

Is Yachting een gevaarlijke sport?

door E. FOCKETYN

Den Zaterdag van Pinksteren zeilen de jachten uit, met in de lucht, de zomerzoelheid en in hun zeilen den goeden wind als een belofte voor een korte, maar schitterende zwerftocht naar de open wateren; voor velen den eersten sprong van eenig belang na de voor de watersport doode oorlogsjaren.

Maar over delta en zee, van zuid tot noord-west, welst zich traag en donker de onweerskoepel. Het duurt een tijd eer het spel begint, maar ten slotte slaat het stormgordijn van de bui over het water en zijn jachten als een slagnet over een kladderende trekvogels. De hevigheid en den duurtijd van windstooten en neerslag zijn zwaarder dan de meesten van ons zich herinneren, ooit te hebben meegemaakt. Het is een wolkbreuk en tevens een windhoos, die maar niet wil afflauwen. Maar ten slotte stilt het geweld; de vogels schudden hun natte en gehavende veeren en zeilen verder.

Maar de eerste nieuwsbladen na de feestdagen brengen in harde, nuchtere opschriften: « Vijf jonge zeilers verdwenen. Hun boot omgeslagen teruggevonden nabij een zandbank. Van de jongens geen spoor. »

Rampspoed en rouw over vijf families, een zwarte dag voor de populariteit der watersport. Want vele ongewijden en ouders van jonge waterratten vragen zich beangstigd af: « Is yachting dan toch een gevaarlijke sport? »

Daarom is het aan ons, ouderen en ingewijden in deze overheerlijke maar avontuurlijke passie, en die het goed meenen met de watersport en hare beoefenaars, van deze vraag niet onbeantwoord te laten maar haar in haar ware uitzichten te stellen en op te lossen.

Het past ons niet aangaande de ramp van Pinksteren besluiten te trekken in zake verantwoordelijkheden. Geval van heikracht? Ja, indien boot en bemanning door den bliksem zijn getroffen. Maar bij een ervaren zeiler wil het

er niet in, dat hij in dezelfde omstandigheden hetzelfde lot zou hebben ondergaan. En dat mág er bij hem ook niet in, want dan zou zijn vertrouwen in zijn boot en in zichzelf en daarmee ook zijn verlangen naar het open water voor goed verzwinden.

Trouwens, het feit dat er zich dien bewusten dag praktisch verder geen fatale afloop voor boot of bemanning der overige, nochtans talrijke jachten, heeft voorgedaan, bewijst dat de meesten door ervaring of behendigheid den slag voldoende behoorlijk hebben weten te ontwijken.

Maar dat een voorspoedige vaart de resultante is van een gevarieerd maar onverbiddelijk spel van kennis en ervaring met honderd factoren en elementen, is daarmee nogmaals schrijnend bewezen.

Over het algemeen is een zeeman en nog meer een zondagszeiler een beetje sentimenteel aangelegd. Lang verkeert hij in den waan, dat wateren en winden een ziel hebben, die welwillend en beschermend gezind is tegenover diegenen, die slechts volledig gelukkig zijn wanneer ze ergens los van den wal met schoot en helmstok in de weer zijn.

Eilaas, vroeg of laat wordt het hem duidelijk, dat hij slechts het spiegelbeeld van zijn eigen ziel en stemming ziet; dat die tolerans slechts een beheerschen der omstandigheden of een niet scherp optreden der neerhalende elementen beteekent en dat iedere fout wordt bestraft naar verhouding harer zwaarte ten opzichte der globale omstandigheden.

Toch blijft de zee als roeping en als sport haar aanhoudende en onafwendbare bekoring op menig jong hart uitoefenen. Het gaat er hier nu niet om, over de schoonheden van yachting uit te wijden, maar ik wil toch even aanstippen dat de liefde tot de zee, zooals overigens de liefde tot gelijk wat en wie, niet willekeurig is. Bijv. : een yachtsman ligt met zijn boot in een rustig haventje. Op den dijk of aan het strand is er alle gelegenheid tot onbezorgd vermaak. Maar toch moet hij er uit, weg uit

de veilige haven, het eeuwig woelige, winderige, onzekere water op, soms den nacht tegemoet.

Wat is het, dat hem drijft? Het moet de samenklank zijn van het immer wisselende wezen en uitzicht van water en lucht met de rusteloze onbestendigheid van sommige menschenzielen, die op het water geen evenwicht of bezinking, maar wel hun geschikt milieu van actie en intens beleven zoeken; een zonderling complex van daden en dromen. En zoo komt het dat een zeiler zich in een bijzondere, vreemd-bekoorlijke stemming kan gevoelen, wanneer het hem gebeurt in den vallenden avond, die veeleer tot rusten noodigt, z'n zeilen te hijschen en uit te varen, de groeiende duisternis en de zee te ontmoet. En het krijshen van het blokje bij het bijzetten van z'n toplicht is een harmonisch geluid voor zijn snaarscherp gemoed.

« Maar ja, — zoo oordeelt op den dijk de rustige avondwandelaar, die het nietig lichtje de havenhoofden ziet uitschuiven — zulke fantasietjes zijn niet zonder gevaar... » En zoo zijn we dan weer bij dat woord, bij die vraag, die zich in het leven zoo dikwijls stelt : gevaar? GEVAAR?

Maar ten slotte, wat is « gevaar »? Het is de kans op nadeelig verloop van een handeling of een toestand. Die aard en de intensiteit der in gang gezette of betrokken kans wordt ten eerste bepaald door den graad der moeilijkheden, welke zich voor een nauwkeurige uitvoering eener onderneming voordoen, en door de mogelijkheden, bij mislukking door neerhalende krachten min of meer te worden gehavend. Die mogelijkheden hangen af van den aard en de intensiteit der in gang gezette of betrokken krachten.

Ten tweede wordt die kans op gevaar bepaald door de heirkraft, die in mindere of meerdere mate kan optreden en in mindere of meerdere mate het evenwicht tusschen de natuurkrachten en het menschelijk beheerschingsvermogen kan verbreken.

Daaruit volgt dat zeilen gevaarlijker kan zijn dan bijv. een droge wandeling langs een goed gebaand pad, omdat deze laatste als uitvoering minder ingewikkeld is

en minder nadeelige mogelijkheden biedt bij gebeurlijke mislukking.

Maar bovenal is het duidelijk dat de graad van gevaar ook zeer van de persoonlijkheid van den denkenden en handelenden mensch afhangt, zoodat we ten slotte moeten besluiten dat echte waaghalzerij slecht is : een ingewikkeld spel, met nadeeligen afloop bij mislukking, en waarvan de speler *niet alle knepen machtig is*, en, of niet over het voor deze taak berekend degelijk materieel (hier boot en tuig) beschikt.

En integendeel, wat sommigen een waagstuk toeschijnt wordt voor meer behendigen niet meer dan een eenvoudig maar doorgedreven toepassen van de natuurwetten, die de regels van het spel regeeren! « Pour commander à la Nature, il faut obéir à ses lois! » Zoo zien we zelfs de beruchte « heirkracht » van haar dreigend Damocleskarakter verliezen omdat bijv. een bui, die sommigen zal neerslaan, door anderen wegens hun beter doorzicht en aanpassingsvermogen nog als handelbaar zal kunnen worden aan-gevoeld.

Op het water wordt dus de graad van gevaar in hoofdzaak bepaald door :

1) de zeewaardigheid van de boot (afmetingen en vorm, stevigheid van boot en tuig, degelijkheid der toerusting);

2) de plaats, waar men er zich mede wil wagen; (binnenwateren, zeegaten of open zee);

3) de weersomstandigheden;

4) de bemanning,

en 5) in relatieve orde : de heirkracht.

De eerstgenoemde vier factoren zullen dus samen uitmaken waar de goede zeemanschap eindigt en de waaghalzerij begint.

Maar in feite, is « leven » eigenlijk niet een beetje synoniem van « gevaar »? Hebben we als voetganger of wielrijder in de grootstad niet veel meer kans op « bloemen en kronen » dan hier als zwerver op vaak onbeschutte wateren? Mogen we zelfs nog van ernstig risico spreken wan-

neer we de struikelsteen op onze zeilbaan kennen en we weten hoe ze uit den weg te blijven?

Het ware, tergende, soms verlamdende gevaar spruit meer uit het geniepige geweld, door den mensch verwekt, dan uit heirkrachten der natuur. Wij, Antwerpenaars, hebben het zes maanden lang boven het hoofd gehad, onder den vorm der vliegende V-dood, waarbij verstand noch moed, kracht noch behendigheid baten konden. Het gierde huilend over ons, terwijl wij werkten, terwijl wij sliepen, terwijl wij onze wonden vermaakten en onze dooden begroeven. Alleen het lot besliste over zijn of niet zijn. Wij konden slechts hopen, of bidden.

Ja, daarbij vergeleken is een dwaze bui niet meer dan een dwaze, onbezonnen jongen.

Maar dat zegt niet, dat we op het water roekeloos mogen te werk gaan. Het besturen van een klein scheepje is moeilijk en ingewikkeld, omdat terzelfder tijd met verschillende elementen moet worden rekening gehouden om te komen tot het uiteindelijke resultaat: een veilige en voorspoedige vaart.

Het is zoo eenvoudig en aangenaam, wanneer het windje licht achterin valt en alles in de verte zoo zuiver omlind in het klare zonnelicht afgeteekend ligt.

Maar ach, wanneer wind en water voorlijk komen tegenopgestormd, wanneer het bootje zich nijdig op zijn zijde werpt en oevers, platen en boeien zich in het grijze vuil van een bui verliezen, hoe benepen wordt dan vaak menig zeilershart!

Want behalve het omgaan met boot en tuig, het reageeren op wind en golfslag om wille van vaart en stabiliteit, is er nog de orientatie (ook en vooral bij slecht uitzicht!), het kennen van ligging en vorm van geulen en droogten en van de daartoe dienende bebakening en betonning; het wisselvallig optreden der stroomingen, niet alleen om de te bereiken snelheid, maar vooral omdat de invloed, in samenwerking met de heerschende winden, van plaats tot plaats meer of minder lastig water kunnen verwekken.

Bij ruig weer zijn water en wind steeds veel kalmer en

handelbaarder in het beschutte opper dan in het verwaaide lager. Dat is een gulden regel, die niet genoeg kan worden verkondigd *en... toegepast*. Het niet kennen of veronachtzamen ervan heeft menige droeve of minstens onaangename tocht op zijn rekening?

De ervaren zeiler zal daarom bij doorstaande winden zijn vaarbaan als het ware uitstippelen en zal *op voorhand* die plaatsen weten aan te duiden, welke hij wegens hun lastigen golfslag zooveel mogelijk zal vermijden.

Bij flauwe wind zal hij dan weer dââr zien weg te blijven, waar tegenstroom of dood wateren hem zouden ophouden.

Tegenvallers op dat gebied zijn gewoonlijk het gevolg van verkeerde (of onbewuste) beslissingen, een eind tevoren reeds getroffen. Een bepaalde plaats of rak kan dus dienen opgezocht of vermeden te worden naar gelang kracht en richting van wind en stroom.

Ook de zeilaanwijzingen bij nacht, alhoewel minder dringend mogen den ervaren yachtsman niet onbekend zijn. Want, al zoekt men zulks niet, vroeg of laat wordt men toch door den invallenden nacht op de vlakke verrast. En zoo beklemmend als de groeiende duisternis op den oningewijde werkt, zoo heerlijk is het, onbedreigd en onbevangen het silhouet van mast en zeilen zich tegen den avondhemel te zien afteekenen... en zijn weg te vervolgen. Practisch wordt ook daardoor de bewegingsmogelijkheid bij eenzelfde aantal reisdagen merkkelijk verhoogd.

Maar, let wel, nachtzeilen stelt dubbele eischen aan zeemanschap en navigatie.

Aangezien de vaart op zee en in de Zeeuwsche delta het ruwe spel is van louter wind en golven, is ook de weerkunde van doorslaand belang, want zij dient te worden toegepast op de meest kritieke oogenblikken. Inderdaad, ons klimaat brengt ons (niet alleen politiek gesproken!) vaak meer buien dan vast weer!

Ten slotte zijn er nog bijkomende factoren, zooals seinen, verkeersreglementen, en zoovele meer, die in samenwerking met de eerstgenoemde het effect van bezit of

mangel aan kennis en ervaring komen versterken en ervan maken : een stevige voorspoedigheid of een onbehaaglijk gesukkel. Want de onervarene valt van de eene onaangename verrassing in de andere wegens moeilijkheden, welke anderen tijdig weten te voorzien en te ontkomen.

Vóór den oorlog werden de rangen der bevaren yachtsmen steeds geleidelijk gevoed door jongeren, welke door het contact met eerstgenoemden, spoedig dezer kunde en ervaring eigen maakten.

De oorlog heeft daar leemten geslagen. Vele ouderen varen niet meer of staan afzijdig tegenover de nieuwelingen. Een schaar jongeren, met niet veel meer dan hun geestdrift en het bovenaangehaalde, louter subjectieve vertrouwen in een niet bestaande goedertierendheid der elementen, werpen zich hals over kop in deze avontuurlijke sport. Zij loopen het gevaar, bittere ontgoochelingen op te loopen met hun dure booten, en voor onze mooie watersport verloren te gaan. Ook de verspreiding der zeevaartgedachte, waaraan ons land zulke behoefte heeft, zal daaronder te lijden hebben.

Een nuttig en noodzakelijk werk is te verrichten. In alle yachting-centra van ons land dienen voor de jonge vaarders cursussen te worden ingericht, aangepast aan hun behoeften. Zij dienen te worden gegeven door lieden, die weten dat zwalpen met kleine booten beteekent op nukkige wateren zooals de zee-Schelde, de Zeeuwsche en Zuid-Hollandsche gaten en de zuidelijke Noordzeekusten.

Niet zoozeer de étiquette navale noch de astronomische plaatsbepaling dienen in de eerste plaats te worden bestudeerd, dan wel de honderd bijzondere vraagstukken welke zich in voornoemde specialiteit stellen. Buiten de noodzakelijke theorie over boot, tuig en elementaire manoeuvres onder zeil, moeten deze lessen een condensatie uitmaken van de practische ervaring der ouderen, in « gulden regels » samengevat. Wat is er al niet te zeggen over den loop en het wisselen der stroomingen, het in acht nemen van oppers en lagere, van de profielen en onderlinge ligging van geulen en banken (want vooral *buiten* het vaar-

water ligt een groot deel van het veilige evolutieterrein der yachtsmen, om en op de platen en in de scharen, waarvan vorm en verloop aan steeds terugkeerende wetten onderworpen zijn).

Als noodzakelijk vernoem ik ook nog : het onderscheid tusschen geschikte en ongeschikte (!) ankerplaatsen, al naar gelang wind en waterstand en volgens het gaat, alleen om wat te verpoozen, of om te reeven, om veilig te zwemen, een zandplaat gemakkelijk te kunnen betreden, of rustig te kunnen overnachten ;

Het opstellen en uitvoeren van een reisplan, het uitstippelen van een baan volgens weer, wind en tij ;

Het aanloopen van haventjes in 't algemeen en van bepaalde Belgische en Nederlandsche havens in 't bijzonder ;

Het oppikken van ankerboeien, het meren naast voor anker liggende booten onder verschillende omstandigheden, enz.

En dan, voor wie interesse heeft, het zeilen bij nacht ! De kunst om zeeveel mogelijk *buiten* het vaarwater te evolueeren met behulp derzelfde lichten, waarop de zeeschepen hun diepte aanhouden !

Ook nog de practische weerkunde (bijv. hoe te oordeelen en te handelen bij het naderen van een onweersbui ; hoe een reisbaan aan te passen aan bepaalde vooruitzichten), de seinen, de verkeersreglementen, en wat nog meer.

En vooral de studie van zoovele practische gevallen en vraagstukken van allen aard die zich eens op reis onverwacht hebben voorgedaan en van welker juiste oplossing voor- en tegenspoed van den tocht afhingen.

Zooveel, dat men finaal moet bekennen ; in de watersport raakt men nooit volleerd.

Deze cursussen zouden niet mogen beperkt tot de leden van een bepaalde vereeniging, maar voor iedereen toegankelijk.

De minste deelneming der openbare besturen zou hoopelijk bestaan uit het ter beschikking stellen der noodige lokalen.

Dat vanwege het Beheer, van het Zeewezen te gepasten

tijde op het welwillend ter beschikking stellen van een vaartuig voor een paar studietochten zou mogen worden gerekend, hoeft niet te worden bepleit.

Dus : is Yachting een gevaarlijke sport? *JA*, indien boot en of bemanning niet berekend zijn voor een bepaalde opgave (reisbaan en weergesteldheid). *NEEN*, indien er een man aan het roer zit, die in iedere omstandigheid weet wat hij van zijn boot vergen mag.

* * *

Mijnheer de Voorzitter, Dames et Heeren, dit was de grondgedachte die ik gemeend heb te moeten ontwikkelen, maar ik zou willen sluiten met een eerbiedig woord tot de hogere Directie van het Beheer van het Zeewezen zelf.

Het is een feit dat de yachtsman, door zich te bekwaamen in de complexe en anverwante vakken van zijn liefhebberij, daarmee ook de belemmering, welke hij kan beteekenen voor het veilig verkeer der handelsscheepvaart, daadwerkelijk tot een minimum herleidt.

Tot deze vakken behoort ook de studie van het reglement ter voorkoming van aanvaring. Maar wat baat het hem, dit te willen kennen en na te leven, wanneer hij, sedert kort vóór den oorlog, om zoo te zeggen buiten de wet werd gesteld. Inderdaad, de bepalingen van het Reglement ter Voorkoming van Aanvaring op de Schelde tusschen Antwerpen en de Nederlandsche grens, zijn niet meer toepaselijk op pleziervaartuigen, korter dan tien meter.

Deze moeten voor alle andere vaartuigen in alle omstandigheden wijken. Wat er dus op neer komt dat de meesten onzer yachtsmen kunnen overgelaten zijn aan de willekeur van een of ander moedwilligen binnenschipper (en God alleen weet hoeveel moedwillige binnenschippers hij op zijn wateren telt!) dien hij in den weg zou komen.

Ik meen te mogen verklaren dat er van ons mag en moet gevergd worden, het reglement te kennen en na te leven, maar dat het verkeerd is, ons zonder meer steeds tot plaats ruimen te dwingen. Dat staat bijna gelijk met een voetganger op den rijweg klakkeloos te laten overrijden!

Indien de overwegingen, welke den wetgevers het uitvaardigen dezer beperking hebben ingegeven, het intrekken ervan niet toelaten, durf ik niettemin voorstellen, de mogelijkheid te onderzoeken om de minimum-lengte van tien meter tot bijv. zes meter terug te brengen. Aldus zouden een heele reeks sierlijke en kostbare scheepjes terug onder de bescherming van het reglement en volgens de natuurlijke logica der voorschriften kunnen manœuvreren.

* * *

Wenschen en Besluiten :

- 1) Uitbreiding tot alle voorname centra van yachting-cursussen, aangepast aan de behoeften van de vaart met kleine booten op open wateren en te geven door lieden, die weten wat zulks beteekent. Noodzakelijkheid van daarin te pas te brengen de practische ervaringen in zake stroomingen, winden, topografisch uitzicht en allerlei reismanœuvres in de Zeeuw-sche wateren, die het ware voorterrein der Noordzee uitmaken;
- 2) Toegankelijkheid voor alle belangstellenden en medewerking der openbare besturen (lokalen, vaartuig voor studietochten);
- 3) De beperking, tot pleziervaartuigen van mintens tien meter, van de toepasselijkheid van het Reglement betreffende de Scheepvaart op de Schelde tusschen Antwerpen en de Nederlansche grens, te zien terugbrengen tot vaartuigen van bijv. minstens zes meter lengte.