

Bezig zijn is gelukkig zijn. Zeilbootonderhoud als levensvervulling

(Gepubliceerd op de Website van de Husserl Stichting. Amsterdam, april 2017)



Met Niek en Anne op Mees tijdens de Haringrace op het Veerse Meer

Piet & Mees

Piet. Zo heette mijn vader. Hij was veearts. Vanaf dat ik een dreumes was ging ik met hem mee de boer op. Ik zag hoe hij koeien genas van kopziekte, zeugen verlost van hun biggetjes en paarden afhielp van hun koliek. Hij liet me de leeuwerik ontdekken die, haast onzichtbaar, hoog in het blauwe zwerk z'n zangkunsten ten beste gaf. Ik mocht aan de houten klos trekken die aangreep aan de kabel waarlangs het vervallen pontje heen en weer voer over de Oude Rijn. Later leerde hij me vuurtje stoken en auto rijden en maakte hij me deelgenoot van zijn diepe liefde voor mijn moeder. Het leven lag aan mijn voeten, alle opties waren open, ik hoefde het geluk enkel nog op te rapen.

Mees is mijn zoon. Hij is slechts vijftien geworden. 30 Maart 2009 – hij was bijna thuis – werd hij van zijn driewiel fiets gereden door een *multi purpose vehicle*. Op zijn hoofd zat een bult ter grootte van een tennisbal, zijn bekken was gebroken, evenals zijn linkerbeen en hij leed aan zware interne bloedingen. Mees was ons zorgenkindje. Hij stuurde zijn spieren niet goed aan, waarschijnlijk door zuurstoftekort tijdens de bevalling. Daardoor was hij hypotoon. Maar dapper en sympathiek als hij was, dwong hij respect en bewondering af en was hij geliefd bij de leerlingen en docenten. Zijn aarzelend op gang gekomen leven werd in de knop gebroken. Op 30 maart 2009 waren zijn opties als bij donderslag op.

Vanaf Mees' dood realiseer ik me: elke nieuwe dag van mijn leven kan zomaar de laatste zijn. Dat besef in combinatie met de ontroostbaarheid van mijn vrouw, doen mij af en toe wegzakken in lethargische depressiviteit: als ik toch doodga, waarom zou ik me dan überhaupt nog ergens druk over maken. Waarom zou ik werken, muziek maken, met vrienden verkeren, boeken lezen? Wat is nog de zin van mijn leven?

Existentiële vertwijfeling

Mensen aan wie ik mijn existentiële vertwijfeling toevertrouw proberen me moed in te praten: “Je bent toch van onschatbare waarde voor je vrouw en je twee andere kinderen?” Natuurlijk, dat is zo. Voor hén ga ik door. Maar dat neemt mijn zielenpijn niet weg. Die is zo permanent en heftig dat ze overal doorheen breekt, elke dag opnieuw. Op zich kan ik dat wel hanteren, maar wat het zo moeilijk maakt, is het wanhopige, tot mislukken gedoemde zoeken van mijn vrouw naar haar in het niets verdwenen zoon: “Zou hij nog ergens zijn? Zie ik hem ooit nog terug? Waarom geeft hij geen teken van leven?” Haar onbeantwoorde moederliefde verteert haar ziel. En ik kan er niks aan doen. Mijn liefde voor haar kan niet in de plaats treden van haar onbeantwoorde liefde voor Mees. Ik begrijp dat. Maar ik wil en mag er niet aan onderdoor gaan. Al was het maar omdat ik er voor haar en mijn twee andere kinderen altijd moet zijn, hoe nutteloos en levenloos ik me soms ook voel.

Ik ben erachter gekomen dat ik mijn vrouw en kinderen alleen tot steun kan zijn als het me lukt (opnieuw) zin te geven aan mijn leven. Ik moet er voor zorgen dat het, ook al gaat het voorbij, meer dan de moeite waard is. Het moet een nog een ánder doel hebben dan mijn vrouw en kinderen tot steun te zijn. Ik denk dat ik dat heb gevonden.

Anderhalf jaar na Mees’ overlijden heb ik een zeegaand zeiljacht gekocht. Een polyester schip van 30 voet (9 meter) uit 1971. Ik heb altijd al een jacht willen bezitten waarmee ik de zee op kan. Maar nu dacht ik: Ik leef maar één keer. Morgen kan ik zo maar dood zijn en als ik het dan niet heb gedaan, heb ik spijt. Bovendien, zo dacht ik verder, Mees zou het fantastisch hebben gevonden. We hebben altijd een klein open zeilbootje gehad. Niet alleen genoot Mees met heel zijn hart van onze tochtjes op het Veerse Meer, maar hij toonde zich ook verantwoordelijk voor het in de vaart houden van ons scheepje. Met zijn slappe lijf krabde hij de zeepokken van de romp en schrobde het dek. Ik voelde dat hij me als het ware vanuit de hemel aanmoedigde de boot te kopen. We hebben ons nieuwe schip dan ook omgedoopt tot “Mees”.

Koop een boot en werk jezelf dood

Nadat we *Mees* hadden overgezeild van Almere naar haar nieuwe thuishaven in Veere, ontdekte ik dat ik haar misschien toch iets te overhaast had aangeschaft. Er bleek behoorlijk wat achterstallig onderhoud te zijn. Door lekkende raampjes aan stuurboord was het houtwerk aan de binnenzijde van de kajuit volkomen verrot. Bovendien was het gangboord aan weerszijden van de kajuit een halve centimeter omhoog gekomen. Het was aan de buitenzijde nog wel stevig aan de romp bevestigd, maar verder naar binnen liet het los van de schoren. De raampjes moesten eruit en opnieuw in rubber gezet, de houten planken moesten op maat gemaakt en teruggeplaatst. Het dek wilde niet meer naar beneden, dus heb ik het maar gefixeerd in de nieuwe stand. Een jaar later bleek de elektrische installatie aan vervanging toe. Het jaar daarop heb ik de boot van top tot teen en van boeg tot kont geschilderd. Dat betekende alles van het dek schroeven, romp en opbouw vijf keer schuren en zes keer lakken en vervolgens alles weer vastschroeven. Het resultaat is oogstrelend (zie foto). Weer een jaartje verder bleek dat de wantputtings – dat zijn de aangrijppingspunten van de stagen op het dek – los dreigden te komen. Onderdeks bleken de ijzeren strips waaraan de puttings zijn vast gelast, hevig te roesten. Ik moest het dek aan beide kanten open slijpen, nieuwe strips laten maken en vervolgens alles weer netjes dicht maken en schilderen. Tot overmaat van ramp bleek ook de vingerling (de ophanging van het roer aan de skeg) te roesten en zat niet alleen het roerblad vol water, maar ook de skeg (zie afbeelding 1). Al met al heb ik anderhalf jaar niet kunnen varen.

En dit waren nog maar de grootste klussen. Je wilt niet weten wat er verder allemaal op zo’n boot aandacht vraagt. Afsluiters, pakkingen, hendels, harpjes, lieren, lijnen, lampen, klampen, kabels, schoten, slangen, spanners, stagen, pompen, blokken, vallen, zeilen, de lijst is onuitputtelijk. O ja, en

dan hebben we ook nog de motor. Ik heb de tijd niet bijgehouden, maar ik denk dat de ratio klussen / zeilen ongeveer 85 / 15 is. Het gezegde luidt niet voor niets: 'Koop een boot en werk jezelf dood'.

Je zou dus denken dat ik stevig heb gebaald van al die tegenslagen en het eindeloze, vaak fysiek ook zware werk. Dat klopt helemaal; over mijn lippen zijn heel wat hardgrondige verwensingen gerold. Maar eenmaal de zaag erin gezet of de schuurmachine erop, kwam de goede moed vanzelf. Al klussende ben ik erachter gekomen dat het werken aan de boot me haast nog meer bevrediging schenkt dan het zeilen zelf. Nou had ik al ondervonden dat klussen, of het nou aan een oude auto is, een (brom)fiets of een huis, veel voldoening geeft. Maar met mijn bootje is het geluksgevoel intenser. Ik heb me afgevraagd hoe dat komt. Volgens mij heeft het voor een deel te maken met het feit dat het nu om een boot gaat, i.p.v. een ander vervoersmiddel of een huis. Voor een ander deel ligt de oorzaak in mezelf. Door het overlijden van Mees ben ik in een andere gemoedstoestand terecht gekomen.

Kwaliteit met een hoofdletter

Men zegt, dat de zeewaardigheid van een boot niet in de eerste plaats afhangt van haar staat van onderhoud, maar vooral van de vaardigheid en fitheid van haar bemanning. Daar zit zeker een kern van waarheid in. Maar als schipper-eigenaar heb je niet alleen op zee, maar ook op het land een enorme verantwoordelijkheid. Je kunt je absoluut niet permitteren dat er tijdens een reis iets stuk gaat. Elk mankement, hoe onbeduidend ook, kan namelijk leiden tot schipbreuk. Daarom is het letterlijk van levensbelang dat de boot in topconditie verkeert. Op een zeilschip is namelijk alles, maar dan ook álles, voortdurend in beweging. Materiaalmoetheid en slijtage liggen dan ook steeds op de loer. Dat vereist dat je precies moet weten waar de zwakke plekken zitten; je moet je boot tot op het bot (de kielbalk) kennen. Het betekent ook dat je alle onderhouds- en herstel werkzaamheden met de grootst mogelijke precisie uitvoert. Alles wat je aan je boot doet moet in het teken staan van maximale Kwaliteit. Kwaliteit met een hoofdletter dus. Concessies zijn uitgesloten. Een boot, zeker een oud zeilschip, vraagt onvoorwaardelijke liefde en aandacht. En als het dat krijgt, geeft het voldoening en plezier terug: blij trots als je weer een klus hebt geklaard en euforie als je na een stormachtige trip toch maar weer de veilige haven hebt bereikt. Het klussen aan een boot staat in het teken van een hoger doel: onbekommerd genieten op zee en opstappers een geweldige tijd bezorgen. Kwaliteit van leven en Kwaliteit van techniek komen samen in het zelf onderhouden van een zeilschip. Ik ben er dan ook van overtuigd, dat mensen die een boot huren niet die opperste gelukzaligheid ervaren zoals ik die voel na het bereiken van een bestemming.

Bezig zijn is gelukkig zijn

Daar komt nog iets bij. Niets en niemand heeft het eeuwige leven. Alle materie, dus ook de materie die (tijdelijk) is samengebundeld tot een levend wezen, is gedoemd uiteen te vallen tot subatomaire deeltjes. Iedereen weet dat, maar gelukkig is niet iedereen zich daarvan voortdurend bewust. Voor mij is dat anders. Sinds de dood van mijn zoon voel ik mij niet alleen een verdrietig, maar ook een bewust mens. Ik realiseer me dagelijks dat mij hooguit nog twintig, maximaal vijftwintig levensjaren resten en voor hetzelfde geldt veel minder. Dat is geen prettig besef, want het verdiept mijn verdriet. Het grijpt me bij de keel en dreigt me mee te zeulen in een neerwaartse spiraal van depressiviteit en passiviteit.

Werken aan mijn oude boot helpt me uit deze maalstroom te blijven. In de eerste plaats omdat de omgeving zo anders is dan thuis. Op jachtwerf Oostwatering hangt een sfeer van kameraadschappelijke bedrijvigheid. Iedereen is relaxt met z'n bootje bezig. De werfeigenaar en zijn medewerkers zijn meer je vrienden dan dat jij hun klant bent. En als de werkdag voorbij is, is er het gemeenschappelijk biertje. Lief en leed worden gedeeld en sterke zeemansverhalen opgedist. Elke

keer als ik in mijn auto stap op weg naar Veere, maakt mijn hart een sprongetje: Even helemaal weg..., weg van het verdriet.

Voor de duidelijkheid: ik voel het niet zozeer als een vlucht, maar meer als een verlangen naar de bevrijdende belofte. Bootarbeid verzet mijn zinnen op een positieve manier, omdat ik het verval met mijn bloedeigen handen weet te stuiten – al is het maar tijdelijk. Er komt bovendien hoofarbeid bij kijken. Veel dingen die kapot gaan (of dreigen te gaan) kun je namelijk niet meer kopen of ze zijn belachelijk duur. Je moet daarom voortdurend zelf oplossingen bedenken voor steeds weer nieuwe en andersoortige problemen. Zo bleek de topgever (die bovenop de mast staat) geen gegevens door te geven aan de windmeter in de kuip. Het bleek dat de vorige eigenaar (of de scheepsmonteur) de contactstaafjes van de stekker naast de gaatjes van de doos had gestoken. Hierdoor waren alle vijf de staafjes verbogen, en was de contactdoos helemaal achterin het huis gedrukt. Met een hete naald wist ik een gaatje te smelten in het huis en de doos. Daarin paste een minuscuul schroefje dat de contactdoos weer vooraan in het huis fixeerde. Nadat ik de staafjes voorzichtig weer had recht gebogen, bleek alles weer perfect te passen en tot mijn grote vreugde nog te werken ook. Ik kon op de meter weer zien hoe hard het waaide en uit welke richting.

Het werken aan de boot leidt dus niet alleen af van mijn neerslachtige stemmingen, ik krijg er iets waardevols voor terug. Namelijk de euforie op het *moment suprême* waarop ik ervaar dat de oplossing die ik zelf heb bedacht en gemaakt, in de praktijk functioneert. En het leuke is: hoe ingewikkelder het probleem, hoe groter de euforie. Het bootwerk vergroot mijn mentale veerkracht. Of, zoals mijn vader Piet al zei: “Bezig zijn is gelukkig zijn!”.

Belofte

Zeilen met en vooral het werken aan *Mees* maken mijn leven meer de moeite waard. Ze voegen Kwaliteit toe aan mijn leven, maken mijn leven zinvoller. Dit gebeurt op een aantal met elkaar samenhangende manieren die, zoals ik dat voel, allemaal te maken hebben met het begrip ‘belofte’. Belofte in de betekenissen van:

- de euforie van veilig en wel de haven bereiken;
- de dankbaarheid van vrienden die genieten van de zeilreis;
- het bedwingen van het lot en het trotseren van de elementen;
- de schoonheid van de zelf bedachte en uitgevoerde reparatie;
- de aarzelende aanvaarding van mijn verdriet;
- de (tijdelijke) overwinning op verval van materie en de eindigheid van mijn leven;
- de hoop een goede echtgenoot en vader te kunnen blijven.

Gaandeweg het schrijven van dit verhaal kwam ik erachter dat het bootonderhoud staat voor zelf weer mijn lot in handen nemen. Niet bij de pakken neerzitten, maar de handen uit de mouwen! Een doel in je leven geeft houvast aan je leven. Maar niet zomaar een doel. Het moet iets ‘groots’ zijn: iets waaraan voortdurend moet worden gewerkt, wat maximale Kwaliteit veronderstelt en opperste concentratie vergt. Hier vloeit het gedachtengoed van twee voor mij belangrijke auteurs samen: Viktor Frankl en Robert Persig. ¹ Frankl heeft als net afgestudeerd psychiater verschillende concentratiekampen overleefd. Hij beschrijft zijn beproevingen en die van zijn medegevangenen en laat zien hoe hij in staat was de verschrikkingen te overleven door zich vast te klampen aan een ‘hoger’ doel – in zijn geval het voltooiën van een manuscript dat hij bij zijn gevangenneming moest inleveren. Persig probeert het begrip ‘kwaliteit’ te duiden. Dat doet hij aan de hand van de metafoor

¹ Viktor E. Frankl: De zin van het bestaan. Een inleiding tot de logotherapie. Ad Donker BV, Rotterdam 1978 (1^e oorspronkelijke uitgave: Wenen, 1946)

Robert M. Persig: Zen and the art of motorcycle maintenance. An inquiry into values. William Morrow & Company, New York 1974

van het zelf onderhouden van een motorfiets. Volgens Persig is Kwaliteit niet exact te definiëren. Het is eerder een toestand, *a state of mind*. Niet overigens een toestand die er is, maar een die actief moet worden opgezocht. Kwaliteit wordt pas 'ont-dekt' of anders gezegd, wordt je pas gewaar, via bewust beleefde, zelf opgezochte, ervaring. Een ervaring die intenser wordt naarmate je je meer moeite getroost om door systematische bestudering van het probleem (de motor loopt onregelmatig) de beste oplossing te realiseren.

Toen ik deze laatste zinnen schreef moest ik denken aan Husserls fenomenologie. Deze komt er in het kort (te kort!) op neer dat objecten (fenomenen) niet uitsluitend kenbaar zijn via de kerneigenschappen die ze bezitten. Ware kennis wordt pas aan ons geopenbaard als ons bewustzijn zich actief en onbevooroordeeld richt op het fenomeen waarover je die kennis wilt vergaren. Je moet het fenomeen bewust ervaren.

En zo ben ik weer terug bij mijn vaders tegeltjeswijsheid " bezig zijn is gelukkig zijn". Op grond van mijn ervaringen zou ik ervan willen maken: *bewust bezig zijn iets moois te creëren* is gelukkig zijn.

Willem Bertels.