

Examen

‘Heb je de koerslijn al in de volgende kaart gezet?’

Ze stelt de vraag achteloos, terwijl ze het logboek naleest op bijzonderheden. Zonder te kijken weet ze al als ze boven komt voor haar wacht: bij normale voortgang hebben we nu zo’n beetje weer een andere kaart nodig, de laatste positie zal op beide kaarten ongeveer op de rand genoteerd staan. Het klopt precies. Het klopt altijd.

‘Ja, we zijn net van de overzeiler naar een grotere schaal overgestapt. De eerste positie staat er al in, de koerslijn uiteraard ook. We zitten precies op 57⁰ West en 52⁰ Zuid. De koerslijn is 308, de afstand tot de ingang van de baai nog 33 mijl. Onze grondkoers is 210. We maken een slagje om de zuid, maar we kunnen zo overstag en dan kunnen we op een koers van 350 recht op de Sound afsturen.’ Ik haal adem, denk na, wat ben ik nog vergeten?

‘Wind?’

O ja, shit de wind. ‘Was een goeie zeven, maar neemt al weer af, windkaartje is net binnen, waarschijnlijk verder afnemend naar een vijfje uit de zuidwest. Golfhoogte is nog een meter of vier. Alles is nog dubbelgereefd; in het komende uur kan er misschien weer wat uit. Alleen stagzeilen en bezaan.’

Ze knikt. Dat had ze allemaal bij haar eerste blik naar buiten al gezien. Haar vragen stelt ze vooral om te horen of mijn verhaal klopt bij haar waarnemingen.

‘Motor?’ Ze hoort hem, natuurlijk. Ook op westelijke koersen staat de motor meestal bij, om meer voortgang te kunnen maken. Ieder uur controleren we even in de machinekamer of alle meters de juiste waarden aangeven. ‘Motor loopt, net gesmeerd. Geen bijzonderheden.’

‘Mooi. Wegwezen. Mijn kooi is nog warm.’

Dat is aardig bedoeld. Haar manier om te zeggen: goed gedaan, je bent klaar, je mag naar kooi.

Ik groet en ga naar beneden. Tijdens de oversteken doen Lot en ik aan *hot bunking*: mijn kooi is dwarsscheeps en met een steeds wisselende slagzij van 35 graden en meer valt daar niet in te slapen. In de roef is op de bank een provisorische wachtkooi gemaakt met een slingerzeiltje, maar dat trekt mijn rug niet. Lot heeft in haar kapiteinshut een ruim langsscheeps bed, en als we niet samen wacht te kooi hebben, slapen we dus in het zelfde bed.

Ik hang mijn zeilkleren in de douche en gooi mijn overige kleren op een hoop; windstoppertrui, drie lagen fleece in aflopende diktes, thermisch ondergoed, twee paar sokken. Onder het dekbed is het behaaglijk, ik ruik Lots geur en val onmiddellijk in slaap.

Als ik vier uur later weer boven kom, is de wereld vervaagd. Mist. Ik kijk op de kaart naar onze positie: een mijl of vier van de ingang van de Sound. We liggen nog over stuurboord, maar de clinometer blijft onder de vijftien graden. Alle zeilen zijn weggehaald op de bezaan en de stagfok na. De golfhoogte is zo te zien afgenomen naar een meter of anderhalf, de wind naar minder dan vier. Buiten is Lot met haar wachtploeg bezig de laatste zeilen binnen te halen; met deze wind heeft langer zeilen niet veel zin, temeer daar we zo de Sound invaren, waar veel scheepvaartverkeer is en nog minder wind, zodat kruisen niet verantwoord is.

Ik kijk op de radar. De eerste bewegende echo ligt op een mijl of zeven en gaat boven ons langs. Geen reden tot ongerustheid. Ik kijk in het logboek en lees de reis terug naar het punt waar ik de brug verliet. Geen bijzonderheden. Het zicht is in het afgelopen uur pas verslechterd, maar wel snel minder geworden. Nu kan ik nog een paar honderd meter ver zien, maar het is lastig schatten. Gelukkig zijn er albatrossen en storm petrels genoeg, die een idee van afstand kunnen geven.

Als Lot binnenkomt, is haar zeilpak nat van de mistdruppels. Haar eerste gang is naar de radar. Ik doe een stap opzij terwijl ik zeg: ‘Eén echo op zeven mijl, op een noordoostelijke koers. Gaat een mijl of drie voor ons langs.’ Lot kijkt me schuin aan, legt dan haar gezicht op

de rubberen manchet om het scherm beter te kunnen zien. Altijd controleren. Het klopt
blijkbaar, want commentaar blijft verder uit.

‘Dit is het laatste stuk naar de haven. Een uur of vijf varen. Met deze mist blijf ik boven om te
sturen. Het wordt waarschijnlijk nog erger. Ik heb Karst al gepord voor wacht aan dek en voor
de machinekamer. Doe jij de radarwaarneming?’

Ik knik en buig me over de rubberen manchet. Commentaar is overbodig; het was geen vraag.
Naarmate we de ingang van de Sound dichter naderen, wordt de mist dikker. Al snel kunnen
we geen hand voor ogen meer zien. Voor een haven in de zuidelijke oceaan waar geen ene
moer te beleven valt is het echter erg druk. Overal om ons heen zijn echo’s. De radar en de
marifoon zijn nu onze enige ‘ogen’ in de dikke mist. Ik schakel het bereik heen en weer,
verstel de clutter net zo lang tot ik de zeeëcho’s er zo goed mogelijk uitgefilterd heb en plot
dat het een aard heeft. Lot wil dat ik alle echo’s die dichter in de buurt komen dan een
passeerafstand van twee mijl, of die voor het eerst op het scherm verschijnen, aan haar meld
met de snelheid, koers en afstand in mijlen of kabels. Met name dat laatste vind ik lastig, want
ik ben niet gewend om in kabels te rekenen en tegen de tijd dat een tegen- of meeligger tot op
minder dan een mijl afstand genaderd is, is er al sprake van een potentieel gevaarlijke situatie
en dan moeten mijn schattingen wel goed zijn. In de stuurhut is het klam bij een temperatuur
van vijf graden boven nul, maar ik sta te zweten als een otter. Lot niet.

De deuren van de stuurhut staan open, om meer geluid van buiten op te vangen. Niet dat dat
er is, behalve een incidenteel langsschreeuwende zeevogel horen we alleen af en toe het
gekraak van de marifoon. Lot heeft de squelch zover open gedraaid dat we net geen
permanent geruis horen, maar iedere stem komt binnen. Een aantal van de schepen hier kent
ze, en als ze het schip kent, kent Lot meestal ook de kapitein of de eerste stuur bij naam. Toch
blijft alle marifoonverkeer strikt zakelijk; dit zijn geen omstandigheden voor chitchat. Uit het
marifoonverkeer moeten we opmaken waar en op welke koers schepen varen. Door dat te
combineren met mijn radarwaarneming weten we soms al lang voordat we op passeerafstand
zijn, welk schip ons nadert. Lot neemt dan contact op om te verifiëren of hun ‘passeerplan’,
voor zover je van een plan kunt spreken, overeenstemt met het onze.

Een enkele keer moeten we uitwijken, maar meestal kunnen we onze koers zonder problemen
vervolgen. De regels hier zijn al niet anders dan op het IJsselmeer of het Wad: in principe
heeft ons schip precies dezelfde rechten als al het overige scheepsverkeer, maar in de praktijk
zijn wij de underdog die alle anderen voor laat gaan. Het enige verschil is dat we hier met veel
meer égard worden bejegend. De collega’s die Lot kennen, hebben een enorm respect voor
haar, die als enige vrouwelijke kapitein, een kapitein van een zeilschip bovendien, thuis is in
deze wateren. Lot blijft koel onder de contacten, maar het doet haar zichtbaar goed dat haar
kwaliteit wordt herkend. Hier heeft ze al die jaren voor op zee gezeten, een eenzelvig,
monomaan bestaan, dat niet minder eenzelvig werd door de aanwezigheid van meezeilende
gasten en bemanning. Lot neemt haar vak uitzonderlijk serieus, en alleen daardoor is ze
gestegen tot de eenzame hoogte waarop zij het nu uitoeft.

Ze schakelt tussen marifoonkanalen, stelt de stuurautomaat iets naders in, en duwt mij nu en
dan bij de radar weg, om mijn plotwaarneming te controleren als een schip wat erg dichtbij
komt. Kritiek of complimenten geeft ze niet, maar ik weet dat ze voortdurend op me let. We
zijn nu twee maanden samen aan boord, maar dit is de eerste keer dat ze zo op mijn kennis en
vakkundigheid moet vertrouwen. Dat gaat haar niet geweldig af en ik weet dat ik vandaag een
van de zwaarste examens afleg uit mijn loopbaan. Gelukkig zijn we nu halverwege, en ik heb
nog geen echte fouten gemaakt.

‘Ik kan niet tegen grootspraak.’ Het is één van de weinige aanwijzingen die ik van haar heb
gekregen over hoe ik mij dien te gedragen. Die uitspraak ging gepaard met het verhaal hoe
Lot een andere collega die het lef had om zich als stuurman bij haar te melden, alle hoeken
van het schip heeft laten zien toen bleek dat hij minder ervaren en kundig was dan hij had

voorgegeven. Toen ik dat verhaal hoorde, was het voor mij al te laat; we waren al een paar dagen onderweg. Gelukkig heb ik niet hoog opgegeven van mijn kunde, en ben ik helder geweest over mijn beperkte ervaring. Toch beneemt het verhaal mij iedere lust om me te manifesteren. Waarom heeft Lot mij uitgekozen? Vanwege het feit dat ik tien jaar ouder ben dan zij en al jaren schipper ben op mijn eigen tweemaster, die qua grootte niet onder doet voor de hare? Vanwege mijn innemende persoonlijkheid? Of omdat er niemand anders was die zich vrijwillig voor deze idioot zware baan aanmeldde? Ik heb geen idee, alleen weet ik inmiddels dat het niet veel uitmaakt. Hoe goed je ook bent, zo goed als Lot zul je nooit worden en als zich toch iemand meldt met dezelfde kwaliteiten, dan zal Lot niet rusten tot zij haar kennis en kunde tot een nog veel hoger niveau heeft opgevoerd, al moet het ten koste gaan van haar laatste nachtrust. Lots toewijding en verantwoordelijkheidsgevoel zijn legendarisch, en hoewel ze niet grossiert in stoere verhalen, wordt uit heel haar houding duidelijk dat niemand stoerder is dan zij. Ik weet dus dat ik, hoe dan ook, weinig kans heb op openlijke goedkeuring.

‘Grote echo tegenligger op drie mijl, snelheid rond de twaalf knopen, koers 090.

Aanvaringskoers, passeermoment over een minuut of...acht.’ Lot reageert onmiddellijk. Ze verstelt de stuurautomaat op een tikje naar stuurboord en pakt de marifoon. ‘Vessel approaching ...’ Binnen een halve minuut is er contact en wijken beide schepen naar stuurboord. Daar komen we in het vaarwater van een iets sneller varende meeligger, die we al een poosje volgen. Lot weet de naam al van een eerder contact, zoals ze voortdurend de namen en posities van de vijf dichtstbijzijnde schepen in haar hoofd heeft. Ze vraagt of de meeloper nog wat ruimte heeft tot de kust aan stuurboord en iets wil wijken. Er wordt bevestigend gereageerd.

Voor ons doemen een paar ankerliggers op, die op de rede liggen te wachten tot ze naar binnen mogen. Eén ervan is een Rus die hier al maanden ligt. De rederij is failliet, het schip ligt te wachten op een nieuwe eigenaar, ondertussen mag het schip niet naar binnen, de bemanning komt langzamerhand om van de honger. Op het eiland wordt nu en dan een voedselinzameling gehouden, iedereen heeft medelijden met de veertien zeelui die elkaar van verveling welhaast naar het leven moeten staan, maar de reglementen zijn onverbiddelijk. Lot spreekt Russisch, ze maakt contact, een kort maar hartelijk gesprek volgt. Onze passeerafstand is een kabel of twee, het zicht minder dan een halve kabel. Toch krijgen we de felrode romp van de Rus niet te zien, de mist wijkt geen meter, we varen met een snelheid van acht knopen door een dikke soep.

En dan opeens, precies bij de smalle ingang van de kleine havenbaai, varen we uit de witte muur een glasheldere wereld binnen. Hier schijnt de zon uit een helderblauwe hemel op zwartglimmende rotsen met zeeleeuwen en op de felblauwe en rode daken van de huizen rond de haven die fel afsteken tegen het bruingroene waas van de heuvels erachter.

Ik kom overeind uit mijn gebogen positie boven de grijze manchets van het radarscherm en knipper met mijn ogen. Lot schakelt de stuurmachine uit en gaat over op handbediening voor de laatste kabels tot aan de steiger. Geconcentreerd tuurt ze voor zich uit; in haar hoofd is ze al weer zes stappen verder, de afmeermanoeuvre is bij wijze van spreken al gemaakt, in gedachten loopt ze de kluslijst na. Maar eerst die boot voor de kant. Ik trek mijn jas aan om de meertrossen los te maken.

‘Goed gedaan,’ hoor ik achter me. Ik kijk verbaasd om. Lot gebaart naar de radar. ‘Dat heb je goed gedaan, dankjewel.’ Ik knik en draai me om, maar als ik het trapje naar het dek afloop, glim ik van trots. Ik ben geslaagd voor mijn examen.