De NL (een sprookje)

Adrian de Groot Ruiz

Eens was er een wereld met enkel zee tot zover het oog strekte. Mensen aten vis, dronken regenwater en leefden op schepen. In het midden van de zee voer de NL, een mooi, klein rood-wit-blauw schip.

In de loop der tijd was er veel vooruitgang geboekt, op de NL en daarbuiten. Schepen waren groter en vernuftiger geworden, en stoommachines hadden zeilen vervangen. Eens almachtige officieren werden tegenwoordig gekozen en zeldzaam was de keer dat een order over het schip galmde: aandrijving en visvangst bleken vanzelf in orde te komen als de bemanning maar voldoende vrijheid kreeg. Waar voorheen zeeslagen schering en inslag waren, voeren voormalige vijanden nu gebroederlijk in één vloot. Door de opkomst van snelle sloepen, konden nieuwkomers uit minder bedeelde schepen worden aangetrokken voor de ongewilde klusjes. Als gevolg van al deze progressie werd er steeds meer en betere vis gevangen.

Het mooiste vond men nog wel dat het eindeloze turen naar de sterren eindelijk was opgehouden op de NL. Vroeger hield men zich bezig met het lezen van de sterren voor betekenis en richting. Hierdoor waren er onder de bemanning drie groepen ontstaan met verschillende visies op navigatie. De midschepers beweerden op grond van een boek dat de juiste koers naar mythisch ‘land’ in het Westen zou leiden, alwaar er niet meer onafgebroken gevaren hoefde te worden. De mensen aan bakboord hielden vast dat de sterren naar gelijkheid zouden leiden, terwijl de bemanning aan stuurboord vrijheid zag geschreven in de avondhemel. Er waren zelfs obscure types die meenden dat het om de tocht zelf ging. Echter, de vooruitgang had al dit soort discussies overbodig gemaakt. De koers deed er niet meer toe. Het schip ging immers steeds sneller en, hoe sneller het schip ging, hoe meer vis er kon worden gevangen. En hoe meer vis er werd gevangen, hoe blijer iedereen werd.

De drie groepen, verenigd in het snelheidsideaal, stuurden het schip zo rap mogelijk vooruit. Hiertoe kozen zij de knapste technici uit hun midden tot officier. Als de besten konden deze trotse officiers afstemmingen en reparaties uitvoeren. Zo nu

en dan werden werkzaamheden verstoord door onenigheden over de aandrijving van het schip en de verdeling van de vis. Gelukkig leerden de officieren deze twisten als een waar technisch probleem op te lossen: zij werden meesters in het vinden van de tussenoplossing. Wanneer de bakboorders bijvoorbeeld acht vissen aan zwakke of oude matrozen wilden uitdelen en de stuurboorders twee, dan gaven ze precies vijf. Op deze manier kon de achterban effectief gesust worden. Het hoogtepunt van technisch vernuft was echter het project om de vloot telkens beter te verbinden. Voortreffelijke technici uit alle schepen waren vanuit het vlaggenschip bezig om de schepen van de vloot zo goed mogelijk aan elkaar te knopen.

Op een gegeven moment voer de NL echter onverhoopt donkere wateren binnen, waar het maar niet uit wilde geraken. De sfeer op het schip werd grimmiger en de traditionele groepen begonnen uit elkaar te vallen. De kinderen van sommige nieuwkomers misdroegen zich in de onderste dekken, alwaar de oorspronkelijke bemanning steeds assertiever werd. Het sussen werd er niet makelijker op.

Eén stuurboordofficier kreeg er genoeg van en brak los van de rest. De sterren hadden volgens hem een heldere boodschap: de duistere stormen waren de schuld van alle nieuwkomers. Daarnaast droeg deze groep in zijn ogen te weinig bij aan de visvangst en de aandrijving van het schip. Sterker nog, ze maakten het schip enkel te zwaar, waardoor het maar niet wegkwam uit de donkere wateren. Het meest enge vond hij dat vele nieuwkomers geloofden in een mythisch land in het Zuidoosten. De nieuwkomers zouden het schip onherroepelijk tot zinken brengen, als het niet door hun vreemde ideeën was dan wel door hun massa. De oplossing was eenvoudig: als zij zich niet aanpasten, dan moesten ze zonder pardon overboord gegooid worden. Samen met de zwakke matrozen overigens - eveneens pure ballast. Daarna moest het schip achteruit gaan varen, naar de blauwe zee van weleer.

De officieren reageerden verontwaardigd en superieur. Waarom achteruit varen, zeiden ze, dat is toch onhandig? Ze konden zich ook niet druk maken over bemanningsleden die naar het Zuidoosten wilden, het schip had toch geen doel. Het meeste schandalige vonden ze de suggestie om mensen overboord te gooien: dat is toch gewoon slecht? Hun losgeslagen collega kreeg echter steeds meer steun. De officiers snapten er oprecht niets van. Er was meer vis dan vroeger en donkere wateren deden daar niets aan af. Zij riepen tegen de bemanning: waar klaagt u toch over? De officieren hadden echter moeite om hun verontwaardiging uit te leggen. Wanneer bemanningsleden doorvroegen naar hun principes, stamelden de officieren een paar woorden en begonnen snel over vis. Met ideeën over sterren,

zoals die van de losgeslagen officier, konden ze niets. De kapitein waagde wel een moedige poging en propageerde de mantra ‘gedraagt u zich in opdracht van de sterren.’ Toen de frase echter geen nadere invulling kreeg, begon deze bij elke herhaling steeds holler te klinken.

Alsof dit niet genoeg was, doemde een nog veel groter probleem op over de gehele vloot. Doordat schepen groter, voller en gulziger werden, begon de vis in de zee op te raken. Er waren telkens grotere netten nodig om evenveel vis te vangen. Daarnaast daalde het zeepeil in rap tempo door het waterverbruik van alle stoommachines. De officiers riepen daarom alle bemanningsleden op om minder vis te eten. Maar de bemanningsleden waren ook niet gek: die ene extra vis die zij individueel naar binnen werkten, had geen enkel effect op de totale visconsumptie van het schip, laat staan van de gehele vloot. Zelf was de scheepsleiding niet bereid om de stoommachines aan te pakken: die zorgden immers voor snelheid en stemmen onder de bemanning.

Verrast zagen de officieren dat het er maar niet beter op werd. Misschien moesten ze dan toch maar proberen een koers te varen. Maar hoe? Zij konden efficiënt visnetten verdelen en vakkundig motoren repareren, maar hadden nooit naar de sterren gekeken. Ten einde raad gingen ze wel 100 dagen lang bij de bemanning langs om te vragen hoe ze moesten navigeren. En die dacht: dat is toch jullie taak?

Dus stoften de officieren de navigatieboeken van hun ouders af. Ook dit leidde niet tot het gewenste resultaat. Het schip ging namelijk veel harder dan vroeger. Daarnaast wees het boek van de midschepers op een beloofd land in het Westen, terwijl de nieuwkomers naar het Zuidoosten wilden. De overige officieren hadden zich tot nu toe beleefd ingehouden, maar verzuchtten uiteindelijk dat er helemaal niet zoiets als ‘land’ bestond. De gekwetste midschepers stelden de wedervraag: ‘maar waarheen varen we dan?’ Er viel een stilte. De officiers besloten al gauw dat zij veel liever ruzie maakten over vis.

De kapitein had stiekem geen zin meer in ruzies met zijn collega’s, die hem weinig leken te waarderen. Op een avond ontving hij een brief van het vlaggenschip met de vraag of hij niet admiraal van de vloot wilde worden; hij kon immers zo mooi over vis en sterren praten. Dit verzoek kwam als geroepen en hij voelde zich trots dat de knapste technici zijn kwaliteiten wel op waarde konden schatten. Al mijmerend over zijn aankomende admiraalschap viel hij in slaap.

Hij droomde over hoe hij, als capo dei capi, een toespraak op het vlaggenschip hield. Zijn technici drukten hem een rede in de handen over hoe de vloot voor extra

vis had gezorgd. Hij sprak eloquent over de knopen tussen de schepen en de gedeelde geschiedenis waaruit die knopen waren ontstaan. De andere kapiteins luisterden vol bewondering. Nog nooit had hij de handen van zoveel belangrijke mensen op elkaar gekregen.

Een harde knal verstoorde zijn rede. De losgebroken stuurboordofficier bleek tot leider van de NL te zijn verkozen en had een kanonskogel afgevuurd om zijn eerste decreet kracht bij te zetten: de NL ging per direct achteruit varen. Dit leidde tot grote problemen in de vloot die nog vooruit voer. De admiraal hoorde de roep om ook maar achteruit te varen aanzwellen op de andere schepen; en steeds meer kapiteins gaven hier gehoor aan. Zachte protestgeluiden werden overstemd door luid gejuich. Een beduusd technicus fluisterde de admiraal in de oren ‘ach, het is maar een richting.’

Toen hoorde de nieuwe admiraal een tweede kanonskogel: het werd verboden op de NL om te willen koersen naar het Zuidoosten. De nieuwkomers, die geen nieuwkomers meer waren, pikten dit niet. Schermutselingen tussen nieuwkomers en stuurboorders ontaardden in rap tempo in gevechten op leven en dood. Overige bemanningleden kozen partij, en de admiraal zag hoe de bemanning uiteen viel in groepen die in de ander het grootste kwaad belichaamd zagen. Mensen die eerder gebroederlijk naast elkaar woonden of werkten, stonden elkaar plots naar het leven. Zelfs families werden verscheurd door tegengestelde loyaliteiten. De strijd verspreidde zich als een lopend vuur over het schip en naar de andere schepen.

Het geweld had ook de zee niet onberoerd gelaten. Tussen de warme mist van verdampt zeewater door, zag de admiraal hoe de vis uit de zee verdween. De steeds grotere netten raakten in elkaar verstrikt, en met deze ook de schepen van waaruit ze geworpen waren. Tot nog toe onpartijdige schepen raakten betrokken in de oorlog: al het technisch vernuft werd ingezet in de wederzijdse vernietiging. Knopen werden doorgehakt en de vloot viel uit elkaar.

De admiraal aanschouwde hoe schepen teloorgingen door kanonskogels. Hij zag eenzame spookschepen waarop de bemanningsleden elkaar één-voor-één hadden uitgemoord - man, vrouw en kinderen gelijk. En vredelievende schepen waarop bemanningsleden een pijnlijke hongersnood stierven. De admiraal voelde een schok: zijn schip was vastgeraakt. Hij keek om zich heen en zag hoe al het water uit de zee was verdampt. Met een sprong kwam hij op de zeebodem terecht en hij voelde hoe zijn voeten wegzakten in de grijze modder. Gedistingeerde officiers die het ongeluk hadden nog te leven, renden langs hem heen en vochten

om de laatste resten spartelende vis. Terwijl de admiraal wezenloos rondliep, werd hij omringd door de geur van gestorven vis en mens.

Met een rilling werd hij wakker. Hij opende zijn ogen en zag de lamp boven hem heen en weer slingeren. Nimmer was hij gelukkiger geweest om zijn eigen kapiteinsuniform te zien en de deining van de zee te voelen. De kapitein wist dat hij geen imposante redes zou geven over vis. Nee, hij ging een koers uitzetten. Zijn officiers zouden hem wellicht willen afzetten en met gespeelde treurnis spreken over de tragiek van zijn waanzinnigheid. Het deerde hem niet: hij zou dan op een zeepkist de waarheid van zijn droom vertellen aan ieder die het horen wilde. Net zo lang tot de NL de juiste koers zou varen.

Door te blazen in een oude trompet maakte hij de gehele bemanning wakker in de vroege ochtend. En hij sprak:

"U bent wakker geworden op een nieuw schip. Vanaf vandaag gaan wij halve kracht varen. Want als elk schip dit doet, dan zal de zee niet verdampen. Vanaf vandaag zullen wij niet meer dan zeven vissen per dag eten. Want, wanneer iedereen op zee zeven vissen per dag eet, zal er voldoende eten overblijven voor onze kinderen. Vanaf vandaag zullen wij de vrijheid van elk bemanningslid beschermen en overtreders van onze regels opsluiten. Want niemand staat onder of boven de ander.

Vanaf vanavond zal de gehele bemanning elke nacht naar de sterren kijken. Elke nacht zullen we bepalen naar welke windstreek we zullen varen en of onze leefregels nog voldoen. Eenieder zal het vrijstaan om te denken en spreken wat zij wil, maar samen zullen wij beslissen. Onze kinderen zullen deze gewoonte aanleren vanaf het moment dat zij kunnen spreken.

’Waarom?’, vraagt u zich af. Omdat wij weten dat dit nodig is als we onszelf en onze nakomelingen de mogelijkheid willen geven om in vrede te kunnen varen. Omdat we willen dat wij en onze kinderen vrij en gelijk kunnen leven op zee. Omdat we hopen dat we zullen slagen, telkens wanneer we in het licht van de sterren onszelf en de ander aanschouwen."

Adrian de Groot Ruiz promoveert aan de Universiteit van Amsterdam op een gedragseconomische analyse van communicatie en onderhandelingen. Tevens is hij worldconnector***.***