

Zout kind

*Negentien en naar zee*

## Colofon

ISBN: 978 94 6365 702 0

1e druk 2024

© 2024, Marianne den Hartog

Uitgeverij Elikser

Ossekop 4

8911 LE Leeuwarden

[www.elikser.nl](http://www.elikser.nl)

Drukwerk: CSL digitaal B.V.

Redactie: Michiel Scholtes

Vormgeving binnenwerk en omslag: Evelien Veenstra

### *Noot van de schrijver*

Voor het schrijven van dit waargebeurde relaas heb ik gebruikgemaakt van jeugdherinneringen, van foto's die gemaakt zijn door mijn vader en van latere en recente gebeurtenissen die ik zelf heb meegemaakt.

Gebeurtenissen op verschillende coasters heb ik voor het overzicht en de duidelijkheid op een enkele coaster laten plaatsvinden.

Om de anonimiteit van de in het boek voorkomende personen te bewaren, zijn vrijwel alle namen gefingeerd. Mochten mensen zich menen te herkennen, dan berust die overeenkomst op louter toeval.

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op wat voor wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur en de uitgeverij.

This book may not be reproduced by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the author and the publisher.

# Zout kind

*Negentien en naar zee*

Marianne den Hartog

 **Elikser**  
UITGEVERIJ



*Niets lijkt me erger dan op je sterfbed bedenken  
dat je nog zoveel had willen doen.*

Voor mijn twee zonen Youp en Raaf



# Proloog

Vijfhonderd ton graan zit in het ruim onder de goed afgesloten luiken van De Maas, de meest scharrige kustvaarder van de Noordzee. Nu nog tanken. Ik loop mee met een narrige Duitser, die door het gangboord naar het voorschip een enorme brandstofslang moeizaam achter zich meetrekt. Helaas, het grote vulpistool past niet in de bescheiden opening van de tank. Ik kijk er niet van op. Voor onze priegelcoaster moet alles worden afgeknepen om te voorkomen dat 'ie zou zinken onder het gewicht van vracht en brandstof. Chagrijnig regelt de Duitser een kleinere slang, maar deze heeft geen automatische afslag op het vulpistool. Om morsen te voorkomen daal ik af in de voorpiek en houd het peilglas naast de tank nauwlettend in de gaten.

Terwijl de vloeistof in het peilglas langzaam stijgt, word ik plotseling opgeschrikt door gevloek en lawaai boven me. Liters brandstof gutsen over de rand van de vulpijp en stromen via de loosgaten in de haven van Hamburg. Binnen enkele ogenblikken drijft er op het water naast ons schip een enorme olievlek. De Duitser maakt me uit voor rotte vis, maar ik houd vol dat het mijn schuld niet is en wijs naar het peilglas, dat nog niet vol is. De nu woedende Duitser klimt naar beneden.

“Idiot! Es ist ganz voll!” roept hij. Ik word week en misselijk. Dit kan niet waar zijn. Toch wel, ik zie ook dat het glas nu nokvol is. De Duitser staat tegen me te briesen en mijn zelfbeeld brokkelt af. Ik voel me kleiner en kleiner worden. Niet veel later komt de Hafen Polizei aan boord. Ik vrees een flinke boete. In het stuurhuis word ik anderhalf uur ondervraagd door twee agenten, gespecialiseerd in milieudelicten.

Ze willen mijn paspoort zien. Naam en nummers worden genoteerd. Dan zien ze mijn geboortedatum.

“Nur zwanzig Jahre alt. Also, Minderjähriger!”

De boete wordt hoofdschuddend verscheurd, het schip wordt weer vrijgegeven en na een laatste waarschuwing verlaten ze het schip.

De motor ronkt, de trossen zijn los en De Maas pruttelt in vier uur de Elbe af. Het is rustig weer, voor me ligt de Noordzee, wijds en vrij. Hoewel, vrij?

Joop, de kapitein, staat grinnikend op de brug, steekt zijn zoveelste sigaret op en werpt een veelbetekende blik op mij.

“Ik wed dat er wat vuil in de leiding naar het peilglas zit,” merkt Joop op terwijl hij een pluim rook weg blaast.

“Ja, maar ik stond mooi voor aap,” antwoord ik met een zucht. Intussen bewonder ik Joop om zijn zelfverzekerdheid... en ik haat hem omdat hij mij misbruikt als stoplap voor zijn mottige bedrijfsvoering.

Onder hem lijken regels en voorschriften op dit schip altijd elastisch. Steeds glijpen we behendig door de mazen van het net... en daarvoor gebruikt hij mij.



# 1980

‘Dat haal je nooit,’ zei mijn vader, terwijl hij zich op zijn stoel aan de eettafel naar mij omdraaide. Met een grote kras zette hij zijn handtekening op het velletje papier dat ik voor hem op de eettafel had gelegd. Ik trok het blaadje naar me toe en stak het snel in mijn zak. Een gouden handtekening. Die ochtend lummelde ik wat rond op het strandje van Muiderberg waar ik surfplanken verhuurde, zonder duidelijke toekomstplannen. Erik, een knappe jongen, had een plank gehuurd en probeerde indruk op me te maken. Zonder wind maakten zijn capriolen weinig indruk op me, uiteindelijk peddelde hij naar me toe. Erik sprak ik regelmatig. Hij moest mondeling herexamen doen op de zeevaartschool in Amsterdam. Is wel iets voor jou, had ie gezegd, en zodoende stapte ik naast hem in de auto, een aftandse Japanner, naar Amsterdam. Ik was dit alles helemaal niet van plan, maar dat ‘Amsterdam’ trok me wel aan en ik kon even weg omdat er geen wind was en dus weinig huurders. De zon scheen uitbundig, je rook de zomer door het open raampje van de Toyota. Rechts lag het IJ waar een binnenvaartschip als een slome rups voorbijkroop.

Een uurtje later dwaalde ik door de vier verdiepingen hoog tellende zeevaartschool. Kompassen, kaartentafels en op pilaren aantrekkelijke posters met grote vrachtschepen. Ik keek mijn ogen uit, proefde het zoute water en rook de vrijheid. Door een open deur keek ik in een klaslokaal met op het bord nog ingewikkelde formules van de afgelopen les, die kennelijk nodig waren om niet te verdwalen op de oceaan. Ik was gefascineerd, niet door Erik, maar door de belofte van verre reizen weg van een dicht getimmerde toekomst.

Met mijn hand op een groot koperen kompasshuis voelde ik de hitte van de tropenzon en hoorde in gedachte Afrikanen roepen op morsige kades. Ik rook een kans om te ontsnappen aan een uitgestippeld muf bestaan.

Op dat moment voelde ik een hand op mijn schouder en een stem die zei: ‘Zo ... ik hoor dat jij hier op school wilt komen?’ Ik zei verbouwereerd ja, nee kan ik altijd nog zeggen, dacht ik. Erik had kennelijk de directeur gesproken en voor ik het wist zat ik in een grote leren stoel op zijn kantoor tegenover de directeur en werd ondervraagd. Voor me zat een twee meter grote man in een linnen pak terwijl de zon fel naar binnen op zijn bureau scheen. De voorwaarden waren havo met wis- en natuurkunde.

Hij was kort, vroeg mijn gegevens, keek vervolgens op van zijn aantekeningen en zei: ‘Je mag de opleiding Kleine Handelsvaart proberen. Haal je het eerste jaar niet, dan trappen we je er direct weer vanaf.’ Er was een dringend tekort aan stuurlieden en ik kreeg ondanks een halfbakken mavodiploma een kans! Vanmorgen nog wist ik niet wat ik met mijn leven aan moest. Ik was voor de zomer geslaagd voor mijn mavo-examen en dan heb je dus niks. Te veel voor lager beroepsonderwijs, te weinig voor hoger beroepsonderwijs. Ik wist bij god niet wat ik moest doen of wilde doen. Verstopte me achter een windsurfzeil en wilde niet nadenken over wat en hoe nu verder. En nu had ik ineens een doel, tenminste ... op één voorwaarde: ik was pas zeventien en deze minderjarige moest een handtekening met toestemming van haar ouders overhandigen aan de directie.

Elke dag na het avondeten voordat ze gingen afwassen, lazen mijn ouders de krant aan de eettafel. Ik zat naast mijn

vader, schuin tegenover mijn moeder, mijn twee oudere zussen en broer waren allang uit huis. Zoals gebruikelijk pakte mijn vader ook deze avond de krant en gaf een deel aan mijn moeder. Ze draaiden een kwartslag op hun stoel en doken ongezellig in hun leesvoer. Bij het lezen van ongeregeldheden of zaken waar mijn vader het niet mee eens was, ritselde hij geërgerd met de pagina's. Soms mompelde hij iets voor zich uit als ... die Uyl verkoopt al ons gas ... straks is het op. Ritsel, ritsel. Pa begon te grinniken, ik wist, hij is nu bij zijn favoriete strip Ollie B. Bommel en Tom Poes. Dit is het juiste moment, dacht ik, en lanceerde de mededeling dat ik was aangenomen op de zeevaartschool. En o ... ja, of ze even een handtekening wilden zetten, 't was maar een formaliteit, zei ik er nog snel achteraan. Het papier van de krant ritselde vervaarlijk en ik wist, het bommetje was door de papieren muur binnengekomen. Ik zette me schrap voor wat komen ging. Pa draaide zich om. Zei dat ik dat nooit zou halen en tegelijkertijd zette hij zijn handtekening op het papier, dat ik al had klaargelegd. Hij kraste de letters extra groot en dik alsof hij daarmee mijn domheid nog meer wilde benadrukken.

Opgetogen reisde ik de volgende dag met de trein naar de zeevaartschool te Amsterdam en gaf het ondertekende papier aan de directeur. 'Mijn vader vond het geen enkel probleem,' zei ik, terwijl ik het overhandigde.

Enkele weken later zat ik in de schoolbanken. Onder alle leerlingen waren er slechts vier meisjes op vierhonderd jongens. Alle docenten waren mannen, alleen Nederlands werd gegeven door een juf, de enige op de hele school.

Het programma was zwaar. Wiskunde, laden en stabiliteit, manoeuvreren, zeevaartkunde, natuurkunde, meteo, kaart-

passen, scheepsmotoren. Het 'Reglement ter voorkoming van Aanvaringen op Zee' moesten we van voor naar achter uit ons hoofd kennen. De geest van de laatste en belangrijkste regel weet ik nog: je probeert te allen tijde een aanvaring te voorkomen! In nood gebruik je je gezond verstand, lapt desnoods alle regelgeving aan je laars.

Kaartpassen en reisvoorbereiding vond ik het meest geweldige vak. Je koos een bestemming om vervolgens de koersen in de zeekaart te zetten, stroming analyseren en alles wat je zoal tegenkwam onderweg aan betonning, ondieptes en je geschatte tijd van aankomst in de haven. Mijn 'reizen' gingen altijd door het Panamakanaal. Dit kanaal intrigeerde mij mateloos. In het hart van het kanaal lag een breder stuk natuurgebied waar je ook doorheen voer. Ooit was dit een diepere kom met pittoreske dorpjes. Toen het kanaal eenmaal voltooid was, besloten de autoriteiten het onder water te zetten. Met deze meedogenloze keuze was de vaarverbinding tussen de Atlantische oceaan en de Stille Zuidzee een feit. Bij elke 'reis' die ik koos, lag mijn bestemming stevast aan de andere kant van dit kanaal. Ik droomde ervan hier daadwerkelijk eens doorheen te varen.

## Lessen

Een moeilijk maar o zo interessant vak was laden en stabiliteit. Maar heel eerlijk, het was de leraar die het vak gaf die de lessen reuzeleuk maakte. Ik genoot van zijn verhalen. Hij vertelde eindeloos over zijn eigen vaartijd in de tropen en dan hing de hele klas aan zijn lippen. Levenslessen over Afrikaanse havenarbeiders in Dakar die nauwelijks te eten hadden en elke doos in het laadruim openmaakten om te

kijken of er spullen van waarde of iets eetbaars in zat. De lading werd op deze manier behoorlijk aangetast, iets dat de reder flink geld kostte en niet apprecieerde. Slimmer was het om die gasten bij je te roepen, ze een doos bier en voedsel te geven onder voorwaarde dat ze met hun tengels van de rest van de lading afbleven.

Of die keer dat de docent in geuren en kleuren vertelde dat ie eens op een schip zat met een slechte kok. Het was erbarmelijk gesteld met het voedsel aan boord en wilde je nog wat te eten krijgen moest je er snel bij wezen, want hij kookte nooit genoeg voor de hele bemanning. Dat gaf grote problemen, ruzies en een hoop chagrijn onder de opvarenden. Ook de werklust daalde zienderogen. Conclusie: een slechte kok is funest, met een goede hap eten houd je het slechtste Panamese schip nog in de vaart. Zo besloot hij. Hij keek op zijn horloge en schrok. ‘Ooh jongens, het is al laat zeg.’ De les was nagenoeg voorbij en in de laatste tien minuten die nog over waren bladerde hij door het boek. ‘Nou, als jullie bladzijde zeventig tot negentig doornemen voor volgende week krijgen jullie een kleine repetitie.’ Het eerste gedeelte van het boek ging over kleine coasters met houten luiken. ‘Wat een onzin, dat slaan we over,’ zei hij er nog achteraan. Houten luiken kwamen nauwelijks meer voor. Wat ik toen nog niet wist, was dat wat we oversloegen in de praktijk mijn werkelijkheid zou worden.

Een deel van de lesstof was voor mij buitengewoon moeilijk. Wanneer je van punt A naar punt B vaart op een bolvormige planeet leidt dit om de koers te bepalen tot tal van complexe wiskundige berekeningen. De aarde is sferisch, maar de kaarten die we gebruiken voor navigatie zijn plat. Door projectie van een bolvormige aarde op een plat vlak ontstaat

er steeds meer vertekening naarmate je van de evenaar naar de polen gaat. Die vertekening moet je corrigeren. Ik studeerde tot 's avonds laat. Was ik met wiskunde een beetje bij, liep ik weer achter bij zeevaartkunde. Mijn minimale vooropleiding en dat ik niet goed had opgelet en liever op een surfplank had gestaan, bezorgden me nu een hoop inhaalwerk. Op verjaardagen, wanneer burens, ooms of tantes aan mijn vader vroegen hoe het met mij ging, antwoordde hij steevast: 'Ach, ze zit wel op die school, maar de zee zal ze nooit zien.'

Deze grandioze onderschatting was misschien wel mijn redding. Niemand verwachtte van mij dat ik het zou halen waardoor ik geen enkele prestatiedruk voelde en in alle rust mijn diploma kon binnen hengelen. Mijn vader zat in de research bij de afdeling telecom van Philips. Hij had daar diverse zaken uitgevonden of bedacht waar Philips octrooi op had aangevraagd. Hij schepte daarover nooit op, integendeel, de goede man had eerder last van faalangst die hij uit onwetendheid en onmacht projecteerde op zijn kinderen.

Als vierde kind en nakomertje had ik gezien hoe mijn vader middelbare school huiswerk probeerde uit te leggen aan mijn zussen en broer. Pa was bijzonder goed in wiskunde, maar iets kunnen overbrengen op anderen is een heel andere vaardigheid. Laat ik kort zijn. Mijn vader kon niet uitleggen. Hij vertelde de helft en ging ervan uit dat de andere helft bij de geboorte al in je DNA zat. Ik zat als hummeltje onder tafel en hoorde steevast hoe zijn uitleg uitmondde in frustraties bij alle betrokken partijen. Na diverse pogingen om mijn zussen iets uit te leggen, hief mijn vader zijn armen wanhopig ten hemel. Hoe kon het toch dat hij zulke stomme kinderen had, riep hij dan, waarna mijn zussen huilend afdropen

naar hun kamer. Ik beging ooit de fout om een wiskundige vraag te stellen. Ook ik ging de mist in, begreep niets van zijn uitleg en droop af naar mijn kamer terwijl mijn vader me nariiep dat ik de hersens van een garnaal had.

Maar ik liet het er niet bij zitten, zoals mijn zussen, die geloofden dat ze inderdaad stom waren en daaronder gebukt gingen.

Het eerste jaar op de zeevaartschool vloog voorbij. Mijn rapportcijfers waren goed en ik zag dat ik makkelijk over zou gaan. Op een avond zat ik weer aan mijn huiswerk en leerde voor een repetitie zeevaartkunde. Het ging over een heel ingewikkelde nautische afleiding en ik wist zeker dat mijn vader dat niet kon weten. Te specialistisch. Sluw vroeg ik tijdens het avondeten of hij me even wilde helpen met wat wiskunde. Tuurlijk! Hij hielp heel graag maar had niet de zelfkennis om te zien dat hij daar ongeschikt voor was. Ik legde de zeevaartkunde-opgave voor zijn neus en begon lastige vragen te stellen: 'Pap, ik snap niet hoe het zit.' Ik zag hem nerveus worden bij het lezen van de materie. Hij praatte steeds harder, hij begreep het niet, dacht koortsachtig na en uiteindelijk riep hij met overslaande stem: 'Is er dan niemand in je klas die jou kan helpen?'

'O ... ja tuurlijk, maar ik dacht jij bent altijd zo slim met dit soort dingen ... Weet je het niet? Tjee jammer.'

Ik sloeg mijn boek dicht en liep langzaam, stevig op mijn benen, gniffelend, tree voor tree de trap op naar mijn veilige kamer. De rollen waren omgedraaid, ditmaal liet ik mijn vader gefrustreerd en in verwarring beneden achter.

Buiten allerhande wiskundevakken kregen we ook les over scheepsmotoren. De leraar die dit vak onderwees, was een

oude man met een enorme grijze baard die zelf jaren gevaren had als machinist. Zijn doordringende ogen scande de klas en zagen tot zijn ontsteltenis dat er een meisje in zijn lokaal zat. Hij stuurde me direct weg met de woorden: 'Dat wordt helemaal niks.' Alsof ik een lastige vlieg was.

'Mijn moeder heeft schoolgeld betaald,' zei ik en ik bleef zitten. Hij wist niet wat hij met mij en dit antwoord aan moest en kalkte in een razend tempo het bord vol met schema's hoe de leidingen liepen in de machinekamer en het verschil tussen viertakt- en tweetaktmotoren en zo. Na de eerstvolgende repetitie deelde hij de blaadjes met onze behaalde cijfers uit. Ik kreeg mijn blaadje als laatste terug en tegelijkertijd werd ik als kers op de taart gesommeerd vooraan te komen zitten met mijn tafel tegen zijn bureau. Ik had een acht. Als enige. Kennelijk had ik zijn vertrouwen gewonnen en bij alles wat hij daarna uitlegde of opschreef op het bord vroeg hij na afloop aan mij of ik het wel begrepen had, zo niet dan legde hij het nog eens geduldig uit. Het kan verkeren, ik was gepromoveerd van uitschot naar paradepaardje.

Dan hadden we nog een ongelooflijk chagrijnig en gemeen kijkend mannetje voor de klas staan die het vak meteorologie doceerde. De eerste les spuide hij zijn ongerief over het feit dat we minder uren meteo kregen dan vroeger, hoewel wij als toekomstige stuurlieden kleine handelsvaart op kleinere schepen juist veel meer geplaagd zouden worden door slecht weer. Overigens was die kleine handelsvaart niet zo klein meer. Tot vierduizend ton vielen schepen onder 'kleine vaart' en ze kwamen op bestemmingen over de hele wereld. We zouden dus juist meer kennis over het weer moeten hebben en dus meer uren onderwijs in plaats van minder. Hij had zeker een punt en ramde ons vol met huiswerk. Dan had



ie ook nog de gewoonte om een enkeling eruit te pikken en een mondeling examen af te nemen zonder dat van tevoren aan te kondigen. Een soort steekproeven. Iedereen deed het in zijn broek voor deze man en stiekem noemden we hem 'de depressie'. Maar laat ik eerlijk zijn, zijn lessen bereidden ons goed voor op de praktijk. Het was hard zwoegen voor mij, zo goed als het in het eerste jaar ging, zo moeizaam ging het eindexamenjaar. Toch was de zeevaartschool een enorme verademing ten opzichte van alle voorgaande scholen. Verlost van mavo-trutjes die zich bezighielden met de kleur en lengte van hun nagels, merkkleding en zich ziek meldden voor sportlessen omdat ze ongesteld waren. Duvel op met achter je rug konkelende meiden die aan je stoelpoten zagen. Hoe moeilijk het ook was, ik zoog alle kennis op en werkte toe naar een veelbelovende toekomst. Voor mijn examens schoot mijn nautische kennis eigenlijk tekort. Maar met een beetje mazzel en vier herexamens had ik uiteindelijk het felbegeerde diploma in mijn zak. Stuurman KHV met alle aanvullingen.

## Principes

Dat Erik mij had meegenomen naar de zeevaartschool was niet uit de lucht komen vallen. Hij kende me redelijk goed en wist dat ik uit een watersportfamilie kwam. Ons gezin was moeilijk in een hokje te plaatsen. Erger nog, we waren buitenbeentjes. Excentriek. Mijn zonderlinge vader haatte auto's en de hele infrastructuur eromheen in een tijd dat alles voor de auto moest wijken. Hij had begin jaren zestig het zeilen ontdekt. Mijn moeder had geopperd, als we dan geen auto aanschaffen, zullen we dan een zeilbootje kopen.

Dit voorstel was niet tegen dovemansoren gezegd. Mijn vader was een principiële man, overdreef altijd schromelijk en vocht als een Don Quichot tegen het asfalteren van Nederland. Uit principe hadden wij daarom geen auto en deden alles op de fiets of met het openbaar vervoer. Ook het vervoeren van de buitenboordmotor in het voor- en najaar ging per fiets op een speciale constructie die hij zelf had gemaakt aan de bagagedrager. Ik voelde altijd plaatsvervangende schaamte als mijn vader met dat stomme ding achter op zijn fiets naar huis reed en wij als eendjes erachteraan. Ik denk dat ik anno nu wel kan concluderen dat mijn vader de strijd tegen het asfalteren van ons land met glans heeft verloren.

Mijn ouders leefden bescheiden, liepen niet met de meute mee. Wij werden opgevoed met 'zelf nadenken niet meelopen, zonder meelopers geen oorlog, politiek nog links nog rechts te zijn'. Het briljante idee van mijn moeder om een kleine open zeilboot aan te schaffen en ons te laten voortstuwen door de wind paste helemaal in vaders plaatje. We gingen op de fiets naar de boot van Bussum naar Loosdrecht en zeilden elk weekend gedurende de zomermaanden op de Loosdrechtse Plassen, toentertijd het Mekka op zeilgebied. Tegen de avond traptten we weer terug. Die fietstochten waren een georganiseerde parade, in een rijtje achter elkaar, want naast elkaar mocht niet.

Tot op de dag van vandaag hoor ik het nog: ik wil niet dat iemand waar dan ook last van jullie heeft, ouwehoeren doe je maar ergens anders, niet tijdens het fietsen, te gevaarlijk. Mijn vader fier voorop met zijn blonde haar, gevolgd door Sjaan met haar rode krullen. Dan kwam Cato, blond, en Tim met rossige krullen. Als vijfde fietste ik, met witblond heel

kort haar – ze noemden mij daarom ook wel ‘Zilveruitje’. Ik was nog een hummel, met grote blokken op de trappers en kon desondanks het tempo nauwelijks bij houden, fietste mijn benen uit mijn lijfje, maar wist niet beter. Onze moeder, met een lange rode vlecht keurig opgebonden op haar achterhoofd, was de hekkensluiter. Als goed afgerichte herdershonden fietsten we achter mijn vader in een belachelijk hoog tempo over hei en door bos naar de boot en na het zeilen weer terug. We waren gewend aan een flinke dosis beweging, veel frisse lucht en deden niet aan vervuiling. Het was begin jaren zestig, mijn vader was op veel vlakken zijn tijd ver vooruit.

## Solliciteren 1982

Na het behalen van mijn diploma genoot ik van een lange zomervakantie. Ik windsurfte de sterren van de hemel met het vooruitzicht dat er werk in overvloed was. Pas eind september stuurde ik een brief naar mijn favoriete rederij, Seatrade, een bedrijf dat met snel varende koelschepen de wereldzeeën doorkruiste. Dat vervoerde niet alleen vis, maar ook scheepsladingen sappige sinaasappels, bananen en mango's, die ze ophaalden in exotische havens als Bombay, Dakar of Madagaskar. Het antwoord liet niet lang op zich wachten, maar het was een teleurstelling. Spijtig genoeg hadden ze geen behoefte aan een leerling stuurman. Na diverse pogingen elders besloot ik het nogmaals te proberen bij Seatrade, maar dit keer ondertekende ik de brief met mijn voornaam, onopvallend alleen aan de onderkant. Bingo! Mijnheer van Doorn, stond er boven hun antwoord. Ik was uitgenodigd voor een gesprek. Enkele dagen later bevond ik me in het

kantoor van de rederij. De man keek verbaasd toen hij een meisje van negentien voor zich zag. Hij draaide er niet omheen en vertelde me onmiddellijk dat zijn rederij twaalf koelschepen in de vaart had, waarvan er zes misschien geschikt waren voor mij. De andere zes schepen voeren naar landen als Nigeria, al een hachelijk avontuur voor mannen en al helemaal ondenkbaar voor een vrouw. Te gevaarlijk, want één keer die kant op en je keerde mogelijk niet meer terug, ontvoerd en geruild tegen twaalf schepen of iets dergelijks. En dan was er nog het risico van een gezagvoerder aan boord die geen meisje als leerling stuurman aanvaardde of er juist te veel belangstelling voor had en zijn handen niet kon thuishouden. Waarom zou een rederij zulke risico's nemen? Ondanks deze ontmoedigende woorden zette ik door. 'Ik wil het toch proberen,' zei ik vastberaden, 'op eigen risico.' Hij leek er zichtbaar moeite mee te hebben, maar het antwoord bleef onveranderd nee.

Na honderdwaalf sollicitatiebrieven met nul op het rekest zonk de moed me in de schoenen, geen reder wilde mij hebben als leerling stuurman. Kreeg mijn vader dan toch gelijk? Wel een diploma maar niet naar zee? Begin tachtiger jaren was de tijd voorbij dat er een dringend tekort aan Nederlandse stuurlieden was en de banen voor het oprapen lagen. Schaalvergroting in de zeevaart zette de prijzen voor zeetransport onder druk. Vooral de kleine handelsvaart kon in deze ontwikkeling moeilijk mee en hield het hoofd nauwelijks boven water. Steeds meer kleinere schepen onder in de markt maakten geen winst meer. Tegelijkertijd brachten steeds strengere milieu-, bemannings- en veiligheidseisen Westerse reders ertoe hun schepen te registreren in Panama, Liberia, Cyprus of Griekenland, zogenaamde 'goedkope vlaggen'. Voor dat omvlaggen betaalden zeelie-