

NUMMER 1 2016 zeventiende jaargang

KWARTALBLAD MARTIEM PASTORAAT

Diepgang



Sandd

Port betaald

Port payé

Wal Rus
Filippijns hart
Managersmuseum
Luchtvaart zeevaart

Van de redactie

Pasen is het feest van de opstanding en het nieuwe leven. Iedereen begint wel eens een nieuw leven. Het is een idee dat je kunt krijgen als je bijvoorbeeld van baan of woning wisselt. Het idee van nieuw kan nog sterker bezit van je nemen als de verandering een verbetering betreft. Zelfs een tijdelijke verslechtering die uiteindelijk zal leiden naar verbetering heeft iets enerverends. Zeker als je je in de nieuwe situatie niet langer meer slaaf voelt of laat onderdrukken.

Maar hoe zit het met deze zaken als je de leiding hebt? Als je kapitein of manager bent en bang bent deze positie te verliezen? Of als je een obsessie hebt voor meer en beter?

De redactie heeft geprobeerd Diepgang voor iedereen lezenswaardig te maken. Hopelijk is dit gelukt.

In dit nummer

Meditatie

De dood overwonnen 3

Gedicht

Opstaan 5

Gezondheid

Mindfulness 6

Astrids dagboek

Mindful je tas vergeten en lekker eten 8

Toegang tot de wal

Waarom wordt dit recht niet gehandhaafd? 10

Drielandenpunt

Kapitein Wiersum kan het pannenkoekenrestaurant niet vinden 12

Zeevaart kan leren van luchtvaart

Piloten gaan vrijuit waar kapiteins worden opgepakt 16

Goed voor het milieu

Een werkweek van 20 uur 18

Managers

Ze horen in een museum 20

Zeemansvrouw

Joke koopt een huis én verhuist terwijl haar man op zee is 23

Kapitein Wal Rus

Hoe realistisch schetst Marten Toonder het leven van zijn vader? 24

Maritiem pastoraat

Een Filippijns hart wordt niet gelucht maar uitgestort 28

Facebook

Geen betaalde liefde maar betaalde vriendschap 29

Ds Daghoor

Tieners hadden het zonder iPhone naar hun zin 30

Adressen maritieme pastores 31

Colofon 31



Het leven is niet eerlijk. Hoewel een blik op Facebook anders doet vermoeden, is de ene mens toch een stuk mooier, gezonder, rijker of slimmer dan de ander. Over deze ongelijkheid kan men zich enorm opwinden. Een mogelijk troostende gedachte is (de 'dooddoener') dat we uiteindelijk allemaal gelijk zullen eindigen: in een kist of bodybag.

Nu gaat er al zo'n twintig eeuwen een vreemd verhaal dat er iemand is voor wie dat laatste niet geldt. Zijn naam is Jezus Christus. Na drie dagen in een graf te hebben gelegen, stond hij weer op. Hoewel Hij zijn leven, na enkele aardse verschijningen, in de hemel voortzet, is het wel opvallend dat Zijn tijd op 'aarde leven' volledig in het teken stond van het helpen van mensen die lelijk (zoals melaatsen), ziek of arm waren. Daarnaast wist de man uit Nazareth ook lastig te begrijpen zaken heel goed uit te leggen.

Iemand die mooi, slim, gezond en rijk is, kan grote indruk maken op anderen. Dit kan uiteindelijk teruggevoerd worden op de grote afstand die deze persoon van de dood lijkt te hebben. Mooi is immers het tegenovergestelde van vervallen. Vervallen verwijst naar een naderend einde. Mooi kan ook te maken hebben met symmetrie, dat weer naar (levens)kracht wijst.

Wie slim is kan situaties de baas, die voor domme mensen het einde betekenen. Wie rijk is kan de beste doktoren inschakelen, de beste



medicijnen kopen en comfortabel wonen en reizen. Ziektes kunnen zo wat langer verder buiten de deur gehouden worden en zo houdt een rijk iemand de dood ver van zich weg.

Het zoveel mogelijk afstand bewaren van de dood lijkt in de westerse wereld in de 21ste eeuw de belangrijkste activiteit van de mens. Zo wordt een groot deel van het belastinggeld besteed aan onderwijs en gezondheidszorg. Veel mensen sporten en eten gedisciplineerd en voelen zich volkomen vrij laatdunkend te spreken over degenen die dat niet doen. Daarnaast zijn ze bereid zich van alles te ontfeggen om geld te kunnen verdienen.

Confrontatie met mensen die ogenschijnlijk dichter bij de dood zijn, wordt gezien als overlast en gezeur. Psychologen hebben hierbij vastgesteld dat het zien van arme, zieke en lelijke mensen angst oproept. Die verwijzen (ook al willen ze dat zelf niet) naar het onvermijdelijke dat niemand wil: de dood.

Jezus Christus had op aarde een volkomen andere levenshouding. Hij wist ook tijdens Zijn aardse leven dat hij voorbestemd was om de dood niet te mijden, maar er dwars door heen te gaan. Het was niet eenvoudig en Hij is ook bang geweest, maar is uiteindelijk wel gegaan.

Jezus heeft mensen opgeroepen hem na te volgen. Om mensen met minder geld, een zwakkere gezondheid of een weinig fraai uiterlijk niet links te laten liggen. Hij heeft uitgelegd dat je dan een domme fout maakt. Dat je in je jacht om een goed leven te leiden te ver gaat, terwijl alles dichtbij huis ligt. Als je daar eenmaal om je heen kijkt zal je mensen treffen met een mindere gezondheid, kleine beurs en een uiterlijk dat niet lijkt op diegenen die gebruikt worden om de verkoop van frisdrank, kleding of vakanties aan te jagen. Dat juist die mensen van grote betekenis zijn is wonderlijk. Zoals opstaan uit de dood dat is. Helemaal uit te leggen is het niet, maar dat we dit inzicht hebben is zeker het vieren waard.

Fijne Paasdagen gewenst!

Léon Rasser

Opstaan

*Het wil niet erg vlotten
ook ik ben een kind van deze tijd
de verleidingen zijn groot, en
aanpassen is zo veilig.*

*Maar toch zal ik er doorheen moeten
het lijden is al voor ons gedaan
Leven is je oprichten, opstaan
zodat het echte leven kan beginnen.*

Gerrit van de Nieuwendijk



Mindfulness

Het jaar 2015 was op het gebied van gezondheid in Nederland een bijzonder jaar. Voor het eerst werden meer mensen arbeidsongeschikt door psychische dan door lichamelijke klachten. We zijn vaker gestresst dan ooit of hebben zelfs een burn-out. Bij deze moderne ziektes horen ook eigentijdse therapieën. Eén daarvan is mindfulness. Er zijn prachtige omschrijvingen over wat dit Engelse woord betekent. Volgens ons komt het erop neer je te concentreren op het hier en nu.

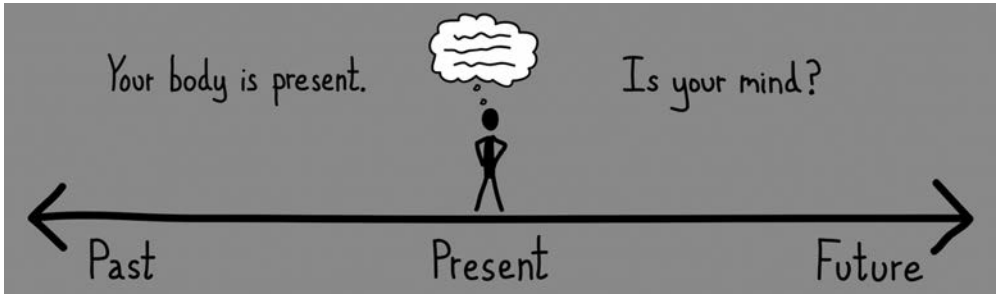
Mensen die zich verdiepen in het boeddhisme krijgen technieken aangeleerd om dit voor elkaar te krijgen. Zo doe je kennis op van het bestaan zoals dit werkelijk is. Deze bewuste aandacht moet dan leiden tot een levenshouding waarin negatieve en positieve ervaringen niet je stemming bepalen, maar ‘neutraal’ geaccepteerd worden (shit happens/poep gebeurt). Kortom, je aanvaardt de dingen zoals ze nou eenmaal onvermijdelijk zijn. Narigheid is daarbij makkelijker te accepteren, als je jezelf dwingt ze te zien als de-

tails van een groter geheel dat wel mooi en goed is.

Tegenwoordig wordt – zonder enige connectie met deze hogere sferen – mindfulness gebruikt als therapie voor burn-out en stress. Zonder de bedoeling te hebben op de lachspieren te werken, wordt in propagandamateriaal het volgende voorbeeld gegeven: ‘In plaats van gedachteloos een appel weg te knagen, “beleef” je elke hap met al je zintuigen. Door met aandacht te leven, wordt je appel niet alleen smakelijker, ook kun je op termijn beter omgaan met ne-

gatieve emoties.’ Deze andere manier van je aandacht richten blijkt te werken. Psychische klachten verminderen daadwerkelijk en je ervaart minder stress. Recent onderzoek toont zelfs aan dat mindfulness net zo goed werkt als antidepressiva in tabletvorm.

Steeds meer mensen hebben psychische klachten. Zou dat komen omdat het leven zoveel moeilijker is dan het vroeger was? Of heeft het ermee te maken dat we elkaar tegenwoordig wijs maken, dat je op zo’n manier kunt leven dat vrij-



wel alles leuk is? Wie actief is op Facebook krijgt die indruk. Sterker nog, het lijkt wel een wedstrijd 'leuk leven leiden'. Degene met de meeste likes is de winnaar. Hierdoor is er voor ellende of ongeluk maar weinig ruimte.

Als er een sportwedstrijd gehouden wordt, is er een winnaar en een verliezer. Tegelijkertijd zijn alle deelnemers winnaars, omdat ze door hun sport te bedrijven een goede fysieke conditie hebben. Mensen die in 3,5 uur een marathon lopen voelen zich een hele Piet, terwijl de winnaar er maar iets meer dan 2 uur voor nodig heeft. Voor de gelukswedstrijd op Facebook – en daarmee de hele westerse manier van leven –

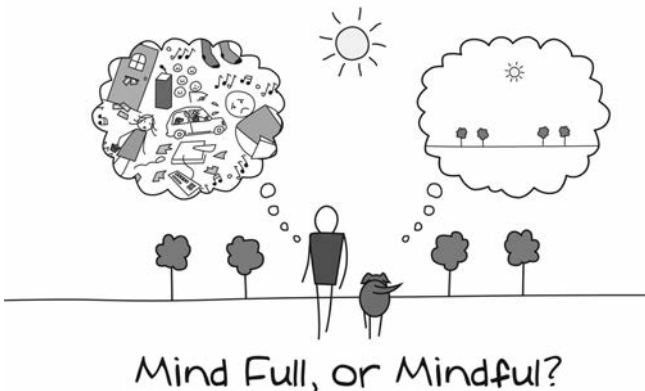
zou met 'mindfulness' het zelfde moeten gelden. Iedereen die aan zijn geest werkt, wordt gelukkiger. Dit betekent dat het je eigen keuze is om je rot te voelen. Natuurlijk zijn er problemen. Maar je trekt die beerput niet open en je laat de negatieve emoties voor wat ze zijn. Dat doe je, mindful, met aandacht: je voelt het, ervaart het en wuift het vervolgens weg ...

Deze manier van denken is natuurlijk wat te eenvoudig. Ze passen uitstekend bij een houding die je zoekt bij een feest. Maar elk feest is na verloop van tijd weer afgelopen. Met mindfulness kunnen klachten over somberheid wellicht op korte termijn even verdwijnen, maar van binnen ettert het

meestal gewoon door. Mindfulness heeft iets weg van het paracetamolletje tegen de hoofdpijn. Ze zijn fijn en waardevol als je een dagje niet lekker voelt. Zeker als het een feestdag is of een werkdag waarop veel moet gebeuren. Een hersentumor gaat er echter niet van weg.

Het is nuttig om met aandacht te leven en stil te staan bij 'het moment'. Het is ook een vaardigheid die het waard is te leren. Tegelijkertijd is lessen trekken uit het verleden en zich voorbereiden op de toekomst ook van belang. En kunnen toegeven dat je problemen hebt in plaats van ze weg te wuiven, is niet zelden een belangrijke stap naar een definitieve oplossing. Mindfulness heeft op dit moment iets van een rage. Hopelijk zal iedereen geleidelijk er de juiste waarde van inschatten en er gebruik van maken. Voor een enig en eeuwig antwoord op alle menselijke problemen moet gewoon verder gezocht worden.

**Helene Perfors en
Léon Rasser**





Handtas

Jongste wil nieuwe handschoenen. Hij heeft schoon genoeg van zijn mooie wanten en vindt ze erg kinderachtig. Aha. Ik zie een goede aanleiding om samen met hem te gaan shoppen, dus ik stem direct in. We gaan op de fiets door het schemerdonker en hebben een zee van tijd.



De zeeman, die al sinds de kerst met verlof is, kookt namelijk het eten. Het enige wat we straks dus hoeven te doen is aanschuiven. Het verlof geeft mij altijd een stuk vrijheid, dat ik mis als ik alleen ben. De huishoudelijke rompslomp is twee keer zo snel klaar als we met z'n tweeën zijn en dus is er veel meer tijd over voor iets leuks. Ik ben dan ook nooit blij als het verlof is afgelopen.

Jongste fietst op zijn eigen fietsje naast mij. En zo gaan we op, naar de eerste sportzaak. De kleinste maat handschoenen is veel te groot voor zijn handjes. Hij is erg teleurgesteld. Dus gaan we naar sportzaak nummer twee. Om daar te komen moeten we een nare oversteek maken. Ik kan jongste nog net voor een langsrijdende auto wegtrekken. Hartverzakking.

In sportzaak nummer twee slagen wij ook niet. Een aardige winkelvrouw legt hem uit dat hij een beetje groter moet zijn voor echte handschoenen. Mij gelooft hij nooit maar haar wel, dus we vertrekken weer. Door het schemerdonker rijden we terug en komen langs de kinderledingzaak. Zo dichtbij komen we meestal niet, dus ik grijp deze kans! Jongste wil eigenlijk niet naar binnen, maar uiteindelijk stemt hij in. Op voorwaarde dat hij maar één kleertje zal passen.

Als wij de fietsen op slot zetten, merk ik voor het eerst dat ik mijn handtas niet meer heb. Dat is een hele nare constatering. Dus doen wij snel de fietsen van het slot en gaan terug naar winkel nummer twee, want daar staat ie natuurlijk nog. Inmiddels is het ook donker geworden. Weer naderen we die nare oversteek en opnieuw kan ik jongste nog net wegtrekken voor een langsrijdende auto. Zenuwzinking.

De aardige mevrouw is er nog. En volgens haar had ik mijn tas zopas ook al niet bij me. Dan moet hij dus in de eerste winkel zijn achtergebleven. Ja. Ik voel paniek. Want wat als dat niet zo is? Mijn beurs zit erin, met daarin rijbewijs en pinpas.

En een klein kaartje met daarop geplakt een paar plukjes haar van ons overleden kind. En nog een heleboel rommel, waardoor mijn man mijn handtas regelmatig vergelijkt met een stortkoker.

Maar ook in winkel één is de handtas niet. De dertigjarige verkoper vol hedendaagse klantovriendelijkheid vraagt of ik mijn hoofd nog wel heb. Ik hoor mezelf zeggen dat hij eerst zelf maar eens moeder moet worden. En dat ik ook ooit winkelmeisje was. En dat ik toen ook dacht dat ik het druk had. Ik denk niet dat hij me aardig vond. Dat was hij ook niet en zo waren we beiden niet aardig.

Ondertussen app ik mijn redelijk goed georganiseerde zeeman: 'Tas weg'.

Hij belt me. Hij heeft de tas gevonden in de fietsenschuur. Waar ik hem nog even had neergezet om het extra lampje aan te doen, dat ergens ingeklemd zit tussen de spaken van het kinderfietsje. We passen geen enkel kleertje meer, maar gaan naar huis. Ik huil. Man schudt niet eens zijn hoofd, maar zet onze fietsen binnen. Vervolgens kunnen we aanschuiven, want het eten staat klaar. Het smaakt erg goed.

Een groet van

Astrid Feitsema



Een vastgesteld recht

Toegang tot de wal



Tijdens de viering van het vijftigjarig jubileum van de Stichting Pastoraat Werkers Overzee gaf professor Borgman alle aanwezige dominees en priesters een dringend advies.

Hij vroeg mij en mijn collegae niet alleen een vriendelijke specialist in bijvoorbeeld kerkdiensten aan boord of bidden te zijn, maar ons ook – gevraagd én ongevraagd – met van alles en nog wat te

Aan zijn oproep moest ik denken toen ik aan boord van een Nederlands kustschip in gesprek raakte met een eveneens op bezoek zijnde inspecteur 'Leefomgeving en Transport'. Op een gegeven moment stelde ik hem de vraag hoe hij zich voelde onder zijn controlewerk, omdat het welzijn van zeevarenden – naast het gebrek aan rust – vooral negatief beïnvloed wordt door de onmogelijkheid van de waterkant naar de poort van de terminal te gaan. Bemoeizuchtig vroeg ik hem waarom hij

bij zijn inspectie zeevarenden daar niet even naar kon vragen.

Na eerst gesteld te hebben dat er een preventieve werking van inspectie in het algemeen uitgaat, begon hij aanvankelijk te vertellen over een aantal onhygiënische hoofdkussens die hij had opgespoord. Blijkbaar kon hij aan mijn gezicht aflezen dat dit niet veel indruk op mij maakte en maakte hij de Maritime Labour Convention 2006 tot onderwerp van gesprek. Hij pakte de tekst erbij en zag tot zijn eigen verrassing dat in sectie 4.4 staat dat zeevarenden het recht hebben om de wal op te gaan.

MLC 2006 Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities Purpose:

To ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being



I. Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible.

Hij beloofde niet alleen de zaak aan te kaarten bij het overleg dat hij op zijn werk voert, maar adviseerde mij ook de inspectie te schrijven, omdat ze dan verplicht zijn met een antwoord te komen. Uiteraard heb ik de inspectie geschreven en na een maand kreeg ik antwoord.

Hoewel ik anders had gehoopt, was ik niet verrast dat ik te horen kreeg dat de inspectie voor zichzelf geen taak weggelegd ziet omdat haar rol 'beperkt' is. Zij wil alleen zaken aan boord controleren. Wel wordt het probleem onderkend en is er toegezegd dat dit 'in relevante overleggen met de sector genoemd gaat worden' en de rol van de inspectie 'beperkt' is.

Nu ik eenmaal met bemoeien begonnen ben, heb ik de Port State & Flag State Control Coördinator maar weer teruggeschreven met de vraag of hij misschien weet wie dan wel toeziet op de naleving van de wet. Het kan toch niet zo zijn dat de overheid – net zoals de kerk zelf – kiest of zij zich ergens mee bemoeit of niet?

Léon Rasser



Piraterijdossier: opnieuw een open brief aan de Tweede Kamer

In de bijna twee jaar na het aanbieden van een petitie aan de Tweede Kamer om de inzet van private beveiligers mogelijk te maken, een open brief waarin gepleit werd voor een sluitende oplossing én gelobby bij de diverse politieke partijen, is het bitter weinig opgeschoten. Nog steeds is niet geregeld waar het om gaat: namelijk wetgeving waarin zeevarenden goed worden beschermd. Dat men op een legale wijze kan varen. Dat er helderheid is over de rechtspositie van kapiteins. En dat reders zich niet gedwongen voelen hun schepen om te vlaggen. Het is treurig dat deze punten, nu al jarenlang, onder de aandacht van de parlementariërs moeten worden gebracht.

Maar begin december 2015 kwam er weer wat beweging in het proces. Het kabinet stuurde een beleidsstandpunt naar de Tweede Kamer. Daarin wordt – opnieuw - voorgesteld om op schepen die varen onder Nederlandse vlag, onder strikte voorwaarden, gewapende particuliere beveiligers toe te staan. (Let wel, we zijn weer op hetzelfde punt als in maart 2014!) Het beleidsstandpunt kan uiteraard pas worden uitgevoerd als de Tweede Kamer ermee heeft ingestemd. De Kamer heeft echter in haar wijsheid besloten pas op 8 juni het standpunt van het kabinet te bespreken. Je broek zakt er van af.

Een groot aantal organisaties, waaronder vakbond, redersvereniging, maritiem gezinscontact en kapiteinsvereniging, hebben daarop in februari een open brief in het Financieele Dagblad geplaatst. Men verwijt daarin de Kamer geen gevoel van urgentie te hebben en de positie van zeevarenden verregaand te onderschatten. Men roept de Tweede Kamer op om alles op alles te zetten om het per 1 januari 2017 juridisch mogelijk te maken private beveiligers in te huren.

Het is een goede brief en het is ook goed dat e.e.a. weer eens over het voetlicht gebracht wordt. Maar verder heeft men geen poot om op te staan. Het verleden biedt in dit geval de garantie voor de toekomst; de Tweede Kamer heeft zich de laatste jaren nooit gevoelig getoond voor petitie's, open brieven en goede argumenten. Dat zal ze nu ook niet doen.

Het alarmerend gebrek aan visie dat de Kamer al jaren tentoon spreidt als het gaat om het piraterijdossier, is helaas niet zomaar op te lossen.

Helene Perfors



Drielandenpunt

Met een plastic tasje
vol monsterboekjes,
een stempelkussen en
de scheepsstempel
daal ik de gangway af
waar een bootje op
mij ligt te wachten.

Ten anker op de rede van Tabatinga, een Braziliaans stadje op de grens met Peru, diep in het Amazonegebied, moet er op vrij omslachtige manier uitgeklaard worden. Ik begrijp niet helemaal waarom ik daarvoor de wal op moet maar het geeft mij een mooie gelegenheid rond te kijken. Na een kort tochtje meren we af bij een drijvende taxibootstandplaats. Ik weet niet zeker of dit woord bestaat.

Om de vaste wal te bereiken loop ik over een wankel constructie, gemaakt van over-

dwars in het water liggende boomstammen met daaroverheen planken. De enorm dikke boomstammen doen dienst als drijver. Bomen genoeg, moeten ze hier gedacht hebben.

De amechtige scheepsagent neemt me mee naar het plaatselijke politiebureau waar hij zonder pardon voordringt in de rij mensen. Niemand protesteert. Achter het loket zit een aantal zeer vervelde agenten, allen met een pistool op de heup alsof het bureau ieder moment aangevallen kan worden.



Het is direct duidelijk dat monsterboekjes controleren geen dagelijkse kost is op dit bureau. Met gefronste wenkbrauwen draait de loketagent het boekje om en om alsof hij een zeldzame papyrusrol heeft gevonden waarvan hij de hiëroglfen niet kan lezen. Na enig nadenken geeft hij te kennen dat hij alle boekjes moet controleren. Plechtig neemt hij plaats achter zijn computer. Aangezien in dit deel van de wereld het internet net zo snel werkt als een belastingambtenaar op zondagochtend, kan dit wel even gaan duren...

“Kom”, zegt de agent, “we gaan naar Colombia.”
“Huh?” denk ik, maar voor-

dat ik geluid produceer, weet ik het. Tabatinga is een grensplaats, niet alleen met Peru maar ook met Colombia.

Even later, midden in de hoofdstraat, zigzaggen we om een wegversperring. Het is de grens. Geen zwaar bewapende soldaten, geen douane, geen slagbomen, slechts aan het verslechterde wegdek is te merken dat we in een ander land zijn. Kennelijk heeft Colombia het onderhoud van de openbare weg niet hoog op de agenda staan.

Nog weer later, ik heb van de gelegenheid gebruik gemaakt mijn hardos te laten

bijwerken door een Colombiaanse kapper, rijden we weer in Brazilië.

“Kom”, zegt de agent, “nu naar Peru ...”

Ik kijk nergens meer van op. Met het bootje varen we vanaf de haven naar een eilandje. Dit is Peruviaans grondgebied. Hier gaan we met een enveloppe vol met onduidelijke papieren nog wat stempels halen. Het waarom ontgaat me maar het uitstapje naar dit drielandpunt, maar dan zonder pannenkoekenrestaurant, is best uniek te noemen.

Kees Wiersum



Door een juiste invalshoek te kiezen h
ook historische en



eeft iets soms niet alleen nieuws maar
artistieke waarde.

Lobby voorkomt vervolging bemanningsleden



Zeevaart kan leren van luchtvaart

Conflicten kunnen funest zijn voor de veiligheid op risicovolle werkplekken, zoals in cockpits, op boorplatforms en schepen. Management consultant Eva van der Fluit promoveerde afgelopen januari op een onderzoek naar conflicten op het werk. In 'Professionals and the sweet spot of conflict' beschrijft zij haar onderzoek naar conflictsituaties onder KLM-vliegers. Het is een proefschrift, dat denk ik ook voor de maritieme wereld van belang is.

Omdat conflicten slecht zijn voor de veiligheid doen leiders, zoals bijvoorbeeld kapitains en gezagvoerders, er goed aan om ze in de kiem te smoren. Dit gaat helaas vaak niet vanzelf, we spelen namelijk allemaal graag de baas. Het vraagt om zogenaamd contra-intuïtief gedrag, ofwel gedrag dat je niet zomaar van nature doet. En om het te blijven vertonen moet dat constant getraind worden. Op het werk wordt wat afgeruzied, maar de verschillen zijn groot. Uit het onderzoek dat van der Fluit deed onder de piloten blijkt, dat er aan boord van een vliegtuig minder vaak ruzie is dan bijvoorbeeld op een kantoor. Maar als er een conflict ontstaat, komt dat vrijwel altijd omdat de gezagvoerder de baas speelt. Dit laatste geldt voor bijna alle werkplekken. Piloten hebben wel weer een andere manier van omgang op de werkvloer. Op grond van de tragische gebeurtenissen op het vliegveld van Tenerife in 1977 is men op een andere manier gaan samenwerken. In Tenerife ging de gerespecteerde en zeer ervaren gezagvoerder niet in op een opmerking van zijn ondergeschikte. Het gevolg was de grootste vlieg-ramp ooit. Dat juist de captain verantwoordelijk was, was een enorme schok. Het leidde niet alleen bij de KLM tot een fundamenteel andere manier van denken, maar ook bij veel an-

dere luchtvaartmaatschappijen. Sinds Tenerife wordt de inbreng van alle crewleden zoveel mogelijk gebruikt om de veiligheid aan boord te borgen. De jongste stewardess kan namelijk ook beschikken over essentiële informatie. Vliegtteams bekijken bepaalde situaties zoveel mogelijk samen, staan open voor elkaars visie en doen daar iets mee. Gezagvoerders leren om gezag uit te oefenen zonder conflicten op te roepen. Want zoals gezegd, op risicovolle werkplekken kunnen conflicten funest zijn voor de veiligheid. Er zijn helaas legio voorbeelden te vinden waarbij conflicten op de brug hebben bijgedragen tot het ontstaan van ongelukken op zee. Volgens Eva van der Fluit wil dat niet zeggen dat we koste wat kost elk conflict moeten uitbannen. Een conflict kan ook een bron van vernieuwing zijn. Een voorwaarde is wel dat het 'klein' blijft en geen machtsvraagstuk wordt. Voor haar onderzoek analyseerde van der Fluit ruim tachtig conflictsituaties van KLM-vliegers. Wat blijkt is dat de vliegers ongeveer half zoveel conflicten hebben als mensen in andere organisaties. Als de gezagvoerder echter instrueert, corrigeert, feedback geeft of een besluit oplegt, is de kans wel groot dat er een conflict ontstaat. Medewerkers houden er na-

melijk niet van om 'overruled' te worden. Dit roept het zogenoemde oerconflict tussen leidinggevende en ondergeschikte op. Leidinggevend willen sturen en controleren. Ondergeschikten willen juist hun eigen gang gaan. Bij feedback of een opgelegd besluit kan men in de verdediging schieten of er flink de pest in krijgen. Deze reflex is uiteraard niet best voor een effectieve samenwerking. Uit het onderzoek blijkt dat men in de luchtvaart veel verder is met het omgaan met deze oerconflicten. Gezagvoerders hebben technieken geleerd om een conflict te voorkomen of snel de kop in te drukken. Als dit niet lukt, bevriezen ze de situatie. Dat betekent voor de vliegers gewoon doorwerken en de aandacht verleggen van de persoon naar het veilig afmaken van de vlucht. De conflict-situatie wordt bevroren tot het weer veilig is om er iets mee te doen. Op de grond dus. Bovendien proberen ze te voorkomen dat ze überhaupt in zo'n situatie terechtkomen. Ze gaan ervan uit dat ze allemaal vakmensen zijn, die een goede reden hebben om te doen wat ze doen. Dat is positief en verbreed hun horizon in plaats van te vernauwen. Het wordt een leermoment en niet een machtskwestie. Bovendien probeert iedereen elkaar stressvrij te houden, omdat iedereen dan beter functioneert.

Zoiets gaat niet vanzelf, maar dit contra-intuïtief gedrag wordt uitgelegd en geoefend in de reguliere bijscholing. Ook zorgt 'de wal', het vliegmanagement, voor goede voorwaarden. Voorbeelden zijn een prima werktijdenregeling en een promotiesysteem dat rust geeft, omdat ellebogenwerk geen zin heeft. Zeer belangrijk is dat het vliegmanagement bij wetgevers en toezichthouder erop wijst dat het leren van je fouten belangrijker is dan het af-



straffen ervan. Deze lobby heeft succes gehad. Vliegers durven nu hun fouten toe te geven, omdat ze er niet gauw voor vervolgd zullen worden door de overheid! Het enorme voordeel hiervan in het voor-

komen van volgende ongelukken moge duidelijk zijn. Eva van der Fluit stelt dat, omdat vliegers nu eenmaal gevaarlijk werk doen, hun uitgebreide conflictraining mogelijk overdreven is in kantoor situaties op de grond. Aan de wal mag dat dan misschien zo zijn, maar op de brug kan men aan dit soort leiderschap in de cockpit zeker een voorbeeld nemen.

Helene Perfors

*Bron: Financieele Dagblad,
16 januari 2016*

Milieu

Maximaal 40.000 uur betaald werken

In Parijs hebben politici afgesproken om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 2 graden. Het gevolg is dat er van alles moet gebeuren om de hoeveelheid koolstof in de lucht niet te groot te laten worden. Het is ook nog niet duidelijk welke methodes gebruikt gaan worden. Eén van de ideeën is om mensen in de westerse wereld te verbieden meer dan 40.000 uur in hun leven betaald te werken.



Niet meer dan 40.000 uur betaald werken betekent bij een pensioenleeftijd van 65 jaar dat men gemiddeld niet meer dan 20 uur per uur week in touw is om materiële zaken te kunnen kopen. De andere tijd zou men aan (andere) nuttige en belangrijke zaken kunnen besteden als: meer tijd doorbrengen met kinderen, ouders of mensen uit de buurt, waardoor het leven gezelliger en veiliger wordt.

De wetenschappers die een maximum willen stellen aan de hoeveelheid werk die een mens mag verrichten hebben onderzocht of mensen niet meer gaan vervuilen als ze meer vrije tijd hebben. Ze kwamen er al snel achter dat dit niet zo was door naar de Verenigde Staten van Amerika te kijken. Daar is de welvaart hoog, maar werken de mensen veel. Ze komen vaak zó moe uit hun werk dat ze veel (vervuilende) kant-en-klaar producten kopen. Ze hebben ook geen energie meer om 'moeilijke' televisieprogramma's te kijken, laat staan dat ze boeken gaan lezen. Daardoor wordt hun vervuilende leefpatroon ook moeilijk doorbroken. In andere rijke landen waar minder gewerkt wordt is het beter gesteld met het milieu.

Eén van de grootste milieurampen uit de menselijke geschiedenis, de ontploffing van de kerncentrale in Tsjernobyl, is veroorzaakt door de overwerktheid van de leidinggevenden. Hoewel het heel moeilijk is om uit te rekenen gaat men er vanuit dat 10% minder werken de CO₂-uitstoot met 15% verlaagt. Een factor die

bij de berekening niet is betrokken zijn de aankopen die vooral worden gedaan omdat ze een goed gevoel opleveren. Mensen met meer vrije tijd voelen zich waarschijnlijk beter, waardoor dit minder nodig is.

Feit is namelijk dat er veel meer mensen zijn die dromen van langere vakanties dan van meer geld. Daardoor zitten we op dit moment in een merkwaardige impasse. De reden dat we werken, om het goede leven te kunnen leiden, is beter mogelijk wanneer we minder betaald werk doen.

Nu zijn er in Nederland tal van mogelijkheden om dit te doen, maar in de praktijk blijkt 'consuminderen' maar door een kleine groep in de praktijk te worden gebracht. Mensen streven immers een hoge status na en dat is op dit moment 'druk met werk zijn'. Veel geld heeft een hogere status dan veel tijd.

Zolang iedereen er nog zo over denkt, zal de overheid maatregelen moeten nemen. Bijvoorbeeld door een verbod in te stellen om meer dan 40.000 uur in een mensenleven betaald werk te doen. Er zijn immers minder aansprekende methodes om de klimaatdoelstellingen van Parijs te halen.

Léon Rasser

** de wetenschappelijke gegevens zijn afkomstig van de website degrotetransitie.nl*

Audit is nepcontrole



In mijn kinderjaren – een jaar of veertig geleden – was een manager iemand die bokkers begeleidde of een stal vol artiesten onder zijn hoede had. Sinds de jaren '90 van de vorige eeuw werd de benaming manager echter ineens algemeen. Banken kregen accountmanagers. In de zorg kreeg je zorgmanagers. En in het bedrijfsleven is het aantal soorten managers helemaal niet meer bij te houden. Waar vroeger een chef de leiding had, staat er nu 'office manager' op de deur. Een afdelingshoofd is 'branch manager'. Het zou zo maar kunnen dat er straks geen kapitein meer is op een schip, maar een 'bridge manager'. In de machinekamer heet de HWTK dan ineens 'engine manager'.

Managers horen in

Nu is een verschuiving in taal vaak een afspiegeling van een dieperliggende ontwikkeling. Daarover hebben René ten Bos en Ruud Kaulingfreks het interessante boek 'STRA' geschreven. De eerste is hoogleraar filosofie van de managementwetenschappen in Nijmegen en de laatste is als filosoof en socioloog werkzaam in Utrecht.

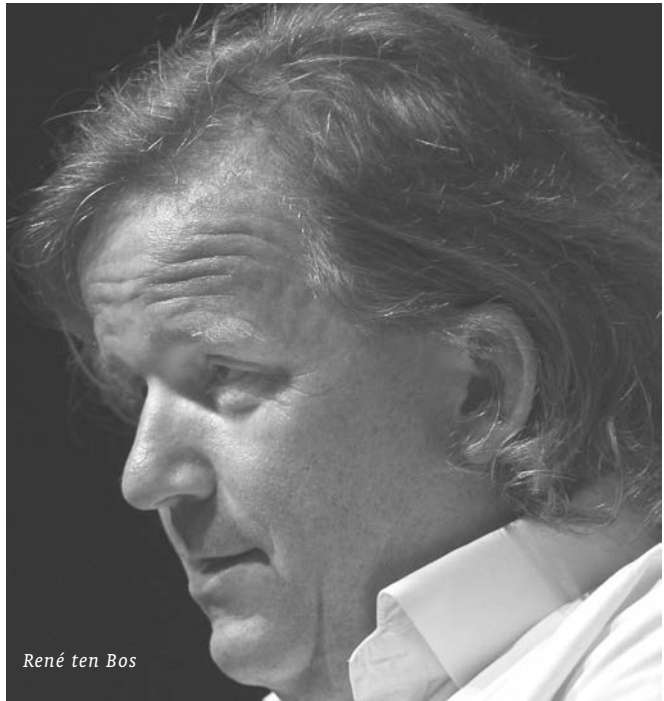
STRA staat voor: strategie, een bijzonder populair woord onder managers. De ondertitel

luidt 'Een wonderlijk woordenboek voor de weldenkende manager'. Het is geen boek dat je zomaar van voor naar achter leest, maar als soort van encyclopedie. Hierbij worden woorden besproken die je niet zo gauw in een managementboek verwacht: glas, kunst, maffia, toeval, wonder – om er een paar uit te pikken. Volgens Ten Bos en Kaulingfreks is de opkomst van 'management' en 'strategie' typisch voor het geloof in de maakbare en planbare samen-

leving dat onze tijd kenmerkt. Meten is weten. Daarom probeert de moderne leidinggevende zoveel mogelijk uit te gaan van harde cijfers, dossiervorming en planning. Daarbij is iedereen op zoek naar de heilige graal van 'succes'. Managementboeken die succes beloven, vinden gretig aftrek. Voor seminars waarin succesvolle sprekers hun geheime methode uit de doeken doen, worden enorme bedragen neergeteld. Bedrijven formuleren kernwaarden. Er

worden analyses uitgevoerd en veranderprocessen geïnitieerd. Succes schijnt verze-kerd.

In STRA proberen Ten Bos en Kaulingfreks af te rekenen met dit geijkte managementverhaal. 'Wat in principe een mooi vak kan zijn, ontardt in de praktijk in een zinloze obsessie met protocollen, audits en andere vormen van nepcontrole.' In vroeger tijden was leidinggeven meer een zaak van karakter en gevoel. Maar tegenwoordig lijkt het bureaucratische type ondernemer zijn intrede te hebben gedaan. Alles moet langs strakke lijnen verlopen en in bepaalde structuren passen. Daarom moet de organisatie via allerlei managementslagen worden aangestuurd. Creativiteit en zelf



breng niet kwijt. Daartegenover staat het type Hiddink. Die coachte heel anders. Hiddink probeert de spelers voor-

factoren afhankelijk dan planning en controle. Er komen ook zaken als toeval en geluk bij kijken. Misschien mag je af en toe zelfs van 'wonderen' spreken (ook één van de woorden in het woordenboek). Maar vertel dat maar eens op een seminar. De succesvolle spreker houdt veel liever de illusie in stand dat het succes bereikt is door zijn succesvolle planning en methode. Dankzij dat geloof gaan veel bedrijven en organisaties gebukt onder cijfermanagement, documentatie, dossiervorming en controlesystemen. Onnoemelijk veel energie gaat zitten in het verzamelen van zoveel mogelijk gegevens van alles en nog wat. Terwijl die energie ook in andere dingen gestoken kan worden. De schrijvers van STRA pleiten

een museum

doen zijn uit den boze. Om hun verhaal duidelijk te maken verwijzen de schrijvers bij de bespreking van 'succes' naar voetbalcoaches. Het type Van Gaal lijkt op de moderne manager: met de map onder de arm, in de weer met cijfers en analyses, looplijnen en een uitgebreide staf erbij. Hij heeft er veel succes mee behaald. Maar sommige beroemde spelers konden niet bij hem gedi- en. Die hadden het gevoel in een keurslijf te worden gestopt. Zij konden hun eigen in-

al vertrouwen te geven en te bouwen aan onderlinge verhoudingen. Alleen af en toe is het nodig in te grijpen.

Een half jaar geleden geloofde iedereen in de methode Van Gaal. Niemand gaf meer een cent voor de aanpak van Hiddink. Maar inmiddels zijn de rollen weer omgedraaid: Van Gaal boekt magere resultaten bij United en Hiddink revan- cheert zich bij Chelsea. Ten Bos en Kaulingfreks zeggen: succes is dus van veel meer

voor aandacht voor andere elementen in een organisatie. Het is belangrijk om te bouwen aan relaties. Werknemers zijn trouwer aan mensen dan aan targets. Dat geldt ook voor cijfers: die hebben uit zichzelf geen gezag. In het boek vinden we een bespreking van 'kennis' en 'waarheid'. Kenniswerken is tegenwoordig een populair woord. Maar als dat betekent dat men in feite leert steeds meer volgens bepaalde protocollen te werken, zal de motivatie snel afnemen. Teveel vrijheid is niet goed, maar mensen willen wel bewegingsruimte houden. Dat geldt voor de wijkverpleegkundige, voor de onderwijzer voor de klas en zeker ook voor de man of vrouw aan boord. Mensen zijn geen machines. Ze zullen zich misschien wel een hele tijd zo gedragen, zo lang je er maar genoeg geld in stopt. Maar op een gegeven moment houdt

het op. Mensen willen meer. Managers moeten daarom af en toe ook eens een museum bezoeken. Zich in kunst en filosofie verdiepen. Zelf meevaren. De wereld zien. Want de wereld zit vaak anders in elkaar dan wij denken of willen afdwingen. Misschien zou je aan dit rijtje ook nog kunnen toevoegen: gewoon eens een kerk binnenstappen. De gedachte dat de wereld niet maakbaar is, is namelijk niet nieuw.

STRA is een provocerend boek. Het is ook voor niet-managers de moeite van het lezen waard. Een deel van het wantrouwen dat er op de werkvloer tegen managers heerst, is namelijk terecht. Tegelijkertijd willen Ten Bos en Kaulingfreks niet af van alle controle en organisatie. Management is nodig. Maar het zou wel fijn zijn als er af en toe 'gewoon'

gewerkt kan worden. Op de kleine schaal van een schip spreekt dat misschien wat meer vanzelf. Een goede kapitein of hoofdstoker houdt alles wel in de gaten, maar bemoeit zich tegelijkertijd ook met zo min mogelijk zaken die door de wacht worden geregeld. Verder zou het in de lijn van STRA goed zijn als een zeevarende af en toe even de wal op kan om zijn hoofd leeg te maken. Want mensen willen meer in het leven. Alleen is het nut daarvan lastig in cijfers uit te drukken...

Stefan Francke

Rene ten Bos & Ruud Kaulingfreks, STRA – Een wonderlijk woordenboek voor de weldenkende manager, Uitgeverij Thema, 2005, € 34,95

Onder het kopje 'grens' verwijzen Ten Bos en Kaulingfreks naar een verhaal van Frans Kafka:

'Er moet een muur komen, dachten de oude Chinezen. De muur weert de barbaren uit het noorden ... want barbaren wil niemand. Die brengen alleen maar oorlog. En dus ging een heel land een muur bouwen, eeuwenlang, fanatiek, devoot en zonder ophouden. Immers, dit werk helpt oorlogen te voorkomen, ook al zijn die oorlogen misschien nooit geweest en ook al kun je je afvragen of het werk zelf niet belangrijker was dan het doel.'

Zo hield de muur mensen aan het werk. Maar toen de barbaren eenmaal hoorden van die muur, dachten ze dat er aan de andere kant wel iets te halen viel. 'Zo kon het gebeuren dat er steeds meer barbaren het land binnendrongen naarmate de bouw van de muur vorderde. En toen de muur uiteindelijk af was, ontstonden er pas echt oorlogen, iets wat men door de bouw ervan juist had willen voorkomen.'



Wat vindt je man er nu van?

De afgelopen maanden was ik druk. Soms zó druk dat ik dacht dat ik gek aan het worden was. De mensen om mijn gezin heen vonden mij ook gek. Dit droeg niet bij aan mijn geestelijke gesteldheid, mijn zelfvertrouwen was ingedeukt.

U wordt nieuwsgierig, ik snap het, u vraagt zich af wat er speelde in huize van den Dool. Dat maffe zeemansgezin van nummer 48, die altijd en overal zijn behalve thuis, waar iedereen altijd welkom is (als ze tenminste thuis zijn) en waar net zo hard gelachen wordt als gempoperd, waar allerlei mannen binnenstappen, behalve de hypotheekbetaler zelf.

We gaan verhuizen! Niet één keer, nee, twee keer! Zeemansvrouw en dochters krijgen iets in de kop, vinden iets leuks, kunnen het huidige huis goed verkopen onder voorwaarde er voor een bepaalde datum uit te zijn en dan besluit ik dat gewoon te doen! In deze tijd moet je niet lullen maar poetsen! Het is allemaal gelukt en geregeld. Er is een tijdelijk huis gevonden, ingepakt en instanties verwittigd. Sporten, boodschappen doen, werken, column typen, taxi rijden voor de bloedjes, het ging allemaal prima en bijkomend voordeel, ik sliep 's nachts als een roos.

Toen het langzaam bekend werd in het dorp ging ik toch wat angstig naar de supermarkt, want ik wist dat ik weer het onderwerp van gesprek ging zijn. Ik was voorbereid op vragen

van mensen die normaal amper goedemorgen zeggen. En ja hoor... Of ik het huis van *M* had gekocht, want haar huis was verkocht en nu stond dat van mij te koop (nee). Dat we van het dorp afgaan, verbazing alom want wie wil er nu naar de stad?? (wij). Ben je het dorp beu? (ja). Blijf je hier wel werken? (ja, ik ga het land niet uit). Je moet twee keer verhuizen, hoe doe je dat? (nou, gewoon). Heeft je man het huis gezien? (nee). Is hij er met verhuizen? (nee). Moet je dat dan allemaal alleen doen? (nee, blijk zo-waar ook vrienden te hebben). Hoe doe je dat dan met tekenen bij makelaar, notaris, en zo? (wel eens van mail, scan en machtiging gehoord?). Respect hoor! (waarom?)

Maar de mooiste vraag van allemaal: Wat vindt Jan er nu wel niet van?

Jan? Oh, Jan vindt het allemaal best!

Joke van den Dool



MARTEN TOONDER

Meer avonturen van Tom Poes



HET VERDWIJNEILAND • DE REUZENVOGEL • DE RARE UITVINDING
HET EILAND VAN GRIM, GRAM EN GROM

Zeevaart in stripverhalen



‘ Praat niet zo veel ’

Kapitein Wal Rus

‘ De enige die hier tikken
mag uitdelen, ben ik! ’

‘ Ook de beste walvis kan verdrinken ’

Al jaren ben ik een stripliefhebber. Het drong eigenlijk pas kort geleden tot mij door dat er in strips nogal wat zeevarenden voorkomen. Ongetwijfeld is mijn eigen beeld van de maritieme wereld erdoor beïnvloed. In deze serie over varende striphelden wil ik daarom eens bekijken in hoeverre dat beeld eigenlijk klopt met de werkelijkheid. Hoe realistisch gaat het er aan toe? Kloppen de technische details? Worden de geijkte vooroordelen in strips bevestigd?

‘ Ben jij nou een stuurman? ’

In dit nummer van Diepgang wordt de meetlat gelegd langs kapitein Wal Rus, een beroemd zeeman in de avonturen van Tom Poes en Heer Bommel. In 40 ingebonden delen heb ik die allemaal in de kast staan. Marten Toonder geeft kapitein Wal Rus in 26 verhalen een rol. Hij behoort tot de oudste karakters van de strip. In het zesde avontuur ‘Het verdwijneiland’ uit 1941 maakt hij zijn opwachting als kapitein van stoomschip de Albatros. Kapitein Rus heeft dan nog niet zo’n imposante snor als in de latere avonturen. Maar zijn karakter is al duidelijk zichtbaar. ‘Geen ogenblik kunnen ze je met rust laten,’ verzucht hij over zijn bemanning. In de volgende avonturen wordt kapitein Wal Rus’ opvliegende karakter verder uitgewerkt: hij loopt snel paars aan en beëindigt een discussie graag door zijn mouwen op te rollen en een paar klappen uit te delen. Als ‘eerlijk zeeman’ is hij niet gauw onder de indruk: niet van slecht weer en ook niet van andere levende wezens. Het moet duidelijk zijn: hij is de baas aan boord. Hij kan zijn bemanning de huid ongenadig vol schelden. Namen verbastert hij consequent. Maar

zijn karakter heeft ook een goedmoedige kant. Hij heeft veel meegemaakt en vertelt daar graag over, met een sigaar erbij. Hij houdt van een borrel en een dutje. Hij leeft met de klok; de Albatros – ‘een goed schip, meneer’ – moet wel op tijd vertrekken. Met Heer Bommel heeft hij een haat/liefdeverhouding. Met hem als passagier is er altijd gedoe, maar hij is goed van betalen.

Wat niet zoveel mensen weten is dat de vader van Marten Toonder, net zoals de mijne, kapitein was. In zijn geval was dat op de grote handelsvaart. Kapitein Wal Rus lijkt dan ook naar hem te zijn gemodelleerd. In zijn autobiografie schrijft Marten Toonder hoe zijn vader in een driftige bui paars kon aanlopen. Als 8-jarige jongen mocht hij meevaren naar Hamburg. Toen besepte hij in wat voor andere wereld zijn vader meestal leefde en dat het voor hem niet mee moest vallen om thuis om te schakelen. Op 19-jarige leeftijd vaart Marten na zijn eindexamen mee naar Zuid-Amerika. Op die reis is hij in meerdere opzichten volwassen geworden. Hij

‘ Waar is de meester? Waarom loopt die kar niet? ’

Van alle overgehaalde landrottenstreken is dit de overgehaaldste



ontdekt ook dat de scheepvaart soms slechte tijden kent, waarbij mensen geen werk hebben.

Donders! De bodem is uit de zee gezakt

Deze maritieme wortels hebben ongetwijfeld invloed gehad op de scheepvaartterminologie in de Bommelverhalen. Toonder heeft de Nederlandse taal verrijkt met vele nieuwe uitdrukkingen (denkraam, bovenbaas, eenvoudige doch voedzame maaltijd). Maar op de schepen blijven de oude vaktermen in ere (winch, brug, kombuis, midscheeps, peillood). Als goed kapitein bemoeit Wal Rus zich weinig met 'beneden'. In avontuur 23 (1975) belt de meester naar boven: 'Kunnen jullie niet kijken waar je stuurt?' Een avontuur verder krijgen we pas voor het eerst een machinist te zien, die aan het repareren is. De Albatros is een stoomschip, dus er zijn nog stokers aan boord. De lading bestaat vooral uit stukgoed, dat met laadbomen en door bootwerkers van boord

wordt gehaald. Ook vinden we nog de functies van hofmeester en marconist. De verhalen zijn dus wel gedateerd, hoewel het tegenwoordig weer hip wordt gevonden om als passagier op reis te gaan met een vrachtschip.

Het allereerste Wal Rus verhaal 'Het verdwijneiland' is zeer interessant. In de tweede wereldoorlog konden schepen plotseling verdwijnen door het gewapend treffen met een onderzeeboot. Marten Toonder zoekt naar een andere verklaring voor het verdwijnen van schepen: 'zeerovers'. In de buurt van het eiland 'Westbergen' houden piraten verschillende bemanningen vast als gijzelaars. Daarmee snijdt Toonder een thema aan, dat helaas vandaag de dag maar al te actueel is. Gelukkig kan er aan het einde van dit avontuur toch snert worden gegeten.

Ook al speelt bij Heer Bommel geld geen rol, met de Albatros moet wel geld worden verdiend. Kapitein Wal Rus is kritisch, maar geld vergoedt veel. Dan is een zeeman bereid veel

‘Dat herinnert me aan die keer, dat ik met een lading erwten in de baai van Soekaboeki lag’

ontberingen te doorstaan. Er zijn echter grenzen. Als hij de opdracht krijgt Heer Bommel in een krater te gooien, weigert hij: ‘Dat gaat tegen mijn beginselen in.’

Kapitein Rus voelt ook de druk van de regelgeving van de overheid. Op een gegeven moment wordt bij de Albatros een lek in de ketel geconstateerd. De inspectie ontdekt ook dat er geen loods aan boord is genomen en bovendien dat er niet met een voltallige bemanning wordt gevaren. Dan dreigt het schip aan de ketting te worden gelegd. Heer Bommel biedt uitkomst door de boete te betalen.

Na 7 jaar afwezigheid keert Wal Rus in het laatste Bommelvontuur terug: ‘Het einde van ein-

deloos’ (1985). In Rommeldam gaat het slecht met de scheepvaart. De ooit zo druk bevaren haven is bijna leeg. Jarenlang was Rus kapitein-eigenaar, maar inmiddels is de Albatros in handen van rederij Van Barneveldt & Co (eigenaar Markies de Canteclær). Deze besluit het schip te verkopen. ‘Alles naar de sloperij, meneer. Ik ook,’ verzucht Wal Rus. Hij is echter wel één van de genodigden bij de slotmaaltijd op Bommelstein. Wanneer Heer Bommel aankondigt dat hij zal gaan trouwen met juffrouw Doddeltje, besluit hij de Albatros te kopen, zodat hij ermee op huwelijksreis kan gaan. Zo lang er nog vervoer nodig is, zullen er schepen varen...

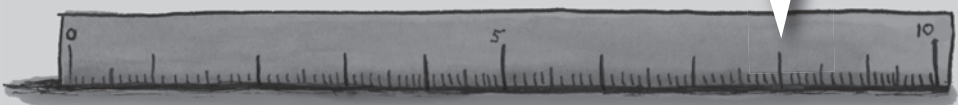
Stefan Francke

‘Maar het kwam vaker voor dat de kapitein wat uit zijn humeur was en er was dan ook niemand, die zich in de buurt waagde’

Meetlat

- 1 Hoe realistisch gaat het eraan toe in deze strip? Kapitein Wal Rus is duidelijk een vertegenwoordiger van de grote vaart. De taakverdeling op het schip klopt. Er komen telkens nieuwe stuurmannen, blijkbaar schuiven er door naar een kapiteinsfunctie op een ander schip.
- 2 Kloppen de technische details? De schoorsteen van de Albatros is veel te groot, maar verder kan het schip zo het water op.
- 3 Worden geijkte vooroordelen bevestigd? – Wal Rus trekt graag een fles uit de kast, maar we zien hem nooit dronken worden. Hij is grof in de mond, maar wel op een originele manier. Over zijn liefdesleven vernemen wij niets.

De jury: In de Bommelverhalen staat Wal Rus voor de avontuurlijke kant van het leven. Dat is nog steeds een reden waarom jonge mensen voor de scheepvaart kiezen – dát plus een goed salaris. Wal Rus is een klassieke autoritaire kapitein. Dat cliché past niet meer zo bij de moderne varende professional. Maar ik merk wel dat de Bommelverhalen diep in mij verankerd zitten: voor een kapitein heb ik ontzag, als ik aan boord stap. Ook al is de ‘ouwe’ tegenwoordig vaak jonger dan ik zelf ben.



Op een schaal van 1-10 scoort kapitein Wal Rus een 8 (tamelijk realistisch).



Hoewel niemand aan boord vaak het achterste van zijn tong laat zien hebben Aziaten de naam gesloten te zijn. Deze houding komt meestal voort vanuit de wens gezichtsverlies te mijden. Niet alleen degene die aan het woord is moet voor een mogelijke afgang behoed worden, maar ook degene met wie gepraat wordt. Eén van de nadelen van deze manier van met elkaar omgaan is dat het dan niet eenvoudig is om je hart te luchten.

Filippijns hart

Soms is de behoefte om van zich af te praten groter dan de angst voor (mogelijk) gezichtsverlies. Omdat dit zo weinig voorkomt gaat het vaak op een onhandige manier.

Bij mijn bezoeken aan boord geef ik mensen graag de gelegenheid om zaken van zich af te praten. Dit doe ik al meer dan 15 jaar. Het blijft nog altijd een fikse klus om de angst voor gezichtsverlies weg te nemen. De verhalen die mij worden toevertrouwd zijn vaak wel fascinerend. Zo was het voor mij een bijzondere ervaring een gesprek te hebben met een Filippijnse leerling die zijn gedachten had geprobeerd te ordenen met een tekening. Hij vertelde dat hij tegen zijn zin aan het varen was. De reden waarom hij naar zee was gegaan, was om te ontsnappen uit de armoede. Nu voer hij op een belabberd schip, was zijn vergoeding als leerling karig en had hij nog heel wat maanden voor de boeg, voordat hij weer naar huis ging.

Aan de hand van de tekening vertelde hij hoe hij zich stoorde aan de politieke situatie in zijn land. De corruptie viert er hoogtij, mensen wor-

den gemanipuleerd en geweld wordt niet geschuwd. Hij had het idee dat deze situatie hem meer duidelijk was dan veel landgenoten. Hij was vast van plan iets aan de situatie te doen zodra hij daar genoeg kracht voor heeft en droomt al van het moment dat het zover is. Toen ik de tekening kreeg te zien, had ik aanvankelijk even het idee dat de jonge zeevarende doorverwezen zou moeten worden naar een psychiater die hem wat pillen zou voorschrijven om hem tot bedaren te brengen. Al snel kreeg ik echter het idee meer met iemand te maken te hebben die iets deed wat in Nederland en met name in het westelijke deel soms wat teveel gebeurt: eens lekker te keer gaan over wat je allemaal dwars zit.

Hopelijk kon niet alleen de zeevarende er na ons gesprek weer tegenaan, maar inspireert dit verhaal u om ook aan boord elkaar de ruimte te geven eens lekker onhandig uit te razen. Daar is toch helemaal niks mis mee?

Léon Rasser

Vriendschap een illusie?



Het leuke van Facebook is dat je met allerlei mensen makkelijk contact kan onderhouden. Sommige vrienden of familieleden zul je niet zo gauw bellen of schrijven, maar via Facebook blijf je wel een beetje van elkaars wel en wee op de hoogte.

Op Facebook wordt gemakkelijk contact gelegd, maar wordt het contact ook makkelijk verbroken. 'Ontvrienden' heet dat. Van mijn kinderen begrijp ik dat dit op social media de normaalste zaak van de wereld is. Maar ik moet eerlijk bekennen dat ik het toch wel een pijnlijk moment vond, toen ik ontdekte dat sommige mensen mij van hun vriendenlijst hadden geschrappt. Vaak zit er geen diepere bedoeling achter dan: ik wil mijn kring wat beperkt houden. Ik denk: 'ik vind dit NIET leuk'. Zelf zal ik niet zo gauw overgaan tot 'ontvrienden' of het moet gaan om te snel geaccepteerde vriendschapsverzoeken van onbekende dames/heren aan de andere kant van de wereld.

Een tijdje terug volgde ik een seminar over 'effectief gebruik van je Facebookpagina'. Daar werd mij uit de doeken gedaan hoe je makkelijk veel 'likes' voor je pagina kunt krijgen. Je betaalt Facebook een bedrag en dan krijg je een bepaald aantal vrienden in de regio die jij wenst. Zo krijgt het begrip 'vriendschap' weer een nieuwe inhoud.

De schare lezers van onze Diepgangpagina is niet zo groot, maar wel trouw. We hebben gelukkig niet zoveel last van 'ontvrienders'. Het kerstnummer werd gewaardeerd. De artikelen worden steeds meer gedeeld. Dus nog geen reden om op zoek te gaan naar betaalde vriendschap.

Stefan Francke



De1en



... Zo, de feestdagen zitten er weer op ... hoor ik regelmatig tijdens de start van weer een nieuw jaar. Alsof het een moeizaam proces was wat we lijdzaam hebben ondergaan, iets wat een beetje naar was en dat we weer blij zijn aan het werk te zijn. Daar is op zich niks mis mee natuurlijk. In een stukje als deze zou het te gemakkelijk zijn ons zeurende Nederlanders te vergelijken met die vele vluchtelingen die onze kant opkomen. Dat ga ik dus niet doen. Wel wil ik met u delen hoe in mijn familie de Kerst gevierd is. We waren uitgenodigd bij mijn schoonzus en alle typische kerstcomponenten waren ingepland. Thee met chocolaatjes, borrelen met hapjes en daarna – zucht – nog een echte kerstmaaltijd, met wild en verrukkelijke sauzen. Tussen de gangen door was er voldoende tijd om verder lekker te praten, maar kom daar maar eens om in een tijd waar al onze neven, nichten en eigen kinderen(!) erg veel moeite hebben hun blik langer dan drie seconden van hun iPhone 6 af te houden. Dat dan praten tussendoor

niet kan, moge duidelijk zijn. Antwoorden op vragen van onder andere oma en opa werden beantwoord met ... Wat zeg je? tot ... Mmm ... en nog erger ... Heh? En dat met een oma die doof is, dus überhaupt meer recht heeft op bovenstaand verbaal gedrag. Omdat er tijdens het smakken niet ge-whatsappt mag worden, werd er nog wel wat gesproken maar diepgang, niet echt ...! tot – Eureka – mijn schoonzus voorstelde een spelletje te doen. De blikken waren dodelijk vanuit de jongere generatie, maar na wat aandringen kwam er een simpel kaartspel op tafel. Principe: je trok een kaart, daar stond een vraag op en iedereen moest die beantwoorden. Vragen in de trant van: Wat was je eerste liefde en waarom? Wat herinner je je nog van je ouders? Wat was het mooiste evenement waar je ooit geweest bent? Een kerstwonder vond plaats: iedereen begon te praten, herinneringen en meningen te delen, ziel en zaligheid te tonen en veel te vertellen over vroeger, gevoelens en gehe-

men. Van oma tot het jongste kleinkind van 14 jaar. Gelukkig bleek dat iedereen kon praten, er weer gelachen werd en de iPhone met rust gelaten werd. We zijn niet verder gekomen dan vier kaarten totaal, maar het feit is dat we lang aan het praten geweest zijn. Zelfs ik heb dingen verteld die ik lang niet gedeeld heb. Mijn kinderen hebben met verwondering geluisterd.

Toch even stilstaan bij die vele mensen die nu op weg zijn, niet wetend waar naar toe. Ook een verleden met zich meedragend, maar niet de warmte en rust om daar over te praten. Vaak niet eens een kaart om te weten waar naar toe ... Ik wens iedereen in deze wereld veel geluk ...

Dominee D.A.G. Hoor



Adressen maritieme pastores

Nederlandse Zeemanscentrale

MOERDIJK

Ds. H. van der Ham
Stooplaan 26
3311 DM DORDRECHT
Tel. 078 - 613 82 80 / 06 - 53 59 63 80
hvdham@filternet.nl

ROTTERDAM

Ds. Helene Perfors
ds Th. Rijckewaerdstraat 6
3232 AK BRIELLE
Tel. 0181 - 41 67 51 / 06 - 53 67 92 65
h.perfors@pkn.nl

Rijk van Lent
Diaconaal werker
Tel. 06 - 53 67 92 62
dhrotterdam@nederlandsezeemanscentrale.nl

AMSTERDAM

Ds. Léon Rasser
Veembroederhof 164
1019 HC AMSTERDAM
Tel. 020 - 669 00 65 / 06 - 22 09 03 34
l.rasser@pkn.nl

GRONINGEN

Fr. Sergi (Sven) Standhart
J.W. Frisostraat 45
9717 EM GRONINGEN
Tel./fax 050 - 312 71 78 / 06 - 29 29 69 30
svenserg@nederlandsezeemanscentrale.nl

Apostolaat ter Zee Stella Maris

Secretariaat:
Willemskade 13
3016 DK ROTTERDAM
Tel. 010 - 413 31 09

Pastoraat Werkers Overzee

Ds. Stefan Francke
Parelduikerhof 8
4332 DA MIDDELBURG
Tel. 0118 - 65 18 88 / 06 - 37 00 84 32
waterbouwpastor@gmail.com

Diepgang



Recente exemplaren van Diepgang kunnen gedownload worden op www.spwo.nl



colofon

Diepgang is een gezamenlijke uitgave van de Nederlandse Zeemanscentrale en de Stichting Pastoraat Werkers Overzee

Redactie Joke van den Dool, Astrid Feitsema, Stefan Francke, Jos Hilberding, Simon Hoek, Hans Luesink, Annemieke Ooms (tekstcorrectie), Helene Perfors, Léon Rasser (hoofdredacteur), Liesbeth Visser en Kees Wiersum

Redactieadres Veembroederhof 164, 1019 HC Amsterdam

Oplage 2000

Verspreiding Nederlandse koopvaardij-, bagger- en diepzeevervisserij-schepen, Nederlandse zeemansclubs en abonnementen

Lay-out en opmaak Impressie grafische vormgeving (Anja Verhart), Gouda

Druk Drukkerij Rijpsma, Rozenburg

ISSN 1567 - 3472

Een abonnement op Diepgang is mogelijk door donateur te worden (voor minimaal 20 euro per jaar) van de Nederlandse Zeemanscentrale, Willemskade 13, 3016 DK Rotterdam

IBAN: NL72 INGB 0000 144030 (ook voor giften en donaties)

NV OVERSLAGBEDRIJF AMSTERDAM



Nederlandse Zeemanscentrale

Willemskade 13
3016 DK Rotterdam
www.nederlandsezeemanscentrale.nl



Stichting Pastoraat Werkers Overzee

Parelduikerhof 8
4332 DA Middelburg
www.spwo.nl