

Jan (53) en zijn zoon Teake (16) gaan als opstappers mee op een delivery van Nederland naar Noorwegen. Wat een mooie eerste zeetocht moet worden loopt uit op een ijsingwekkend drama...

VAN KWAAD TOT ERGER...

TEKST RUTH GERRITSE ILLUSTRATIES MAARTEN CROOT

Dat Jan en Teake geen zeilervaring hebben, is voor hen zelf noch de schipper een probleem. De schipper - volgens eigen zeggen een zeezeilinstrucuteur - is een bekende van de familie en weet van hun gebrek aan zeilkennis. Jan vertrouwt hem volledig en verheugt zich op de kans om een echte oversteek mee te maken. De afspraken voor de tocht worden per mail gemaakt. De boot - een Bavaria 32 - ligt in Zeeland en moet in verband met verkoop naar Stavanger. De mannen zullen elkaar ontmoeten in de haven. Schipper Sander zorgt voor de reisvoorbereiding en proviand. Ook zeilpakken en andere benodigdheden zal hij voor zijn rekening nemen. "Maak je geen zorgen, ik regel dat alles in orde is." Hoewel het in eerste instantie de bedoeling is om een nacht in de haven door te brengen, besluit Sander al snel tot een andere aanpak. Hij wil dezelfde avond nog naar het remmingswerk bij de Roompotsluis, om de volgende ochtend gebruik te kunnen maken van de eerste schut-

ting en gunstig tij. Er blijken slechts twee reddingsvesten aan boord te zijn. Maar dat is "geen enkel probleem voor de schipper", vertelt Jan. "Hij zegt toch nooit een reddingsvest of lifeline te dragen omdat dat een vals gevoel van veiligheid geeft." In de haast van het vervroegde vertrek is er geen tijd voor een verdere bespreking van route of procedures.

In alle vroegte vaart de Bavaria de volgende ochtend uit. Er staat een straffe zuidwestenwind, het is koud en de zee is onrustig. Buitengaats worden zowel Teake als de schipper vrijwel meteen zeeziek. Teake herstelt zich snel. De schipper daarentegen verdwijnt naar zijn hut en komt de rest van de dag nauwelijks meer boven dek. Jan staat uur na uur aan het roer. De navigatie gebeurt op een meegebrachte laptop, kaarten zijn niet aan boord. Voor Jan is het om het even; hij weet niets van navigeren en kan niet met elektronische of papieren kaarten overweg. Hij is voor het eerst van zijn leven aan



het zeilen op zee en geniet. De koers die hij stuurt is de koers die Sander hem 's ochtends heeft opgegeven. Idee van vorderingen heeft hij niet echt, maar het kompas is eenvoudig leesbaar en voor Jan - piloot van beroep - een bekend instrument.


GEROEP OM HULP

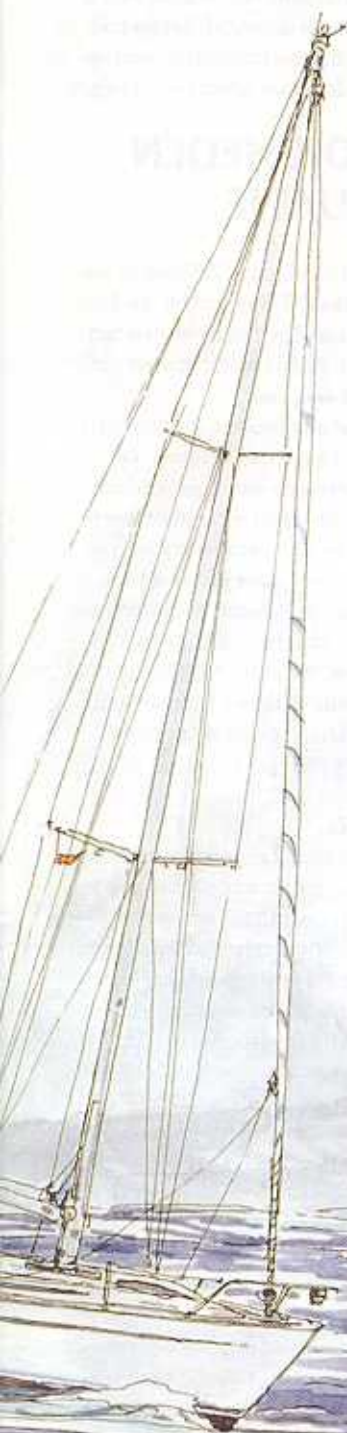
Als het donker wordt, neemt de schipper de wacht over en kan Jan even rusten. Dat duurt echter niet lang. Plotseling is er buiten lawaai en geroep om hulp. De wind is toegenomen en Sander wil het grootzeil reven, maar de reeflijnen zitten muurvast. In het aardedonker is het onduidelijk waarom het zeilminderen niet lukt. Een zaklantaarn wordt gezocht maar blijkt niet aan boord. Jan en Teake hebben ieder een klein hoofdlampje bij zich en redden daarmee de situatie. Eén van de reeflijnen blijkt zich met een lus te hebben vastgetrokken in de valstopper. Op zich eenvoudig en snel te verhelpen - als je het probleem tenminste kunt zien...

Als de rust eenmaal terug is, dringt tot Jan door hoe snel een eenvoudig ongemak onder bepaalde omstandigheden in no-time kan uitgroeien tot een potentieel gevaarlijke situatie. Het besef maakt hem aan het schrikken. "Toen ineens realiseerde ik me hoe een heel klein probleem onvoorstelbare consequenties kan hebben. Het gaat heel geleidelijk, het zijn allemaal dingen die wel te accepteren zijn. Alleen op een gegeven moment stapelt

het zich dusdanig op... Daarmee begon het echte gedonder. Toen begon het mis te gaan."

Het blinde vertrouwen dat Jan tot nu toe in Sander heeft gehad begint te wankelen. Eerst de kwestie met het ontbrekende reddingsvest, nu het paniekerige gedrag en het ontbreken van een fatsoenlijke zaklamp. Zijn er meer dingen niet meegekomen? De zeilinstructeur zou de nautische voorbereidingen op zich nemen, dat is altijd de afspraak geweest. Jan heeft hem verder niet gecontroleerd, zo liggen de verhoudingen niet. Bovendien: wat zou hij moeten controleren? Hij heeft geen idee van voorschriften en benodigheden en ging ervan uit in goede handen te zijn. Die zorgeloosheid is nu voorbij. Dat de schipper nog altijd groen en geel ziet van zeeziekte helpt natuurlijk niet. Waar ze op dat moment zijn weet hij niet, maar wellicht is Den Helder te bereiken?

"Ik heb toen gevraagd of er iets in de buurt was waar we naartoe konden voor de nacht, maar hij zei direct 'nee'. Hij moest hier even doorheen liet hij weten, verder was er niks aan de hand. Toen had ik nog niet in de gaten dat we zo verschrikkelijk slecht uitgerust waren aan boord. Dat was toen nog niet tot mij doorgedrongen." Het voorstel wordt afgewezen en Jan legt zich neer bij die beslissing. Een groot deel van de nacht houdt de schipper wacht. Als Jan 's ochtends de kuip in komt om hem af te lossen blijkt het weer behoorlijk verslechterd. Benieuwd naar wat hen te wachten staat vraagt Jan naar de actuele weersvoor- 



spelling. Die blijkt onbekend. De informatie van de schipper is een paar dagen oud en klopt overduidelijk niet. "We zouden eerder te weinig dan te veel wind moeten krijgen", laat Sander nog weten voordat hij naar zijn hut verdwijnt. Jan neemt opnieuw het roer en moet keihard werken om de boot op koers te houden. Hij besluit via de marifoon een weerbericht op te vragen en krijgt antwoord: "huidige windkracht ZW 6, later in de morgen ZW 7-8. In de loop van de dag draaiend naar W7-8. Morgen verder ruimend naar NW 8, mogelijk NW9." Het is slecht nieuws, maar het is voor de schipper geen reden om zijn hut te verlaten. Jan kan weinig anders doen dan doorvaren. Uren achter elkaar staat hij te sturen. Teake houdt hem gezelschap én houdt hem wakker. Als de vermoeidheid te groot wordt, roepen ze Sander erbij. Een pauze is hard nodig en vader en zoon gaan samen de kombuis in om iets te kunnen eten. Ze zijn nog maar nauwelijks beneden als in de kuip de motor wordt ge-

vindt op volle kracht tot hem door. "Wij waren overgeleverd aan een situatie die wij niet in de hand hadden en ook niet in de hand konden krijgen. We waren in niemandsland. Ik voelde me zo verraden. Zo ontzettend verraden. Ik had me in onvoorstelbare omstandigheden laten wringen – samen met mijn zoon."

Als de boot voor de zoveelste keer zo ver overhelt dat de fok door het water dreigt te sleuren, roept Jan met veel moeite de schipper aan dek. Ze proberen te reven, maar Sander wil al snel alle zeilen weghalen. Een paar uur varen ze op de motor, dan gaat die noodgedwongen uit. Hun bestemming Stavanger is nog 185 mijl varen en dat is verder dan het restant diesel toelaat. Omdat de laptop hun enige vorm van navigatie is, is het belangrijk om de accu's vol te houden: de brandstof moet worden gespaard. Zeilen lukt met de aanwezige bemanning niet en motoren is geen optie meer. Jan voelt hoe hij steeds verder wordt meegezogen

EENVOUDIG ONGEMAK KAN ONDER BEPAALDE OMSTANDIGHEDEN SNEL UITGROEIEN TOT EEN POTENTIEEL GEVAARLIJKE SITUATIE

start. Vrijwel direct daarna ontstaat er chaos: de boot lijkt stuurloos en klapgijpen volgen elkaar met angstaanjagend geweld op. "Dat was het moment dat ik me realiseerde: dit gaat fout! Hij raakte het schip kwijt, dat als een bezetene was gaan rondtollen. Die boot kreeg op dat moment zo verschrikkelijk op z'n duvel, dat was echt vreselijk. En hij zat daar maar verdwaasd naar het kompas te kijken, hij was volledig gedesoriënteerd, hij wist niets meer. Ik heb toen gezegd 'zal ik de zeilen maar binnen halen?' want dat was het enige dat ik kon bedenken. Toen realiseerde ik mij dat geen van ons driën bij machte was om deze boot naar behoren te besturen..."

Als Jan buiten is rollen ze de zeilen weg. De klapgijpen zijn voorbij, maar de boot is nog steeds nauwelijks stuurbaar. Sander verdwijnt benedendeks omdat hij een roerdefect vermoedt. Als Jan gas geeft lukt het hem echter zonder problemen om de boot weer op koers te brengen; met het roer is niets aan de hand, er was gewoon te weinig voortstuwing. De mannen vervolgen hun koers richting Noorwegen en zetten na enige tijd weer zeil. De toestand van de schipper verslechtert per uur; hij voelt zich beroerd en is niet meer aanspreekbaar. "Hij was er, maar hij was het aanwezige niets. Het was gemakkelijker geweest als hij er niet was." Jan maakt zich inmiddels zoveel zorgen dat hij niet meer durft te slapen. Hij is bang dat er opnieuw iets mis zal gaan of dat Sander in een onbewaakt ogenblik een beroep doet op Teake. Dus blijft hij wakker en zorgt hij zo goed als hij kan voor de boot. Uur na uur probeert Jan koers te houden. Er staat te veel fok op, waardoor het schip steeds wil afvallen. Hij voelt intuïtief dat er zeil geminderd zou moeten worden. De schipper is echter niet aanspreekbaar, Teake wil hij niet in gevaar brengen en zelf kan hij het roer onmogelijk loslaten. De nacht duurt lang en een gevoel van uitputting maakt zich meester. Het daglicht brengt geen verlichting. Integendeel. Pas bij het zien van de zee die hen omringt dringt de angstaanjagende realiteit waar Jan zich in be-

in een fuik die leidt van kwaad tot erger... "Zeilen had volgens mij nog prima gekund, alleen ik was niet bij machte om te zeilen – ik weet gewoon niet hoe het moet – en Sander was tot niets meer in staat." Zeilen gaat niet meer en motoren is ook geen optie. Wat dan wel?

De schipper besluit dat ze de storm moeten uitzitten. Hij zet het roer vast en de mannen gaan naar binnen. De boot is een speelbal van de golven en wordt genadeloos heen en weer gesmeten. "Het was alsof er betonblokken op de romp werden gegooid". Sander verdwijnt naar zijn hut en komt de rest van de dag niet meer tevoorschijn. Jan houdt zo goed en zo kwaad als het gaat wacht; iedere vijftien minuten werkt hij zich naar buiten en speurt hij de horizon af. Er is niets te zien, maar hij blijft de routine herhalen. Teake is bij hem; beide dragen ze al meer dan een etmaal hun geleende zeilkleren en de enige twee zwemvesten die aan boord zijn.

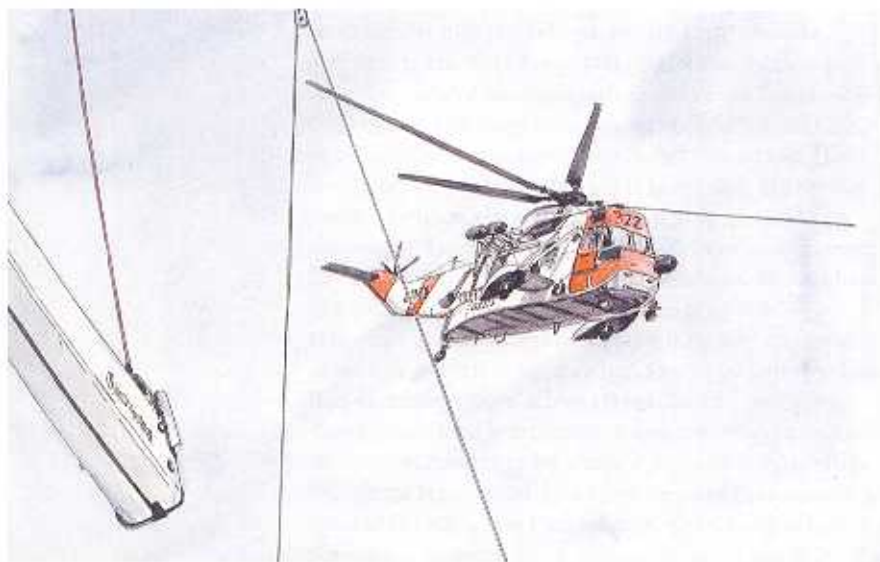
TE LAGE ACCUSPANNING

Tegen het vallen van de avond klinkt er een alarm: de accuspanning is te laag. De schipper verschijnt, start de motor en trekt zich weer terug. Dan klinkt er een harde knal en vult de kajuit zich met stinkende rook. Als Jan het motorluik optilt blijkt de bilge vol te staan met koelvloeistof... Hij gaat onmiddellijk naar buiten om de motor uit te zetten. Schipper Sander is bij het horen van de knal verschenen. "We zien morgen wel weer verder als het licht is", zegt hij, waarna hij zich weer afzondert. "Die woorden vergeet ik nooit meer. Toen ging hij zijn hut weer in en moest ik voor mijzelf de boel op een rijtje zetten. Ik wist niet wat de limieten van de boot waren en ik wist niet hoeveel slechter het nog kon worden. Voor mij was het heel duidelijk: we móesten iets doen." Als voorbereiding op het plan om te leren zeilen heeft Jan zijn marifoonbewijs gehaald. Met instemming van de schipper stuurt hij rond 22.00 uur een PANPAN-bericht uit. Hij meldt de positie van de Bavaria 32 en laat weten dat de accu's bijna leeg zijn, dus dat de communicatie

GEEN VERWIJTEN

Opstapper Jan vertelt zijn verhaal aan *Zeilen*. Met klem benadrukt hij dat hij geen verwijten wil plaatsen, het woord schuld mijdt hij zorgvuldig. Wat hij graag wil is zijn ervaringen delen, omdat hij aan den lijve heeft ondervonden dat goed vertrouwen soms gevaarlijk kan zijn. En omdat het anderen ook kan overkomen. Om privacy-redenen is de naam van de schipper veranderd. Belangrijk te vermelden is nog dat deze reis een particulier initiatief was en niet werd aangeboden door een zeilschool.





DE TOESTAND VAN DE SCHIPPER VERSLECHTERT PER UUR; HIJ VOELT ZICH BEROERD EN IS NIET MEER AANSPREEKBAAR

snel zal stoppen. Via een relay komt er antwoord van de Noorse kustwacht: hulp is onderweg en zal rond 08.00 uur ter plaatse te zijn. Een lange, vreselijke nacht volgt. De schipper zien Jan en Teake die nauwelijks. Golven beuken met ongekende kracht op de boot en massief water perst zich regelmatig met grote kracht door de ventilatiegaten in het kajuitluik. Met een koffiekopje hoost Jan de bilge. Teake helpt zijn vader en geeft geen kik. "Ik besefte me dat de omstandigheden slechter waren dan ik tot dan toe wist. We konden geen contact meer maken, we hadden geen Epirb, we hadden he-le-maal niets. Bij die realisatie voelde ik zo'n intense machteloosheid, zo'n intense grenzeloze wanhoop. Dat je daar met je zoon onder die omstandigheden zit... Die nacht, dat was de gruwelijkste nacht van mijn leven."

Tegen de ochtend lijkt de wind iets af te nemen. Jan speurt de omgeving af naar redding, maar ziet uitsluitend woeste zeeën. Om 11.00 uur komt de schipper voor

het eerst in lange tijd aan dek. Hij steekt een overjarig noodsignaal af. De horizon blijft leeg. Rond 13.00 uur vliegt er eindelijk een vliegtuig over, gevolgd door een tweede verkenningsvliegtuig en twee helikopters. Voor Jan is evacuatie vanaf dat moment een voldongen feit. "Op dat moment had ik al besloten: wat er ook gebeurt, die helikopter vliegt niet weg zonder mij en mijn zoon. Dat stond als een paal boven water."

De schipper reageert verholgen. "Dus jij laat mij in de steek?" Maar voor Jan voelt het anders; het stadium van kiezen is wat hem betreft voorbij. "Het was geen in de steek laten. Ik vroeg hem of we het zouden redden met z'n drieën en zijn antwoord was heel duidelijk 'nee'. In vier dagen en drie nachten had ik alles bij elkaar hoogstens tien uur geslapen. Het ging niet meer. Ik wist: we moeten hier weg."

De schipper weigert de neergelaten portable marifoon te hanteren en laat Jan de communicatie met de heli doen.

Hij wil zijn bevoegdheid als schipper overdragen aan Jan, die dit nadrukkelijk afwijst. Tegelijkertijd weigert Sander minutenlang van boord te gaan. Hij heeft ingestemd met de PANPAN en heeft aangegeven het niet te redden, maar wil de boot nu niet verlaten. Pas als de piloot laat weten dat hij niet langer kan wachten, wordt het besluit tot evacuatie definitief. Vanaf dat moment gaat het snel: het reddingsvlot gaat overboord, de bemanning verlaat de Bavaria, de redders sturen een kikkorsman naar beneden en takelen Teake, Sander en Jan omhoog. Zodra zijn zoon en hijzelf veilig zijn wordt Jan overvallen door uitputting. Als de heli vertrekt, vecht hij met tegenstrijdige emoties. "Aan de ene kant had ik een rotgevoel naar de boot: verraad. Maar ik was vooral ook vreselijk blij dat die hel van ons af dreef".

De bemanning vliegt naar Stavanger, waar ze worden opgevangen en een nachtje kunnen bijkomen. Twee dagen later arriveren ze in Nederland – uitgeput maar veilig en ongeschonden. Met de schipper hebben Jan en Teake na thuiskomst nooit meer contact. Jan laat het graag voor wat het is. Het verlaten zeiljacht spoelt uiteindelijk aan op de Deense kust.

Hoewel de tocht natuurlijk diepe indruk heeft gemaakt op vader en zoon blijft de zee hen trekken. Er is een honger naar kennis, naar weten hoe het moet, naar hoe het had gemoeten misschien ook wel. Teake wil na de middelbare school graag naar de Zeevaartschool; hij heeft zijn zinnen gezet op varen. Ook Jan wil nog altijd dolgraag leren zeilen. "Mijn grote probleem is alleen dat ik niet meer durf te vertrouwen op iemand die het zegt te weten – die het hoort te weten. Ik stap pas weer aan boord van een boot als ik zelf voldoende kennis heb om me te redden. Ik moet eerst het zeilen beheersen, want ik heb geen vertrouwen meer in wat iemand anders zegt dat hij waard is."

Kijk voor een videoverslag van de reddingsactie op www.zeilen.nl

KWALIFICATIES

Het dilemma van Jan is begrijpelijk. Navraag leert dat de schipper in kwestie bevoegd was als assistent-instructeur, voor kajuitzeilen 'in shore' – op niet-stromend water. Het is niet gebruikelijk om een instructeur naar zijn papieren te vragen, zoals je een taxichaffeur ook niet vraagt naar zijn rijbewijs. Toch mag en kan dat wel en is dat in geval van twijfel de enige manier om zeker te zijn van bevoegdheden en capaciteiten. De Commissie Watersport Opleidingen (CWO) werkt volgens een Europese kwalificatiestructuur en stelt strenge en nauwkeurig vastgelegde eisen aan watersportinstructeurs. De CWO staat voor een keurmerk en garandeert een vaste kwaliteitsnorm waar consumenten op kunnen vertrouwen. Iedere CWO-geregistreerde instructeur is in bezit van een instructeurspas. Op deze pas staat het kwalificatieniveau en op de achterzijde van de pas staat toegelicht welke bevoegdheden de instructeur heeft. Verdere specificaties van die bevoegdheden staan uitgebreid beschreven op www.cwo.nl. Partijen die zijn aangesloten bij de CWO worden met grote regelmaat gecontroleerd en getoetst. Wie het vereiste niveau niet haalt verliest het keurmerk. Een lijst van CWO-aangesloten zeilscholen en watersportverenigingen is te vinden op de CWO-site. De instructeurspas is persoonsgebonden en dient op verzoek te kunnen worden getoond. Daarnaast kunnen consumenten voor vragen over instructeurs terecht bij de desbetreffende CWO opleidingslocatie.