

## BOEGWATER



Karin Anema

# BOEGWATER

*Leven op de binnenvaart*

SCRIPTUM



*De wal en 't bootje  
Babbelen met elkaar,  
Want de dag is lang.*

Haiku van Shiki (1867–1902)

## *Aan mijn kleinkinderen*

*Dit boek kwam mede tot stand dankzij het Letterenfonds.*

Copyright © 2017 Karin Anema

Fotografie cover Marco de Nood

Fotografie binnenwerk Karin Anema

Vormgeving cover en binnenwerk [www.igraph.be](http://www.igraph.be)

All rights reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any other means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or by any other information storage and retrieval system, without permission from the publisher.

ISBN 978 94 6319 085 5

NUR 740

[WWW.KARINANEMA.COM](http://WWW.KARINANEMA.COM)

[WWW.SCRIPTUM.NL](http://WWW.SCRIPTUM.NL)

[TWITTER.COM/SCRIPTUMNL](https://TWITTER.COM/SCRIPTUMNL)

[FACEBOOK.COM/UITGEVERIJSRIPTUM](https://FACEBOOK.COM/UITGEVERIJSRIPTUM)

# INHOUD

Proloog 9

## DEEL I

1 Antonio – <i>Begin van een onbekend leven</i> , 1980	18
2 Jopie – <i>Weer een nieuwe jongen</i> , 1980	27
3 Antonio – <i>Ik ben toch een collega</i> , 1980–1982	42
4 Jopie – <i>Nooit puber</i> , 1980–1982	61
5 Hansie – <i>Het water zegt wel waar je moet varen</i> , 1960–1968	68
6 Gangboord – jaren 70–80	82

---

## REIS MEE OVER HET WATER 96

---

## DEEL II

7 Antonio – <i>Laat het maar aan mij over</i> , 1983–1989	114
8 Jopie – <i>Weemoed</i> , 1983–1989	125
9 Antonio – <i>Perplex</i> , 1986–1989	141
10 Jopie – <i>Overboord</i> , 1989	148
11 Antonio – <i>Dilemma</i> , 1990–1992	153
12 Jopie – <i>Estafettestokje</i> , 1990	158
13 Antonio – <i>Pride of Faial</i> , 1992–1995	162
14 Jopie – <i>Donau</i> , 1999	169
15 Antonio – <i>Roer eraf</i> , 1999	187
16 Jopie – <i>Het zondagstrauma</i> , 1997–2000	191
17 Gangboord – 2000	200

## DEEL III

18	Antonio – <i>Pittige tijd</i> , 2000–2005	208
19	Jopie – <i>Melancholie</i> , 2000–2005	217
20	Hansie, 2015 – <i>Broers</i> , 1968–1973	229
21	Frits, 2015 – <i>Van de Neerlandia?!</i> , jaren 70	241
22	Chrisman, 2015 – <i>Spic en span</i> , jaren 70–90	258
23	Gangboord – 2010–2015	266

## DEEL IV

24	Antonio – <i>Snelle handel</i> , 2005–2015	276
25	Wency, 2016 – <i>Jopie is Jopie</i> , 1992–2005	284
26	José, 2016 – <i>Plezier</i> , 1992–2005	288
27	Antonio – <i>Mijmeren</i> , december 2015	303
28	Sooswijsheid – 2016	315

Personages 327

Verklarende woordenlijst 331

Dankwoord 333

Geraadpleegde literatuur 335



# PROLOOG

Het was een zwijgzaam oud-schipperskind dat mij nieuwsgierig maakte naar de binnenvaart. Hij was vrijgezel en leek in een wereld van bier, shag en water tot stilstand gekomen. Teleurgesteld dat de havenbewoners misschien geen ingang waren voor een nieuw verhaal, dronk ik langzaam mijn koffie. Hij vertelde me dat hij als baby in een laatje in de roef lag, als kind al achter het stuurrad stond. Zijn ogen suggereerden dat die voorbije tijd voor hem belangrijker was dan het heden. Ik besloot toch nog een paar schippers te spreken, maar dan degenen die hun leven lang varen.

Vervolgens sprak ik uitvoerig met twee oud-schippers in Rotterdam: Janny Looysschelder die net haar klipper de Stella Maris had verkocht en Albert Oele die zijn Kastje 'De Strijd' van de hand had gedaan. Deze schippers bleken allesbehalve zwijgzaam te zijn, ze zaten vol verhalen. Een onbekende wereld en toch zo dichtbij.

Het beeld van schepen en het gedruis van boegwater zijn zeer aanwezig in ons landschap. Wie over een brug rijdt, ziet de binnenvaartschepen als lucifersdoosjes langzaam over het water glijden. Wie achter de slagbomen staat, wacht tot de schepen gepasseerd zijn. Wie door de polder fietst, ziet achter de dijk schepen als een lichtkrant voorbij schuiven. Op dit soort locaties laat het waterlandschap zich van zijn meest Hollandse kant zien, een oneindig laag handelsland. Maar door het vogelvluchtperspectief blijft het bij panoramabeelden. Ik ben op zoek gegaan naar de mensen om de stem van het water te horen.

Het gevoel iets onbekends te betreden, werd versterkt door de ontmoetingen met collega-schippers van Janny Looysschelder. Via het ene contact

volgde het andere. Soms ging ik op de bonnefooi naar een schippersplaats, terwijl ik alleen een naam maar geen telefoonnummer, scheepsnaam of adres had. Op goed geluk vroeg ik de waardin in een schipperscafé of ze de broer en zus kende. Die kwamen nooit in het café, ze kende hen alleen van gezicht. Ze belde een andere schipper die haar vertelde dat de broer en zus hun schip hadden verkocht en nu in een mooie bungalow woonden. Hij had geen adres, maar wist wel de naam van de wijk. Daar aangekomen belde ik bij het eerste het beste huis aan. ‘Even verderop’, zei de vrouw, ‘daar met het plastic gazon en het bord Poolster boven de garage.’ Even later werd ik gastvrij binnengelaten. Zozeer is de binnenvaartwereld een dorp.

Als uit één mond hoorde ik: de oude binnenvaartcultuur met het gezin aan boord bestaat niet meer. Maar ik was niet alleen op zoek naar de geschiedenis, maar ook naar het veranderingsproces. Zoals ik in mijn eerdere boeken over andere culturen gefascineerd was door het voortdurend veranderen en aanpassen van tradities, zo ondernam ik nu een soortgelijke zoektocht in de binnenvaart, waar de omslag naar modernisering heel zichtbaar is. Van kleine roefjes op zeilvrachtscheepjes is geen sprake meer, het zijn ultramoderne woningen op immense schepen.

In mijn zoektocht werd ik gedreven door mijn hang om echt contact te maken met een voor mij onbekende wereld. Ik wilde het alledaagse leven van schippers leren kennen en meevaren over de rivieren om hun stemmen goed te vertolken.

Afspraken maken met schippers vergde flexibiliteit en vasthoudendheid. Zo belde ik bijvoorbeeld schipper Otto gedurende een half jaar op goed geluk om te vragen wanneer het uitkwam. Prima als ik mee zou varen. Maar hij zat op de Donau. Hij zat in Bendorf. Hij zat in Thailand. Het schip lag voor hoog water te wachten, er was extreem veel regen gevallen. Het was onbekend wanneer er gelost kon worden. Tot hij duidelijk kon zeggen: dan en dan ben ik in Rotterdam. Het zou dus Rotterdam worden. Het zou gisteren worden. Het zou vandaag worden. Misschien morgen. Het stormde. Dus kon het schip niet geladen worden. Zorgvuldig hield hij me met tekstberichtjes op de hoogte. Het ‘waar, welke dag en hoe laat’ was net zo

onzeker als bij de Sami die op rendiertrek gaan of de indianen in Suriname die over de stroomversnellingen trekken om ‘op familiebezoek’ te gaan. Voor mij een vertrouwd gevoel.

Uiteindelijk kreeg ik het bericht dat ik zondagmorgen om negen uur in de vluchthaven van IJzendoorn werd verwacht en de waarschuwing om vooral voorzichtig de erg steile autosteiger af te rijden. Terwijl ik een schuin oog wierp op de in het zwart geklede schippers die van hun schip Rehoboth (‘Nu heeft de Here ons ruimte gegeven’) op de wal stapten en in ganzenpas het kerkpad namen naar het dorp – beeld jaren vijftig – reed ik de autosteiger op. Het immense 135 meter lange en 4.000 ton grote containerschip Vantage voer de vluchthaven binnen. Legde aan. Twee Oost-Europese matrozen zetten de autokraan uit en zorgden ervoor dat mijn auto aan dek kwam. Ik stapte aan boord, liep de stuurtrap op naar de stuurhut met zonerende folie voor de ramen waardoor je niet naar binnen kon kijken. Het schip voer alweer. Op het moment dat ik me voorstelde, kreeg ik het gelukkige gevoel: eindelijk weer op reis, onbekend voor hoe lang, onbekend met wie je ‘opgescheept’ zit.

Die dagen bevielen prima. Ik stapte af. En een half jaar later weer op. Dit keer in de haven van Boedapest om over de Donau door Hongarije, Slowakije, Oostenrijk en Duitsland te varen.

Meestal ging mijn auto mee, maar op een klein schip zonder hydraulische stuurhut zou een extra auto op het dek de schipper het zicht ontnemen en legde ik mijn opklapfietsje op de luiken. Door het meevaren met schippers op heel verschillende schepen leerde ik het varen, het leven, het isolement, de routine, en het wachten kennen. Op en neer de Rijn, op en neer naar Antwerpen, op en neer de Donau.

Toen ik me aan boord bevond van een schip volgeladen met kunstmest, vertelde ik het schippersechtpaar dat ik inmiddels zo’n vijftig Rijn- en binnenvaartschippers had gesproken, dat ik persoonlijke briefwisselingen, oude vrachtboekjes en fotoboeken had bekeken, dat ik in Zwartsluis, Genemuiden, Meppel, Rotterdam, Zwijndrecht, Dordrecht, Maasbracht, Wageningen, Wemeldinge en Terneuzen was geweest. Het was alsof ik kon put-

ten uit een eindeloze wijnkelder van goede oude flessen wijn. Maar dat er ondanks de mooie, soms pijnlijke en integere verhalen, nog iets ontbrak. Het verbaasde me dat het zo'n 'witte' wereld was.

Terwijl we in de kleine roef rode wijn dronken bij de rijst die ze een reis eerder uit de Camargue hadden gehaald, vertelde de schipper dat er één Kaapverdische schipper was. Die had in het blad *De Schuttevaer* gestaan. 'Hij heeft het goed gedaan. Hoe heette hij? Dos Santos?' Door die opmerking herinnerde ik me dat schipper Otto eerder op een Rijnreis had verteld dat er in de jaren tachtig veel Kaapverdische matrozen in de binnenvaart waren. Dat er één Kaapverdiër voer bij een alleenstaande man, die hem alles had geleerd, en dat die tegenwoordig een spiksplinternieuwe tanker heeft. Ik mailde Otto of hij zijn naam wist. Prompt kwam zijn antwoord: 'Hij heet Antonio en vaart met de tanker *The Pride of Faial*, Faial is de naam van het dorp waar hij vandaan komt.' Na wat googelen belde ik Antonio dos Reis.

Niet veel later was ik aan boord van de tanker *The Pride of Faial*. Ook bij dit reisje stond ik dagenlang stand-by, omdat een bevrachtingskantoor voortdurend het laad- en losschema omgooit. Het zou Rotterdam worden, nee, toch Amsterdam, het zou zondag in de namiddag worden, tot Antonio me zondagmorgen vroeg belde: op de kade in Zwijndrecht binnen twee uur.

Nadat de Moerdijkbruggen achter ons lagen, gingen we schutten in de Volkeraksluizen. Met onderbrekingen zoals een matroos die niet kwam opdagen, marifooncontact en een verdacht wit pluimpje bij de generator, startten we ons gesprek in de comfortabele stuurhut, terwijl Antonio in zijn stuurfauteuil achter de halfronde lessenaar met schermen zat. Toen we ons op het Rijn-Scheldekanaal bevonden liet Antonio het varen aan de Tsjechische afloskapitein over en had hij alle rust om te praten. We gingen zitten aan het kookeiland in zijn grote woonkamer. Het intrigeerde me hoe hij eigenaar-kapitein van deze tanker was geworden. Toen hij in 1992 zijn eerste schip kocht was hij de enige 'zwarte', zoals ze in de binnenvaart zeggen, te midden van de circa 7.000 schippers.

Hij nam een slok thee en zei: 'Op mijn veertiende kwam ik bij schipper Groenhof op de *Neerlandia*. Voor hem was ik als een familielid in plaats

van een werknemer. Hij heeft als een vader alles voor mijn ontwikkeling gedaan. Ik zit hier dankzij hem. Al heb ik dat toentertijd niet beseft.’

Terwijl de schemering viel, vertelde hij lang door. Tot hij weer naar de stuurhut moest om het schip de haven van Antwerpen in te manoeuvreren. Ondertussen kwam uit de keuken de geur van braadvlees. De Kaapverdische matroos zette het eten op tafel en we schoven samen met de matroos, een Venezolaanse stagiair, en de Tsjechische afloskapitein aan tafel. ‘De bemanning leeft hier als één familie samen,’ verklaarde Antonio trots. Bijzonder, wist ik inmiddels. Want op een doorsnee binnenvaartschip zijn de levens van de matrozen en de schipper gescheiden werelden: de een woont voorop, de ander achterop. ‘Ik ben misschien wel op Groenhof gaan lijken,’ lacht Antonio.

Terwijl het onbekend was wanneer het schip met gasolie geladen kon worden – misschien ’s nachts, misschien eerder, misschien dagen later – en Antonio tussen de bedrijven door over zijn leven vertelde, besepte ik dat schipper Jopie Groenhof en Antonio belangrijker voor mijn verhaal waren dan al die andere schippers die ik eerder had gesproken. Ingewijden zien hun levensstijl en gewoonten als vanzelfsprekend en hebben vaak weinig beeld van heel andere mogelijkheden. Van oudsher wist een schipperszoon niet anders dan dat hij ook schipper zou worden.

Toen de Kaapverdiër Antonio bij Jopie aan boord kwam, moest hij de vaart nog helemaal leren kennen. Alles was nieuw. Tijdens mijn eerdere veldonderzoek had een schipper mij verteld dat de Kaapverdische matrozen analfabeet waren, geen Nederlands spraken en nooit zouden opklimmen. Maar schipper Jopie Groenhof nam een ‘zwarte’ aan boord en behandelde die als zoon. Hoe viel dat in de rest van de binnenvaart? Hoe kon dit allemaal gebeuren? Welke drijfveer zat achter zijn ambitie om Antonio als zoon te behandelen?

Jopie en Antonio zouden als relatieve outsiders goed de binnenvaart kunnen blootleggen.

Ik besloot het verhaal dat achter Groenhof zat verder uit te zoeken.

Jopie is elf jaar geleden gestorven. Na zijn dood was Antonio het contact met de familie Groenhof verloren. Maar mijn ervaring is dat kringen elkaar raken. Dus gebruikte ik mijn eerder opgebouwde netwerk van schippers. Ger Veuger, een spin in het web en stammend uit een oud, groot schippersgeslacht, achterhaalde via zijn zwager, die een verzameling meetbrieven had, dat 'de vader van Jopie, Age Groenhof, op een Fries Maatkastje van 280 ton voer met een steile steven en wat voller dan een luxe motor'. De zwager kende Jopie vaag uit de jaren vijftig omdat ze voor dezelfde firma voeren op de Rijn. 'Verder leken ze in een andere wereld te hebben geleefd.' Via een achterneef van zijn vrouw kreeg hij een naam van een collega in Lobith, die met de broer van Jopie in Duisburg op het schippersinternaat had gezeten. Die zou wel het adres van het neefje van Jopie kennen. Hij stuurde me bovendien door naar enkele andere oud-collega's die nog wat langer voor dezelfde firma als Jopie hadden gevaren.

Uiteindelijk belandde ik bij de neef thuis, die jarenlang aan boord bij oom Jopie was geweest. Eenmaal daar bleek er nóg een jongen bij Jopie aan boord te zijn geweest. En toen ik bij hem was, hoorde ik dat ook hij een voorganger had: de eerste matroos bij Jopie. Ik wilde ze allemaal spreken om de onderste steen boven te krijgen. Een moment liep het spoor dood door een oud telefoonnummer. Tot een schipper uit mijn eerdere netwerk zei: 'Hoe heet het schip? Mijn geheugen werkt via het schip. Dan krijg ik het beeld ervan en weet ik over wie we het hebben.' Daarmee leerde ik dat de naam van het schip belangrijker is dan die van de schipper.

Via Antonio kwam nog zijn broer in beeld, de laatste in de rij 'zonen' van Jopie. En natuurlijk ontmoette ik ook de vrouw en de kinderen van Antonio, waarvan er twee ook schipper zijn geworden. Bovendien sprak ik familie van Jopie in 't Heideskip, Eelde, Neukirchen en Lobith, oud-collega's, vrienden in Rotterdam en oud-medewerkers van de bevrachtingsfirma waarvoor hij voer. Al met al sprak ik meer dan dertig mensen rondom Jopie. Omdat er steeds nieuwe dingen boven water kwamen, bleef ik nieuwsgierig.

Zo reconstrueerde ik het verhaal van een markante man die voorzichtig heilige huisjes binnen de binnenvaart omverwerpt en geijkte patronen doorbreekt. Maar die tegelijkertijd illustratief is voor de doorsnee-schipper, iemand die dag in, dag uit onverstoort zijn schip van hot naar her vaart, die een nauwkeurige kennis heeft van de binnenvaart en de wateren.

Het is bovendien het soort verhaal waar we allemaal in leven: generatieconflicten, hardcore fans van ontwikkelingen tegenover aanhangers van een levensstijl, van acceptatie en uitsluiting, van solidariteit en individualisme, van rouw en verlies, van aanpassing en aanpassingsstrategie.

Het schippersbestaan lijkt misschien anders en toch is het je meteen vertrouwd. Het beschrijft tenslotte ook de geschiedenis van ons land waar wijd en zijd het water is.

Via het perspectief van de schippers word je over de rivieren gesleept en betreed je de binnenvaartwereld.

Specifiek voor Jopie geldt, dat hij aan het verleden verknocht is. Jopie was onlosmakelijk verbonden met het eerste schip waar hij mee heeft leren varen. Zoals een boer onlosmakelijk bij zijn familiegrond kan horen. Via schipper Jopie leer je dan ook de geschiedenis van de binnenvaart kennen.

In de hoofdstukken 'Gangboord' komen collega-schippers in beeld. Zij zijn de context waarin Jopie en zijn 'zonen' varen.





# DEEL I

# I ANTONIO

## *Begin van een onbekend leven*

1980



**I**K MERK AAN HET DUWTJE tegen mijn schouder wat de schipper van me verwacht, draai aan het stuurrad en probeer het schip recht te houden. Ik ben geen matroos. Ook al draag ik geleende deksloffen, ik hoor niet aan boord.

Schichtig kijk ik opzij naar de schipper van de Neerlandia die mij achter het stuurrad heeft gepoot. Krijg ik werkelijk het stuurrad in handen? Mag dat? Vreemd. Ik denk dat ik het hele plan van vader wel kan terugdraaien, misschien duurt de reis wel niet lang.

‘Beetje naar bakboord... Houd het schip stil,’ zegt Jopie op rustige toon, terwijl we onder een dubbele, immense ijzeren brug door varen. Dan wijst hij naar de kade, waar een wit bordje met het cijfer 1000 staat: ‘Nog duizend kilometer naar het begin van het vaarwater, bij Birsfelden in Zwitserland.’

Ik had weinig keus als dertienjarige. Dat besepte ik vorig jaar in Kaapverdië, op ons eiland Santo Antão. Vader was slechts drie maanden thuis, de rest van het jaar zat hij op zee. Iedere keer als hij vertrok, schreef hij moeder voor welke taken we moesten uitvoeren nadat we uit school kwamen die anderhalf uur lopen van huis lag. Omdat vader in het buitenland werkte, hadden we het thuis net wat breder dan de meeste andere gezinnen, waardoor ik naar de middelbare school op het buureiland São Vicen-

te kon gaan, waar ik bij familie in de kost was. Op een dag stond vader mij op te wachten en vroeg hoe het op school ging.

‘Goed,’ zei ik.

‘Het is beter als je naar Europa gaat. Net als je zussen.’ Hij vertrok naar mijn moeder op Santo Antão en kwam twee weken later terug om me mee te nemen naar Portugal. Hij liet me een verklaring van de luitenant zien waarin ik werd vrijgesteld van militaire dienst. Vaak had hij al gezegd dat hij zijn kinderen nooit in militaire dienst zou laten gaan. Om dat te voorkomen, moest je voor je vijftiende het land zien te verlaten. Vader maakte een gebaar dat hij de luitenant wat had toegestoken om vrijstelling te krijgen. Maar ik had meer oog voor een paar mannen bij het café. Ik wist dat ze in Europa werkten en nu vakantie hielden. Ze zagen er als prinsjes uit. Ze droegen chique kleren, een van hen had zelfs een lange bontjas aan, met een witte halsdoek. Ze hadden gouden kettingen en ringen aan alle vingers. De meest opgedofte hoorde ik zeggen: ‘Als ik zou willen, kan ik nu al stoppen met werken, zoveel geld verdien ik. De baas betaalt mijn auto, mijn huis en nog meer.’ Die dag kon ik niet meer stilzitten van opwindend en nieuwsgierigheid.

‘Een beetje naar stuurboord,’ zegt Jopie naast me. Ik voel zijn hand een moment op mijn schouder rusten.

‘Hoe oud ben je?’

‘Veertien.’ Mijn stem is schor.

‘Wees maar niet bang. Er gebeurt niets.’

Eenmaal in Nederland zei vader tegen me: ‘Ga maar varen.’ Van mijn matrozenbaan op een coaster, vanuit Rotterdam, wil ik me zo weinig mogelijk herinneren. Niemand die zich iets van me aantrok. Mijn maten waren volwassen kerels. Onder het varen kwam almaar het passagiersbootje van Santo Antão naar Sao Vicente naar boven. De golven waren zo hoog dat ze van voor naar achteren over het dek sloegen.

Ik begrijp nog steeds niet hoe ik het die maanden op zee uithield. Het leek helemaal niet op het leven dat ik als jongetje had gezien van de mannen die voor vakantie terug waren op Kaapverdië en opschepten over het buiten-

land. Toen ik van de coaster terug aan de wal was, bleek een neef zijn matrozenbaan op een binnenvaartschip te hebben opgegeven. Hij had een vrouw gekregen die hem aan de wal wilde hebben. Ik kon zijn plek innemen. Door zijn vertrek lag de Neerlandia al twee weken tegen de kant, volgeladen met gemalen kokos uit Brazilië. Het schip moest zo snel mogelijk weg.

Nooit, dacht ik, toen vanmorgen het viesbruine schip voor me lag en het rood van de zeven hartjes van een wapperende vlag de enige kleur was, nooit zal ik mijn eiland met de felgekleurde boten en bloemen vergeten.

Vader en neef bekonkelden met schipper Jopie dat vader mij daar onder kon brengen.

‘Ik ga mee om te helpen, maar zodra het schip leeg is, moet die man een andere matroos zoeken. Ik blijf niet,’ zei ik.

‘De binnenvaart is anders dan de zeevaart,’ antwoordde vader.

‘Ik blijf niet,’ herhaalde ik. Te midden van al het onbekende, wist ik één ding wel: de vaart was een nachtmerrie. Ik wilde mijn vader eigenlijk smeken mij van dat schip weg te halen, maar ik had nu eenmaal Kaapverdië verlaten om verder te leren. Al had ik niet gedacht aan het water waar ik terecht zou komen. Ik had geen andere voorstelling gemaakt dan van een school waar ik verder zou leren. Van iets anders wist ik niets. De Noordzee waar ik die maanden op had gevaren, maakte me alleen maar bang en zeeziek. Als ik vader iets van mijn angst zou vertellen, zou hij het niet begrijpen, voor hem kan de zee niet woest genoeg zijn. Hij is vanmorgen weggegaan, ik zag hem over de kade weglopen, zonder om te kijken naar mij op het schip.

‘Honger?’ vraagt Jopie me. Ik schud nee, al rammel ik.

‘Jammer, want ik heb lekkere soep.’

Op een breed stuk vaarwater loopt hij snel het steile trapje in de stuurhut af naar de woning. Even later komt hij weer boven met twee koppen warme soep en geeft eentje aan mij. Vliegensvlug werk ik de soep naar binnen.

Hij blijft naast me staan en duwt af en toe tegen mijn schouder om aan te geven hoe ik bij moet sturen. Ik zie dat hij van alles opmerkt wat ik nog niet zie en hoor.

‘Houd het schip recht.’ Ik voel dat zijn ogen mij aansporen.

‘Beetje naar bakboord.’

‘Beetje naar stuurboord.’ Zwiwend luister ik en knik als hij iets zegt. Woorden als ‘bakboord’ en ‘stuurboord’ klinken vertrouwd, het waren de eerste Nederlandse woorden die ik op de coaster heb geleerd.

In een glimp zie ik achter de dijk een paar rijen molens. Veel groter en bruiner dan de kleine witte molens in Portugal.

‘Kinderdijk,’ zegt Jopie. Hij neemt een trekje van zijn sjekkie, waar weinig meer van over is.

Na uren varen doemt een hoog gebogen bouwsel in de rivier op. Jopie praat in de hoorn van de marifoon, een gesprek waar ik door de blikkerige geluiden weinig van versta en over dingen die ik nog niet goed begrijp, met steeds dezelfde woorden die terugkomen ‘stuurboord’ en ‘afvaart’ en ‘opvaart’. Hij neemt het stuurrad van me over om de sluis van Wijk bij Duurstede in te varen en zegt me naar het dek te gaan.

‘Pas op voor de draad!’ roept hij me achterna als ik de stuurhut uitga. Hij wil me kennelijk beschermen. Ik loop naar voren en maak de trossen aan de bolders in de sluisdeuren vast zodra het schip stilligt. De Neerlandia ligt diep in het bassin en stijgt bijna onmerkbaar. Ik voel me klein naast de natte donkere muren die hoog boven me uitsteken en waarvan een bedompte geur komt. Vanuit de diepte stijgt de geur van het zoete water op dat ik diep inadem. Het ruikt zo anders dan het zeewater dat ik gewend ben. In de sluis ernaast schut een schip in tegenovergestelde richting.

‘Kom,’ zegt Jopie die ineens achter me staat. Ik volg hem het trapje af naar de machinekamer, waar het een hels kabaal is, en probeer niets te missen. Hij pakt een kannetje olie en smeert de kleppen.

‘Dat moet om de twee uur,’ zegt hij. ‘De hele dag ben je als matroos óók met de motor bezig. Nu weer snel naar boven, jongen.’

Als we uit de machinekamer boven komen, dreunt de sluismeester rond het bassin. Tot mijn verbazing zie ik dat het schip in de andere sluis nu zo diep ligt dat het uit zicht is verdwenen, terwijl ons schip inmiddels boven de sluis muren uitsteekt waardoor ik het vaarwater aan de andere kant zie schitteren. De sluisdeuren gaan open en het water begint te kolkken. Jopie start de motor, steekt zijn hand naar de sluismeester op, ik gooi de trossen los en het schip maakt zich langzaam los van de wal.