

HET KNOPJE VAN DE BRANDAAN

Nu het zomerseizoen voorbij is (regen, wind, kou; eerste nachtvorst al weer geweest) en de haven van Marken er verlaten bij ligt op een paar scheepjes na die daar overwinteren, wil ik een voorval kwijt dat de Brandaan overkwam in onze zomervakantie.

Wij voeren half juli van Vlieland naar Harlingen met fok en bezaan met West 6. Dat ging allemaal prima, niks aan het handje, een genoeglijk tochtje, ware het niet dat het nogal koud was. Dat was ook de reden dat we bij Harlingen naar binnen wilden. Op Vlieland was het ca. 12 graden en we hoopten dat de temperatuur in de binnenlanden van Friesland toch 2 à 3 graden hoger zou liggen. Dat scheelt toch al weer gauw een extra borstrok.

Langs de Pollendam begon ik langzamerhand zeil weg te nemen op een voordewindse koers, terwijl Aleid stuurde. De motor was gestart en stond stand-by. Toen alle zeilen geborgen waren, zette Aleid de motor in zijn werk en voeren we met een rustig gangetje van 3 à 4 mijl richting haven van Harlingen. Let op: pal voor de wind met W6.

Zo'n 100 meter voor de haveningang gaf Aleid een beetje gas bij, want de voortgang door het water was afgenomen tot 3 knoop. Toen bleek dat er geen vaartvermeerdering was te bespeuren! Ik probeerde vooruit en achteruit, maar geen schroefwerking. Hela, wat is hier aan de hand? Tijd voor onderzoek was er niet, want we voeren al tussen de havenhoofden. De bemanning had in de kortste keren alle stootwillen rondom opgehangen en meerlijnen klaargelegd. Aangezien we nog steeds met 3 knopen voeren op de kale mast had ik wel wat klamme handjes. Ik zag een RWS-boot in de haven varen en vroeg Aleid die op te roepen op kanaal 16. Geen reactie! Wat nu? Mijn eerste plan was om in de voorhaven bij iets of iemand langs zij te gaan, maar de vaart van 3 knopen zou dat moeilijk maken. Kon ik een schip van 20 ton en 3 mijl voortgang zonder schade afstoppen? Dan maar een opschieder gemaakt naar de indewindse kant van de haven en maar hopen dat we genoeg vaart hadden om dat te halen en niet te veel om er tegen aan te knallen.

Dat ging wonderwel goed; Aleid kon een landvast gooien naar een KNRM-er in vol ornaat op de kant (hé waar kwam die opeens vandaan?) en het gevaar was geweken. Met hulp van een KNRM-bootje werden we netjes langs de kant geduwd en in no time lagen we veilig afgemeerd. Zeiljack open om het angstzweet te laten verdampen en de bloeddruk en hartslag weer terug te laten zakken naar acceptabele waarden.

Ondertussen was de sympathieke KNRM-er (ze waren net terug van een andere actie en stonden op het punt om hun bootje weer op de kant te hijsen toen ze onze oproep aan de RWS-boot hoorden) al aan boord geklauterd en vroeg wat het probleem was. Ik vertelde dat ik geen voortstuwing op de motor had en dacht dat de morsekabel was afgebroken. Hij keek even naar de bedieningshandel en zei toen nogal laconiek: "weet u waar dit knopje voor dient?" en wees op het knopje om de keerkoppeling uit zijn werk te zetten. Ik zag toen pas dat het knopje uitgetrokken was en de keerkoppeling buiten werk was gesteld. Waarschijnlijk was het zeil er achter blijven haken tijdens het strijken en had het uitgetrokken. Ik drukte het knopje in en de KNRM-er sprong weer van boord met de kreet; "Prettige tocht verder". Met een deuk in mijn ego vervolgden we onze tocht naar de warme binnenlanden van Friesland (die deuk was er diezelfde avond al weer uit na inname van wat medicinale alcohol).

Uiteindelijk is dit voorval zonder brokken afgelopen. We hadden vaart door de harde achterlijke wind en konden dus sturen. Daardoor kwamen we er wel (te) laat achter dat we een probleem hadden. Was de wind uit een andere richting gekomen, dan waren we er wel eerder achter gekomen dat er iets mis was, maar hadden we ook zo op een bank of havenhoofd gezet kunnen worden.

Ik kijk tegenwoordig na het starten van de motor wel even of ik schroefwerking zie in het water en start hem tijdig.

Ik was heel blij met de hulp van de KNRM (wie niet?) maar ik had (lang) achteraf een kleine bemerking op zijn benadering: het is nogal wat om tegen de trotse eigenaar van een blinkend zeiljacht met jaaaaarenlange ervaring op binnen- en buitenwater, zoet en zout, bij dag en nacht en ontij, te zeggen: "weet u waar dit knopje voor dient?", alsof ik een amateur zou zijn. Het ware beter geweest als hij iets gezegd zou hebben in de trend van: "Beste schipper, zou het niet zo kunnen zijn dat bij het strijken van het zeil per ongeluk dit knopje is uitgetrokken en dat zulks aan uw aandacht is ontsnapt omdat u natuurlijk als schipper bij het naderen van een haven het enorm druk heeft met sturen, navigeren, anticiperen, omringende scheepvaart peilen, uitluisteren op de marifoon EN ook nog de bemanning aansturen?" Dat ware veel beter geweest. Misschien kunnen ze bij de trainingen van de bemanningen niet alleen letten op nautische zaken, maar ook op de wijze van benaderen van Zeer Ervaren Schippers.

Of overdrijf ik nou een beetje?

Dordrecht november 2012
Bouke Blijdestein / Brandaan