



In 2020 vertrokken Sander Droog en Yvette Oeben met hun Koopmans 44 *Blue Beryl* voor een reis rond de wereld. Na een korte coronapauze zijn ze van de Galapagoseilanden op weg naar de Markiezen als dat gebeurt waar elke zeiler bang voor is: ze verliezen hun mast. Hóe dan, en vooral: hoe nu verder?

Tekst YVETTE OEBEN Foto's SANDER DROOG en YVETTE OEBEN

ONTMAST OP DE GROTE OCEAAN

Ik doe het deklicht aan!" Ik bevind me in een toestand tussen net wakker en directe paniek. "Dat deklicht heeft geen zin, want de mast ligt overboord," antwoordt Sander. Het is heel vroeg in de ochtend, nog donker. Sander draait zijn lievelingswacht, die in de vroege ochtend, zodat hij de vislijn kan uitgooien zodra de zon opkomt. Maar vandaag gaat er niet gevist worden.

We zijn onderweg van de Galapagoseilanden naar de Markiezen, in Frans-Polynesië. De grootste oversteek van onze reis, in totaal zo'n 3000 mijl. Afgaande op de weersverwachting zouden we het in drie weken kunnen doen. De wind varieert tussen de 12 en 20 knopen en er staat een flinke golfslag. We leggen mooie dagafstanden af en na een week hebben we de eerste duizend mijl erop zitten. Ik ben

al sinds dag 2 aan het aftellen, want oceaanoversteken zijn niet echt mijn favoriete bezigheid.

In de vroege ochtend van dag 8 lig ik op de bank in de kajuit te slapen als ik wakker schrik van een luid kabaal bovendeks. Een geluid dat ik niet meteen kan thuisbrengen. Hebben we misschien een container geraakt, schiet er nog door me heen. Sander zit op dat moment achter de navigatietafel. Hij rent de trap op naar de kuip. "Wat was dat?" vraag ik verschrikt. "Snel, doe je reddingsvest aan, de mast ligt overboord," is het antwoord dat ik krijg. "Huh, wat, de mast overboord?" herhaal ik ongelovig. Als ik in de kuip kom, zie ik de ravage. Met zaklampen inspecteren we de schade. De mast is aan stuurboord over de reling geslagen en hangt volledig in het water. Met alles erop en eraan, de zeilen, de giek, de furlers. Het dek is een warboel van

verstaging. En dan dringt de ernst van de situatie goed door. Met de satelliettelefoon bellen we Sanders vader, die ook fervent zeiler is. We besluiten om geen panpan of mayday te verzenden. We zijn immers niet in direct levensgevaar en de romp blijkt na inspectie nog in goede conditie. Snelle assistentie lijkt niet nodig. Hoewel het een ernstige situatie is, zijn we er in eerste instantie redelijk rustig onder. De adrenaline die door onze lijven giert maakt dat we vrij helder kunnen nadenken en handelen.

Afzinken

Het duurt nog ongeveer anderhalf uur voordat het licht wordt. We proberen te redden wat er te redden valt, maar dat blijkt niet eenvoudig. De 17 meter lange mast hangt aan enkele stagen ondersteboven in het water. De zeilen tekenen

wit af in het donkere water. Er staan behoorlijke golven, maar de zeilen onder de boot zorgen enigszins voor stabiliteit. Sander probeert op allerlei manieren de mast te redden, maar het mag niet baten. Als we, na enkele uren tevergeefs proberen, de mast tegen de romp van het schip horen bonken, weten we dat we hem moeten laten afzinken om verdere schade te voorkomen. Gelukkig hebben we een stalen schip dat tegen een stootje kan. Het enige dat we kunnen redden, is een deel van de yankee (hoog opgesneden fok, red) en een klein deel van de kotterfok. Er zitten in totaal nog negen stagen vast op het dek, die allemaal losgemaakt moeten worden om de mast te laten afzinken. Nadat alle verstaging is losgemaakt, hangt de mast nog met één takel aan de kikker. Deze lijn snijden we als laatste los, een trieste gebeurtenis.



Trots op ons noodtuig.

Zodra de mast in de diepte verdwijnt, worden we aan de golven overgeleverd. Het schip helt van links naar rechts, het lijkt wel een rodeostier. Ik moet me goed vasthouden, zodat ik niet van het dek glijd. Maar waaraan kan ik me nog vasthouden? Normaal gesproken grijp ik de verstaging, dat gaat dus niet meer.

Hoe heeft dit kunnen gebeuren?

Dat is de grote vraag die op ieders lippen brandt, ook op die van ons. De weersomstandigheden waren mild: zo'n 16 à 17 knopen ware wind, golven van 2 tot 3 meter hoog. We voeren ruime wind met twee riffen in het grootzeil, twee riffen in de kotterfok en ook de yankee was gereefd. Het belangrijkste deze trip (en overigens elke tocht) was niet de snelheid, maar de veiligheid. "Ik wil deze boot heel aan de overkant krijgen," ik hoor het Sander nog zeggen. Ik hijs hem regelmatig de mast in voor een inspectie. Zo ook nog in Panama én op de Galapagoseilanden. Er was niets verontrustends te zien aan de slechts twee jaar oude verstaging. Wat we wel weten, is dat zowel het dyneema bakstag als het zijstag aan bakboord geknapt zijn.

Hoe verder?

We zitten midden op de Grote Oceaan, 1000 mijl van de Galapagoseilanden verwijderd. En nog eens 2000 mijl voor de boeg richting de Markiezen. Wat moeten we nu? Voor Sander is het snel duidelijk: terug naar de Galapagos gaat niet, het is te ver om op de motor tegen de wind en de stroming in te varen. Er zit eigenlijk maar één ding op: doorvaren zonder mast. "We hebben nog een spinnakerboom, daar maak ik een mast van en dan doen we alsnog 4 knopen in de juiste richting," hoor ik Sander zeggen. Tjonge, wat ben ik blij dat ik een kapitein heb die al zijn hele leven idolaat is van zeilen en zo veel kennis in huis heeft. Zijn probleemoplossend vermogen komt ook nu bijzonder van pas. Sander blijkt deze situatie al meerdere malen te hebben overdacht. Bovendien heeft hij vroeger veel vloten gebouwd met geïmproviseerde masten en zeilen. Binnen enkele uren staat er een noodtuig dat er de komende weken niet meer af zal gaan.

Noodtuig

Van de twee spinnakerbomen hebben we er nog één, de andere hing aan de mast. Deze 5 meter lange spinnakerboom doet nu dienst als noodmast. Voor vertrek uit Nederland hebben we alle lijnen vernieuwd. De oude hebben we bewaard en de halve wereld meegezeuld in de bakskist. Ik grapte weleens dat we met alle reserveonderdelen aan boord bijna een volledige tweede boot kunnen bouwen. Deze onderdelen en lijnen komen nu erg goed van pas. De basisverstaging om de spinnakerboom omhoog te houden

bestaat uit een driehoek: een voorstag en twee zij-/achterstagen. Daarnaast hebben we een kotterstag, een achterstag en twee zijstagen toegevoegd, allemaal van dyneema. Aan een sterk verstaagde noodmast heb je echter niets als je geen zeil hebt om te voeren. In de top van de spinnakerboom zitten twee blokken, later voegen we daar nog eens twee blokken aan toe. In totaal gebruiken we vier zeilen. Als eerste hijsen we onze stormfok op leuvers, die bijna precies de juiste maat heeft voor op de 'nieuwe' mast. Maar het stormzeil alleen blijkt in de weersomstandigheden die we hebben, niet voldoende om genoeg snelheid te maken. Daarom breiden we de zeilvoering uit met het regenzeil (3 bij 3 meter) dat we als 'grootzeil' inzetten met een pikhaak als (Optimisten)spriet. Het stormzeil dient nu als fok. Het geredde stuk van onze kotterfok voeren we als vliegende kotterfok voor het voorstag. Helemaal achterop onder de zonnepanelen installeren we ons zonnenscherm, dat we ooit maakten van een oude fok, als bezaanzeil. Met deze zeilcombinatie bereiken we snelheden tussen de 3 en 5 knopen.

Het noodtuig staat hartstikke goed. Zonder probleem zeilen we met een windkracht tot 25 knopen. Hoewel we een redelijke snelheid behalen, werken de zeilen minimaal om het schommelen tegen te gaan. Ook missen we het gewicht van een grote mast. En dat maakt de situatie behoorlijk oncomfortabel.

The Passage Guardian

Van medezeilers krijgen we de tip om gebruik te maken van *The Passage Guardian*, oftewel Peter Mott uit Nieuw-Zeeland. Hij begeleidt schepen tijdens oceaanoversteken. Normaal gesproken doen we onze weerupdates en routeplanning zelf, maar nu hebben we wel even genoeg aan ons hoofd. We maken er dus dankbaar gebruik van. Twee keer per dag geven we onze positie door. Peter houdt ons op de hoogte van de weersverwachting en geeft ons advies welke koers te volgen. Zo stuurt hij ons direct meer noordwaarts, waar we de meest gunstige stroming hebben, soms tot wel 2 knopen mee. Daarnaast onderhouden we contact met verschillende reddingsdiensten. We varen officieel nog in het gebied waar de reddingsdienst van Peru over gaat,



Blij met het naderende reallife contact met medezeilers.

maar omdat we Frans-Polynesië als bestemming hebben, is de reddingsdienst van Tahiti ook op de hoogte gebracht. Beide mailen we eenmaal per dag om onze positie door te geven.

Via de Iridium GO!-satellietelefoon hebben we sinds dag 1 van onze oversteek regelmatig contact met een aantal schepen dat gelijktijdig is vertrokken vanaf de Galapagos. We brengen hen dan ook direct op de hoogte van wat er is gebeurd. *Afrikii*, met Ian en Ann aan boord, wijzigt meteen haar koers om ons te komen opzoeken en ondersteunen. Ian biedt zelfs aan dat we overstappen op hun boot. Maar geen haar op Sanders hoofd denkt eraan om zijn schip te verlaten. Het staat vast dat *Blue Beryl* doorvaart met zijn kapitein. Eerlijk gezegd heb ik zo mijn twijfels, ik ben bang dat we het niet gaan redden. Waarom weet ik niet, ik kan op dit moment niet helder nadenken. Maar het stelt me gerust dat er een boot deze kant op komt, ook al wordt ons door de reddingsdiensten uitdrukkelijk geadviseerd om geen personen over te laten stappen. Bij een man-overboordsituatie zou de boel nog weleens veel ernstiger kunnen worden.

HOE KRIJG JE DE VERSTAGING LOS ALS JE MAST OVERBOORD IS?

Er zijn grofweg drie opties om je verstaging los te krijgen: doorknippen met een ijzertang, doorslijpen met een slijptol of het losdraaien van de terminals of (split)pen verwijderen.

We hadden de tools aan boord om alle drie opties uit te voeren. Hoewel we in eerste instantie dachten de verstaging met een slijptol door te willen slijpen, bleek het losdraaien van de terminals verreweg het snelst en eenvoudigst. Dit kwam mede doordat alle spanning van de verstaging af was, omdat we de mast hebben proberen te redden. Met behulp van verschillende takels aan de mast stond er geen spanning meer op de verstaging en werd het losdraaien vrij eenvoudig.



Maar geen haar op Sanders hoofd denkt eraan om het schip te verlaten. Het staat vast dat *Blue Beryl* doorvaart met zijn kapitein



◀ Vermoeid, maar we mogen weer een streepje zetten.

▶ Nog een week te gaan met ons noodtuig.

Drie dagen later zien we twee zeilboten opdoemen aan de horizon, *Afrikii* en *Good Karma*. Het bleek een hele zoektocht aangezien we niet goed zichtbaar zijn zonder hoge mast en zeilen. Onze reserve-ais/vhf-antenne heeft vanaf de zonnepanelen maar een beperkt bereik, slechts zo'n 3 à 4 mijl.

Extra brandstof

In totaal krijgen we bezoek van vijf schepen verspreid over drie weken. Men wil ons helpen, maar hoe? We hebben eigenlijk niets nodig. We hebben voldoende water aan boord, 600 liter. Hiermee kunnen we zo'n anderhalf tot twee maanden vooruit. Eten hebben we nog wel voor een heel jaar aan boord. En de dieseltank zit met 500 liter tot de nok toe vol. We willen de motor het liefst zo min mogelijk gebruiken, zodat we die altijd nog achter de hand hebben. Toch lijkt het ons goed om extra diesel aan te nemen van de boten die ons opzoeken. Met de golfslag die er staat, is het echter niet zonder risico om spullen over te dragen. We laten een lange lijn met aan het uiteinde een stootwil achter de boot drijven. Op die manier kan het andere schip die lijn met een pikhaak uit het water vissen, de jerrycans eraan binden en weer teruggooien in het water. Vervolgens halen wij snel de lijn binnen en voilà, de overdracht is geslaagd. Maar de dieseloverdracht is eigenlijk bijzaak. Het waardevolste is het contact met medezeilers, een praatje via de vhf terwijl je elkaar kunt zien. Bemoedigende woorden, dat we het wel gaan redden en dat het noodtuig er zo goed uitziet, dat is waar we het meest mee geholpen zijn.

Afstreepkalender

Het leven aan boord is zwaar. Het schip wordt constant van links naar rechts op de golven gesmeten. Zo nu en dan schrikken we ons een ongeluk als een grote golf met een enorm kabaal stukslaat op de romp. Ik raak in een soort shocktoestand en ben zeer angstig. Wat als er nog meer dingen misgaan? Je bent zo nietig en zo klein op deze enorme oceaan. Dagelijks checken we de bilge of er geen water de boot in loopt. Eén ding waar ik niet meer bang voor hoeft te zijn, is dat Sander de giek tegen zijn hoofd



WORDT VERVOLGD

Met de aankomst op Hiva Oa is het verhaal van *Blue Beryl* nog niet over. In een later nummer van *Zeilen* lees je hoe Sander op inventieve wijze een betere noodmast fabriceert, waarmee het stel naar de nabijgelegen eilanden Fatu Hiva en Tahuata kan zeilen. Op dit moment zijn Sander en Yvette terug in Nederland, om de spaarrekening aan te vullen en in afwachting van een nieuwe mast. *Blue Beryl* staat tot die tijd op de kant in Hiva Oa.

Meer weten en alles op de voet volgen? Kijk op Blueberylsailing.com of volg Sander en Yvette via [Blueberylsailing](#) op Instagram, Facebook of [Polarsteps](#).

Bemoedigende woorden, dat is waar we het meest mee geholpen zijn

krijgt, dat scheelt weer. Ook al breng ik het grootste deel van de dag door in horizontale toestand, toch heb ik moeite met slapen. Af en toe laat er een paniekaanval op, waarbij ik het erg benauwd krijg en alleen maar kan huilen. Het voelt alsof we gevangen zitten op de oceaan. Om de goede moed erin te houden maken we een afstreekkalender. Elke 100 mijl mogen we afstrepen; zo proberen we de reis in kleine stapjes op te delen. In totaal zijn het 21 vakjes tot Hiva Oa. Op drie dagen na kunnen we elke dag een streepje zetten.

Blue Beryl bij aankomst, gefotografeerd door de drone van Greetje en Niels van *Black Moon* (#sailing-blackmoon).

Aan de zeilen hoeven we vrij weinig te doen. Het staat er allemaal goed op en we varen dagenlang dezelfde koers met dezelfde wind. We zijn het grootste deel van de dag eenvoudigweg bezig met overleven. Overleven betekent in



BLACKMOON

dit geval voldoende eten en drinken, voldoende slaap en naar de wc kunnen. Dat klinkt simpel, maar is het niet. Om de paniekaanvallen tegen te gaan neem ik slaapmedicatie. Ook het eten en drinken gaat met moeite. Door de heftige bewegingen van de boot voel ik mij constant weeïg en ik heb een veranderde smaak. Ik probeer de tijd te doden met boeken lezen, Sander zit vele uren per dag met de tablet in zijn hand. Gelukkig hebben we een onbepaald data-abonnement op de Iridium GO! Die blijkt echt onmisbaar in deze situatie. Niet alleen kunnen wij iedereen op de hoogte houden via dagelijkse updates, ook putten we enorm veel steun uit het contact met de buitenwereld. Dagelijks ontvangen we een groot aantal mailtjes van vrienden, familie en medezeilers. Soms lijkt het alsof het Sander makkelijk afgaat, maar ook voor hem is dit de afgrijselijkste tocht die hij ooit heeft meegemaakt.

Aankomst op Hiva Oa

De aankomst op Hiva Oa is er een om nooit te vergeten. Al voordat we de ankerbaai bereiken, komt er een dinghy op ons afgestoven met daarin onder andere Greetje van *Black Moon*. Boven ons hoofd zweeft de drone van Niels. Ze begeleiden ons naar een ankerplek. Met het laatste restje energie en kracht laten we het anker vallen en leggen een achterlijn uit naar de boei. En dan weet ik niet hoe snel ik van boord moet. Ik spring in de dinghy en klim op de steiger. Na een maand op zee, waarvan 24 dagen hevig schommelend zonder mast, heeft mijn evenwichtsorgaan er nog even moeite mee. Maar nog nooit was ik zo blij vaste grond onder mijn voeten te voelen. ☑

Na 24 dagen onder noodtuig bereiken we eindelijk Hiva Oa, Frans-Polynesië.



De marifoon gebruiken

Frédérique van der Laan, Winner 950

Ik ging mijn Winner 950 ophalen in Krimpen aan de Lek. We zaten met z'n drieën in de boot: mijn partner, een vriendin die ik had leren kennen via de zeilvereniging en ik. We zouden de Staande Mastroute varen en ik had gezien dat we tientallen bruggen onderdoor moesten. Dat betekende ook tientallen keer oproepen.

Ik had net mijn marifonie-examen gehaald en alle kennis van hoe op te roepen zat vers in mijn geheugen. Maar hoe gaat zoiets in de praktijk? Moest ik nou in het echt één, twee of drie keer de naam noemen van degene die ik oproep? En dan mijn naam? Voor de zekerheid had ik mijn riedel opgeschreven en riep de eerste brug aan.

Brug zo-en-zo, brug zo-en-zo, zeiljacht *Rebel Lady*, zeiljacht *Rebel Lady*, wij verzoeken een opening, over. Afijn, ik deed mijn best. De brugwachter antwoordde wanneer de brug ging draaien, ik bedankte daar dan weer uitgebreid voor met de naam van de brug en mijn naam, en sloot af met over en uit. Het was gelukt!

Bij brug 2 drukte ik de knop weer in. Even denken, wat was ook alweer precies de riedel? Dit keer maakte ik er wat anders van. Niet expres, maar ik stuntelde nogal met mijn spiekbrieftje en struikelde over mijn woorden. Stamelend kwam ik brug na brug door. Ik geloof dat ik bij geen enkele brug hetzelfde heb gezegd. *Rebel Lady* hier, kunnen we de brug onderdoor, hoe laat opent de brug, hier is de *Rebel Lady*, hallo brugwachter. Toen kwam de laatste brug. Dit keer kwam er een diepe zucht uit de speaker van mij marifoon. 'Jaahaa, *Rebel Lady*, we volgen je al de hele dag. De brug is weer open, kom er maar door.' En aan andere kant riep de brugwachter: 'Nou, je hebt het gehaald, hoor.' Een botsing van twee ervaringswerelden. Inmiddels ben ik veel meer ontspannen aan de marifoon, maar nog altijd doen we in de kuip die hele riedel na."