



6 VEELGESTELDE VERTREKKERSVRAGEN

VOOR UW VRAGEN OVER VOORBEREIDING, UITRUSTING EN APPARATUUR KUNNEN WE U HELAAS NIET MEER VERWELKOMEN OP DE ZEILEN VERTREKKERSDAG. UW VRAGEN BLIJVEN. DAAROM VROEGEN WE DRIE ERVARINGSDESKUNDIGEN NAAR EEN ANTWOORD OP ZES VAN DE MEEST GESTELDE VRAGEN.

TEKST MARINUS VAN SIJENBORGH FOTO'S BEN RUTTE, VIVIAN OSKAM

We twijfelden over de onderwerpen. Zowel onze drie ervaringsdeskundigen als wij kunnen er hele boeken over schrijven. We zouden bijna vergeten dat we er elke maand een tijdschrift mee vol schrijven. We schrijven stevast voor meer pagina's dan er ruimte is. Zo ging het ook met de vertrekkersvragen. Hoewel elk jaar wel ongeveer dezelfde vragen opborrelen in de kuip van menig vertrekkers was het moeilijk

om daaruit te kiezen. Twee onderwerpen waren gemakkelijk: watermakers en ankergerie. Dankbare onderwerpen met concrete antwoorden. Vier andere onderwerpen zijn persoonlijker en meer situatiegebonden. Het antwoord daarop is wat minder duidelijk. We reiken u de hand op weg naar het antwoord. Misschien bent u zelf binnenkort onderweg. Hebt u bijzondere dingen meege-

maakt die andere lezers ook zouden moeten lezen? Hebt u een mooi verhaal met prachtige foto's? Laat andere lezers geïnspireerd raken door uw reis en stuur uw verhaal naar info@zeilen.nl.

Zit u toch nog met een prangende vraag omtrent uw vertrek? Stuur uw vraag naar info@zeilen.nl en we doen ons best hem zo goed mogelijk voor u te beantwoorden.

VIVIAN OSKAM, DUENDE

Vivian Oskam en Bram Stevens zijn sinds 2008 onderweg met *Duende*. Via de West-Afrikaanse kust zijn ze overgestoken naar Brazilië, waar de reis richting Patagonië voerde. Daar werd dochter Flora geboren. Via de Grote Oceaan kwamen ze uit in Nieuw-Zeeland, waar ze op het moment van schrijven zijn. Hun column verschijnt tweewekelijks op zeilen.nl en hun verhalen verschijnen met enige regelmaat in *Zeilen* (zie ook elders in deze editie).

Duende is een kottergetuigde yawl met s-spant. De door Sieb van der Meer ontworpen Trewes 3A werd in 1964 bij Jongert gebouwd. www.sy-duende.com



HENNIE TEN DAM, POOH

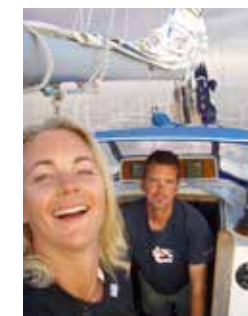
In 2004 vertrok Hennie met zijn vrouw Hanneke en drie dochters op *Pooh* voor een rondje Atlantic. Ze zeilden onder andere naar de nauwelijks bezochte Afrikaanse westkust. Voor *Pooh* bouwde Ten Dam twee andere boten, waarmee hij meerdere Atlantische oversteken maakte.

Pooh is een door Ten Dam zelf ontworpen en gebouwde aluminium kits van zestig voet met beperkte diepgang. Rond het bouwproces – de bouw van een 60-voeter voor de prijs van een 40-voeter – verschenen artikelen in *Zeilen*. Ook in latere publicaties komt de boot langs. www.expeditionsailing.com



BEN RUTTE, BLAUWE PINQUIN

Ben en Annemiek Rutte hebben in drie jaar rond de wereld gezeild met *Blauwe Pinguin* en kwamen terug in de zomer van 2013. Vanuit Nederland zeilden ze naar de Carib, om vervolgens door het Panamakanaal de Grote Oceaan op te varen. Via Nieuw-Zeeland en Indonesië voeren ze om Kaap de Goede Hoop via de Azoren en Schotland terug. Hun belevenissen hebt u kunnen lezen in *Zeilen*. Het hele verhaal kunt u lezen in *Dat nemen ze je nooit meer af*. *Blauwe Pinguin* is een door Dick Koopmans ontworpen Victoire 34 uit 1977 met vinkiel. www.blauwepinguin.nl



Duende vastgesnoerd met tien lijnen en twee ankers.

ANKERGEREI

Met stip op één. Terechte vraag? Ja. De wereld is overal anders en hetzelfde geldt voor ankergronden. Bovendien houdt het anker uw huis en dieselhard van de rotsen, de zandbank, noem maar op. In Nederland kunt u terecht bij een leger aan jachthavens en daar maakt u dan ook massaal gebruik van. Een handjevol zeilers daargelaten. Wat voor ankergerie kunt u het beste meenemen? “Zo zwaar dat je het zelf nog net kunt dragen”, zegt Ten Dam, die een Bruce anker aan boord heeft. “Als je alleen in jachthavens wilt liggen, kom je niet ver. En het is vooral belangrijk om te oefenen. Leer achter je anker te slapen, leer het te vertrouwen.” Rutte beaamt het vertrouwen, maar denkt dat het onderweg groeit. “Als je twee of drie keer bent blijven liggen aan je anker met harde wind, vertrouw je het wel. Wij hadden altijd dezelfde routine. Ook als er geen zuchtje wind werd verwacht, ankerden we voor 40 knopen. Soms moesten we vijf keer opnieuw ankeren, maar dan lig je wel zeker. Welke moet je kiezen? Als je voor éénje zwaarder gaat dan wat ze aanraden, zit je volgens mij altijd wel prima.” Hoewel zwaarder eigenlijk altijd beter is, kan het op kleinere boten juist averechts werken. Een zwaar anker en dito ketting in de ankerbak van een 34-voeter levert snel belabberde zeilkwaliteiten op. Op *Blauwe Pinguin* hangt een 16 kilo Delta anker aan 45 meter 8 millimeter ketting. “Maar het had net zo goed een Rocna kunnen zijn. De lengte ketting hebben we in drie jaar maar twee keer hoeven steken.” Bij *Duende* is een namaak Bruce anker aan boord, met vijftig meter 10 millimeter ketting. Er zijn tegenwoordig vast betere ankers, maar hij heeft de boot altijd op zijn plaats gehouden. De ketting is daarbij even belangrijk.” Als tweede anker is het aluminium Fortress anker favoriet. Bij *Duende* zijn er zelfs vier ankers en diverse lengtes ketting aan boord. “In Patagonië hadden we dat wel nodig, maar ook als je aan twee ankers ligt op diepe of krappe ankerplaatsen.” Tips? “Bespaar niet op je anker. Je wilt niet om een besparing van een paar honderd euro van je anker spoelen”, aldus Van Dam.



Volledig desalinisatie-fabriekje.

WATERMAKER

2 Bernard Moitessier en Sir Robin Knox-Johnston lieten het hemelwater tijdens een bui rechtstreeks hun tanks in lopen. Henk Bezemer nam op zijn Waarschip op weg naar de Azoren jerrycans met drinkwater mee die ook dienden als verplaatsbare ballast. Op de gemiddelde Hallberg-Rassy is de watertank zo groot dat u de hele oversteek riant van water bent voorzien. Om gewicht te besparen nemen de teams in de Volvo Ocean Race een watermaker en een reserve mee. Er zijn twee soorten: destilleerapparaten en desalinisatie- of ontziltingsapparaten. De eerste verbruikt veel energie waardoor de laatste het meest gangbaar is. "Wij hadden zelf voor noodgevallen een zeiltje gemaakt met een huiddoorkoer voor het laagste punt", aldus Rutte. "Met een slangetje eraan stroomt het verse regenwater gewoon in de tank. Dat was op het laatste



Ben Rutte gaat water halen op Rodriguez.

stuk wel prettig. Anders hadden we maar 30 liter over gehad." De (tweedehands) watermaker die Rutte installeerde op Sint Maarten bleek niet goed te werken, dus hebben ze het zonder gedaan. Voor een rondje Atlantic is een watermaker te veel van het goede, zegt Ten Dam. "Je kunt overal goed drinkwater krijgen. Op Dominica heb je bijvoorbeeld geen jachthaven, maar wel een watertanksteiger. Ga je verder richting Pacific of onbekende gebieden, dan zou ik het zeker doen. Bedenk ook dat je op soms het water met de lokale bewoners moet delen." Rutte: "We hebben wel eens met de taxi de bergen in gemoeten om water te halen. Dat was ook onderdeel van het avontuur. Met een watermaker had dat niet gehoeven. Waterkwaliteit? Als de lokale bewoners het kunnen drinken, dan kunnen wij dat ook. En als we het niet vertrouwden, gooiden we er een drupje chloor in." Aan boord van *Duende* is na de geboorte van Flora een watermaker gekomen. "Daarvoor misten we hem niet, maar met Flora erbij is het toch fijn om minder panisch met water om te kunnen gaan. Hij levert zo'n zes liter per uur en we kunnen hem op de zonnepanelen laten draaien. Je moet alleen niet bang zijn voor een beetje onderhoud." Niet per se nodig dus. Is die watertank groot genoeg? In een gematigd klimaat kan een mens gemiddeld toe met 2,5 liter drinkwater per dag. Op *Duende* wordt vijf liter water per persoon per dag gebruikt. Voor een oversteek van drie weken is 300 liter perfect. De losse jerrycans dienen als extra nooddrantsen.



Soms ontbreken de faciliteiten om de boot bij schade droog te zetten. Bram Stevens en Vivian Oskam bouwden hun eigen trailer voor *Duende*.

HOE ZIT DAT MET BOOTVERZEKERING?

3 Natuurlijk kunnen we hier onmogelijk compleet zijn. De situatie, voorwaarden en pakketten veranderen nog wel eens. Een paar jaar terug liet een verzekeraar doodleuk weten aan een aantal vertrekkers weten dat hun polis werd opgeheven. Na enig beraad werd dat pas bij terugkomst ingevoerd. "In verhouding met de premie die ze vangen is het risico erg groot", zegt Ten Dam, die zijn boot heeft ondergebracht bij Pantaenius. "Daarom zitten weinig verzekeraars te springen om die beperkte hoeveelheid wereldzeilers te bedienen. Je hebt je verzekering voor het geval het misgaat. En als het misgaat, dan wil je geen gezeur. Dan heb je wel andere dingen aan je hoofd." *Duende* was via tussenpersoon Intramar verzekerd bij Unigarant. Oskam heeft goede ervaringen. "Ze hebben de boel nu overgedaan aan de DNA adviesgroep, gelukkig tegen dezelfde voorwaarden." Volgens Rutte ligt het er ook erg aan hoe je erin staat. "Wij hadden de boot via Intramar WA-plus verzekerd. De enige keer dat wij iets hadden kunnen claimen hebben we het zelf opgelapt omdat we de verzekering helemaal vergeten waren. Het kan ook anders: in Nieuw-Zeeland kwamen we iemand tegen die zijn – heel wat duurdere – boot allrisk had verzekerd. Die maakte aan het eind van de maand een rekensommetje om te bedenken wat hij nog moest claimen om quitte te draaien met z'n premie. Een scheur in z'n grootzeil door een gijpfoutje werd bijvoorbeeld ook geclaimd. Je wilt je verzekeren voor de zaken die je niet zelf kunt betalen als ze kapot gaan. Een tip? Zorg voor een verzekeraar of tussenpersoon die feeling heeft met nautische zaken, dat scheelt enorm." Houd ook uw dekkingsgebied in de gaten. Als u binnen bepaalde wateren terugkeert, hebt u die dure werelddekking niet meer nodig. Dat scheelt heel wat in de portemonnee.



Op *Blauwe Pinquin* houdt de zon de cola via de zonnepanelen koud.

ENERGIE

4 “Daar kan ik een boek over schrijven”, laat Oskam weten. Inderdaad, er valt veel te zeggen over energie. Aan boord van *Duende* en *Blauwe Pinquin* was stroom draaien op de motor *not done* en niet goed voor de motor. Rutte: “We zagen stroom draaien als een soort nederlaag. Voor ons was het juist de uitdaging om met vooral de zonnepanelen en als aanvulling de windgenerator onze apparatuur te laten draaien. Niets smaakt beter dan een door gratis zonlicht gekoeld blikje cola aan het eind van de dag.” Ten Dam is het daar niet helemaal mee eens. “Volgens mij zijn de kosten per kWh met een windgenerator veel duurder. Zonnepanelen worden steeds efficiënter en goedkoper, maar diesel kan je overal ter wereld krijgen. Wel handig om erbij te zeggen dat ik een generator aan boord heb.” Iedereen is het erover eens dat je weinig nodig hebt tijdens een oversteek. “Waarom zou je midden op de oceaan, waar je niemand tegenkomt, de hele dag je gps en je plotter aan hebben staan? Als je de boel gewoon uitzet, gebeurt er niets engs”, zegt Ten Dam stellig. Op *Duende* wordt van zowel windgenerator als zonnepanelen goed gebruik gemaakt. “In de tradewinds hadden we veel aan de windgenerator, maar aan zonnepanelen heb je doorgaans het meest. En zorg voor een grote accu-capaciteit, zodat je ze nooit meer dan 20, 30 procent ontlad. Verstandigste uitgave van je stroomhuishouden? Een accumonitor.”



Zestigvoets kits *Pooh*.



Houd de balans tussen capaciteit en verbruik. Een accumonitor (onder) is verreweg de beste aankoop.



UITSCHRIJVEN UIT HOLLAND

5 U gaat weg uit Nederland, moet u uzelf uitschrijven? Het grote voordeel: als u voor lange tijd weggaat hoeft u niet meer elke maand per persoon rond de negentig euro neer te leggen voor de basisziektekostenverzekering. Het grote nadeel: het papierwerk. En een gat in uw AOW-premie dat per uitgeschreven jaar resulteert in een korting van twee procent op uw AOW-uitkering later. Bent u al met pensioen, dan wordt het weer een heel ander verhaal. Daarnaast hebt u als het goed is geen vast adres in het buitenland. Een postadres binnen Nederland is binnen bepaalde regels toegestaan, maar het College voor Zorgverzekeringen (CvZ) kan een postadres ook zien als een geldig adres. En een geldig adres betekent dat u toch weer een basisverzekeringspremie moet betalen. Officieel mag u, als u ingeschreven wilt blijven in Nederland, niet langer dan acht tot twaalf maanden in het buitenland verblijven. Wilt u ingeschreven blijven, dan hebt u volgens sommige gemeenten slechts een briefadres nodig, maar het tegendeel is waar. U moet echt ingeschreven staan als bewoner. Geen van de drie zeilers heeft zich uitgeschreven. Rutte: “Te veel gedoe. Als je vijf jaar weggaat weegt de ‘te veel’ betaalde basisverzekeringspremie misschien wel op tegen het papierwerk.” Ook Ten Dam vindt het te veel werk. “Als je ook nog maar iets van bezit of schulden in Nederland hebt als je je wilt uitschrijven, wordt je direct onder de loep genomen. Ze laten je niet zo gemakkelijk gaan.” De bemanning van *Duende* werd na drie jaar gedwongen uitgeschreven. Volgens Oskam zijn er twee kanten van de medaille: “Het ligt eraan wat je persoonlijke situatie is en welke kosten je wilt vermijden. Als je zaken in Nederland hebt, is het meestal onhandig; alle instanties en systemen zijn aan elkaar gekoppeld en je wordt daar bij uitschrijving overal uitgegooid. Zoek de consequenties dus goed uit.”

Voor meer informatie over in- en uitschrijven kunt u terecht bij uw eigen gemeente.



Een piraat houdt de Franse bemanning van *Tanit* onder schot.



Bij de bevrijding van de bemanning door commando's komt de schipper om.

WAPENS

6 “We lazen een hoop over piraterij in Venezuela. Daar wil ik eigenlijk ook wel heen. Zal ik een wapen meenemen?” Hoewel de piraterij in sommige delen van de wereld lijkt te minderen (zie artikel Edo Ankum *Zeilen* 02/2013), komt de wapendiscussie vaak naar voren. Waar Amerikanen het onvoorstelbaar vinden als je géén wapen aan boord hebt, zijn we als Europeanen niets anders gewend. De vraag wordt dan ook vaker gesteld vanuit nieuwsgierigheid. De enkeling die een seinpistool bezit, weet maar al te goed dat er ieder jaar weer papierwerk ligt te wachten om de wapenvergunning te behouden. In Nederland is wapenbezit dermate streng gereguleerd dat het eigenlijk ondoenlijk is om een vuurwapen aan boord te halen. Ook in andere landen is dat streng geregeld. “Als je een wapen aan boord hebt, moet je dat aangeven als je ergens inklaart. Ze nemen hem dan in bewaring en je krijgt hem terug als je weer weggaat”, zegt Rutte. “Je moet gewoon niet naar gebieden willen waar dat een issue is”, zegt Ten Dam, zelf oud-lid van het Korps Mariniers. “Bovendien heb je zonder kennis, kunde en routine niet veel aan een wapen. Ben je bereid om op een mens te schieten? Nee, je kunt risicogebieden beter mijden.” Daar zijn alle drie de bemanningen het over eens. “En mocht het nodig zijn, steek dan gewoon je handen in de lucht”, zegt Oskam. *Blauwe Pinquin* is niet in de buurt geweest van risicogebieden. “Wij hebben het mooiweerrondje gedaan. Tuurlijk, ik heb me ook wel eens op zitten vreten als er een vissersboot recht op ons af kwam. Maar de ervaring leert dat als het eruitziet als een visser en vist als een visser, het een visser is. Zeker in Aziatische streken is het vaak culturele miscommunicatie. Een schip dat voorlangs kruist brengt ongeluk. Ik hoorde van een schipper die klaarstond met zijn *shotgun*, omdat een vissersschip hem achtervolgde. De kapitein bleek alleen maar te willen voorkomen dat het zeiljacht voorlangs kruiste.”