



DE OMGEBOGEN TIMMERMAN

schets van mijn vader

Arnold Schalks

© Rotterdam, 2014

I.

Bijna gaat hij weer op zijn leesbril zitten. Hij voelt het montuur door de stof van zijn broek heen en grist hem nog net op tijd onder zich vandaan. Een opmerkelijke reflex voor een negentigjarige. Ik ben in Leiden om mijn vader het verslag te overhandigen van de elfdaagse cruise die we samen maakten aan boord van de *Norwegian*, het vlaggenschip van een Noorse rederij. Zijn blauwgrijze ogen kijken me vol verwachting aan.

Arnold Schalks senior zit bij de schuifpui in zijn zwarte leunstoel; van daaruit heeft hij vrij zicht op de vogels en katten in de diepe achtertuin. Op de bijzettafel heeft hij zijn veldkijker en de afstandsbedieningen voor tv en decoder binnen handbereik, de geredde leesbril ligt op de leuning. Met een natrillende hand roert hij een scheut melk en twee flinke scheppen suiker door zijn slappe middagthee. Met de andere hand stopt hij alvast een Jan Hagel in zijn mond, de koekkrumels veegt hij met drie vinnige halen van zijn schoot op de vaste vloerbedekking. Vandaag draagt hij het lichtblauwe overhemd met de hoornen knoopjes dat hij op één van zijn zwerftochten met mijn moeder kocht, de donkerbruine leren riem met daaraan de sleutelbos en het zakmes houdt zijn linnen broek op. Geen greintje vet, 60 kilo schoon aan de haak. Vandaag hoeft hij niet naar buiten dus blijven zijn grijze sloffen aan. Schuin boven zijn stoel hangt de vergulde sierlijst met een havengezicht: een roestbruin vrachtschip dat aan de kade wordt gelost, een erfstuk van zijn grootvader. Op het dressoir daaronder een eenvoudig houten fotolijstje met het portret van Toos, de

vrouw waarvan hij vijf jaar geleden afscheid nam. Voor haar beeltenis stak hij een inmiddels onafzienbare reeks waxinelichtjes aan. Hij heeft zich omringd met de producten van haar levenslange handvaardigheid: patchwork, borduur- en schilderwerk, maar zijn handen hebben zich ook niet onbetuigd gelaten; een vlootschouw van scheepsmodellen doemt op uit de schemer van de tegenoverliggende wand, van klein naar groot gerangschikt als een optisch crescendo: de *S.S. Furie*, de *KW 47*, de *Smit Rotterdam*.

Arnold stamt uit het pre-digitale tijdperk. In de anderhalf jaar die hij bij de Postcheque- en Girodienst werkte, moest hij overschrijvingen met de hand verwerken en de geldbedragen één voor één intypen op een rekening courant. Nu bankiert hij online.

Hij beseft dat stilstand meer dan ooit achteruitgang betekent en maakt zich opeenvolgende besturingssystemen eigen. Net als de rest van de wereld hevelt hij het eigenhandig digitaliseerde archief van zijn jeugd geregeld over van het nieuwe naar het allernieuwste formaat. Voor een plaats in de cloud is het wat hem betreft nog te vroeg.

Elke vertaalslag maakt slachtoffers: zijn negen jaar oude diashow van onze boottochten opent niet meer op mijn nieuwe laptop. Als ik het bestand aanklik verschijnt er een venster met de melding: 'The application encountered an error and needs to quit.' We verbazen ons over de onverbidde toon waarmee ons de toegang tot ons binaire verleden wordt ontzegd. Gelukkig heeft mijn vader de analoge originelen in een mapje bewaard.

Hij heeft het weer te warm gestookt, maar voelt het niet door zijn medicijnen. Ik sta op om de glazen deur een stukje open te schuiven.

Elk bezoek aan mijn vader is met een kookbeurt verbonden. Hij houdt van Indisch eten; van gember, sambal en *sereh*. Vanavond eten we *ketjap ayam*, de kipfilet trekt al in de marinade. In de aanrechtkast kies ik de twee grootste pannen uit zijn verzameling poppenhuispannetjes en zet water met kokosmelk op voor de rijst. Boven het vierpitsgasstel heeft hij, als eerste verzetsdaad tegen het Grote Vergeten, een papiertje opgehangen met de vraag: 'GAS UIT?'. We scheppen op: hij een miniportie waarvan Toos zou hebben gezegd: 'Daar gaat een zieke kip van dood', ik bedien mezelf drie keer.

Het begint vanuit de diepe tuin te waaien, de schuifdeur moet dicht. Mijn vader haalt een kam door zijn dunne haar met een blik, alsof hij met diezelfde beweging zijn geheugen aan wil harken. Ik haal het logeerbed uit mijn vaders schuur achterin de diepe, nu donkere tuin. Daarvoor moet ik me over het verbogen frame van zijn elektrische vouwfiets heen buigen.

Twee jaar geleden wipte een aanstormende auto zijn lijf hardhandig uit het fietszadel. Zijn linkerheup verbrijzelde de voorruit, zijn linkerflank nam alle kleuren van de regenboog aan. De politieagent die later de contouren van fiets en fietser met witte verf op het asfalt overtrok, noemde de afloop een godswonder. Bij de revalidatie weigerde zijn lijf pertinent op een looprek te leunen, sindsdien loopt het er licht gebogen maar ongeknakt bij.

Zijn onrust werd niet geblust, maar werkte door op een ander niveau. In het tot werkplaats omgebouwde prieel halverwege de diepe tuin vonden zijn zoekende handen houvast. Ze haalden de ongebogen voorganger van zijn ongeluksfiets uit de opslag en gaven hem een opknapbeurt. Nu staat hij weer gebruiksklaar in de

weg in mijn vaders smalle halletje.

In de woonkamer verschuiven we het bankstel en de eettafel om ruimte te maken voor het logeerbed. Om mijn nachtrust niet te storen schakel ik het slagwerk van de wandklok uit. Mijn vader ligt dan al.

II.

Het liefst was mijn vader naar de ambachtsschool gegaan om automonteur, machinebankwerker of timmerman te worden. Zijn vader, zelf automonteur, vond dat zijn zoon hogerop moest, maar Arnold had geen zin in een kantoorbaan. Op de HBS hield hij het na een jaar voor gezien, de MULO maakte hij wel af. De timmerman in hem werd vakkundig omgebogen tot boekhouder, maar de onrust in zijn handen kregen ze er niet uit.

Arnolds eerste kennismaking met het fenomeen 'boot' stamt uit zijn tiende levensjaar, toen fietste hij naar een boerenschuur in de polder om te zien wat zijn vader daar aan het bouwen was. 't *Schalkje I*, een voormalige reddingsloep, kreeg een ruime kajuit met een opklapbed voor vader Harrie en moeder Jo. In het taps toelopende boegdeel lagen de krappe kooien van de twee kinderen. Na benauwde uren in het vooronder raakte Arnolds lijf in een wereldoorlog bekneld. Om te voorkomen dat verkeerde mensen zijn handen voor de verkeerde dingen zouden ombuigen, dook hij onder. Ondanks de ongemakken van het nautisch verleden bleef Arnold dromen van een leven op het water.

Toen de oorlog voorbij was, leende hij regelmatig de boot van zijn vader. Dat er een eigen boot moest komen, was slechts een kwestie van tijd. Een nieuwe kopen kon hij niet, dus moest hij er zelf een bouwen. Alleen dit keer geen boot van hout, want die moet 's winters het water uit, anders vriest hij kapot; hij wilde een schip van staal. Voor het vaartuig dat hem voor ogen stond was de gezinsgrootte bepalend: er moesten minstens vijf ruime

slaapplaatsen aan boord zijn.

De toenmalige watersporttak van de Algemeene Nederlandsche Wielrijdersbond was van mening dat er teveel kippenhokken op de Nederlandse wateren rondreven en schreef een prijsvraag uit voor het ontwerp van een voor de kleine man betaalbare boot, een open sloep vormde het casco. Er werden twee ontwerpen bekroond: één voor een zeiljacht en één voor een motorjacht. Voor 20 gulden kocht Arnold de werktekeningen voor het motorjacht.

Op een zondag in 1957 fietste hij langs de lage kant van de Rijn naar Koudekerk. Bij een oud-ijzerboer aan de overkant zag hij twee stalen reddingsloepen liggen: één in het water en één op de wal. 'Altnes', de naam van het Noorse moederschip en die van de thuishaven: 'Bergen' stonden er nog op. Vijf dagen later kocht hij de sloep die in het water lag voor 425 gulden, de oud-ijzerprijs. Vader Harrie sleepte hem met het eerste Schalkje naar een werf in Leiden, Arnolds jeukende handen konden aan de slag. Hij was 34 toen hij begon met de bouw van wat later 't *Schalkje II* zou worden.

Allereerst pakte hij het onderwaterschip aan: maanden lang roestig poeder in zijn donkerblonde haar, de smaak van ijzer in zijn mond. Na 82 uur bikken brak hij door een flinterdunne plek in de scheepswand heen, water gutste naar binnen. Om de sloep te redden moest hij direct de wal op.

Arnold kocht plaatijzer om de bodem te repareren, vader Harrie beloofde te helpen. Met klinknagels bevestigden ze de in vorm geklopte platen aan de nog stevige delen van de romp: Harrie klonk aan de binnenkant, Arnold hield buiten tegen. De laatste plaat had een ingewikkelde ronding, ze kregen hem er met geen mogelijkheid op. Een beetje spanning konden ze oplossen door

de beplatingsdelen met bouten en moeren langzaam naar elkaar toe te trekken, maar deze plaat voorspannen zou de scheepswand beschadigen. Een salvo krachttermen begeleidde hun groeiende onmacht. De volgende dag ging Harrie om zes uur 's morgens naar de werf en werkte door tot het sluitstuk paste. Ze moesten tot de tewaterlating wachten om te zien of alle gaten waren gedicht.

De twee en een half jaar op de werf waren heilig voor vader en zoon maar zwaar voor moeder Toos. In die periode zag Arnold zijn gezin zelden, hij werkte overdags en was 's avonds pas om half zeven vrij. Dan ging hij even snel thuis eten om daarna op de werf te werken zolang het licht was. Soms waren Harrie en hij het oneens over de lijn van de kajuit of de hoek van de ruiten voor het stuurhuis, maar Arnold wist altijd precies hoe hij het wilde hebben.

Toen Arnold en Harrie op de werf begonnen, hadden ze geen vooropgezet plan, ze werkten van dag tot dag en deden wat ze konden. Arnold hield een logboek bij waarin hij de vorderingen van de scheepsbouw nauwkeurig registreerde. Op de smalle gelinieerde bladzijden vielen de handen van de arbeider en de boekhouder tijdelijk samen. In de eerste kolom werden de gemaakte uren met bloedrode inkt in blokletters opgevoerd: ROESTBIKKEN: 103,5 uur, BUITENHUID BEKLEDEN: 286 uur, KLINKEN: 121 uur, BOOT OP ANDERE ZIJKANT PLAATSEN: 5 uur. Onder de overige vier kolommen: 'diverse materialen', 'ijzerwaren', 'houtwaren' en 'verfwaren' werden met blauwe inkt de kosten genoteerd van de materialen die de gepensioneerde automonteur en de omgebogen boekhouder samen vertimmerden.

Vijftien maanden later waren ze zover dat ze met de opbouw van het casco konden beginnen. Na nog eens twaalf maanden

en een totaal van 2.068 arbeidsuren gleed 't *Schalkje II* het water langs het jaagpad in. Het bleef drijven en deed 37 jaar lang dienst als plezierjacht en, toen onze Leidse woning onbewoonbaar werd verklaard, tijdelijk als woonschip. Halverwege de jaren negentig verkocht Arnold de boot, Toos en hij hadden de omgeving vanaf het water al genoeg verkend. Ze kochten een caravan om hun blikveld aan de wal te verruimen.

III.

De aanblik van de *Norwegian* is overweldigend; met zijn veertien verdiepingen is de trots van de Noorse rederij de drijvende ontkenning van een schip. Door een kleine opening in de monumentale scheepswand mogen we aan boord. We maken een eerste ronde over Dek 8 en werpen een blik op het interieur van een reddingsloep die in davits buitenboord hangt: daarbinnen geen *comfort zone* met extra beenruimte. Op de bankjes liggen, bij wijze van voorpret, veiligheidshelmen op compacte rijtjes zwemvesten gestapeld, klaar voor het redden van vege lijven. Volgens de specificaties passen er 150 personen in de 37,5 vierkante meter van de kajuit. Omgerekend betekent dat 25 vierkante centimeter per persoon, een scharrelkip mag zich verheugen in iets minder dan de helft.

(...) We vragen ons af wat de mens toch bezielt om zijn lijf, samen met dat van 3.000 anderen, elf dagen lang toe te vertrouwen aan een stalen bak met een waterverplaatsing van 93.558 ton? Is het zijn gevoelde verwantschap met het dragende element - het water - waaruit hij zelf voor 60 procent bestaat? Is het de overtuiging, dat de opwaartse druk van de verzamelde verhalen in de hoofden van al die opvarenden de boel drijvend houdt?

(...) Om vier uur wonen we de *Mandatory Life Boat Drill* bij. Een steward demonstreert ons, potentiële drenkelingen, wat te doen in geval van een calamiteit: hoe we het knaloranje zwemvest

om moeten doen; waarin te blazen, waaraan te trekken. We beschouwen de talloze, aandachtig luisterende medepassagiers die, om het beleefd te houden, van bovengemiddeld postuur zijn. Ze vertonen geen spoor van ongerustheid. Toch is hun lijf met geen mogelijkheid in het getoonde vest te persen. Heeft de rederij wel rekening gehouden met dit formaat mens? Vertrouwt het bedrijf soms op het wetenschappelijk bewijs dat vet lichter is dan water, en dat hun vetlaag hen toch wel drijvend houdt? Kunnen de mensen die na het *abandon ship*-signaal geen zwemvest hebben kunnen bemachtigen zich dan aan hun huidplooiën vastklampen en gered worden?

(...) Tijdens onze cruise krijgt het woord *waiter* een extra betekenis. Het Engelse begrip betekent voluit: 'iemand die bij tafels wacht totdat een gast is uitgeeten en op een teken van die gast het wachten verbreekt en de tafel afruimt'. Op de *Norwegian* beantwoorden alleen de kelners met de meeste dienstjaren aan die omschrijving. Zij weten dat een niet leeggegeten bord niet altijd betekent dat de eter is uitgeeten. De cracks laten zo'n bord nog even staan. De jongere garde laat er minder gras over groeien: de eter die zijn bestek even neerlegt voor een zijdelingse blik uit het raam, loopt het risico dat zijn tafel onder zijn neus wordt afgeruimd. Hier wordt het begrip 'waiter' opgerekt tot iemand die niet-wachten kan; deze *waiter* brengt het niet-wachten - niet te verwarren met ongeduld - als een variant van wachten in de praktijk.

(...) Buiten de *Norwegian* is het donker geworden. Door de

spiegelende ruiten wordt de blik naar binnen verlegd. Het beeld van de verlaten tafels met de nog nadampende, volgeschepte borden leert, dat het soms lastig te beoordelen is of de eetlust van de verdwenen opscheppers tijdelijk, dan wel definitief is vergaan. Duidelijk is, dat heel wat voedsel in de afvalbakken belandt. De rederij laat via een communiqué trots weten dat, van al het aan boord geproduceerde afval, alleen de biologisch afbreekbare etensresten in zee gekieperd worden. Het zou dus zo maar kunnen dat een zeeforel op een dag zeeforel eet, en een tonijn tonijn.

IV.

Mijn vader ontbijt met pap. Op onze cruise kon hij die elke ochtend aan het lopend buffet opscheppen. Nu buigt hij zich in de open keuken over een gehavend steelpannetje en brengt instant havermout met melk aan de kook. Zijn timmermansoog vond de *Norwegian* te modern, de kakelbonte kleurstellingen overspannen, het regime aan boord te informeel. Hij herinnert zich de chique verademing van de kledingvoorschriften en de vaste tafelindeling aan boord van een oceaaneus die zich jaren later aan een rots voor de Italiaanse kust openreet en terminaal slagzij maakte. Een alleenstaande sterveling heeft geen behoefte aan drama maar aan structuur.

Arnold senior heeft zijn vaste plaats bij de schuifpui weer ingenomen en eet zijn pap direct uit het pannetje. Met zijn lepel schraapt hij een dagelijkse dosis teflon van de bodem, zijn medicijnen neemt hij in met zijn ochtendthee. Op de stoelleuning ligt zijn leesbril, op zijn schoot het verslag van ons elfdaagse avontuur. Als ik de deur van zijn smalle halletje achter me heb dichtgetrokken zal hij het openslaan.

KADER

Deze schets van maximaal 2.500 woorden schreef ik als cursist van de SKVR-Schrijverschool in mei-juni 2014. De inleverdatum was 1 juli 2014.

Afbeelding omslag: 1927 - Arnoldus Gerardus Antonius Schalks, 4 jaar oud, Sint Aagtenstraat - hoek Beestenmarkt, Leiden



1935 - Arnold Schalks, 12 jaar oud, zesde klas O.L.S. van der Hoevestraat, Rotterdam