MY HERO AND THE FLYING ENTERPRISE

DE KAPITEIN DIE BLIJFT


DE KAPITEIN DIE BLIJFT
CAPTAIN KURT CARLSEN – MY HERO
SS FLYING ENTERPRISE
TURMOIL
SS FLYING ENTERPRISE
FLYING ENTERPRISE
NEW YORK
NEW YORK – 17 JANUARI 1952
Als jjj aan boord was geweest, was het niet gebeurd.

DE KAPITEIN DIE BLIJFT

Mijn gedachten bij Kurt Carlsen en de Flying Enterprise

Sommige verhalen verdwijnen nooit.

Je hoort ze als jonge zeeman.

Later lees je er opnieuw over.

En wanneer je zelf kapitein bent, krijgt zo’n verhaal een andere betekenis.

Dan kijk je niet alleen naar de held.

Je kijkt ook naar het schip.

Naar de lading.

Naar het weer.

En vooral naar de beslissingen die vóór de ramp worden genomen.

Het verhaal van kapitein Kurt Carlsen en de Flying Enterprise is zo’n verhaal.

December 1951.

De Flying Enterprise steekt de Atlantische Oceaan over.

Aan boord bevinden zich bemanning, passagiers en een bonte verzameling lading.

Auto’s.

Koffie.

Oude meubels.

Muziekinstrumenten.

En een grote hoeveelheid ruwijzer.

Het is winter op de Noord-Atlantische Oceaan.

Geen plaats voor romantiek.

De zee wordt zwaar.

De wind neemt toe.

Het schip krijgt klappen.

Geen tikjes tegen de huid.

Maar zware zeeën die met duizenden tonnen tegelijk op het schip vallen.

Dan gaat het mis.

Er ontstaat schade.

De lading verschuift.

De Flying Enterprise begint slagzij te maken.

Steeds verder.

Het dek staat niet langer horizontaal.

Lopen wordt klimmen.

Slapen wordt onmogelijk.

Een deur openen wordt een karwei.

Een kop koffie neerzetten heeft geen zin meer.

Het schip ligt op een gegeven moment ongeveer zestig graden over bakboord.

Dat is geen slagzij meer.

Dat is een muur waarop je probeert te blijven staan.

De toestand wordt onhoudbaar.

Kapitein Carlsen laat de passagiers en zijn bemanning van boord gaan.

De redding is gevaarlijk.

De zee is nog steeds wild.

Eén passagier overleeft de evacuatie niet.

Maar de anderen worden gered.

En dan gebeurt het waardoor Kurt Carlsen wereldberoemd wordt.

Hij blijft aan boord.

Alleen.

Dagenlang leeft hij op een schip dat bijna op zijn zijde ligt.

Zonder normale verwarming.

Zonder behoorlijke kombuis.

Zonder een warme kooi.

Hij houdt contact met de schepen in de omgeving.

Hij wacht op een sleepboot.

Hij gelooft dat zijn schip nog gered kan worden.

De wereld luistert mee.

Kranten schrijven iedere dag over hem.

De kapitein die weigert zijn schip te verlaten.

Later komt de Britse zeeman Kenneth Dancy aan boord.

Hij springt vanaf de sleepboot Turmoil over naar het zwaar hellende schip.

Samen proberen zij een sleepverbinding tot stand te brengen.

Het lukt.

Langzaam begint de Turmoil met haar sleep aan de reis naar Falmouth.

De afstand wordt kleiner.

De hoop wordt groter.

Aan de wal wachten journalisten.

Fotografen staan gereed.

Iedereen wil zien hoe de kapitein zijn schip veilig binnenbrengt.

Maar de zee leest geen kranten.

De sleeptros breekt.

De Flying Enterprise helt steeds verder over.

Op 10 januari 1952 is het voorbij.

Dancy en Carlsen moeten springen.

Carlsen verlaat zijn schip als laatste.

Kort daarna verdwijnt de Flying Enterprise in de Atlantische Oceaan.

De schepen in de omgeving laten hun sirenes klinken.

Een laatste groet.

Kurt Carlsen wordt een held.

In New York wachten enorme mensenmassa’s hem op.

Hij krijgt onderscheidingen.

Zijn naam gaat de hele wereld over.

Ook ik raak door zijn verhaal gefascineerd.

Ik heb vaak gedacht:

Wat zou ik hebben gedaan?

Zou ik ook aan boord zijn gebleven?

Zou ik dagenlang over het scheve dek hebben gekropen?

Zou ik zijn blijven geloven dat het schip nog te redden was?

Ik weet het niet.

Niemand weet vooraf hoe hij handelt wanneer de zee werkelijk alles van hem vraagt.

Toch droom ik er soms van.

Niet van de ramp.

Niet van de kranten.

Niet van de onderscheidingen.

En zeker niet van een parade door New York.

Ik droom van dat ene ogenblik waarop iedereen vertrekt en de kapitein blijft.

Niet voor de roem.

Maar omdat het zijn schip is.

Omdat hij zich verantwoordelijk voelt.

Omdat hij nog één mogelijkheid ziet.

Misschien is dat de droom van veel kapiteins.

Eén keer werkelijk op de proef worden gesteld.

En dan ontdekken dat je niet wegloopt.

Mijn geliefde partner luistert naar mijn gedachten over Carlsen.

Zij kent het verhaal inmiddels ook.

Zij weet dat er onder zeelieden verhalen rondgaan over zijn verblijf in Rotterdam.

Over feestjes tijdens de portstay.

Over de vraag of er vóór vertrek wel voldoende aandacht is geweest voor het schip en de lading.

Of die verhalen waar zijn, weet ik niet.

Ik was er niet bij.

En een kapitein moet voorzichtig zijn met een oordeel over een andere kapitein.

Wij weten allemaal hoe snel een verhaal aan de wal verandert.

Maar mijn partner heeft haar eigen conclusie.

Zij kijkt mij aan en zegt:

“Als jij aan boord was geweest, was het niet gebeurd.”

Ik moet erom glimlachen.

Het is een prachtige uitspraak.

Maar natuurlijk is het ook liefde.

Een kapitein kan veel controleren.

Hij kan naar de stabiliteit kijken.

Hij kan de sjorringen laten inspecteren.

Hij kan naar het weerbericht luisteren.

Hij kan eerder vaart minderen.

Hij kan een andere koers kiezen.

Hij kan mensen wakker maken wanneer hij de toestand niet vertrouwt.

Maar een kapitein kan de zee niet commanderen.

Ook ik niet.

Ik heb in mijn leven genoeg slecht weer gezien om dat te weten.

De zee vraagt niet hoeveel strepen je draagt.

Zij kijkt niet naar je diploma.

Zij weet niet hoeveel jaren je hebt gevaren.

En zij trekt zich niets aan van kapsones.

Daarom bewonder ik Kurt Carlsen.

Niet omdat alles aan boord van de Flying Enterprise goed is gegaan.

Dat is het duidelijk niet.

Niet omdat iedere beslissing boven twijfel verheven is.

Ook dat weten wij niet.

Ik bewonder hem omdat hij blijft wanneer het gemakkelijk zou zijn geweest om te vertrekken.

Hij geeft zijn schip niet zomaar op.

Hij probeert het onmogelijke.

Dertien dagen lang.

Totdat er werkelijk niets meer te redden valt.

Zou ik hetzelfde hebben gedaan?

Ik hoop het.

Maar ik zal nooit zeggen dat ik moediger zou zijn geweest.

Dat zou kapsones zijn.

Ik kan alleen zeggen dat ik hem begrijp.

Wanneer je jarenlang kapitein bent, wordt een schip meer dan staal, motoren en lading.

Het wordt jouw verantwoordelijkheid.

Jouw kleine wereld.

Iedereen slaapt omdat jij wakker bent.

Iedereen vertrouwt erop dat jij het gevaar eerder ziet.

En wanneer het misgaat, kijkt iedereen naar jou.

Dat is geen heldendom.

Dat is het vak.

Kurt Carlsen blijft bij zijn schip.

De Flying Enterprise gaat verloren.

Zijn naam blijft bestaan.

En soms, wanneer ik aan hem denk, hoor ik opnieuw de woorden van mijn geliefde partner:

“Als jij aan boord was geweest, was het niet gebeurd.”

Dan glimlach ik.

Ik spreek haar niet tegen.

Maar diep vanbinnen weet ik:

De zee beslist uiteindelijk zelf.

En iedere kapitein die dat vergeet, krijgt vroeg of laat les.

Zonder kapsones.

En zonder herkansing.