de wind,

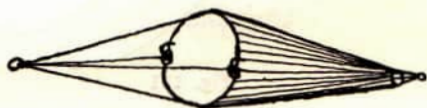


Fig. 120a

van de zeegang, van het soort schip, zijn diepgang en dus van de snelheid van verlijeren, alsook van de duur van de storm. Het enige wat erop geantwoord kan worden is: zorg zover mogelijk uit de wal te blijven. Op z'n minst wil ik toch bijv. een 20 à 25 zeemijlen onder de lij hebben. Dat is, als men werkelijk voor zwaar stormweer moet gaan bijliggen al weinig genoeg en in de meeste gevallen zal men het er niet mee klaren, maar men heeft dan althans tijd genoeg om zich de hachelijke positie te realiseren en nog tijdig noodseinen te doen, zodat misschien ook de hulp nog tijdig kan komen.

Men kan, als helemaal geen zeil meer gevoerd kan worden of het schip onder de beschikbare zeilen niet goed wil bijliggen, ook voor „drijfanker” gaan liggen. Een drijfanker is in het algemeen enig weerstand biedend drijvend voorwerp, bijv. een grote bundel riemen, haken en andere rond-

houten tezamen gebonden. Een dergelijke massa zal zich niet zo gemakkelijk door het water laten slepen. Een rondhout met een zeil eraan genaaid en onderaan verzwaard met een ballastschuitje of dreggetje (zie fig. 120) kan ook als drijfanker dienen. Dit zijn enige voorbeelden van drijfankers, zoals deze in de theoretische boeken over zeemanschap voorkomen. Iemand, die echter wel eens aan boord van een betrekkelijk klein jacht slecht weer op zee heeft medegemaakt, weet maar al te wel hoe moeilijk, ja, hoe onmogelijk het is om — als het nodig blijkt te zijn, het dus al heel hard waait en er veel zee staat, de zeilen al geborgen of zelfs gescheurd zijn — nu nog eens zo'n inrichting in elkaar te gaan zetten. Daarom is het beter om een drijfanker kant en klaar aan boord te hebben en wel in de vorm van de gewone, welbekende „Sleepzak”, die evengoed als drijfanker kan worden gebruikt. Ik

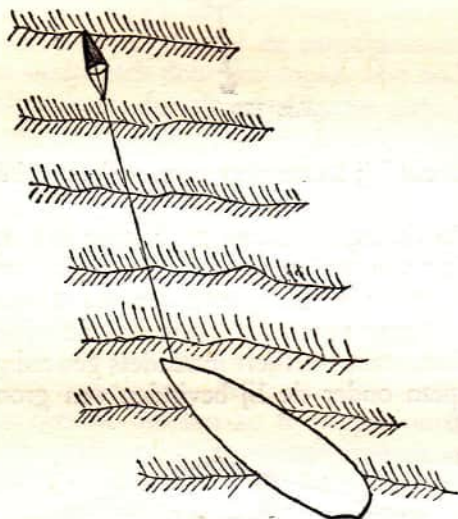


Fig. 121

had bijv. aan boord van mijn jacht dat 11 m over alles lang was, dus een betrekkelijk zeer klein scheepje, altijd zo'n sleepzak aan boord. Deze had ongeveer 0,55 m middellijn, terwijl de ring, om minder plaats in te nemen, scharnierend was gemaakt, zodat deze bij het opbergen kon worden dubbel gevouwen (zie fig. 120a). Zulk een drijfanker biedt voldoende weerstand om het schip in een bepaalde positie ten opzichte van de golven te houden. Er zijn echter maar weinig schepen, die goed zullen blijven liggen met het drijfanker vooruit, omdat de meeste hun grootste

diepgang achteruit hebben, hun voortuig dus ten opzichte van de weerstand onder water meer druk ondervindt, waardoor zij gaan afvallen en op ongeveer 4 streken ten opzichte van het drijfanker komen te liggen (zie fig. 121). Soms is deze positie in het geheel niet ongunstig en kan men op die manier stormweer heel goed afrijden. Toch belet het drijfanker in dat geval het meegeven van het voorschip voor de aanschietende golven, wat dan veelal het overnemen van brekers vooruit tengevolge heeft. Andere vallen nog meer dan 4 streken af en komen dan bijna dwarszees te liggen, wat, behoudens de onaangenaamheid van het hevige slingeren, het overboord slingeren van de mast en verdere tuigage tengevolge kan hebben. Zulke schepen liggen beter bij met het drijfanker achteruit uitgebracht (fig. 121a), in welk geval het schip kalm voor de wind zal wegdrijven met het achterschip naar de achterin lopende zeeën gekeerd. Een goed schip zal voor deze zeeën lichten en ze onder zich door laten gaan. Toch kan de laatste methode zeer gevaarlijk worden als men een te groot drijfanker heeft, zodat het schip teveel wordt tegengehouden en de zeeën

over de achterstevens breken met alle gevolgen daaraan verbonden. Met een klein jacht, ongeveer 12 m lang over stevens, heb ik eens zeer goed over de achterstevens kunnen bijliggen door een volle manillatros (een sleeptros van $\frac{3}{4}$ ") in een bocht achteruit uit te voeren. Dit gaf net weerstand genoeg om het achterschip op de zee te houden en toch ook weer niet zoveel, dat de zeeën het schip inhaalde en achteruit als brekers overkwamen.

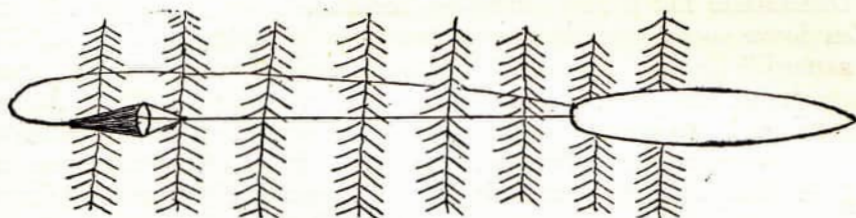


Fig. 121a

Het is altijd goed, of men nu het drijfanker vooruit of achteruit wil uitbrengen, dit in de cockpit gereed te maken, zodat men er niet mee over dek behoeft te lopen. In het eerste geval wordt de sleper aan de mast vastgemaakt en bij de voorstevens bijgenaaid, daarna buiten alles om naar de cockpit gebracht en daar opgeschoten met de tamp naar het drijfanker boven. Wil men nu met het drijfanker *vooruit*, voor drijfanker gaan, dan werpt men eerst de boei van het drijfanker en daarna dit zelf overboord en viert de tros bij, totdat deze geheel is uitgeviert en nu aan de voorstevens stijf komt. Een boei met boeireep aan het drijfanker is niet absoluut

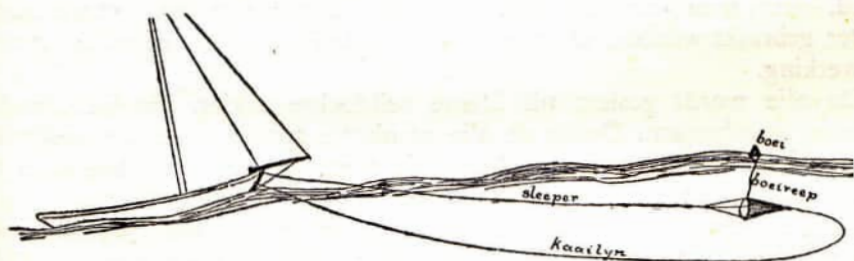


Fig. 122

nodig en bovendien een nadeel aangezien hoe meer lijnen, des te groter de kans op onklaar raken (fig. 122). Het voorschip zal dan achter het drijfanker gaan liggen. In welke positie, dat zullen we, naar de aard van het schip, moeten afwachten. Een z.g. kaailijn is nodig, om het drijfanker in te halen. Het is n.l. niet raadzaam en bovendien een zeer zwaar werk om het schip naar het drijfanker toe te halen.

Hoe groot dat drijfanker nu moet zijn is alweer een vraag, die moeilijk is te beantwoorden. Het moet vooral niet te groot zijn, omdat het dan teveel weerstand biedt en een geheel verkeerde uitwerking zou hebben. Wanneer men het achteruit, dus enigszins als stopzak wil gebruiken, is een te groot

drijfanker zelfs zeer gevaarlijk. Er zijn, als zovele zaken ter zee, ook hier weer geen regels te maken. Men zal zijn schip moeten kennen en het zo nu en dan bij slecht weer eens moeten proberen om op die manier tot een geschikte vorm en maat van drijfanker te geraken. Wat de grootte betreft, zou ik zeggen dat voor een jacht van ongeveer 12 m lengte op de waterlijn, een diameter van 0,75 m tot 1 m wel voldoende zal zijn. Grotere schepen hebben geen drijfanker meer nodig.