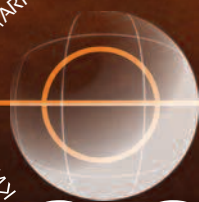


NUMMER 2 2016 zeventiende jaargang

KWARTALBLAD MARITIEM PASTORAAT



# Diepgang



**Sandd**

Port betaald

Port payé

Meevaren  
Met vakantie  
Mont Ventoux  
Minivampieren

## Van de redactie

De zomer is voor de zeevaart in West-Europa een economisch slappe tijd. In een tijd dat koortsachtig wordt geprobeerd alles steeds efficiënter te organiseren is dit wonderlijk, omdat in dit seizoen de kans op slecht weer het kleinst is.

Wanneer iets minder snel lijkt te gaan dan ogenschijnlijk zou kunnen, valt dat ons onmiddellijk op. Dan is het enerverend om te merken dat je plotseling dagenlang stil ligt in de Amazone. Of besef je dat je niet goed onder woorden kunt brengen waarom je de Mont Ventoux per fiets wilt beklimmen en lijkt deze tijdsbesteding niet 'nuttig'.

Nederlanders aan de wal reizen tijdens de zomermaanden graag. Zeevarenden kunnen deze behoefte als geen ander relativeren. Of zij dit efficiënt of misschien wel inspirerend doen, kunt u bepalen met het lezen van dit blad.

## In dit nummer

Meditatie

**Jeruzalem 2.0 3**

Gedicht

**Opera klinkt het mooist op een schip 5**

Interview

**Zeevarenden zijn het meest gelukkig 6**

Smaragd

**Varen met mensen met zout water in het bloed 11**

Gezien en gelezen

**Roemenië had voormalig kapitein als president 12**

Facebook

**Maken herinneringen dit medium minder oppervlakkig? 15**

Astrid vaart mee

**Het heeft gewoon iets 16**

Zeewiersum

**Minivampieren 18**

Mont Ventoux

**Waarom moet iedereen die berg op? 22**

The Bridge

**Een nieuw zeemanshuis in Rotterdam 25**

Op vakantie

**Joke begrijpt steeds beter wat leuk is 26**

Kapitein Haddock

**Hoe realistisch is deze stripfiguur? 28**

Inrichting

**Volgens Helene Perfors willen zeevaartpastores graag zeevarenden zijn 34**

Maritiem pastoraat in de praktijk (I)

**Vlag halfmast 35**

Maritiem pastoraat in de praktijk (II)

**Het lot van een Filippijnse kok 33**

Kerkelijk nieuws belicht

**De kerk probeert zo goed mogelijk te krimpen 36**

Ds Daghoor

**Virtueel geloven in de liefde 38**

Adressen maritieme pastores 39

Colofon 39



Het is zomer. Voor velen een periode van vakantie. Een onderbreking van de dagelijkse sleur. En we gaan op reis naar wat wij zien als een klein paradijs. Voor de een is dat de Malediven met haar sneeuwwitte stranden, voor anderen is de camping in Ommen ver genoeg.

Maar waar we het ook zoeken, voor ieder is wel ergens een klein 'Hof van Heden' waar we verwachten onze batterij te kunnen opladen.

In de donkere dagen rond Kerst of wat later in het koude voorjaar maakten we de plannen. Heerlijke reisplannen, ons vergapend aan plaatjes van die kleine paradijsjes in de reisfolders of op internet. Het één nog prachtiger dan het ander. Reisagenten gingen ons daarbij voor. Zij hebben de situatie ter plekke bekeken en beoordeeld. Hun ervaringen en voorspellingen, ondersteund door foto's verbeeld in al die mooie folders. Soms begeleid met beschrijvingen van de geschiedenis van de omgeving of een routekaart. We keken onze ogen uit en deelden onze verwachtingen met vrienden en bekenden. 'Waar gaan jullie heen?' 'Wij gaan naar ...'.

Massaal gaan we op weg. Aansluitend in de lange rij bij de balies op de vliegvelden, in de files in Frankrijk op 'zwarte zaterdag', of voor de droomwerelden in een attractiepark in Kaatsheuvel. We hollen en vliegen om maar zo snel mogelijk op de bestemming te komen. Om zo snel mogelijk te genieten van het uitverkoren paradijsje.

Maar als het gaat om het paradijs met een grote P is er nóg een reisgids. Met een prachtige schildering van die mooie plek op de eerste pagina's, met reistips, beschrijvingen en inkijkjes over wat komen zal, wat we kunnen verwachten. Jezus, de Reisleider is ons voorgegaan. Is teruggekeerd om verslag te doen. Heeft aan zijn volgelingen de route, het Plan uitgelegd om op de bestemming te komen. En is daarna weer op weg gegaan om onze komst voor te bereiden. De reisgids besluit met een hoofdstuk over de uiteindelijke bestemming. Wat we mogen en kunnen verwachten van het nieuwe Paradijs, het Jeruzalem 2.0.

Hollen en vliegen we net zo hard om het Jeruzalem 2.0 te bereiken als dat we richting onze aardse paradijsjes gaan? Loven en delen we deze bestemming met onze naasten? Sluiten we ons onbevreesd aan bij de wachtenden? En gaan we op pad, volgen we de uitgestippelde route? Iets om over na te denken als we de zon achter de kim zien zakken, hangend over de reling, of vanuit de stoel op de camping in Ommen.

Behouden reis!

Hans Luesink



## Zeemanssticker

Het is al bijna twee jaar geleden dat de Nederlandse Zeemanscentrale begonnen is met het verspreiden van stickers met daarop de tekst van het bekende zeemanslied 'O eeuw'ge Vader sterk in macht'. Nog steeds zijn kerkgenootschappen en dominees onaangenaam verrast als zij merken dat dit lied niet in de nieuwste bundel van de Protestantse Kerk in Nederland staat. Dit probleem kan eenvoudig opgelost worden met de sticker. Deze is net iets kleiner dan de witte binnenkant van de kaft van het liedboek.

De zeemanscentrale stuurt de sticker niet alleen op naar kerken, ook particulieren zijn van harte uitgenodigd een gratis exemplaar te bestellen bij het secretariaat. De adresgegevens zijn: Willemskade 13, 3016 DK Rotterdam, [contact@nederlandsezeemanscentrale.nl](mailto:contact@nederlandsezeemanscentrale.nl)

*In de haven lag een schip, met aan de reling  
een dikke man die een aria zong.*

*Hij luisterde naar het ongekende  
en rende zielsgelukkig  
naar huis –*

*bezocht nadien tijdens verloven  
in het buitenland avond na  
avond opera's –*

*een liefhebber werd hij niet.  
Avond na avond wachtte  
hij op dat lied.*

**W. Brands**



# Zeevarenden zijn het meest gelukkig

Zeevarenden staan op de eerste plaats van mensen die het gelukkigst zijn in hun werk. Tot die opmerkelijke conclusie kwam Joyce van Leeuwen in haar onderzoek 'Geluk & Beroep in Nederland', waarmee ze een aantal jaren geleden afstudeerde aan de Erasmus Universiteit.

Zij schreef haar scriptie omdat zij vindt dat bij het maken van een beroepskeuze niet alleen naar geld, carrièremogelijkheden of talent moet worden gekeken. Ook mag de vraag worden gesteld: 'kan ik met dit beroep gelukkig worden?'

De redactie van Diepgang wilde hier natuurlijk meer van weten en zocht Joyce van Leeuwen op in Leidschendam. Daar is zij 'koersmanager' in het familiebedrijf Van Leeuwen Catering. We spreken haar in haar werkkamer, waar gelukspreuken aan de muur hangen, gekregen van vrienden. Bijvoorbeeld: 'Waar je talenten en de behoeften van de wereld elkaar kruisen ligt je roeping'. We vragen ons af hoe het zit met dat zeemansgeluk, wat dit inhoudt voor werkgevers en zeevaartscholen - en wat het betekent als iemand zich niet zo gelukkig voelt in zijn werk.

In de wetenschappelijke literatuur wordt geluk omschreven als 'de mate waarin een individu voldoening scheidt in het eigen leven als geheel.' Werkgeluk draagt bij aan dat algehele geluksgevoel. Het onderzoek van Van Leeuwen gaat over de vraag of er verschillen in geluksbeleving zijn te meten tussen verschillende beroepen. Hierbij maakt ze een onderscheid tussen mensen naar geslacht (man/vrouw), leeftijd (15-40, 40-65 jaar), opleiding (tot en met MBO, hoger dan MBO) en het wel of niet hebben van kinderen.

*'Bestuurders en technici voor schepen en luchtvaartuigen' zijn volgens uw onderzoek statistisch het gelukkigst van alle beroepen. Heeft deze uitkomst u verrast?*

Joyce van Leeuwen: "Dat artsen en juristen hoog in het rijtje zouden staan, had ik wel verwacht. Die zijn hoog opgeleid en doen met hun werk iets voor hun medemens. Ze hebben een hoge mate van vrijheid in hun werk en genieten bovendien een goed salaris. Datzelfde geldt voor directeuren, die ook hoog genoteerd staan, al telt de factor 'van betekenis voor de medemens' voor hen misschien iets minder.

## Kwaliteit van je werk

Met behulp van de zogenaamde 'waardenschaal van Peter Warr' zijn er twaalf criteria om de kwaliteit van een beroep te beoordelen:

- 1 Persoonlijke invloed
- 2 Talenten
- 3 Vereisten
- 4 Variatie
- 5 Verwachtingen
- 6 Sociale contacten
- 7 Salaris
- 8 Werkomstandigheden
- 9 Waardering
- 10 Ondersteuning
- 11 Loopbaanontwikkeling
- 12 Rechtvaardige behandeling.

Het blijkt dat beroepen die hoog op deze schaal scoren, ook hoog op de geluksschaal scoren.

Maar ik had niet direct gedacht aan stuurmannen, machinisten of piloten - treinmachinisten staan trouwens ook hoog op de lijst. Ik heb statistisch onderzoek gedaan, dus ik weet inhoudelijk niet zo heel veel van deze beroepen.

Maar ik kan me voorstellen dat het er bij deze beroepen om gaat dat je je droom achterna gaat. Als kind wist je al dat je piloot wilde worden of naar zee wilde gaan. Misschien speelt de familie hier ook een rol in: sommige beroepen gaan van generatie op generatie. Het lijkt in ieder geval om een bewuste keuze te gaan. Jongeren die bijvoorbeeld naar een HEAO gaan, kunnen nog alle kanten op. Ga je de Zeevaartschool doen, dan weet je toch wel vrij precies waar je terecht komt."

*Ik merk op dat met name mannen werkzaam zijn in deze beroepen.*



“Ja, en het is een feit dat mannen sowieso iets hoger scoren dan vrouwen als het om werkge-  
luk gaat. Maar er kan hier natuurlijk ook sprake  
zijn van ‘zelfselectie’ bij de ondervraagden. De  
mensen die dit werk niets vinden, houden het  
niet vol en stoppen ermee. Dan houd je natu-  
rlijk alleen diegenen over die deze job wél leuk  
vinden. De uitvallers hebben een verkeerde  
keuze gemaakt. Het wonderlijke is dat we ei-  
genlijk niet zo goed weten waarom we bepaal-  
de keuzes maken in ons leven. En als het om  
geluk gaat is dat helemaal onduidelijk. We den-  
ken bijvoorbeeld dat we een stuk gelukkiger  
zullen zijn als we in een warm land zouden won-  
nen. Terwijl koude landen als Nederland of De-  
nemarken juist de hoogste gelukscijfers ter  
wereld laten zien. Mijn onderzoek wil eraan bij-  
dragen dat mensen iets bewustere keuzes kun-  
nen maken.”

*Volgens het onderzoek maakt leeftijd of  
opleidingsniveau niet uit als het gaat om  
het werkge-  
luk van zeevarenden: in alle ca-  
tegorieën staat het beroep op nummer  
één. Als je kinderen hebt, wordt het echter  
anders: de groep bestuurders en technici  
met kinderen staan op de derde plaats.  
Hoe zit dat?*

“Een derde plaats is nog steeds erg hoog. Over-  
igens is dit punt natuurlijk anders voor piloten  
of mensen in de binnenvaart, dan voor mensen

die weken op zee zitten. Dat je je kinderen een  
lange tijd niet ziet, zorgt voor een verminderd  
geluksgevoel. Maar ook hier lijkt de zelfselectie  
aan het werk: alleen de zeevarenden die het  
thuisfront op orde hebben, houden het vol. Je  
moet weg kunnen gaan, zonder al te veel zor-  
gen. Belangrijk is ook dat de sfeer aan boord  
goed is. In feite neemt het team op het schip  
een tijdje de rol van de familie over.”

*Dragen de werkgevers van de zeevarenden  
bij aan hun geluksgevoel?*

“In mijn onderzoek verwijs ik naar de schaal  
van Peter Warr, een socioloog die in ons vak  
heel bekend is. Hij geeft 12 criteria aan waar-  
mee je de kwaliteit van een beroep kunt beoor-  
delen. Mijn vermoeden was dat beroepen die  
hoog op deze schaal scoren, ook voor veel ge-  
lucksgevoel zorgen. Dat vermoeden is ook uitge-  
komen. Wat zorgt voor een happy gevoel?  
Onder andere dat je als werknemer onafhanke-  
lijke beslissingen kunt nemen. Je hebt invloed  
binnen het team waar je deel van uitmaakt. Het  
maakt nogal wat uit hoe werkgevers hiermee  
omgaan. In de zeevaart is het voor het manage-  
ment - het kantoor - natuurlijk ook wel eens  
lastig: je zit ver bij het schip vandaan. Schip en  
wal hebben verschillende perspectieven.”

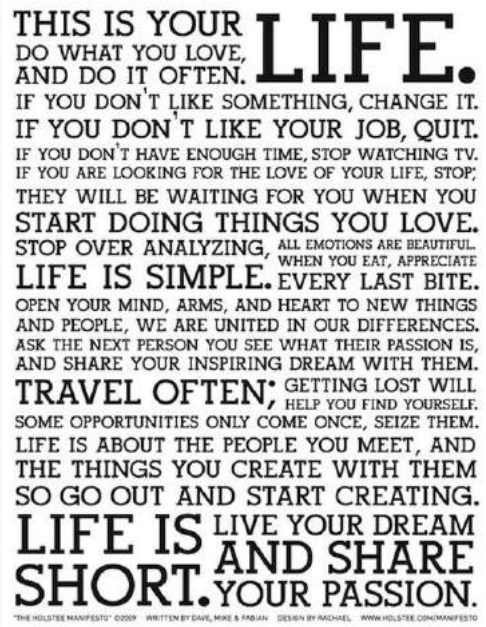
*Hoe kijk jij dan aan tegen de hedendaagse  
managementcultuur?*



“Je hebt mensen die zeggen: vertel mij maar wat ik moet doen. Maar over het algemeen willen mensen toch zelf invloed hebben en zelf beslissingen kunnen nemen. Daarnaast willen ze steun en bevestiging van boven krijgen. Als managers alleen controlerend en belerend opereren, zie je het werkgeluk dus snel afnemen. Zeevarenden hebben dit beroep ook gekozen vanwege de avontuurlijke factor: de vrijheid die je hebt, het kantoor zit niet direct op je nek. De belangrijkste uitdaging voor het management is dat er een goede ‘fit’ wordt gevonden tussen wat mensen verwachten van hun werk en wat hun capaciteiten zijn.”

*Kunnen de zeevaartscholen nu reclame gaan maken dat zij opleiden tot gelukkige mensen?*

“Nee, zo simpel zit het niet. Ik zelf zou doodongelukkig zijn in dit beroep. Maar zeevaartscholen kunnen wel aangeven dat ze opleiden tot een beroep, waarin veel mensen gelukkig worden. Daar kunnen ze trots op zijn. Tegelijkertijd moet je natuurlijk wel leerlingen krijgen die een goede keuze hebben gemaakt. Geluk zit voor 50% in de genen, de andere helft is afhankelijk van de omgeving en de keuzes die je maakt. Mensen worden niet alleen gelukkig van een beroep omdat ze iets kunnen, maar ook omdat



het bij hen moet passen. Opleidingen kijken echter vooral naar je diploma of je cijfers, eventueel met een toelatingstest erbij. Maar het is ook belangrijk om te vragen: weet je waaróm je deze keuze maakt? Denk je hier gelukkig van te worden? Vind je het straks ook belangrijk om een gezin te hebben en hoe verhoudt zich dat tot jouw werk? Een goed salaris is belangrijk, maar uit onderzoek blijkt dat het op een gegeven moment niet zoveel meer uitmaakt of je

## Top-3 gelukkigste beroepen

- 1 Bestuurders en technici voor schepen en luchtvaartuigen
- 2 Directeuren van grote ondernemingen
- 3 Artsen

## Top-3 beroepen met het gemiddeld laagste geluk:

- 1 Vuilnisophalers
- 2 Assembleurs
- 3 Toezichthouders huishoudelijk personeel, conciërges

nóg meer gaat verdienen. Waar haal jij je voldoening uit? Ik denk dat het belangrijk is dat bij de beroepskeuze deze factoren ook meewegen. Opleidingen, ook zeevaartopleidingen, moeten durven selecteren aan de poort. Zij willen toch niet opleiden tot uitvallers of mensen die werkloos worden? Misschien zou op de middelbare school het vak 'Keuzekunde' aangeboden moeten worden."

*Maritieme dominees en pastoors willen ook graag bijdragen aan het welzijn van zeevarenden. Wat kunnen wij doen?*

"Bij de werkgevers kun je de vraag stellen in hoeverre werkgegeluk één van de kernwaarden is binnen een bedrijf. Wordt er op die manier ook wel eens nagedacht over de bedrijfsvoering? Is geld het enige criterium? In hoeverre staan bepaalde maatregelen het geluk van de werknemers in de weg? Op de werkvloer zelf is het

belangrijk dat mensen goed op zichzelf passen en 'in control' blijven. Dan gaat het om een gezonde leefstijl en het bewaken van grenzen. Natuurlijk snap ik ook dat mensen zich niet 'happy' kunnen voelen in het werk. Het is goed om daar als dominee naar te vragen, want het probleem benoemen helpt al, ook al kun je er soms niet direct wat mee. Tegelijkertijd is er altijd wel zoiets als 'handelingsvrijheid'. Negatieve spiralen kun je doorbreken door een positieve keuze. Dat klinkt misschien makkelijk. Het gevaar is dat je blijft hangen in: 'Aan de wal wordt maar besloten en wat kan ik er nog aan doen?' Daarvan word je niet gelukkiger. Probeer met compassie te kijken: dit soort dingen gebeuren nu eenmaal. Laat het even rusten. En probeer dan de vraag te stellen: welke keuzes heb ik nog?"

**Stefan Francke**



Met de scriptie *Geluk & Beroep in Nederland* behaalde Joyce van Leeuwen (1983) haar Master 'Sociologie, Arbeid, Organisatie en Management' aan de Erasmus Universiteit te Rotterdam.

De scriptie is te downloaden op:  
<http://docplayer.nl/5598271-Geluk-beroep-in-nederland.html>.

De scriptie werd geschreven onder begeleiding van prof.dr. Ruut Veenhoven, die veel onderzoek deed naar geluksbeleving.



## Vaar met de Smaragd mee

De Stichting Koopvaardijpersoneel 1940 - 1945 organiseert jaarlijks een vaartocht door de Rotterdamse haven. Deze is ooit begonnen als een reünie voor mensen die in de Tweede Wereldoorlog werkzaam waren op koopvaardij schepen. Naderhand namen zij ook familieleden, bekenden en begeleiders mee en werden zij ook vergezeld door mensen met een interesse in de koopvaardij. Door overlijden of een zwakke lichamelijke conditie zijn er inmiddels geen veteranen meer aan boord te vinden.

Ter nagedachtenis aan hen die hun leven in de waagschaal hebben gesteld wordt de boottocht echter nog immer gehouden. De Nederlandse Zeemanscentrale mag namens de Stichting Koopvaardijpersoneel dan ook een ieder die zich verbonden weet met hen die leven en werken op zee uitnodigen om mee te varen.

Na aanmelding kan men op **23 augustus** vanaf **10:30 uur** aan boord gaan van de **Smaragd** aan de Willemskade bij het Wereldmuseum te Rotterdam. Het schip is onderweg van 11:15 tot 16:00 uur. De kosten voor de tocht bedragen € 30,-. Dit is inclusief lunch en consumpties.

Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met het secretariaat van de Zeemanscentrale, Willemskade 13, 3016 DK te Rotterdam, [contact@nederlandsezeemanscentrale.nl](mailto:contact@nederlandsezeemanscentrale.nl).

## Jarenlang een kapitein als president



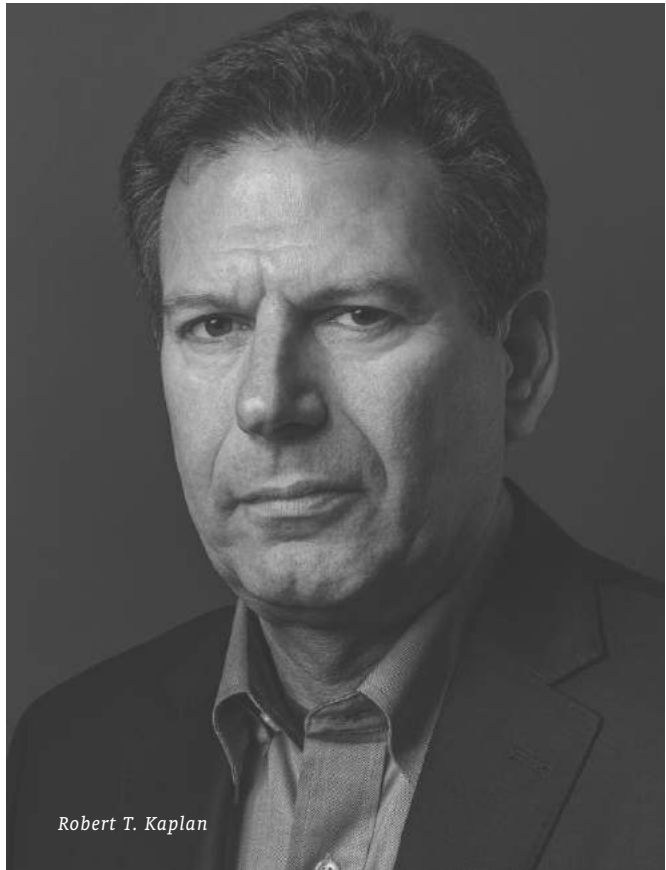
De journalist Robert D. Kaplan schrijft boeken over de machtsverhoudingen tussen de verschillende landen in de wereld. Daarbij kiest hij landen uit die op dat moment niet in het nieuws zijn. Zelf leest hij graag wetenschappelijke boeken en – zoals wel vaker bij Amerikanen – schuwt hij er niet voor stevige uitspraken te doen. Onbedoeld en onverwacht heeft hij daarmee waarschijnlijk veel invloed.

# Roemenië

Zo zou het (ongelukkige) besluit van George Bush om Saddam Hoessein af te zetten en om het leven te brengen mede genomen te zijn op grond van uitspraken die Kaplan in zijn boeken doet. President Clinton zou zonder Kaplan veel eerder iets gedaan hebben tegen de burgeroorlog in Joegoslavië. Robert Kaplan geeft inmiddels toe dat hij het destijds fout heeft gezien en daar ook persoonlijk fors onder heeft geleden. Dat neemt echter niet weg dat hij opnieuw een boek is gaan schrijven over een onderwerp dat wel ter zake doet, maar niet populair is: Roemenië.

Dit boek genaamd 'Duister Europa' staat ook weer vol voetnoten die verwijzen naar wetenschappelijke publicaties. Tussen de regels door suggereert hij elk serieus boek dat over het land bestaat, grondig bestudeerd te hebben.

Ook dit keer schuwt hij stevige uitspraken niet. Zo beweert hij dat het lezen van serieuze boeken beter is dan tijd door te brengen op Facebook. Daarna stelt hij dat de toekomst van Roemenië gelijk is aan die van Europa. Daar bedoelt hij mee dat als het in Roemenië niet goed gaat, het uiteindelijk in heel Europa niet zo goed zal gaan. Op dit moment zijn de Roemenen op het Westen gericht. Kaplan



denkt dat dit wenselijk is. Rusland ligt echter op de loer. Met hun gas kunnen ze de Roemenen naar hun pijpen laten dansen en met de opbrengsten ervan hebben ze reeds Roemeense banken en verzekeraars gekocht. Russen hebben ook al plannen klaarliggen om verdeeldheid te zaaien in het land en mensen tegen elkaar op te zetten. In dit grote land in Zuidoost-Europa wonen in de Moldavische provincie veel mensen van Russische komaf. In het Noordwesten zijn veel Roma's, Hongaren en mensen met Duitse voorouders te vinden. Zij hebben een andere

mentaliteit dan 'echte' Roemenen, die van boerenafkomst zijn. Hun land is vaak overheerst. Dit is gedaan door Turken, Habsburgers (Oostenrijk/Hongarije) en Russen. Buitengewoon zware periodes hebben zij achter de rug met de uit eigen land afkomstige dictators Nicolae Ceausescu en Gheorghe Gheorghiu Dej. Dat het nog erger kon bleek toen de vrouw van Ceausescu, Elena, de touwtjes in handen had.

Door al dit staatsgeweld zouden Roemenen volgens Kaplan een meegaand en corrupt karakter gekregen

hebben. Daarom is hij blij dat de huidige president, Klaus Johannis, van origine Duitser is. Hij zou in staat zijn de ingewikkelde en diepgaande manier van denken - die democratie met zich meebrengt - aan de Roemenen over te brengen. De tijd is er rijp voor, omdat veel mensen zich de desastreuze periode van de simpele ideologie van Ceausescu nog kunnen herinneren.

De president voor Johannis, Traian Basescu, prijst hij om zijn daadkracht. Zijn jarenlange ervaring als kapitein op een olietanker heeft hij vruchtbaar weten te maken aan de wal. Er werd minder gepraat en meer aangepakt. Ook over de eerste democratisch gekozen president, Iliescu, is hij positief. Hij vindt het onterecht dat hij zoveel kritiek krijgt dat Roemenië onder zijn leiding maar zo weinig veranderde. Kaplan denkt dat hij het land voor een chaos heeft behoed. In Bulgarije en helemaal in Joegoslavië is dat wel anders.

Kaplan is ook onder de indruk van de kerken in Roemenië. Ze zijn aan het opbloeien. Ze geven het leven van de Roemenen inhoud op een oude en nieuwe manier tegelijk. Dit komt volgens hem symbolisch tot uiting in de mooie houten kerkgebouwen. Uit hun bouwstijl blijkt dat de gebouwen oud zijn, maar na

het communisme is 'religieus zijn' weer helemaal nieuw en hip.

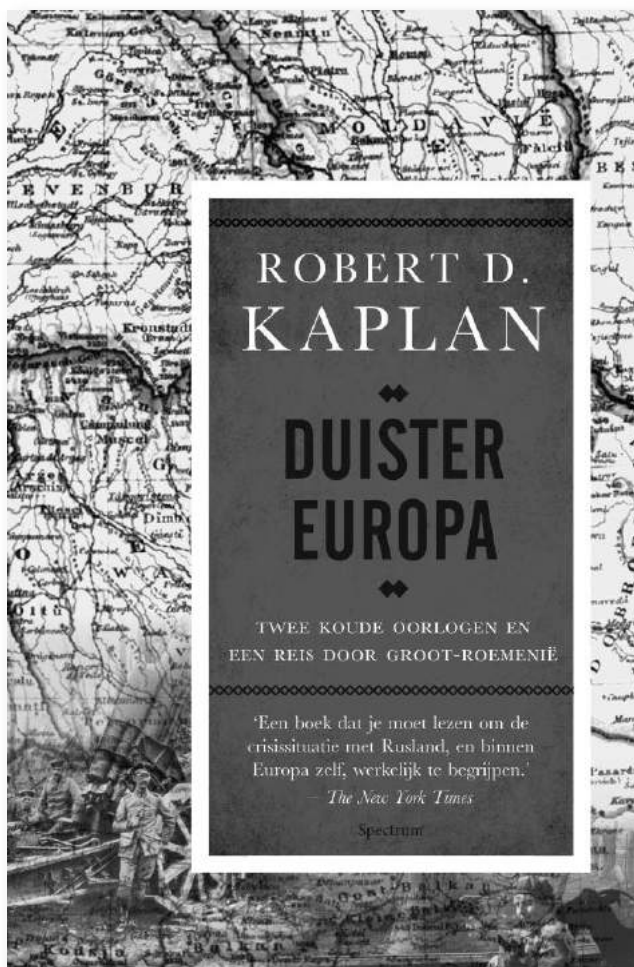
Kaplan houdt van Roemenen en dat steekt hij niet onder stoelen of banken. Hoewel hij verwijt dat ze leeghoofdig zijn, vindt hij hun steeds meer Westerse manier van leven een verbetering.

De grootste bedreiging voor Roemenië is volgens hem de desinteresse van Europa en de Verenigde Staten van Ame-

rika voor het land. Persoonlijk wil ik daarbij opmerken dat de wereld misschien wel beter af was geweest als de presidenten Bush en Clinton in plaats van de boeken van Kaplan te lezen, computerspeltjes waren gaan spelen.

Dat neemt niet weg dat het lezen van het boek 'Duister Europa' toch de moeite waard is voor een ieder die belangstelling heeft voor Roemenië.

**Léon Rasser**



# Herinneringen ophalen



Als je wat langer op Facebook zit, begin je een geschiedenis op te bouwen. Dat merkten we ook op de pagina van Diepgang. Ineens kreeg een artikel van twee jaar geleden nieuwe 'likes'. Een paar mensen hadden het stuk van Kees Wiersum over de vijf meest irritante – maar moeilijk uit te roeien – gewoontes aan boord opnieuw gedeeld en daardoor kwam dit verhaal opnieuw in de belangstelling. Het was nog steeds herkenbaar: de lepeltjesmok die al een eeuwigheid niet is schoongemaakt, de volle potjesbak in de messroom en – met stip op één – de zaklamp die nooit brandt.

Als je zoals ik niet zo goed bent in het maken van fotoalbums, is Facebook een uitkomst. Je kunt terugbladeren langs je eigen tijdlijn en herinneringen ophalen. En als je dat niet zelf doet, helpt Facebook je wel. Geregeld krijg ik een melding over wat er twee jaar geleden 'bijzonder' was in mijn leven. Zo vult Facebook mijn geheugen aan. Dat komt misschien later in mijn leven nog wel eens van pas, als ik tenminste de leeftijd mag bereiken waarop ik oud en vergeetachtig word.

Intussen moet je zelf natuurlijk goed kijken bij de berichten van anderen. Soms denk je: hé, zit die nou ineens dáár met z'n bootje? Maar ook dan blijkt het soms om een bericht van een tijd terug te gaan.

Gelukkig worden de nieuwe artikelen van Diepgang ook gewoon goed gelezen. Onze pagina krijgt nog steeds nieuwe vrienden. De artikelen vinden herkenning. Bijvoorbeeld over de (on)mogelijkheid het aan de wal gaan. 'Tja, zelf in ons raseigen Amsterdam is het bij bepaalde terminals (Rietlanden) onmogelijk even de wal op te kunnen,' schrijft Mattijs. Dit dossier wordt zeker vervolgd. 'Herkenbaar', 'komt me bekend voor' en 'hoezo bekend?', is dagelijkse kost' wordt genoteerd bij de verhalen van de zeemannsvrouwen. Deze columns worden vaak gedeeld. Dat geeft vertrouwen voor de toekomst.

Stefan Francke





Al mijn hele leven woon ik in Leeuwarden. Een keer ben ik verhuisd naar een andere straat, maar dat was nog steeds binnen de grenzen van dezelfde woonwijk. Er is voor mij geen noodzaak om ergens anders te gaan wonen en dus gaan we niet. Voor mijn man maakt het niet uit waar we wonen, zeemannen hebben per slot van rekening niet erg vaak te maken met woon-werkverkeer.

# Astrid vaart mee

Maar ik heb wél een paar fantastische reizen gemaakt. Zo mocht ik eens meevaren. En toen was ik opeens in Miami, New Orleans, Jamaica en nog een paar exotische oorden. Ik was te gast aan boord, het was net een hotel. Ik mocht iedere dag aanschuiven aan een gedekte tafel en ik hoefde niet eens af te ruimen of af te wassen. Er was een sportzaal en soms zelfs een zwembad. Goed beschouwd was het net een varend wellnesscentrum waar een constante aanwezigheid van koffie en melkpoeder gegarandeerd was.



Het verschil in bemanning en sfeer vond ik erg groot. Eens trof ik een groep waarbinnen diegenen met het grootste inkomen een wedstrijd deden in 'Wie is de grootste hork aan boord'. Een strakke hiërarchische organisatie met daarin een dominante bovenlaag die de Indonesische onderlaag vol genoeg afblafte, de leerlingen waren bij voorbaat al kansloos en het enige vrouwelijke bemanningslid had dagelijks te dealen met vieze grappen.

Ik vond het lastig mijn weg daarin te vinden. Ik was de vriendin van een marof, en een vriendelijk woord van mijn kant voor een getreiterd bemanningslid kon zomaar de aanleiding zijn voor de ondergang van mijn eigen vriend. Dat was moeilijk manoeuvreren. Het is





redelijk goed afgelopen en ik heb een prachtige reis gemaakt.

Toen ik een paar jaar later nog eens een reisje waagde, bleek dat het ook best anders kon zijn.

Ik heb geen enkel verstand van een schip en het varen en ik bemoei me er ook niet mee, ik neem alles voor kennisgeving aan. Maar om zeker te weten dat de kapitein het verschil maakt,

hoef je echt niet de slimste mens te zijn.

En zo voer ik opnieuw mee, pas getrouwd. Ik deed wat knullige klusjes als walpasjes uitschrijven, bracht koffie rond en stuurde het schip de haven uit omdat iemand zei hoe dat moest. We fietsten op meegebrachte fietsen door de havens, of gingen met een groep in een taxi op stap.

Aan de veiligheidsoefeningen deed ik mee, net als aan de gezamenlijke maaltijden (behalve het ontbijt, dat was me te vroeg. Ik schoof aan vanaf de koffie). En als iemand me vraagt wat het geheim is van het meevaren, dan noem ik vooral het gevoel dat ik heb aan boord. Dat ik zo vrij ben als God in Frankrijk. Maar wat mij persoonlijk ook helpt is het feit dat ik simpelweg nooit zeeziek ben.

Vriendelijke groet en een behouden vaart gewenst door

**Astrid Feitsema**

### **Als Astrid op reis gaat neemt ze mee:**

WC-brildoekjes en plastiek opvouwbaar webrilleggers. En handenwasgel; dat spul waarmee je je handen kunt wassen ook al is er geen stromend water in de buurt. Zonnebrandcrème van minimaal factor 50 en zonnebril met glazen op maat. En een bus haarlak. Een koffer op wieltjes van maximale omvang volgepropt met kleren. Geldpassen en mijn ouwe Iphone 4 met daarop het gps. Maar beter nog kan ik mijn man meebrengen. Hij is een wandelend gps tevens pinautomaat en met hem erbij wordt het een stuk gezelliger.





# Minivampieren

Soms blijkt de natuur sterker dan economische belangen. In een tijd waarin men vindt dat er 24 uur gewerkt moet worden, 365 dagen per jaar, komt dat bij sommigen hard aan.

Dit ondervinden wij op onze weg terug naar de oceaan. Afvarend op Rio Amazone valt het op dat er banken boven water uitsteken, die daar op de heenweg niet waren. En wanneer we het smalste en ondiepste deel van de rivier moeten passeren, houdt het echt op: er staat geen water genoeg en dus gaat het anker erin.

Ondanks alle pogingen een oplossing te vinden is het direct zonneklaar. We hebben regen nodig om de rivier te laten zwellen. Daar liggen we, midden op de rivier, verstoken van enige vorm van beschaving.

Hier is de natuur nog donker en wild. Donker omdat hier niemand woont. En wild blijkt

wanneer wij 's avonds de deklverlichting bijzetten.

Motten zo, groot als mussen, fladderen in de felle deklampen. Enorme blauwzwarte torenen, hoewel zwaar bepantserd, slagen er niet in de ramen van mijn hut te versplinteren. Vliegende creaturen in allerlei vormen en maten cirkelen als wild geworden carnavalsvierders om de lampen. Wolken van miljoenen muskieten en ander vliegend ongedierte wedijveren met die carnavalsvierders, vuurvliegjes verlichten de donkere tropennacht.

Op de brug houden wij angstvallig de deuren gesloten. De rokers onder ons riskeren misschien niet direct hun leven, maar wel hun huid wanneer ze naar buiten moeten om daar



een sigaret te roken.

Helaas weet een aantal vliegende onverlaten ons bastion binnen te dringen. Ik heb geen idee hoe dit vliegend tuig genoemd wordt. Maar het gaat om een soort zwarte vlieg, die nog het meest lijkt op een gepimpte huis-tuin-en-keukenvlieg. Net zo groot. Hij heeft een driehoekige vorm en op zijn kop prijkt, uitsloverig, een stel pluimachtige uitsteeksels. Het beest is behoorlijk behaard, als een minigorilla met vleugels. Voorts heeft het vampierachtige neigingen: het is gek op bloed. Wanneer je ze doodslaat lijkt het alsof er een moord is gepleegd: overal bloed.



Vooraf onze enkels en benen moeten het ontgelden. Iedereen aan boord loopt rond met zichtbare gevolgen van een ontmoeting met deze agressieve vlieg. Gelukkig is het beest niet bijster slim. Het is tamelijk traag en laat zich kennelijk met graagte doodslaan.



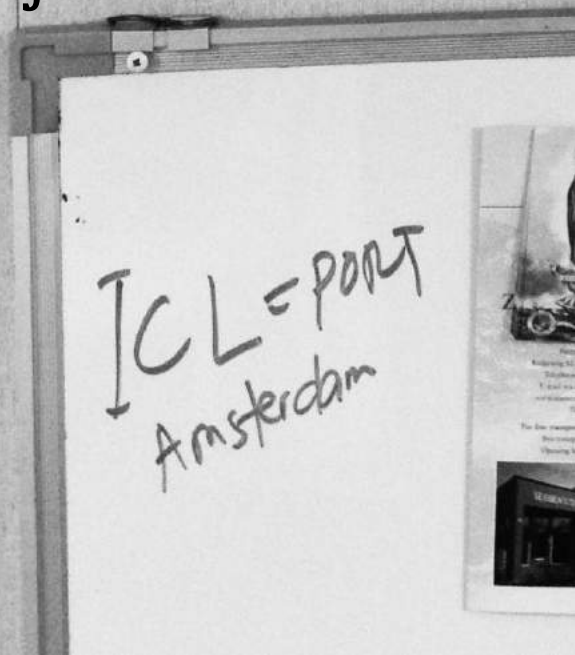
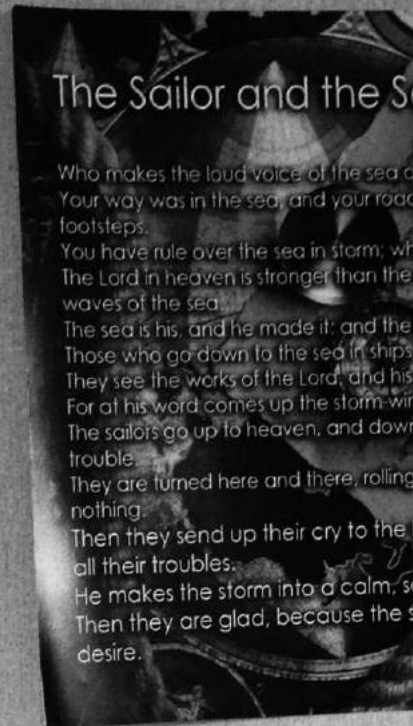
Het eerste wat ik dan ook doe wanneer ik op wacht kom is een ronde maken met een natgemaakt en opgerold wafeldoekje.

Nadat het zo'n minivampier toch gelukt is mij te bijten sla ik hem dood, een rode vlek achterlatend op de kaartentafel. Soms voel ik me even sterker dan de natuur.



**Kees Wiersum**

In een messroom is  
niet alleen plaats  
voor praktische za-  
ken maar ook voor  
vrome teksten en  
plaatjes.



## Sea in The Scripture

...quiet, and puts an end to the sound of its waves.  
...in the great waters; there was no knowledge of your  
...when its waves are troubled, you make them calm.  
...noise of great waters, yes, he is stronger than the great  
...dry land was formed by his hands.  
...who do business in the great waters;  
...wanders in the deep,  
...and, lifting high the waves,  
...into the deep; their souls are wasted because of their  
...like a man who is full of wine; and all their wisdom comes to  
...Lord in their sorrow, and he gives them salvation out of  
...so that the waves are at peace.  
...sea is quiet, and he takes them to the harbour of their

BAL. \*101#



Small text block, likely contact information or a short notice, partially obscured.



Afgelopen zomer fietste ik vanaf Gare du Nord door het mooie Frankrijk, richting het zuiden door de Auvergne en de Cevennen, op weg naar wijngebied Languedoc Roussillon.



# Mont Ventoux

Fietsen met een vriend die een allround atleet is, hij is namelijk triatleet. Mark zo heet ie, kent maar één tempo: heel hard fietsen.

Op de redelijk vlakke stukken kon ik hem aardig bijhouden, maar bij de te beklimmen cols moest ik al gauw zijn achterwiel loslaten. Soms was het mij ontschoten dat ik met vakantie was. Een fietsvakantie is een mooie manier om een land te verkennen, goed voor het milieu en goed voor de lijn.

Na zes dagen en 837 km fietsen, bereikten wij het huisje

net buiten Saint Chinian dat Mark en z'n gezinnetje hadden gehuurd.

Nadat ik enkele dagen op adem gekomen was, fietste ik alleen door, richting de kust, langs Béziers en de drukte van Montpellier vermijgend. Langs de kust, het strand en de zoutwatermeertjes met flamingo's richting Arles. Arles bekend omdat Vincent van Gogh hier gewoond heeft.

's Middags lag blijkbaar heel Arles vanwege de hitte op één oor en fietste ik door in de richting Avignon. Vanuit Arles had ik de Rhône kunnen

volgen en zonder de nodige inspanning de Franse cols rechts laten liggen. Heel stoer had ik echter in het vakantie-huisje aangekondigd dat ik de 'Mont Ventoux' zou gaan beklimmen.

Vanuit Bédoin is in 1882 een verharde weg aangelegd en werden er autoraces naar de top gehouden; een afstand van 21,5 km. Een Maserati brak in 1957 de 100 km per uur-grens. Woningcoöperaties bestonden nog niet, laat staan bestuurders die in een Maserati rondreden. Om veiligheidsredenen stopte men in 1977 met de races.



Vanuit Le Thor (mijn laatste B&B-overnachting) bereik ik 's ochtends om 10.30 uur Bédoin aan de voet van die gemene berg.

Het is al behoorlijk warm. Ik drink een blikje cola, eet een appel en fiets Bédoin uit, op weg naar de top. Wat mij opvalt is het enorm aantal wielrenwinkels met shirts, bidons en gloednieuwe carbon racefietsen. Zou hier ooit iemand aankomen zonder fiets en denken: 'Kom laat ik een fiets kopen en de Mont Ventoux gaan beklimmen?'

De eerste vijf kilometer is een makkie, 'Is dit alles?' vraag ik mij af. Al gauw fiets ik door de bossen, met een stijgingspercentage van 10%, 12%. Ge-

middeld is de klim 7,5%. Ik ben eigenlijk te laat begonnen aan de klim, het wordt steeds warmer. Ik ben zeker niet de enige die omhoog fietst.

Ik passeer een man die eruit ziet als Jörg Haider, in het zwart op een fiets met een bagagedrager en een half lege bidon. Op mijn 'bonjour' wordt niet gereageerd. Veel Hollandesies die aangemoedigd worden door moeder de vrouw, die volgt in de auto.

Een Italiaan, zou mijn opa kunnen zijn, fietst mij voorbij. Een poging om aan te klampen moet ik gauw opgeven. Veel lege geltubetjes op de weg. Het wordt in het laatste moment van een wielerved-

strijd gebruikt als voedings-supplement. Hier wordt het vooraf ingenomen, terwijl de klim nog moet beginnen. De klim kent nauwelijks haarspeldbochten, waar je lekker in kunt hangen en op adem kunt komen, zoals de Alpe d'Huez. Om het mooier te maken word ik vergezeld door duizenden insecten, die ook van iets een sport hebben gemaakt: meevliegen met wielertoeristen.

Na twee uur ploeteren verschijnt restaurant le Chalet Reynard, vlak voor de eerste steile helling van de laatste 6 km naar de top van de Ventoux. Hier trek ik twee blikjes cola uit de ijskast, houd mijn hoofd onder de kraan en vul mijn twee bidons. Sommige



sportievelingen zitten uitgebreid te lunchen. Hoe die de laatste kilometers zullen afleggen? Het laatste gedeelte van de berg rijd ik over een soort maanlandschap. Geen stukje groen meer te bekennen, alleen maar stenen. Uit respect stop ik bij het monument van Tom Simpson. Deze Brit overleed op deze helling tijdens de Tour de France in 1967. Een combinatie van uitputting, hitte en doping (alcohol en amfetamine) werd hem teveel.

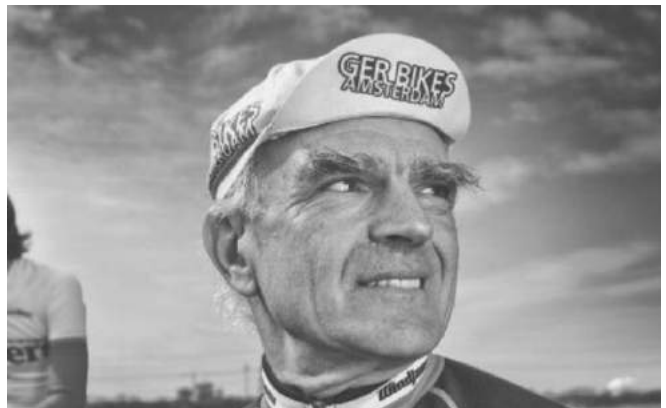
Na drie uur fietsen bereik ik de top van deze verschrikkelijke berg. Hier wil ik op de foto bij het bord van 1911 meter. Maar er staat een familie uit Denemarken, die ook op de foto wil. Zij hebben zojuist de top bereikt... in de auto. Vanuit tegenovergestelde richting, vanuit Malaucene, bereikt een mevrouw de top op een elektrische fiets! Ont-hutsend.

Toch voel ik me voldaan en blij, maar ook moe. Voldaan dat ik de strijd tegen de zwaartekracht heb gewonnen. Maar euforisch? Nee, niet echt. Euforisch is een overdreven blijdschap. Toch kan ik mij voorstellen dat mensen die een ernstige ziekte hebben overwonnen of voor een goed doel fietsen en de top bereiken, zich euforisch voelen. De prijs die ik moet betalen komt later. 's Nachts wordt ik geteisterd door hevige krampaanvallen door het gebrek aan vocht en mineralen.

De volgende dag fiets ik 120 kilometer. Na een paar dagen door het mooie Rhônedal bereik ik Lyon en stap hier op de trein. Tien dagen fietsen door Frankrijk, 1440 kilometer. Moe, blij en voldaan. Waarom ik mij voldaan voel kan ik niet goed in woorden uitdrukken, maar het heeft te maken met iets uit mijn minimale bagage. Behalve een schone onderbroek, t-shirt, telefoonoplader en een paar sandalen had ik het boekje 'De Renner' bij me van Tim Krabbé. Hij is een begenadigd wielrenner en schaker. Krabbe deed de klim in 1 uur en 22 minuten. Hij schrijft: 'Warm, bewolkt weer. Ik pak mijn spullen uit de auto en zet mijn fiets in elkaar. Vanaf terrasjes kijken toeristen en inwoners toe. Niet-wielrenners. De leegheid van die levens schokt me.'

De finish van de Tour de France etappe op de Mont Ventoux is dit jaar op 14 juli.

**Jos Hilberding**





# The Bridge



## Nieuwe zeemansclub in Rotterdamse haven

Jaren van lobbyen, hier duwen, daar trekken en fondsen werven hebben uiteindelijk resultaat gehad: er komt een nieuw zeemanscentrum in de haven van Rotterdam!

Binnen enkele maanden opent International Seafarers Centre 'The Bridge' de deuren. Het centrum is bestemd voor zeevarenden van alle nationaliteiten en 'vlaggen'. De locatie is in cultureel centrum 'De Man' in het midden van het dorp Oostvoorne, vlak tegen de Europoort en de A15 aan.

Het aanbod is dat van de kleinere zeemansclub. Zeevarenden wordt gratis internet geboden, er is een bar en een kleine bibliotheek. Ook gezellige (karaoke)avondjes staan op het programma en de mogelijkheid wordt geboden om evenementen in het dorp — zoals de Wielerronde van Oostvoorne, de Burchtfeesten en de Lampionoptocht —

mee te maken. Verder kan men op verzoek pastorale zorg en spirituele ondersteuning ontvangen en zijn er kerkdiensten. Diverse zeemansmissies, zoals het Protestants Koopvaardijwerk Rijnmond en het Diaconaal Havenproject, de Duitse Zeemansmissie en de Seamen's Christian Friend Society zijn betrokken bij The Bridge. Een enorm voordeel voor de zeevarenden is dat de club op loopafstand ligt van een aantal supermarkten, een drogist, een kapper et cetera. Ook is er openbaar vervoer.

ISC 'The Bridge' wordt mogelijk gemaakt door een aantal instanties: onder andere het Port Welfare Committee, de Stichting Welzijn Zeevarenden Rotterdam (voormalig SZR) en verschillende andere geldgevers, waaronder een aantal kerken van Voorne-Putten.

Het Havenbedrijf Rotterdam is hierbij in het bijzonder betrokken, doordat het een eigen werknemer detacheerde bij de club: Edwin van Os. Hij is sinds 20 jaar werkzaam bij het Havenbedrijf, heeft daarvoor zelf gevaren en is sinds 1 april manager van The Bridge. Samen met het bestuur van de club is hij druk bezig met de inrichting en met het werven en toerusten van vrijwilligers. Hij vertelt dat hij het nu al ontzettend naar zijn zin heeft en er naar uitkijkt zeevarenden te kunnen verwelkomen.

Sinds het sluiten van ISC 'De Beer' vijf jaar geleden betekent dit eindelijk weer eens goed nieuws voor de zeevarenden in het westelijk havengebied van Rotterdam!

**Helene Perfors**



## Wil een zeeman in zijn verlof met vakantie?

‘Vroeger’ offerde de arme drommel zich nog wel eens op. Zuchtend en steunend hobbelde hij dan achter mij aan.

Ik mocht de bestemmingen kiezen en ik vind (en vond) altijd alles leuk, behalve Drente en de bergen (excuus aan onze Drentse lezer. De enige keer dat ik daar met vakantie was, zat ik in een bejaardenpark en hunebedden kunnen mij niet boeien. Maar het positieve is, Jan heeft ooit wel een hele leuke Drentse HWTK aan boord gehad). Op vakantie liepen wij dus veelal langs het strand en in havens te banjeren.

Voor onze huwelijksreis hadden we bedacht dat Cyprus ook zo gewoontjes was, dus Australië moest het worden! Helemaal leuk, gezellig en vooral ver weg. Dat was op zich niet zo'n probleem, maar aangezien Jan een week voor ons huwelijk uit Japan terug kwam vliegen, deed het toch wel pijn. Zijn term begon zes weken eerder ook in Japan. Toen we zielsgelukkig, bruin en verliefd, thuis kwamen, belde hij naar kantoor om te vertellen dat hij weer klaar was voor vertrek. Ze vroegen wan-



neer hij weer kon vliegen, want zijn boot lag in – jawel – Japan.

Al doende leert men. En de eerste vliegvakantie met de kinderen erbij werd de Canarische Eilanden. Eerlijk is eerlijk, het hotel lag aan zee, de haven was op loopafstand, maar verder prima. Tot de terugreis ... Jan had de avond voor vertrek naar huis garnalen gegeten die niet helemaal jofel waren gevallen. En de kinderen, die waren 1 en 4 en strontvervelend.

Daarna hebben we maar besloten dat eens per jaar een nachtje weg met de happy family voldoende is. Het Arsenaal in Vlissingen, een tour door de haven van Antwerpen, hartstikke leuk!

Een lange, verre reis met ons...? Hij begint er niet meer aan! Als ik voorzichtig het woord vakantie in mijn mond neem is zijn reactie: Jook, zoek het maar fijn uit, zolang ik maar niet mee hoeft! En dat hij met een verlof nu maar drie weken in Nederland is, zal misschien ook wel meespelen.

**Joke van den Dool**



## 500.000 EUR

De Maritime Labour Convention 2006 is in heel wat landen al enige tijd ingevoerd. Het uitvoeren van dit verdrag gaat echter in een langzaam tempo. Het blijkt niet eenvoudig de regels in praktijk te brengen. Toen de bestuursleden van de Duitse zeemannsmissie zich over het verdrag bogen kwamen zij tot de conclusie dat de overheid in hun land de verplichting was aangegaan de zeemannshuizen financieel te ondersteunen. Gesprekken met ambtenaren hebben tot gevolg gehad dat er om te beginnen jaarlijks 500.000 EUR voor de zeemannshuizen in Duitsland ter beschikking wordt gesteld.

De Nederlandse Zeemanscentrale heeft dit met buitengewone interesse vernomen en beraadt zich over de situatie in eigen land.

‘ Ach, als ik nou ’n heel klein slokje neem... ’

# Kapitein

‘ Proost! ’

‘ Welnee... Een beetje ruw weer! ’

# Haddock

‘ Ik ben zeeman, duizend bommen en granaten! ’

‘ Kalm blijven scheepsjongen! Periscoop of geen periscoop, kalm blijven. ’

Al jaren is kapiteinszoon Stefan Francke een stripliefhebber. Het drong een tijdje terug tot hem door dat er in strips nogal wat zeevarenden voorkomen. Ongetwijfeld is zijn beeld van de maritieme wereld erdoor beïnvloed. In deze serie over varende striphelden bekijkt hij 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 de strips bevestigd?

**Ik heb er m'n buik van vol!**



“Duizend bommen en granaten!!!” Zelfs mensen die de strip Kuifje nog nooit hebben gelezen, kennen deze uitdrukking. Hij rolt geregeld uit de mond van één van de hoofdpersonen in deze strip: kapitein Haddock. Ik heb alle Kuifjes in de kast staan tot en met het onvoltooide avontuur ‘De alfakunst’ en raak nooit uitgekeken op de realistische tekeningen. Iedere keer zie je weer nieuwe details. Het is niet voor niets dat losse tekeningen van Kuifje ook als kunstwerk bij mensen aan de muur hangen.

Kapitein Haddock komt voor het eerst op het toneel in het avontuur ‘De krab met de gulden scharen’. Daarvoor ging Kuifje als reizende reporter alleen op stap, samen met zijn hondje Bobbie. Met Bobbie voert Kuifje in die tijd nog

hele gesprekken. Haddock dankt zijn achternaam aan de eerste echtgenote van schrijver/tekenaar Hergé. Toen ze schelvis aten, vond ze het maar een ‘droeve Engelse vis’. Haddock is het Engelse woord voor schelvis en de eerste ontmoeting met Haddock is inderdaad een droevige vertoning. In ‘De krab met de gulden scharen’ zit Haddock namelijk dronken in zijn hut, min of meer opgesloten. Stuurman Allan houdt hem ook dronken, zodat hij als de feitelijke gezagvoerder aan boord kan doen wat hij wil. Haddock is in dit album emotioneel, snel agressief en onberekenbaar. Een aantal keren brengt hij Kuifje door zijn drankzucht in levensgevaar.

**En voortaan heb ik geen andere behoefte meer dan m'n dagelijkse wandeling ...**

‘ Jij dacht zeker dat Haddock vruchtensap in zijn aderen had, hè? ’



‘ Geen trammelant, geen tegenslagen en geen opwinding... ’

Maar Kuifje heeft geduld met hem en aan het einde van het album is Haddock zowaar op het rechte pad gekomen. Het is het begin van een vriendschap die nooit meer over zal gaan. In de volgende albums is Haddock nog daadwerkelijk actief als kapitein. Na de vaarexpedities in ‘De Geheimzinnige Ster’ en ‘De schat van Scharlaken Rackam’ trekt Haddock zich echter terug op kasteel Molensloot, met het geld dat professor Zonnebloem hem schenkt, omdat hij bij de laatste expeditie zijn duikboot mag uitproberen. In ‘De 7 kristallen bollen’ zien we Haddock vervolgens optreden als kasteelheer met een rijbroek en een oogglas, maar dit is geen succes. Tegen het einde van het album spoedt hij zich naar zijn slaapkamer en komt weer tevoorschijn in kapiteinskleeding, inclusief pet. Toch zien we Haddock in de komende albums niet meer op de brug staan. Dat gebeurt pas zes albums verder en

dan merkt hij ook op, dat hij blij is eindelijk weer op een vrachtschip te kunnen rondlopen. Later in dat verhaal moet hij het schip weer aan de gang zien te krijgen en dan blijkt dat hij als kapitein ook verstand heeft van de machinekamer.

Door alle avonturen heen blijven Haddocks woede-uitbarstingen. Over zijn rijke oeuvre aan scheldwoorden zijn complete studies verschenen. De emoties lopen vooral op als er iets gebeurt met zijn whisky. Ondanks dat hij voorzitter is van de LZG (Liga der Zeevarende Geheelonthouders) blijft deze drank hem trekken. Verschillende merken passeren door de tijd heen de revue, maar het meest bekende is toch wel Loch Lomond. Het geen maat kunnen houden blijft een altijddurend probleem voor Haddock - en dat is ook wel te begrijpen. Hij lust het te graag. Bobbie overigens ook.

‘ Dat is ’t hem juist, duizend bommen! Het is m’n vak niet! ’

‘Nee, nee, en nog eens nee. En als ik nee zeg, is het nee!’

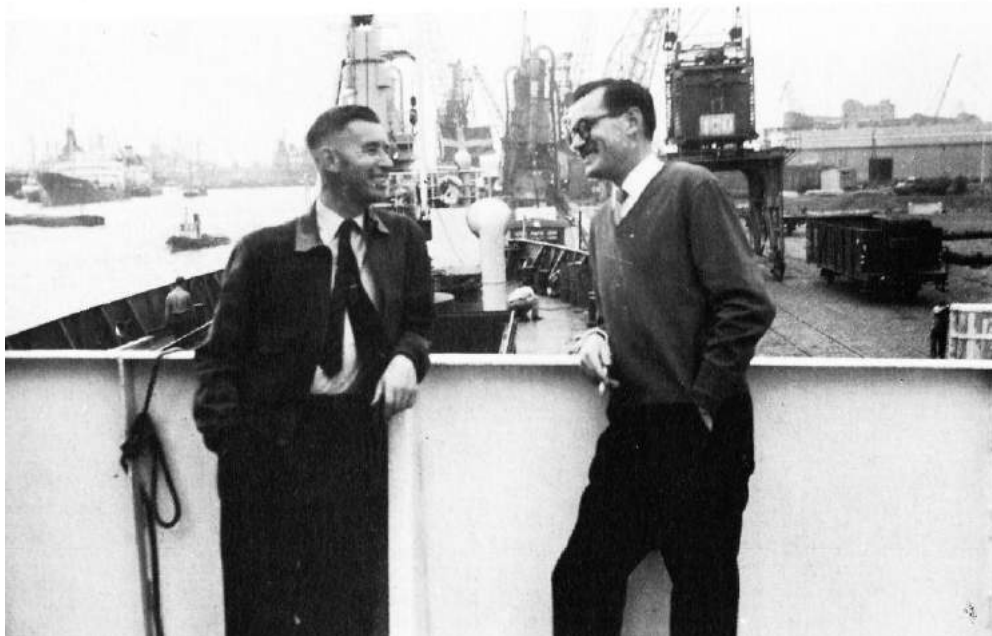
Maar onder zijn ruwe uiterlijk schuilt een zachtmoedig mens. Verschillende malen is Haddock tot tranen toe geroerd, bijvoorbeeld als het door en door verweerde zoontje van de sjeik Abdullah, een echte plaaggeest, met een geschenk voor hem komt. Schrijver Hergé kon veel van zichzelf in de emotionele Haddock kwijt. Veel meer dan in de steriele Kuifje, die bijna nooit zijn kalmte verliest.

Voor mijn oordeel over het realistisch gehalte van de strip, kijk ik natuurlijk ook naar de tekeningen. De schepen zijn getekend met veel gevoel voor detail. Zo is de Karaboudjan geënt op Glenngarry uit Glasgow. Op de tekening van de Aurora in ‘De Geheimzinnige Ster’ kwam echter kritiek: die zou niet geschikt zijn voor de IJzsee. Hergé trok zich deze kritiek erg aan. Hoe serieus Hergé te werk ging blijkt uit zijn archieven, waarin duizenden foto’s van

schepen en havens gevonden werden. Hij deed er alles aan om het te laten kloppen. Later zou hij met medetekenaar Bob de Moor een week meevaren op de Reine-Astrid (Antwerpen-Goteborg) om de Ramona in ‘Cokes in Voorraad’ zo goed mogelijk te tekenen.

In kapitein Haddock heeft Kuifje in ieder geval een vriend die niet onder de indruk is van een reisje meer of minder. In Kuifje komen heftige thema’s aan de orde: wapensmokkel, mensenhandel, spionage, verdovende middelen. Ook de internationale politiek wordt niet geschuwd. De spanningen met het IJzeren Gordijn komen aan de orde in het fantasieland Bordurie. Het Midden-Oosten wordt getekend in Khemkah. De Zuid-Amerikaanse guerrillastrijd komen we tegen in San Theodoros. De slechtheid van de mens wordt vertegenwoordigd door figuren als wapenhandelaar Baza-

‘O nee, kerel, geen avonturen meer voor ons! Dit wordt een heel rustig reisje...’



## ‘Maar ik ben kapitein Haddock, potjandorie! En hier aan boord ben ik – na God – de baas!’

roff, de corrupte politiechef Dawson (het old-boys-network), manipulator Muller en aartsvijand Rastapopoulos. De problemen groeien op een gegeven moment zelfs Kuifje boven het hoofd, zodat er hulp nodig is van buitenlandse wezens in ‘Vlucht-417’ - duidelijk één van de mindere albums. In het laatste complete album ‘De Picaro’s’ keert het realisme weer terug, zij het met een inmiddels cynische visie op de wereld: het ingrijpen van Kuifje heeft niet echt veel veranderd in San Theodoros. In plaats van de soldaten van ge-

neraal Tapioca lopen nu de uniformen van generaal Alcazar langs de sloppenwijken te paraderen.

Haddock is dan eigenlijk het reizen al lang beu. Hij geeft het in verschillende albums vaak genoeg aan: ‘Geen avonturen meer voor ons’ – voor mij alleen nog maar rust. In deze woorden van de kapitein horen we Hergé’s eigen verlangen naar rust: hij is Kuifje zat. Maar we herkennen ook de eeuwige strijd van de zeeman die naar zee verlangt als hij thuis is – en als hij op zee is, hunkert hij naar thuis.

## Meetlat

- 1 Is kapitein Haddock realistisch? - In de Kuifje-albums ruik je de olielucht. In ‘De Geheimzinnige Ster’ is het slingeren van een schip prachtig in beeld gebracht. De bemanningen van de schepen zijn internationaal. De kapiteinsrol van Haddock blijft echter wonderlijk. En wat een kapitein doet, blijft eigenlijk onduidelijk — op een paar albums na, wanneer Haddock op de brug te vinden is. Hij toont ook maar weinig leiderschapskwaliteiten.
- 2 Kloppen de technische details? – De tekeningen zijn ongelooflijk precies. Ook het havengebeuren is goed in beeld gebracht. Daarbij geeft Kuifje een mooi beeld van de maritieme ontwikkelingen vanaf de jaren '20 tot de jaren '60.
- 3 Worden vooroordelen bevestigd? – Haddock is zonder meer de stereotype drinkbroer, maar er wordt wel een komische draai aan gegeven. Hetzelfde geldt voor zijn grove taalgebruik. Vrouwen spelen in de mannenwereld van Kuifje nauwelijks een rol van betekenis (er is ook wel gespeculeerd over de aard van de vriendschap tussen Kuifje en Haddock). Alleen Bianca Castafiore maakt geregeld haar opwachting. Met haar heeft Haddock een haat/liefde verhouding, waaraan zelfs een heel album is gewijd.

**Mijn oordeel:** Haddock is een goede reisgenoot voor Kuifje. Hij is een gecompliceerd mens en daardoor komt hij dichterbij dan de brave Kuifje. In De Kuifje-albums leren we dat de wereld niet mooi is, als het om grote belangen gaat. Intussen worden wel de mooiste plaatjes van de wereld getekend.



Op een schaal van 1-10 scoort kapitein Haddock een 7 (behoorlijk realistisch).

Volgende keer: **kapitein Rob**



# Inrichting seafarers' centres

Waar je ook ter wereld in een zeemansclub komt: je vindt er maritieme attributen. Er hangen reddingsboeien aan de muren, vlaggen aan het plafond en er staan scheepsmodellen in de vensterbank. Posters van oceaanstomers decoreren het toilet en zelfs de computer heeft een 'zee-ige' screensaver. Maar wat wil de zeeman zien in een zeemansclub?



Nu er in Oostvoorne een nieuwe centrum voor zeevarenden komt, heeft diaconaal werker Rijk van Lent een kleine enquête gehouden onder een aantal zeevarenden in Rotterdam.

Hoewel de aantallen te klein zijn om het echt representatief te noemen, is het patroon dui-



delijk: niemand zit te wachten op al die maritieme ongein. Liefst ziet men decoratie die niets met water of schepen te maken heeft. De suggesties die door de zeevarenden werden gedaan:

- > fotobehang met mooie landschappen, bergen en bossen. Zonder zee!
- > een grote poster van Miss Universe (een Filipijnse) voor de Filipinos. Andere landslieden zien overigens ook graag een 'mooie-damesposter'
- > een mozaïek van stedenposters of tot poster gemaakte foto's van steden in landen van oorsprong van zeevarenden. De aangever hiervan had er een opmerking bij: "Zo'n stedenposter kan een gespreks-trigger zijn. Je kunt een medebemanningslid of een andere bezoeker een verhaal vertellen en dat helpt 'socialising'."

Zonder onderzoek te hebben gedaan, durf ik te zeggen dat de inrichting van de clubs meer zegt over de landrotten die er werken. De reddingsboeien en scheepsmodellen zijn leuk voor de port chaplains die zelf graag hadden gevaren, maar uit arren moede maar in de haven zijn gaan werken.

**Helene Perfors**



# halfmast

Veel oude gewoontes die in acht werden genomen bij een overlijden, zijn verdwenen. Zo werd in vroeger tijden vaak de klok stilgezet en werden de gordijnen dichtgedaan. Mensen pasten hun kleding aan. Volgens voorschrift ging men 'in de rouw'. Bij een uitvaart wist je wat je moest verwachten, er waren vaste rituelen en vaste woorden.

Maar tegenwoordig maakt men daarin veel persoonlijkere keuzes. Uitvaartondernemingen adverteren daar ook mee – een uitvaart mag (of moet) een unieke belevenis worden. Pas had ik nog een mailwisseling met een uitvaartverzekering die in een advertentie pronkte met een klanttevredenheid van 8.2. Kritisch als ik tegenwoordig ben op 'tevredenheidsonderzoeken', wilde ik wel even weten hoe deze tevredenheid gemeten werd. De klant kan toch moeilijk vanuit het hiernamaals nog even zijn

of haar cijfer doorgeven. Maar ik had het verkeerd begrepen: de tevredenheid betrof het cijfer over het intakegesprek inzake de persoonlijke uitvaartwensen ...

Als dorpsdominee vond ik het mooi als er op weg naar de begraafplaats de klok werd geluid. Zodoende leefde toch heel het dorp op een bepaalde manier mee. Ook kon het mij ontroeren dat voorbijgangers en auto's even stopten als de begrafenistoet voorbij kwam. Het zijn uitdrukkingen van respect en medeleven die mensen aan elkaar verbinden in onze individualistische maatschappij waar alles en iedereen maar doorjakkert.

Zo werd ik ook getroffen toen aan boord bij een overlijden de vlag halfstok/halfmast werd gehangen. Het is een oud teken van rouw, begonnen in de 17e eeuw. Vlaggen hebben misschien niet meer de zeggingskracht die ze vroeger hadden. Ooit waren ze noodzakelijk ter herkenning of om te seinen. In tijden van moderne communicatiemiddelen is dat niet meer nodig. Maar zo'n vlag halfmast op het achterschip roept bij mij wel een diep gevoel op. Het is duidelijk: op dit schip is er iets tragisch gebeurd. Ook al gaat het leven aan boord door, we staan er wel bij stil. Het is iets heel simpels, die vlag een paar decimeter omlaag, maar het zegt alles.

Daarnaast was het ook een indrukwekkend moment toen de vlag op een gegeven moment weer naar de top van de vlaggenmast werd gehesen. De overleden collega is herdacht. We vergeten niet. Maar wij varen verder. Het zijn momenten waarop je je als bemanning ook verbonden weet in verdrietige omstandigheden. Aan boord zijn we geen watjes, maar we hebben wel gevoel.

De maritieme sector wordt soms wel eens (te) conservatief genoemd. Dat mag zo zijn; ik vind het in ieder geval mooi dat nog niet alle oude rituelen verdwenen zijn.

**Stefan Francke**



# Loterij

**Hoewel ik al bijna 20 jaar op scheepsbemanningen bezoek die zich in de havens van het Noordzeekanaal bevinden ben ik er nog lang niet op uitgekeken. Er gebeurt elke keer weer iets verrassends. Daarnaast zijn de verschillen aan boord wat betreft sfeer en werkomstandigheden groot. Dit laatste is ook iets waar ik vaak naar vraag als ik aan boord ben.**

Met name Filippijnse matrozen geven dan aan dat ze het leven aan boord als een loterij ervaren. De verschillen in werkdruk, betaling en niet in de laatste plaats de verstandhouding met de officieren zijn groot.

Onlangs was ik aan boord van de Arklow Rover. De eigenaar gaat heel ver in het besparen

van geld waardoor het schip uiterst gehorige hutten heeft. Ook is er bedacht om in plaats van drie maar twee maaltijden per dag te serveren. De kok heeft daardoor minder te doen en krijgt daarom slechts 100 dollar per maand meer (voor zeven dagen per week werken) dan een matroos (die van zaterdagmiddag tot maandagmorgen vrij is) terwijl hij ook aan dek moet werken.

Toen ik hem vroeg of hij het naar zijn zin had aan boord verwachtte ik dat hij zou zeggen dat het lot hem niet gunstig gezind was. Zeker toen hij vertelde dat zijn verstandhouding met de kapitein niet optimaal was. Hij had daarom ook vergevorderde plannen om in Australië te gaan werken. Dat de kapitein hem

ook aan dek laat werken, bleek echter ook zijn geluk te zijn. Op een dag zag hij in de monding van een Engelse rivier een vreemd stuk hout drijven. Het bleek een gitaar te zijn die hij het met hulp van zijn collegae aan boord wist te krijgen. De gitaar deed het nog en brengt een prachtig geluid voort. Voor kenners is dit niet verwonderlijk want het gaat om een originele, massieve, in Amerika gemaakte Gibson Les Paul. Voor de betere exemplaren worden duizenden dollars betaald.

Voorlopig brengt de kok zijn vrije tijd met plezier door, met het spelen op zijn gevonden voorwerp. Het lot bleek hem gunstig gezind.

Léon Rasser



Waar een woord is, is een weg

## De Protestantse Kerk in 2025

De 21-ste eeuw is voor de kerk een bijzondere tijd. Aan de ene kant maakt zij zich nog steeds op tal van manieren verdienstelijk voor de samenleving. Ze is een drijvende kracht achter de zeemanshuizen.

Aan boord is misschien minder bekend dat zij ook elke keer weer nieuwe initiatieven ontplooit. Zo zijn de voedselbanken vanuit de kerk opgezet.

Een nog nieuwer initiatief is dat mensen die niet om kunnen gaan met geld een 'schuldhulpmaatje' krijgen.

Zo'n maatje wijst de weg bij de complexe procedures die de talrijke instanties en commerciële organisaties voor hen bedacht hebben.

Nuttig, succesvol en bij de tijd. De bovengenoemde voorbeelden zijn maar een klein onderdeel van de verdiensten van de kerk. Toch

heeft zij te maken met een afnemende populariteit. Met de regelmaat van de klok moeten er dan ook gebouwen worden gesloten. Ook de bestuurlijke organisatie wordt flink ingekrompen. Hoe dit zou moeten gebeuren staat in het rapport 'Waar een woord is, is een weg'.

Uit het rapport blijkt dat de leiding van de kerk niet verweten kan worden dat men niet weet wat er aan de hand is. De vraag wat ze gaan doen om kerkverlating te stoppen of te vertragen komt ook aan de orde. Ondanks dat niemand deze wijsheid in pacht heeft, proberen de kerkleiders verder te komen dan 'bezuinigen tot de recessie voorbij is'. Zo roept ze haar leden op om zich niet te schamen dat ze lid zijn van een kerk, maar er enthousiast voor uit te komen. Ook vraagt zij aandacht voor de periode van zo'n 2000 jaar geleden, toen de kerk ook heel klein was en mensen in kleine groepjes bijeen kwamen. Volgens de overlevering waren de leden toen erg gemotiveerd en geïnspireerd.

Interessant is ook dat de leiding niet van mening is dat de kerk het helemaal over een andere boeg moet gooien. Er gebeuren juist veel goede dingen die versterking verdienen.

Een kerk met alleen maar ouderen moet bijvoorbeeld niet gaan proberen jongeren te trekken, maar zich richten op ouderen die zich er waarschijnlijk ook thuis zullen voelen. Of mensen die in een verzorgingstehuis een dienst houden, zouden er meer bij stil kunnen staan hoe bijzonder het is dat zoiets gebeurt.

Deze manier van denken lijkt een zwak verweer tegen het verlies van vele duizenden (betalende) leden. Tegelijkertijd merk ik zelf dat het goed aansluit bij mijn ervaringen als koopvaardijpredikant in

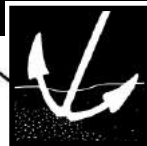
Amsterdam. De kerkdiensten in het zeemanshuis of aan boord worden bijvoorbeeld niet door honderden mensen tegelijk bezocht. Dat betekent echter niet dat de diensten niet inspireren. Ook aan boord of in een ziekenhuis merk ik dat ik als vertegenwoordiger van een kerk soms veel kan betekenen.

Een punt is wel dat in de toekomst de kans kleiner is om een salaris aan iemand te betalen die dit prachtige en waardevolle werk kan doen. Dit gaat mij echt aan het hart. Maar bovenal ben ik enthousiast en vertrouw ik er op dat de bijbelse woorden en zeevarenden elkaar langs een of andere weg blijven vinden.

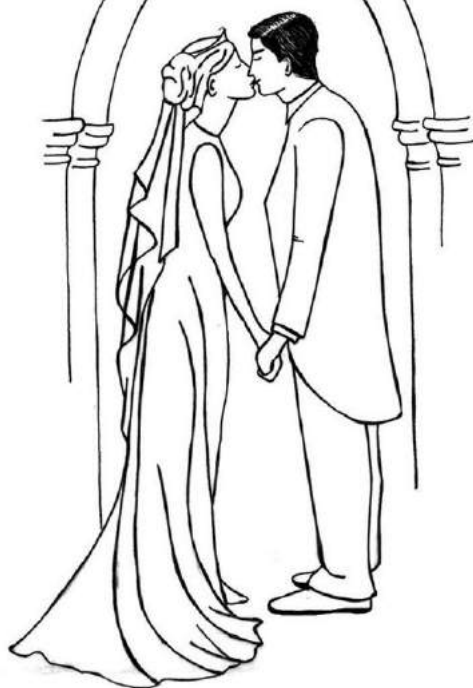
**Léon Rasser**



# Virtueel <sup>A</sup>an de grond



Mijn oudste zoon gaat binnenkort trouwen. Niet in de kerk, maar wel met een ambtenaar erbij en zo, zoals hij dat zelf zegt. Al maanden zijn hij en zijn vriendin bezig met de voorbereidingen. Het moet gezellig zijn, alleen leuke mensen en familie (toen ik vroeg of dat een verband had, keek hij alleen maar glazig) en mooi weer.



Dat is natuurlijk te regelen als je vader dominee is of in mijn geval pastor. Dan Google je wat, vraagt wat tijd van boven en wordt het ingepland. Garantie voor droog weer zeker en als de zon er niet is, dan wordt er wat virtueels geregeld.

Virtueel, het huidige modewoord. Het hoeft niet meer echt, niet meer tastbaar te zijn als het maar in de verbeelding mooi is. En daarbij – excusez moi de flauwe woordspeling – is the sky the limit. Virtuele beelden, mensen, bedrijven, spelen, gevoelens en geld. Je kunt het zo gek niet verzinnen. Toch gaat het die kant op, vrees ik. We gaan genot, spanning en andere emoties, waarden en normen virtueel beleven. Hoe? Wie dit gaat doen?

Geen idee! Ik weet alleen dat het geloven in iets wat niet tastbaar is, wel moet kunnen. Is ons geloof niet een beetje virtueel?

Dit weekend heb ik mijn speech voorbereid voor zijn huwelijk. Op papier. En dan dwalen je gedachten snel af. Zijn jeugd, wat weet ik nog van hem? Wie is hij en wat wordt hij? Natuurlijk ben ik trots op hem. En op zijn vrouw to be. Maar boven alles uit overheerst maar één gedachte: liefde. Ik hou gewoon van hem en dat ga ik gewoon zeggen, waar iedereen bij is. En hoe virtueel dit begrip ook is: het zij zo en dit is weer een moment om dat eens te zeggen.

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@filtnet.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



De foto op de omslag is gemaakt door  
Kees Wiersum.

Recente exemplaren van Diepgang kunnen  
gedownload worden op [www.spwo.nl](http://www.spwo.nl)



Bezoek ons op  
**Facebook**

## 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 diepzeevervisserijsschepen, Nederlandse zeemansclubs en abonnementen

**Lay-out en opmaak** Anja Verhart  
**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)



**Nederlandse Zeemanscentrale**

Willemskade 13  
3016 DK Rotterdam  
[www.nederlandsezeemanscentrale.nl](http://www.nederlandsezeemanscentrale.nl)



**Stichting Pastoraat Werkers Overzee**

Parelduikerhof 8  
4332 DA Middelburg  
[www.spwo.nl](http://www.spwo.nl)