

Wachtlopen op een windjammer

# De klok rond

Aan boord van echt grote schepen met tientallen bemanningsleden heerst een rigide wachtsysteem van vier uur werken, acht uur 'vrij'. Het is de enige manier waarop een *tallship* als de *Prince William* de klok rond kan worden gevaren. Gary Blake stak de Golf van Biskaje over en pakte telkens de camera als zijn blauwe wacht wakker werd gepord.



20.0  
21.0  
22.0  
23.0  
24.0  
01.0  
02.0  
03.0  
04.0  
05.0  
06.0  
07.0  
08.0  
09.0  
10.0  
11.0  
12.0  
13.0  
14.0  
15.0  
16.0  
17.0  
18.0  
19.0

## PLATVOETEN OP HET DEK

Het wachtsysteem aan boord van marine- en koopvaardij-schepen werkt steeds volgens hetzelfde stramien. De bemanning wordt opgedeeld in drie ploegen. Aan boord van de *Prince William* hebben die de kleuren rood, wit en blauw (naar de kleuren van de Britse vlag). Deze kleurcodes zijn makkelijk te onthouden voor de bemanningsleden. Een wacht duurt vier uur, maar de wacht in de namiddag is opgesplitst in tweeën. Zo ontstaan er dus zeven wachten en wordt voorkomen dat een ploeg steeds op dezelfde uren wacht moet lopen. Een schema kan er als volgt uitzien:

20 - 24 u	00 - 04 u	04 - 08 u	08 - 12 <sup>u</sup> u
Eerste wacht rood	Hondenwacht wit	Dagwacht blauw	Vormiddagwacht rood

12 <sup>u</sup> - 16 u	16 - 18 u	18 - 20 u
Achtermiddagwacht wit	Eerste platvoet blauw	Tweede platvoet rood

De bemanning op de tweemaster *Prince William* bestaat, zoals op veel tallships, uit drie soorten mensen. Een permanente bemanning van officieren zoals de kapitein, de 1ste, 2de en 3de stuurman, een machinist, een kok, een arts en een bootsman. Een vrijwillige bemanning assisteert de permanente bemanning en betaalt een klein bedrag. De groep passagiers betaalt de volle prijs voor de reis. Zij draaien mee in het wachtsysteem en moeten de zellen wisselen. Een officier van de wacht houdt gedurende een wacht de navigatie in de gaten, samen met de wacht-leider, die zijn rode, witte of blauwe wacht bevelen geeft.

## Eerste wacht

20.00 - 24.00 uur



De porder schijnt met een zaklantaarn op zijn eigen gezicht. Als je geluk hebt, word je wakker van zijn stem en niet van zijn aangezicht



ELK SCHIP 24 UUR PER DAG AAN DE PRAAT HOUDEN, betekent slaapgebrek. Vooral in vroeger tijden probeerden de gezagvoerders de maximumsnelheid vast te houden. Als dat nodig was, werden de zeilen ook 's nachts gebrast (bijgesteld). De dagelijkse gang van zaken op de windjammer *Prince William* is een verre echo van dat harde leven. De koers is zo uitgezet dat zij die slapen niet gestoord hoeven te worden en de wacht geen onnodige risico's hoeft te nemen in het donker. Tijdens mijn eerste wacht is de opwindendste gebeurtenis het aanlopen van het rode licht onderdeks, stipt om negen uur. Dat voorkomt dat wie naar buiten in het donker stapt, tijdelijk aan nachtblindheid lijdt. Een kwartier voordat de hondenwacht moet aantreden, gaat er iemand van de blauwe wacht naar beneden om onze vervangers van de rode wacht te

porren. Hij heeft de taak om een hut binnen te stappen en de gordijntjes van de kooien open te trekken. De porder knipt een zaklantaarn aan en schijnt op zijn eigen gezicht. Als je geluk hebt, word je wakker van zijn stem en niet van zijn spookachtige gezicht. Hij meldt hoe lang je nog hebt om aan dek te verschijnen en wat het voor weer is. Eigenlijk zijn alleen de woorden 'koud', 'erg koud' of 'nat' van belang. De wacht beslist dan of ze thermische ondergoed en laarzen moeten dragen. Sowieso gaat altijd het harnas aan, waarna op het dek de presentielijst wordt algeroepen. Laatkomers krijgen een uitbrander, want de wachtleiders zijn 's nachts nogal nerveus. (Is er iemand overboord gevallen?) Bovendien wordt te laat komen niet erg gewaardeerd door de vorige wacht, die staat te trappelen om over te dragen en naar bed te gaan.

# Hondenwacht

24.00 - 04.00 uur



Midden in de nacht heeft het toneel van heen en weer lopende mensen iets spookachtigs

HET IS EXACT MIDDERNACHT als de kapitein het logboek aftekent met daarin de vorderingen en de bijzonderheden van de laatste 24 uur. De witte wacht is klaar en kan naar bed. Maar bij nader inzien vindt de kapitein het toch beter om koers te wijzigen en over de andere hoeg te gaan liggen. Over de intercom klinkt voor alle hens: 'Zeilen brassen over tien minuten!' De wachtleiders van wit en blauw hebben precies genoeg tijd om elkaar op de brug te ontmoeten en bij te praten over de vorige wacht.

Onze blauwe wacht gaat naar het voordek om de schoten van de kluivers te vieren. De witte wacht staat midscheeps om de razeilen te brassen. Een heel karwei waarbij aan de ene kant van het schip de brassen moeten worden gevierd, terwijl ze aan de andere kant worden ingehaald, zodat de ra's met daar-

onder de vierkante zeilen overzwaaien. Midden in de nacht heeft het toneel van over het dek heen en weer lopende mensen iets spookachtigs.

Als de zeilen over zijn gezwaaid naar de andere kant van het schip, klinkt het commando om schoon schip te maken. Alle lijnen die over dek slingeren, moeten worden opgeschoten en in een nette bos over de korvijnnagels (een soort pinnen in de vorm van een knuppeltje) worden gehangen. Een klein half uurtje later gaan de deklichten weer uit en wordt het schip gehuld in duisternis. Alleen een nieuwe maan zorgt voor wat licht waarin het silhouet van de mast en de zeilen te zien zijn. Het sissen van het water tegen de scheepsromp is het enig hoorbare geluid, af en toe onderbroken door de klots van een grotere golf.



Een schip  
vierentwintig  
uur per dag aan  
de praat houden  
betekent slaap-  
gebrek

## Dagwacht

04.00 - 08.00 uur



Alles beweegt en aan dek lopen bemanningsleden als dronkemannen die de weg kwijt zijn



TEN NOORDEN VAN DE AZOREN, duizend mijl verwijderd van het vasteland, valt het grootste deel van de bemanning ten prooi aan zeeziekte. Grote golven brengen de Prince William aan het slingeren, met een uitslag van wel 35 graden naar iedere kant. Benedendeks vliegen de potten en pannen in de rondte en schuiven zeilpakken en kleren over de grond. Alles wat niet is vastgezet, beweegt en boven aan dek lopen bemanningsleden als dronkemannen die de weg kwijt zijn. Ze krijgen de opdracht het harnas vast te klikken, zodat ze niet overboord slaan in al hun ellende. Uiteindelijk zorgen een koersverandering en het zetten van de kluiers ervoor dat iedereen zich wat beter gaat voelen.

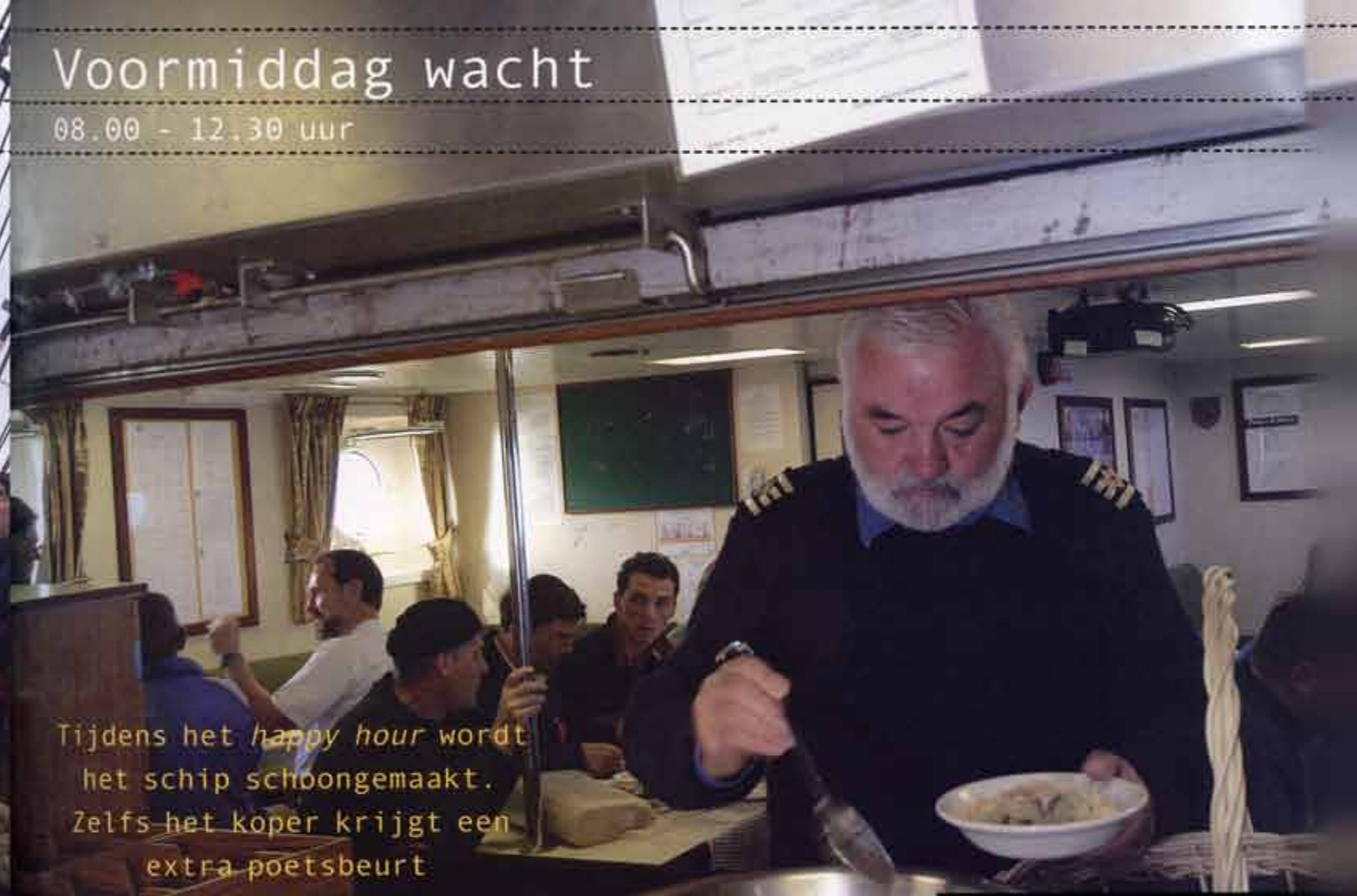
De zwaarste taak is weggelegd voor de stuurman. Met twee veiligheidslijnen wordt hij vastgehaakt achter het roer om het

schip op koers te houden. In de rollers slalomt de Prince William twintig graden rond haar koerslijn en alleen door het wiel drie keer in zijn geheel rond te draaien en weer terug blijft het schip enigszins op koers. De roerstandaanwijzer en het kompas worden scherp in de gaten gehouden.

Op de brug hebben vijf mensen dienst, maar twee bemanningsleden worden aangewezen om de stuurman te kunnen allossen – of eigenlijk iedereen die de deur uitvlucht om over de reling te braken. De volgende dag wordt de brandspuit op het dek gezet om alles weg te spoelen.

## Voormiddag wacht

08.00 - 12.30 uur

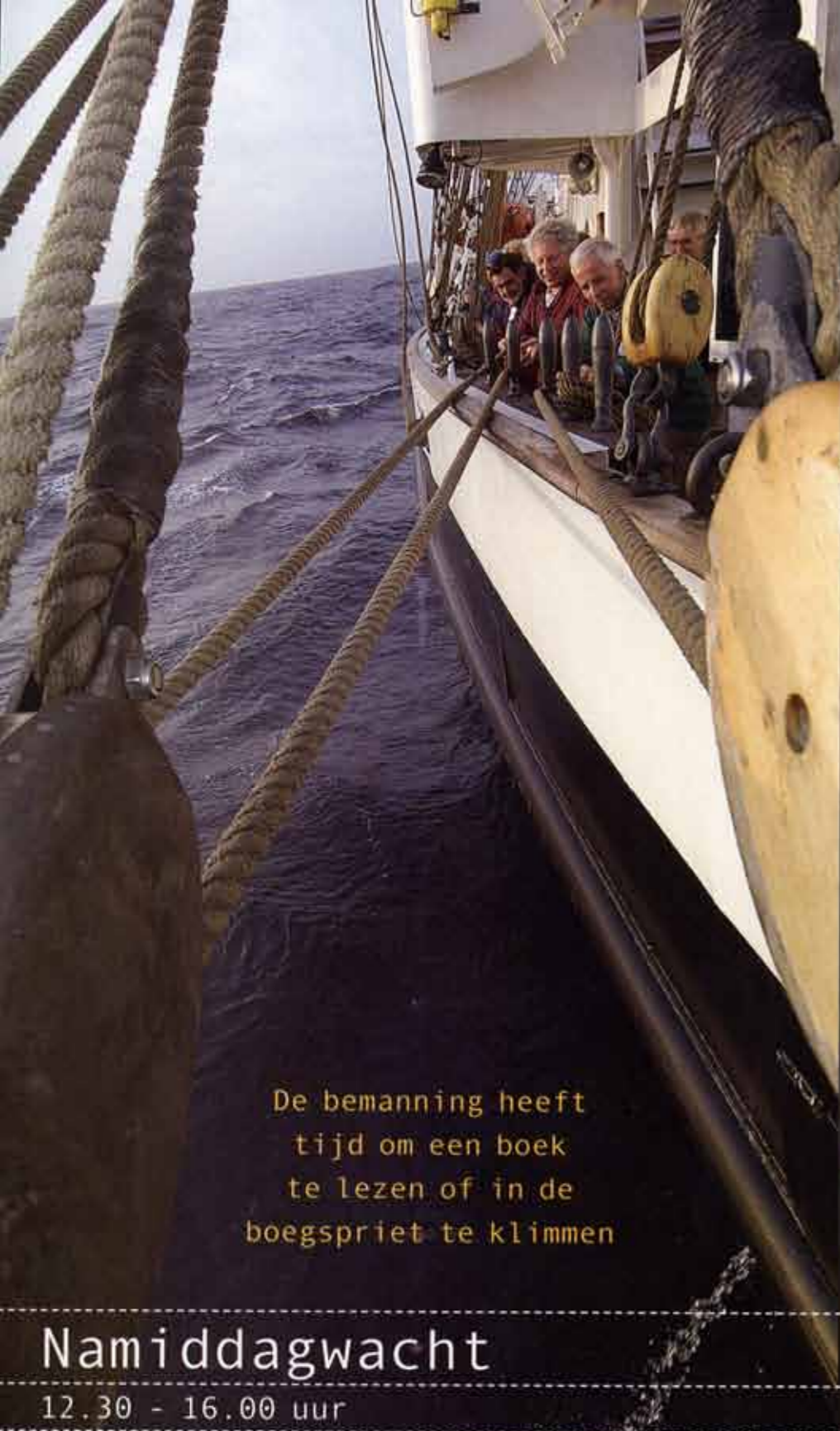


Tijdens het *happy hour* wordt het schip schoongemaakt. Zelfs het koper krijgt een extra poetsbeurt



EVEN VOOR ZEVENEN IN DE OCHTEND wordt de voormiddagwacht gewekt. Bordjes aan de kooien vertellen de porder wie er nog even mag blijven liggen. Voor deze wacht is namelijk niet iedereen nodig en wie 'over' is, mag de bootsman helpen of dienst doen in de kombuis. Deze werkers hebben ook de eerste hondenwacht van hun 'kleur' mogen overslaan, zodat ze goed uitgeslapen zijn om een hele dag aan de slag te gaan. Om 8 uur neemt de voormiddagwacht de brug over van de dagwacht. De wachtleiders wisselen wat wetenswaardigheden uit en de 'schrijver' veegt het schoolbord schoon waarop in klad alle gegevens van de vorige wacht staan. Maar pas nadat de officier van de wacht zijn fiat heeft gegeven en de belangrijkste data van de vorige wacht heeft ingevoerd in het logboek. Vervolgens roept de stuurman de voorliggende

koers van zijn gyrokompas af om die te vergelijken met de magnetische kompassen van de uitkijken. Eventuele verschillen worden door de schrijver op het bord gekalkt. Ze vertellen de wachtleider meer over deviatie (kompasafwijking) en variatie ter plekke. Omdat de Prince William fungeert als meteostation voor de Britse *Met Office*, doet de blauwe wacht allerlei metingen. De standen van de geijkte barometer en thermometer worden genoteerd, de luchtvochtigheid, windrichting en -sterkte, maar ook visuele observaties zoals de mate van bewolking en de toestand van de zee. De schrijver krijgt ijverig door, zelfs als de peilingen op oplopende schepen of koerskruisers worden doorgegeven door de uitkijken. Even wordt hij op de vingers gekeken door de kapitein, die stipt om 10.00 uur zijn ronde doet en het schip inspecteert.



De bemanning heeft tijd om een boek te lezen of in de boegspriet te klimmen

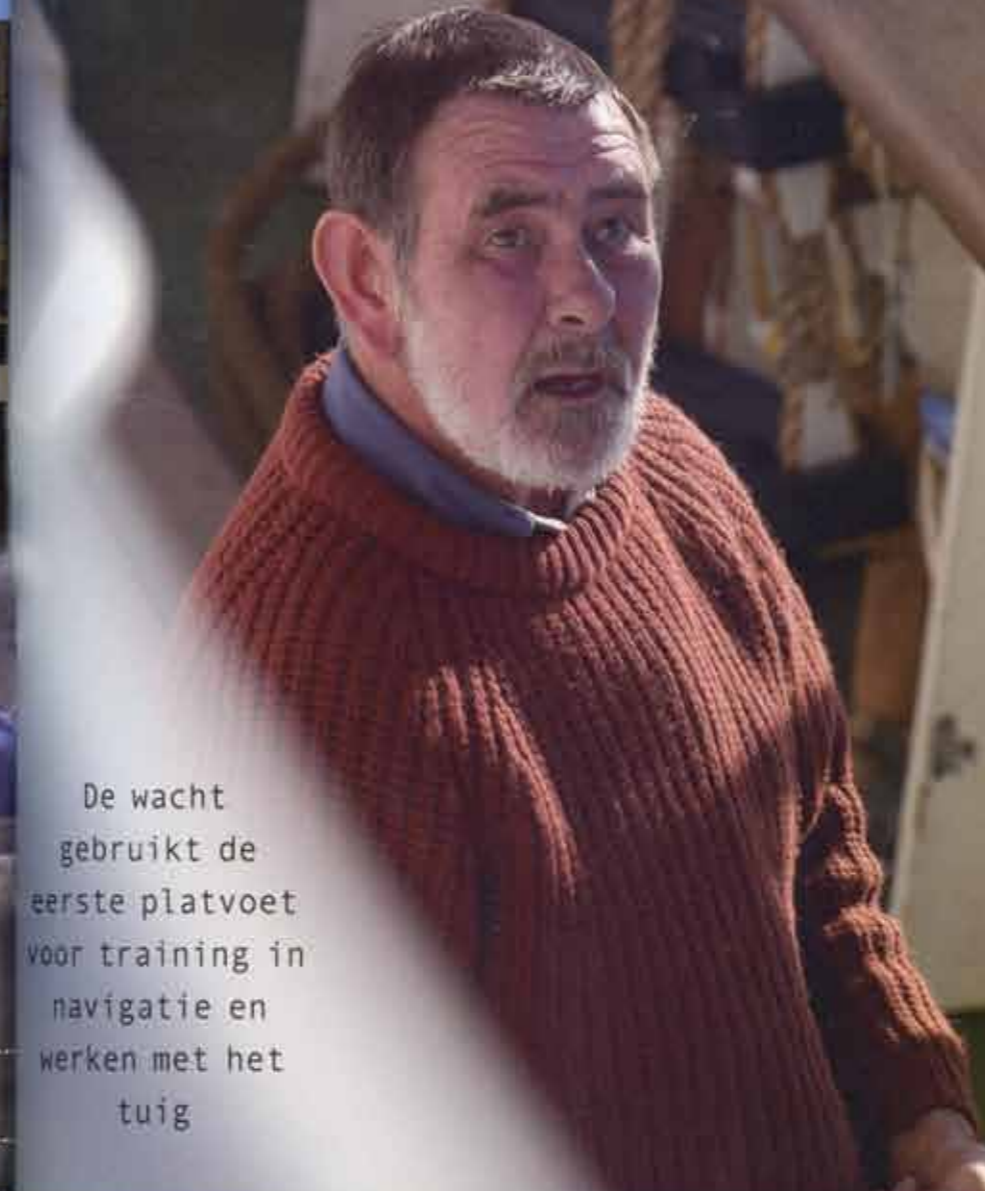
## Namiddagwacht

12.30 - 16.00 uur



## Eerste platvoet

16.00 - 18.00 uur



De wacht gebruikt de eerste platvoet voor training in navigatie en werken met het tuig



ZIJN AAN LAND DE MEESTE MENSEN ACTIEF tussen twaalf en vier, op zee geldt dit juist als de periode om te ontspannen. Omdat iedereen wakker is, kan de hele bemanning helpen bij grote koerswijzigingen waarbij de zeilstand moet worden aangepast. Als de zeilen eenmaal gebrast zijn na een koerswijziging of overstagmanoeuvre, volgt het beste deel van de dag. De bemanning heeft tijd om een boek te lezen, een beetje te luieren of in de boegspriet en ra's te klimmen. Op een modern tall-ship gebeurt dat met een harnas aan en iedereen die naar boven gaat, wordt genoteerd op het schoolbord. En weer weg-

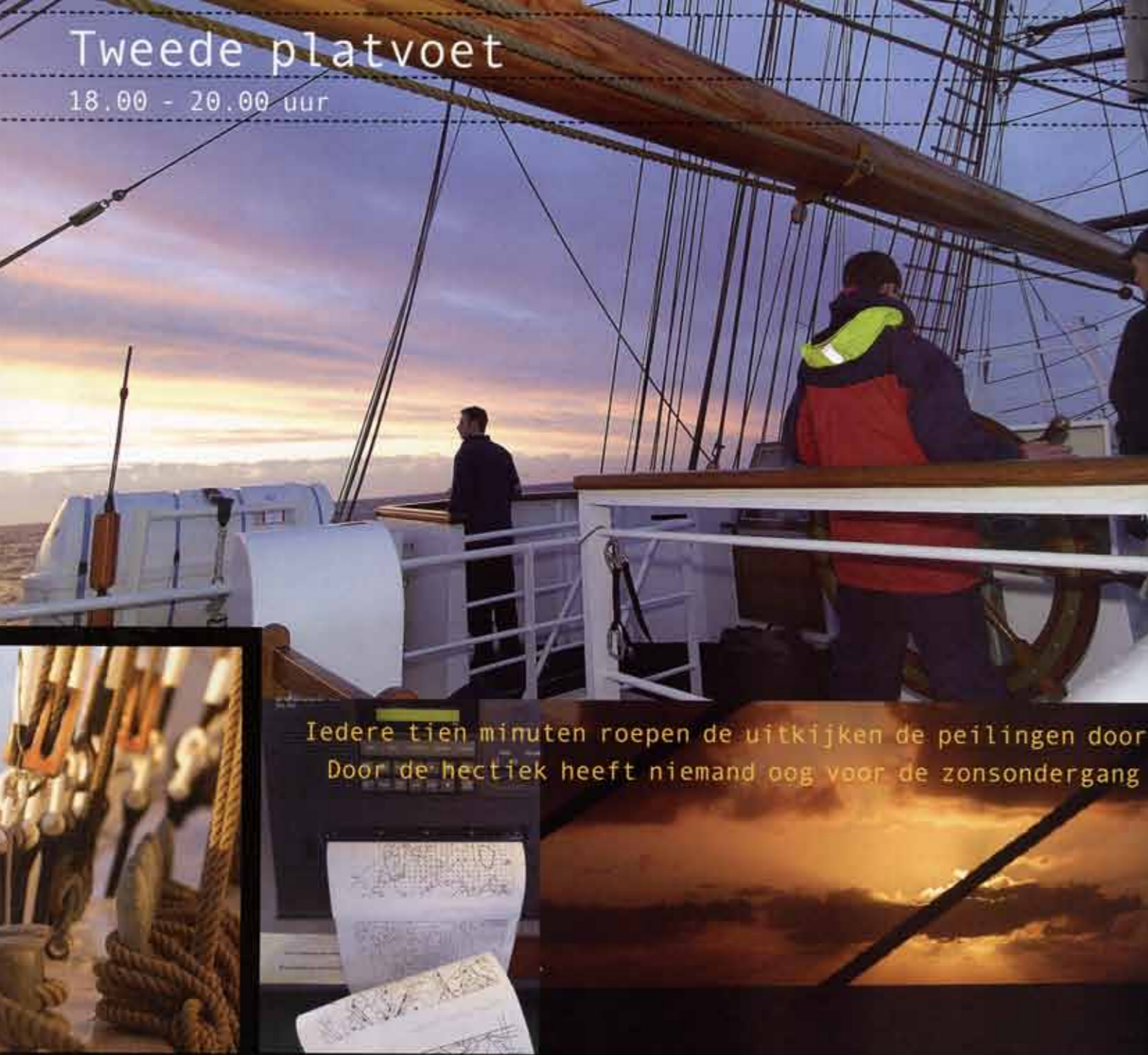
geveegd als hij weer het dek onder zijn voeten heeft. Paniek sloeg toe toen onze blauwe wacht per ongeluk een keer vergeten had een naam uit te vegen. Er werd zelfs gedacht aan een man overboord, totdat de passagier uiteindelijk slapend in zijn kooi werd teruggevonden. Ook verzint de bemanning spelletjes die lijken op de spelletjes zoals ze al eeuwen geleden aan boord van dwarsgetuigde schepen gespeeld werden. Wat te denken van het granaatwerpen, waarbij een verpakt ei vanaf de voorste mast naar de achterste mast moet worden gegooid, zonder het ei te breken?

PAS IN 1879, ZEVEN JAAR NADAT STOOMSCHEPEN hun plaats veroverd hadden binnen de Britse marine, werden cadetten niet meer per definitie getraind op zeilschepen. Maar zelfs vandaag de dag houden de Russen en Polen de traditie in ere dat toekomstige officieren een tijd op een zeilschip moeten doorbrengen. West-Europese trainingsschepen bieden jonge mensen de mogelijkheid kennis te maken met de zee en een beetje zee-manschap. Dus wordt er in de eerste platvoet getraind door de dienstdoende wacht. In navigatie, het herkennen van

boeien en geluidssignalen en in het werken met het tuig. Al lukt dat laatste nooit helemaal, want de 147 schoten, vallen en brassen zijn er eenvoudigweg te veel om in korte tijd uit het hoofd te leren. Dat training noodzakelijk is, bleek bij de Azoren, waar een ra afbrak omdat een bemanningslid niet snel genoeg een bras aan lij vierde, toen de bras aan loef werd binnengedraaid. De houten ra knapte af als een luciferhoutje. Vervolgens moest de vaste bemanning het tuig opnieuw in balans brengen door het kruiszeil te laten zakken tot boven het topzeil.

# Tweede platvoet

18.00 - 20.00 uur



Iedere tien minuten roepen de uitkijken de peilingen door. Door de hectiek heeft niemand oog voor de zonsondergang

Tijdens een tweede platvoetwacht nadert de Prince William het verkeersscheidingsstelsel van Het Kanaal en wordt geconfronteerd met 22 schepen in de nabijheid. Natuurlijk kunnen die allemaal prima in de gaten worden gehouden met de hypermoderne radarapparatuur. Die is voorzien van ARPA (Automatic Radar Plotting Aid) en kan precies berekenen op welke afstand schepen voor- of achterlangs gaan. Maar het hoort bij de scheepsroutine om ze ook door de uitkijk te laten peilen met behulp van het kompas. Iedere tien minuten roepen de uitkijken de peilingen door en de schrijver kalkt ze op het bord. (Een niet veranderende peiling betekent acuut aanvaringsgevaar.) Het is zo hectisch dat niemand meer oog heeft voor de prachtige zonsondergang.

De spanning stijgt nog meer als we recht op een mistbank alvaren. Op de brug worden op elke hoek dubbele uitkijken geposteerd plus twee op de voorsteven om uitkijk naar voren te houden. In het scheepsruim draait de derde stuurman de knevels van de waterdichte deuren dicht. Het schip is nu opgedeeld in drie secties, voor het geval dat.

Na een uur trekt de mist weer op en geeft de kapitein een sein dat de wacht zijn gewone gang kan gaan. Maar voordat de gezagvoerder van de brug vertrekt, zet hij nog even een nieuwe koers uit. Alle hens aan de brassen!

## ZIN IN WACHTLOPEN?

**Trainingsschepen bieden volop de mogelijkheid om zelf het echte zeemansleven te ervaren. Het bekendste Nederlandse schip is de *Eendracht*. Kijk voor een reis met dit schip in Nautique Boutique achter in dit blad. Ook veel buitenlandse schepen, zoals de *Prince William* laten trainees toe. Kijk voor een overzicht op de site van Sail Training International: [www.sailtraininginternational.org](http://www.sailtraininginternational.org), waar alle landenclubs vermeld staan. Wie specifiek op zoek is naar het windjammergevoel komt automatisch uit bij de bekende dwarsgetuigde schepen. Zie: [www.inmaris.de](http://www.inmaris.de), waarop op de grootsten geboekt kunnen worden.**