

NUMMER 3 2016 zeventiende jaargang



Diepgang

Woest

Fatalisme

Loftrompet

Gebruiksaanwijzing



Sandd

Port betaald
Port payé

Van de redactie

In dit nummer van Diepgang valt een verslag te lezen over de eerste dag van zeevarenden. Het idee hierbij is om zeevarenden in de schijnwerpers te zetten. Met een ansichtkaart worden ze persoonlijk bedankt voor het belangrijke werk dat ze verrichten dat maar door weinigen wordt opgemerkt.

In ons tijdschrift Diepgang staan de namen van de redactieleden altijd vermeld. Toch vind ik het gepast om degenen die al jarenlang belangeloos meewerken ook eens in het zonnetje te zetten door ze hier te vermelden.

Bedankt Liesbeth Visser, Joke van den Dool, Jos Hilberding, Simon Hoek, Annemieke Ooms, Leo Bersee, Kees Wiersum en Hans Luesink!

Wilt u ze, net zoals dat bij de dag voor zeevarenden hoort, een kaartje sturen, doet u dat dan naar contact@nederlandsezeemanscentrale.nl of naar Willemskade 13, 3016 DK Rotterdam.

In dit nummer

Meditatie
over stabiliteit en diepgang 3

Gedicht
Gebruakaanwijzig doet dienst 5

Zeewiersum
Fatalisten bedreigen Nederland 6

Complottheorie
duivelse waarheidsvinding 9

Richtingsgevoel
Astrid heeft het niet eens een klein beetje 12

Kapitein Rob
Nederlands eigen stripheld 14

Private beveiliging
Ingezonden artikel 18

Dag van zeevarenden
Voor Nederland nog erg nieuw 20

Kerkelijk nieuws
De zangbundel heeft zijn eigen zwarte Piet 22

Noorse zeemanskerk
Wetenschappelijk onderzoek naar wat er gebeurde bij de Euromast 24

Rust in het circus
Het eeuwig verlangen van Joke 27

Een bijzonder huis
De momenten in het zeemanscentrum met een gouden rand 28

Geen toegang tot de wal
Niemand doet iets om het goed te regelen 30

Woest
Ds Daghoor vindt het tijd voor godsdienstige ontwikkeling 32

Koopvaardijdiensten 34

Adressen maritieme pastores 35

Colofon 35



Meditatie



Stabiliteit

Stabiliteit – scheepsstabiliteit, zelfst.naamw.: de mate waarin een schip zichzelf weer kan oprichten na uit zijn evenwicht te zijn gebracht

Als moderne arken van Noach varen cruiseschepen rondjes op de oceanen om de grote boze buitenwereld te ontlopen. Op een luxe cruiseschip hoef je tenminste even niet na te denken over alle ellende op onze planeet.

Cruises zijn 'hot'. Men verwacht dat dit jaar 25 miljoen mensen op cruise gaan. Dat zijn er 15 miljoen meer dan 10 jaar geleden, dus

meer dan een verdubbeling ten opzichte van 2006. Het is makkelijk om hierover negatief te doen. Want wat hebben deze drijvende paleizen met varen van doen? Hoe kun je een land leren kennen als je maar één dag aanlegt in een haven en dan weer doorvaart naar de volgende? Ondanks alle milieumaatregelen zijn – zeker de oudere – cruiseschepen zware vervuilers. Anderzijds, op het land veroorzaken toeristen veel schade aan de natuur, dan zorgen rondvarende cruiseschepen voor minder belasting van de omgeving. Bovendien kan ik me voorstellen dat het aan boord fijn vakantie vieren is.

Wat mij fascineert is hoe die enorme cruiseschepen kunnen blijven drijven. Er steken zoveel dekken, zwembaden en andere tiere-lantijnen boven de wateroppervlakte uit. Hoe kan het dat ze niet omslaan? Nu heb ik niet zoveel verstand van stabiliteit. Maar zoveel heb ik er van begrepen dat het zwaartepunt van een schip zich onder het wateroppervlak moet bevinden. Dat is bij een cruiseschip niet anders. Hetzelfde geldt

natuurlijk ook voor de car-carriers en ferries. Bij de omgeslagen Zuid-Koreaanse veerboot Sewol kwam bij een verbouwing het zwaartepunt hoger te liggen en bovendien werden er hutten op de bovendekken toegevoegd, zodat de kans op kapseizen enorm toenam. Met dramatische gevolgen in 2014...

Eigenlijk geldt hetzelfde voor het leven in het algemeen. Er is veel dat zich boven de oppervlakte afspeelt. We zijn druk met werk, huis, gezin, cursussen, sociale contacten en ga zo maar door. We moeten veel ballen in de lucht houden. Daardoor raken veel mensen uit balans. Het is belangrijk dat er zich in jezelf een zwaartepunt bevindt dat ervoor zorgt dat je niet omslaat. Dat ervoor zorgt dat je overeind blijft te midden van alle deining. In onze taal hebben we voor dat zwaartepunt onder de oppervlakte woorden als 'hart' of 'ziel' of 'innerlijk'. Dan gaat het om onze onzichtbare binnenkant, ons innerlijk. Een ander klassiek woord daarvoor is: 'spiritualiteit'. Op een schip is het zwaartepunt niet iets dat je erin monteert of vast kunt pakken. Het zit verborgen in het geheel van alle onderdelen. Maar het is er wel en mag niet worden vergeten. Zo is het in het leven belangrijk dat naast al die leuke 'bovendekse' dingen, dat zwaartepunt voldoende massa heeft. Voor mij bestaat het zwaartepunt uit de ervaring dat ik in het leven niet alleen hoeft te zijn. Gewoon, heel simpel gezegd: de mensen die van mij houden en van wie ik kan houden. Maar ook dat moeilijk in woorden te vatten gevoel dat ik onderdeel mag zijn van een groter geheel. Dat ik gezien en gekend word door iemand in wie alles is verenigd en bij wie ook ik een plaats heb... God. Zoals eeuwen geleden koning en dichter David het verwoordde: 'Heer, u weet alles van mij, u kent mij.' Raar, dat een paar duizend jaar geleden iemand precies hetzelfde kon voelen als ik. 'Ik vind het een

wonder dat u mij zo goed kent. Ik kan het niet begrijpen.' Stabiliteitsberekeningen richten hier niet veel uit, het is een zaak van het hart. Dit zwaartepunt voorkomt niet dat ik in mijn leven slinger en af en toe stevige schuivers maak. Maar het zorgt er wel voor dat ik - zoals de formele definitie van stabiliteit luidt - mijzelf weer 'kan oprichten, na uit evenwicht te zijn gebracht'. Dat ik mijn rug kan rechten.

Als je vaart, moet je je niet verbazen dat er golven op je afkomen. Dat hoort er nu eenmaal bij. Een eerste storm op zee is voor elke beginnende zeevarende een angstige ervaring. Zelfs als alles is vastgesjord, gaat er nog van alles rollen en schuiven. In zo'n situatie moet je er op vertrouwen dat een goed gebouwd schip in staat is die golven te weerstaan. Spanten en gang houden het schip bij elkaar en de stabiliteit houdt het schip bij de grootste deining overeind. Als je dat tot in je diepste vezels voelt, maakt te midden van alle deining angst plaats voor een gevoel van overwinning. Bij mij kwam ook de gedachte naar boven dat we in onze Westerse samenleving misschien iets meer op onze eigen stabiliteit mogen vertrouwen. Terroristische aanslagen proberen ons uit balans te brengen. Onze eerste reactie is van ons continent een compleet gesloten fort te maken. Maar vrijheid en openheid vormen juist het zwaartepunt van onze wijze van samenleven. We moeten erop vertrouwen dat dit zwaartepunt sterk genoeg is om de huidige stormen te doorstaan, ook al moeten we natuurlijk wel één en ander goed vastsjorren.

Ik las bij een baggeraar die op zijn Facebookpagina telkens een spreuk van de dag plaatst: 'Uiteindelijk weten we diep in ons hart dat de andere kant van elke angst de vrijheid is'.

Stefan Francke



Gebruksaanwijzig

*gelukwens op u aankop van de wonderWTM
voor ingebruikneem steker in contact
bevestigen met aardding (kopcontract
garant voor hoogspan) wacht u voor stap 2*

*tot warschuwlam epifaneert dan zet
(zie weergaaf) moederknoop in onstand tegen
de klok verschakel pal met neerdruk (9)
zinkrecht ops pel: u aankop is gered*

*vals onhoorlijk borrel borrel binnen
buikig van u wonderWTM aanhoord
gewis ontzekering vervolg bevelen*

*in val bestandig onvertoon of minnen
functioneren staken en zovoort
de maker van beklach in hoogte stelen*

I.J. Pfeijffer





Geradicaliseerde filatelisten

Valparaiso, Chili.

Na een drukke dag laden is het tijd om aan iets anders te denken. Ik ben uitgenodigd door een Nederlandse surveyor om een steak te gaan eten en wat te gaan drinken in de stad.

Hoewel ik niet zo'n steak-eter ben, zeker niet in Zuid-Amerika, heb ik toch de uitnodiging aangenomen al is het maar om 'even van die boot af te zijn'.



Isaak is een man die weet waar hij het over heeft, tenminste, wanneer het over de lading gaat, want verder ken ik hem niet. Daar kom ik snel genoeg achter.

“Heeft de steak gesmaakt, kaptitein?”

“Prima! Dank je voor de uitnodiging.”

We bestellen een bier en gaan aan de bar zitten.

“Hoe is het in Nederland, Isaak? Nog roddels of nieuwtjes?”, open ik het gesprek. Het lijkt alsof ik een trekker bij Isaak heb overgehaald. Hij zet beide handen op zijn knieën, de duimen naar buiten en met de nodige krachttermen barst hij los.

“Weer duizenden gelukzoekers erbij! En weet je waar deze voornamelijk vandaan komen?”

Hij wacht niet op antwoord maar stoomt door.

“Uit Syrië, Marokko en andere landen vol met gespuis! Moslimfanaten.”

“Allemaal?”, probeer ik nog, maar Isaak is niet te stuiten.

Hij neemt een grote slok bier, zodat het schuim in zijn snor blijft hangen. “Duizenden en duizenden zijn het er. Met hen komen honderden terroristen het land binnen. Geen wonder dat Geert zegt dat hier een einde aan moet komen! Dicht die grenzen!”

“Geert, ken ik die?”, breng ik er tussen, met moeite.

“Geert zegt wat de meerderheid van de Nederlanders denkt! Weg met dat uitschot. Wist je dat er laatst weer een cel is opgerold in Rotterdam van fundamentalistische filii...eh...filas...”

“Filatelisten?”, help ik hem hulpvaardig.

“Ja! Inderdaad, fundamentalistische filatelisten! Je weet wel, zo’n groep gajes met baarden en in jurken. Oprotten moeten ze!”

Isaak bestelt nog maar eens een rondje. Hij komt nu echt op dreef.

“En dan die zogenaamde vluchtelingen, hé. Allemaal, echt allemaal lopen ze met de duurste smartphone! Arme vluchtelingen?”

Hij laat een minachtend gesnuif horen en drinkt zijn glas bijna in één keer leeg. Dit geeft mij voldoende tijd te reageren. “Maar Isaak, wanneer je een mobiel hebt ben je toch niet automatisch rijk? Iedereen heeft toch zo’n ding!” Het is tegen dovenmansoren.

“Weet je wat er moet gebeu-



ren in dat Nederland? Iemand als Trump, of nee, beter nog, iemand als Le Pen zou de boel moeten komen opschudden. Had onze Pim het nog maar voor het zeggen. Dan had het er héél anders uitgezien!”

Isaak gebaart naar de kastelein om meer bier.

“En weet je kap, die vluchtelingen”, (bij ‘vluchtelingen’ maakt hij een graaiend gebaar met gekromde wijs-, en middelvinger in de lucht met beide handen), “krijgen een huis, een uitkering, pikken onze banen in, zeggen nog niet eens dankjewel, om vervolgens de boel op te blazen!”

Het gezicht van Isaak wordt rood, ik weet niet of het door het vele bier is of door de woede, maar hij maakt nog geen aanstalten om te stoppen.

“En dan die linkse gasten hé, zoals dat snotjong Klaver van Groen Links”, hij spuugt de woorden ‘Groen Links’ uit alsof

het een bedorven stuk vlees betreft, “enne... die Brabo van de SP, die moet eh...”

Het is duidelijk dat hij de draad van het verhaal enigszins kwijtgeraakt is.

“Maar omdat er een enkele crimineel tussen een groep vluchtelingen mee is gelift, maakt dat de hele groep toch niet meteen crimineel?”, probeer ik nog maar een keer.

“Ik denk, kap, ik denk dat jij óók een van die linkse rakkers bent...”

Isaak kijkt me woest aan, zweetdruppeltjes parelen op zijn gezicht. Ik deins onwillekeurig terug.

“Dan weet je natuurlijk ook niet dat die gasten allemaal geradicaliseerde fate... sala...”

“Fatalisten?”, help ik hem toch maar weer.

“Ja, geradicaliseerde fatalisten, je weet wel, dat soort dat vrouwen verkracht.”

Met Isaak valt geen zinnig gesprek meer te voeren. Ik stel

voor om na een laatste biertje op te breken, maar ik had nog wel een paar vragen. Bijvoorbeeld: hebben alle zeelieden valse papieren, omdat er een paar hun diploma hebben gekocht? En, ben je direct een crimineel wanneer je je land ontvlucht vanwege economische redenen?

Als je niet voor bent, ben je tegen? Wanneer Wilders veel volgers heeft, betekent het dan dat hij ook meteen gelijk heeft? En – de meest prangende vraag – hoe wordt iemand een fundamentalistische postzegelverzamelaar? En is het nuttig om Isaak het verschil tussen salafisme en fatalisme uit te leggen?

Het lijkt me een biertje te ver om hier over door te gaan. Isaak wankelt terug naar zijn hotel en ik ga aan boord. Morgen weer een lange dag.

Kees Wiersum



De duivel bestaat

Eén van de curiositeiten van het internet is dat er tal van complottheorieën te lezen zijn. Het bekendste voorbeeld is misschien wel de bewering dat de aanslag op de New Yorkse Twin Towers door de Amerikaanse geheime dienst in scène is gezet. Hiermee zouden de Amerikanen een excuus in handen hebben om oorlog te voeren in het Midden-Oosten. Dit plan zou onderdeel uitmaken van een strategie om uiteindelijk de wereld te overheersen. Bij deze (ver gezochte) redenering past natuurlijk cynisme.

Wantrouwen en complotdenken is terecht



lets anders merkwaardigs op internet zijn de pagina's met geruchten die als de waarheid gepubliceerd worden. De websites zien er precies hetzelfde uit als die van een krant. Ze trekken zoveel lezers, dat de personen erachter er comfortabel van kunnen leven vanwege de inkomsten uit advertenties. Dit is ook de reden dat zij de websites hebben gemaakt en bijhouden.

Bij het ideaalbeeld dat door het internet mensen beter dan ooit geïnformeerd zouden zijn, kan cynisch worden vastgesteld dat

soms eerder het tegenovergestelde het geval is. Er is sprake van een klein groepje slimmeriken, die achter de schermen de boel bedot.

Natuurlijk is niet alleen op internet plaats voor bedrog en complot. Misschien komen deze elementen wel nergens beter samen dan in de wetenschap. Zo vond tientallen jaren geleden in Amerika een langdurig onderzoek plaats naar het gedrag van mensen met de geslachtsziekte syfilis. Terwijl dit onderzoek nog aan de gang was, kwam er een medicijn beschikbaar tegen de toen nog

dodelijke ziekte. De onderzoekers wilden hun werk echter zó graag afmaken, dat ze hun onderzoeksobjecten expres ziek lieten blijven. Ze hadden met elkaar in het geheim afgesproken domweg placebo's voor te schrijven, terwijl ze glashard beweerden dat het echte medicijnen waren. Niet iedereen heeft dit complot overleefd. Gelukkig zijn de wetenschappers ontmaskerd. Zonder wantrouwen zou hun complot nooit ontdekt zijn.

Het idee van een boze macht die in het verborgene actief is, is dan ook niet voor niets al zo oud als de mensheid. Deze duistere macht heeft ook al heel lang een naam: de duivel. Al is deze naam in Nederland de laatste decennia uit de mode, denk ik dat het nog steeds een heel goede beschrijving is. Zo kan ik het gedrag van oneerlijke medicijnfabrikanten of banken bijvoorbeeld alleen maar verklaren vanuit de hebzucht van de mensen die de leiding hebben. Zij denken dat hun leven beter is als ze hulpbehoevende mensen voornamelijk beschouwen als inkomstenbron. Deze verwrongen manier van kijken kan prima beschreven worden door de formulering dat de (geld)duivel hen in zijn macht heeft. Ook kan natuurlijk in dit verband de duivelse machtswellust van kerkelijke leiders genoemd worden, die niet goed omgaan met seksueel misbruik. Of de geheime diensten, die door toedoen van Edward Snowden moesten toegeven dat ze met een paar drukken op de knop van iedereen veel

meer weten dan ze aanvankelijk toegaven. En zo kan nog wel even doorgegaan worden.

Er is nog een reden dat ik het idee van de kwade machten – die gepersonifieerd zijn in de duivel – zo sterk vind. Dit heeft te maken met het probleem om vast te stellen of een complottheorie wel of niet waar is. Wanneer iemand bijvoorbeeld beweert dat (van) alles in zijn leven niet goed gaat omdat anderen tegen hem samenzweren, dient de vraag gesteld te worden wat deze daar tegen onderneemt. Als deze persoon alleen maar klaagt en niks doet, gaat het waarschijnlijk om luiheid. Dit is volgens een oud spreekwoord het oorkussen van de duivel.

Veel belangrijker is de vraag of er bij de beschrijving hoe iets werkelijk in elkaar zit, er ook ruimte is voor de mogelijkheid dat het nog goed komt. Als er verborgen boze krachten bestaan, ligt het immers voor de hand om aan te nemen dat daar ook goede krachten actief zijn.

Zo'n 2000 jaar geleden is er een godsdienst ontstaan die uitdraagt dat de (verborgen) goede krachten sterker zijn dan de kwade machten. Dat in dit besef onze hoop en verwachting ligt. Persoonlijk denk ik dat je wel heel cynisch moet zijn om dit niet als waarheid aan te nemen.

Léon Rasser



Op vrijdag 11 november organiseert de Stichting Pastoraat Werkers Overzee weer een themadag voor alle belangstellenden in de waterbouw- en maritieme wereld. Het thema betreft duurzame inzetbaarheid: 'De laatste fase in je carrière - nieuwe ontwikkelingen'.

Locatie: STC Rotterdam, Lloydstraat 300, 11.00-14.30 uur.
Voor aanmelding en meer informatie kunt u mailen naar waterbouwpastor@gmail.com.



Mam, je had daar in ontmoeten

Het GPS is mijn beste vriend. Naast de handtas en de pinpas natuurlijk, zij blijven ook erg belangrijk. Maar het GPS zorgt ervoor dat ik uiteindelijk ooit op de plaats van bestemming terecht kom. Dat is prettig, want mijn innerlijk kompas is niet zo goed geïkht. Ofwel wat achtergebleven in de groei. Ofwel doet het gewoon niet zo heel erg goed.

Een totaal gebrek aan gevoel voor richting; mijn man lacht zich er suf om. Ik niet. Tijdens mijn eerste rijexamen zakte ik, toen ik een rotonde driekwart moest nemen. Driekwart! Het was een joekel van een rotonde en erg onoverzichtelijk met veel bomen en stoplichten. Toen ik pas halverwege was dacht ik dat ik er ongeveer wel was.

De examinator greep het stuur en draaide het laatste kwart mee. Daarna was de spanning er wel van af, wetende dat ik het nog een keer mocht gaan proberen. Ik weet zeker dat hij het erom deed. Doorgestoken kaart. Goed voor de verdiensten van het CBR, die vrouwen zonder richtinggevoel.

En onlangs is er een grote weg om Leeuwarden gelegd. De zogenaamde 'Haak om Leeuwarden'. Speciaal aangelegd om de doorstroming in het centrum te bevorderen, en speciaal aangelegd voor vrouwen zonder richtinggevoel. Het GPS weet het wel, maar die gebruik ik natuurlijk niet in de stad waar ik mijn leven lang al woon. Ha!

"Hier in, mam", zegt oudste zoon enthousiast bij de afslag Leeuwarden- Noord. "Mam, hier in!" "Mam, je had daar in ontmoeten," zegt hij gelaten als we de doorgaande weg volgen richting een naastgelegen dorp.

Oké, ik weet het nu; ik woon achter het bord Leeuwarden- Noord en mijn kind weet beter waar we langs moeten dan ik. En als ik vanaf de Haak naar het station wil, dan moet ik dat doen via het industrieterrein, dat weet ik nu ook. En dat het industrieterrein best groot is, ook. Als ik daar de weg zoek, dan verbeeld ik me steeds dat ik mijn man heel hard hoor lachen vanaf zee.



Maar dan het GPS. Ik gebruik de allernieuwste versie van Google Maps op de telefoon. Maar op het moment dat ik het ding vastklem in de houder, heb ik meteen al per ongeluk alle instellingen gewijzigd vanwege mijn vijf vingers op het touch-screen. Opeens rijd ik op het scherm niet meer naar boven, maar naar links.

In werkelijkheid rechtdoor, maar op het scherm naar links! En ik weet heel goed hoe dat komt; Google Maps is een vrouw. En vrouwen onder elkaar: grote krengen zijn het. Zo zegt deze vrouw tegen mij, als ik zelfs nog achterstevoren in het parkeerhaventje voor ons rijtjeshuis sta: "vertrek in zuidwestelijke richting". Dat zegt ze niet vriendelijk, maar op harde toon. Zo van: "ga jij maar eens even lekker vertrekken in zuidwestelijke richting, jij vrouw van een zeeman, die de weg nog vindt op de Grote Oceaan met een roestig sextant."

Ik vind dat ze heel anders tegen mij zou moeten praten. Ze zou best kunnen zeggen: "Moet je luisteren, ga eerst dat haventje maar eens even uit, en start gewoon met rijden. Alles komt in orde, ik zeg wel waar je langs moet. Kom op meid. Yes we can!"

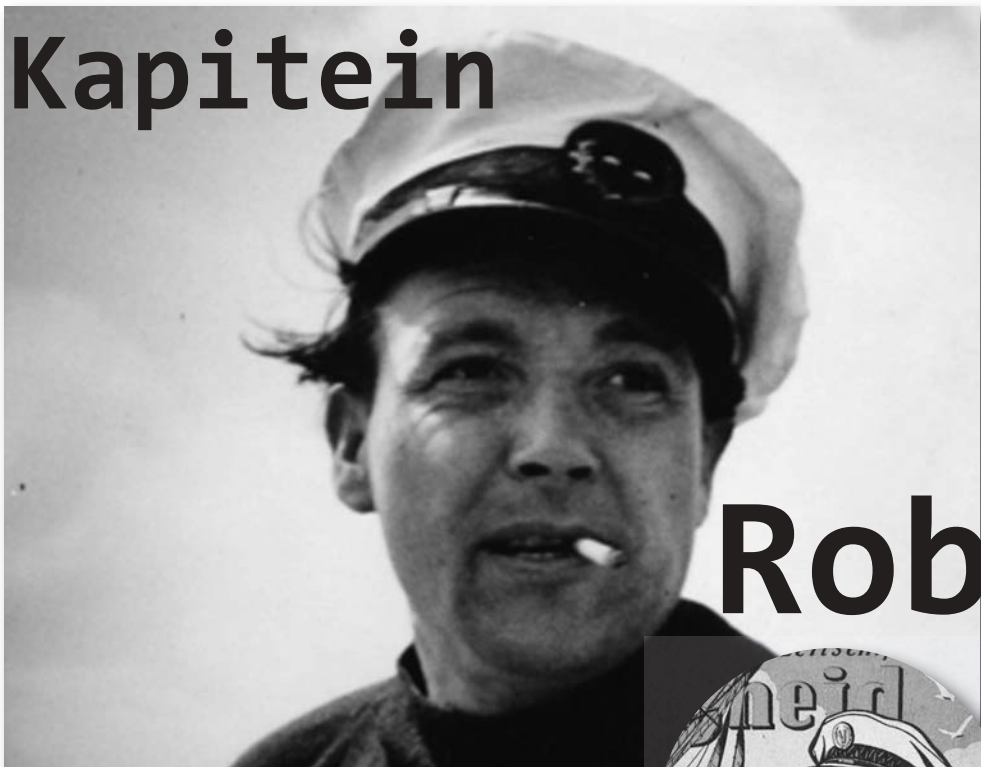
Dat zou pas aardig zijn. Maar ze is niet aardig, ze is een kring. Het GPS is dan wel mijn beste vriend, maar mijn allerslechtste vriendin.

Doei!

Astrid Feitsema

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.

Kapitein



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 bevestigd?



Bij superhelden denken we vaak aan de Amerikaanse gevechtsmachines als Batman of Superman, de Hulk of Spiderman. Zij stellen orde op zaken in onze boze wereld en komen op voor onschuldige slachtoffers. Onze eigen kapitein Rob komt daarbij aardig in de buurt: hij schakelt schurken uit, bestrijdt smokkelaars, voorkomt staatsgrepen, helpt ten onrechte beschuldigde collega's en redt zelfs levens dankzij buitenaardse contacten. Er is echter een verschil. De Amerikaanse superhelden bezitten allemaal een bijzondere eigenschap die niemand anders heeft: ze kunnen vliegen, kunnen tegen gebouwen opklimmen of worden ineens enorm sterk. Kapitein Rob heeft dat allemaal niet nodig om mensen te helpen. De Nederlandse superheld is allereerst gewoon zeeman.

Pieter Kuhn begint met zijn strip vlak na de oorlog in de Amsterdamse krant Het Parool. Deze krant van bevrijd Nederland wilde net als de Amerikaanse kranten zijn eigen strip met een eigen held. Met zijn zeilboot De Vrijheid en zijn hond Skip vaart kapitein Rob over de wereldzeeën en beleeft allerlei avonturen. De strip was direct een enorm succes en de boekjes zijn jarenlang herdrukt. Sinds het vijftigjarig jubileum in 1995 is het echter stiller geworden. Waar Bommel (met kapitein Walrus) en Kuifje (met kapitein Haddock) nog volop worden herdrukt, is kapitein Rob zelfs in veel bibliotheken niet meer verkrijgbaar. Misschien is kapitein Rob inmiddels toch wel wat te 'gewoon' geworden.

Eenzaamheid en tragiek horen bij superhelden – en zo zeilt Rob van Stoerem in alle eenzaamheid de wereld rond. Pas in verhaal 20, 'De rose parels van Tamoá', horen we waarom. Met zijn 17-jarige broer Kees bevond Rob zich in de oorlog als stuurman op het schip van zijn vader, dat werd getorpedeerd.

Rob dacht als enige te zijn gered, maar komt er een paar jaar later achter dat zijn broer nog in leven moet zijn. Hij gaat met zijn zeilschip zoeken. Op het eiland Tamoá wordt hij met zijn broer herenigd. Hoe hij deze zoektocht financieel kon volhouden, weten we intussen ook: Rob heeft verschillende schatten weten te bemachtigen. Onder andere de beroemde schat van 'Peer den Schuymer' met wie één van Robs voorvaders Robert Janszoon menig robbertje heeft gevochten.



Rob's avonturen zijn vol van gevaar en hij verliest viermaal zijn schip. Op de Vrijheid V gaat Rob op zoek naar Paula, de verdwenen kleindochter van Terschellinger Wouter Sybrandsz. Hij weet Paula te vinden en zal met haar trouwen. Op hun huwelijksreis gaat echter ook de Vrijheid V verloren. Rob en Paula kopen de tjalk Anna en het gezin breidt zich uit met zoontje Robbie en dochter Josje. Een nieuwe levensfase breekt aan: vrijbuiters Rob wordt kapitein op sleepboot De Bruinvis en later zelfs kapitein-eigenaar. Daardoor zal hij zijn gezin



weinig zien. Maar ondanks de burgerlijke wending in Robs leven, dienen nieuwe avonturen zich aan, waarvan ook de Bruinvis slachtoffer wordt. In verhaal 67 zinkt het schip in de Perzische Golf. Tot het laatste, niet voltooid, verhaal 73 werkt Rob als inhuurkracht.

De wereld van kapitein Rob is ook vol van fantastische zaken. Behalve het feit dat Rob met zijn hond Skip kan praten, staan de albums vol van allerlei uitvindingen zoals het 'historisch oog' waarmee je door de tijd kunt reizen. Professor Lupardi ontwikkelt de ene na de andere bijzondere techniek waarmee hij de wereld aan zijn voeten probeert te krijgen. Rob reist naar de maan en zelfs naar de planeet Venus. Daarin kan kapitein Rob zich meten met de fantasiewereld van de Amerikaanse superhelden. Toch zijn er ook behoorlijke verschillen. Allereerst zijn de schurken bij kapitein Rob veel geïllustreerder dan bij de meeste andere strips. Professor Lupardi en zijn helper Yoto maken het Rob vaak heel moeilijk, maar ze hebben elkaars hulp ook nodig. Cigaret-Larry probeert de 24.000 mijlen oceanrace te saboteren, maar komt later op het goede pad. Taaie Toon runt in China een smokkelbedrijf, maar gaat weer gewoon varen en sluit vriendschap met Rob. Peer den Schuymer blijkt niet de gewetenloze piraat die hij eerst leek te zijn. Het is bij kapitein Rob niet allemaal zo zwart-wit. Alleen Kid Blauw-

neus en Billy Bold China blijven slechteriken. Daarnaast is kapitein Rob ondanks al zijn kwaliteiten (hij kan goed schieten, toneelspelen en ook vliegtuigen besturen) vooral een heel gewoon mens. Daarin vind ik hem een typisch Nederlandse held. De avontuurlijke kant is er natuurlijk – de VOC-mentaliteit waarmee Nederland in de Gouden Eeuw groot is geworden. Niet voor niets speelt een aantal avonturen zich juist via het 'historisch oog' in deze tijd af. Maar het karakter van kapitein Rob wordt vooral ook getekend door plichtsgetrouwheid, eerlijkheid en rechtvaardigheidsgevoel. Rob is allereerst een goed zeeman en behandelt zijn bemanning met respect. Ze worden goed betaald en mogen gaan passagieren als daar de gelegenheid voor is. In de albums spelen vrouwen ook een belangrijke rol. Rob heeft vriendschap met Marga en Willy, die in de filmindustrie werkzaam zijn. Ook in andere avonturen komen zelfstandige, sterke vrouwen naar voren met wie Rob op voet van gelijkheid omgaat. Zijn vrouw Paula weet eveneens alles van varen. Tekenaar Peter Kuhn was wat dat betreft zijn tijd meer vooruit dan vele andere tekenaars uit deze periode. Als zeezeiler kon Kuhn veel van zichzelf kwijt in de avonturen van kapitein Rob. Hij voelde goed aan dat Nederland na de oorlog behoefte had aan een degelijke herkenbare held, bij wie iedereen zich veilig kon voelen. In misschien wel

het mooiste verhaal 6 'Het geheim van de Bosplaat' rekt Rob af met een aantal Duitse officieren – die de Tweede Wereldoorlog alsnog willen winnen – via een dodelijk virus. In de latere albums komen de zorgen van Kuhn om de toekomst van de wereld naar voren: hoe zal het gaan met de energievoorziening en de voedselproductie? De politieke instabiliteit van Latijns-Amerika en



het Midden-Oosten is een terugkerend thema in verschillende albums. Wat voor mogelijkheden bieden ruimtereizen? Kapitein Rob heeft natuurlijk ook geen antwoord op al deze vragen. Maar... zolang

de zeeman blijft varen en gewoon zijn werk blijft doen, is er de hoop dat het met onze wereld goed komt.

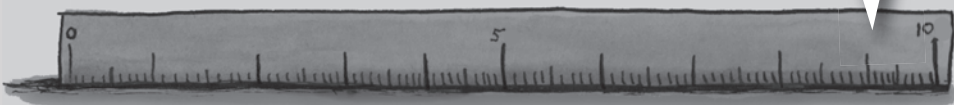
Klassement

- 1 Kapitein Rob 9 punten
- 2 Kapitein Walrus 8 punten
- 3 Kapitein Haddock 6 punten

Meetlat

- 1 **Is kapitein Rob realistisch?** – De tekeningen van kapitein Rob zijn stuk voor stuk kunstwerkjes. Voor de schepen en havens maakte Kuhn veel gebruik van fotomateriaal. Het is duidelijk te merken dat hij goed is ingevoerd in het reilen en zeilen op zee en in havens. Ook van het sleepbedrijf lijkt hij goed op de hoogte. Rob is duidelijk kapitein - hij neemt de leiding en in de albums komen we terloops allerlei zaken en handelingen tegen waar een kapitein voor verantwoordelijk is.
- 2 **Kloppen de technische details?** – Als het om de schepen gaat, begrijp ik dat het meeste materiaal tot in de details klopt (alleen bij de cutterzuiger in verhaal 54 heb ik mijn twijfels). Ook aan de routes, havens en Amsterdamse scènes is veel aandacht besteed. Lastiger wordt het natuurlijk als het gaat om de bijzondere uitvindingen: bij de raketten, robots, vliegende schotels gaat de fantasie een grote rol spelen. Ook blijft het wonderlijk dat Lupardi met slechts 1 assistent telkens weer in korte tijd verborgen, enorme industriële complexen weet te creëren.
- 3 **Worden vooroordelen bevestigd?** – Robs drank- en taalgebruik beantwoorden niet aan de geijkte vooroordelen. Rob is zeker geen geheelonthouder, maar dronken zien we hem niet. Rob is keurig getrouwd en lijkt met andere vrouwen slechts vriendschappelijke banden te onderhouden. De avontuurlijke kant van het bestaan op zee wordt wel aan alle kanten breed uitgemeten.

Mijn oordeel: deze kapitein is een echte Hollandse superheld. Hij staat voor niets, maar is eerst en vooral een zeeman.



Volgende keer: **kapitein Roodbaard**



De trein is een ideale plek om te werken. Hoewel ik meestal naar buiten staar, klap ik zo nu en dan mijn laptop open om een plotseling opgekomen idee voor een verhaal vast te leggen. Net zoals nu, als freelance journaliste onderweg naar Den Haag, waar het debat van de Tweede Kamer gehouden zal gaan worden. Het onderwerp: 'het al dan niet toestaan van private, gewapende beveiligers aan boord van Nederlandse schepen in de Golf van Aden'. Voor de duidelijkheid, ik schrijf dit in 2016. Terwijl ik dit typ volg ik met een half oor de discussie naast mij van twee studentes.

“Dat méén je niet! Echt? Dit gaat helemaal nergens over!”

Dit verhaal gaat helemaal nergens over

Het valt me op dat heel vaak gepraat, gediscussieerd of geschreven wordt, waarna dan steevast geconcludeerd wordt: 'Dit gaat (helemaal) nergens over'.

Ligt het aan mij als ik dan denk dat de discussie erg nutteloos is geweest en zonde van de tijd?

Neem nu dat komende Kamerdebat, een beter voorbeeld is er niet.

Ruim vijftien jaar geleden – en wellicht nog eerder – begon de ellende met aanvallen op schepen, die met het jaar talrijker en professioneler werden uitgevoerd. Na aanvankelijke ontkenning door reders en andere belanghebbers (beveiliging kost immers geld) en – bij gratie Gods – het leveren van een bos prikkeldraad en de instructie de piraten bij een aanval nat te spuiten met brandslangen, werden dan toch meer adequate maatregelen genomen. Er verschenen bewakers aan boord, met vuurwapens in plaats van brandslangen, om een eventuele aanval af te kunnen slaan. De Nederlandse regering was diep geschokt. Een politiek correcte zenuwtrek gierde door de Kamer: geweld mag niet vergolden worden met geweld! Zó komen we in een neerwaartse spiraal! De overheid heeft het monopolie op geweld! Van links tot rechts rolde men over elkaar heen in doorgeschoten pacifisme. De

discussie laaide hoog op en na afloop vroeg men zich vaak af: 'Waar gaat dit eigenlijk over?' En omdat het voor de meeste ministers nergens over ging, bleef de situatie ongewijzigd en vlagden Nederlandse reders als reactie hun schepen uit naar landen die wél private bewakers aan boord toestonden. Andere reders namen, illegaal, toch private beveiligers aan boord.

Nadat weer veel tijd was verlopen en de aanvallen onverminderd doorgingen in nu bijna de gehele Indische Oceaan, bracht de regering een kleine wijziging aan in het beleid. Het was nu toegestaan een half leger (Nederlandse) mariniers aan boord te stationeren, wel gelieve ruim van tevoren aan te vragen en o ja, na afloop de kogels tellen, want de regering heeft het monopolie over geweld en wil wel weten wanneer er geschoten wordt. (En kogels kosten ook geld...)

In de praktijk bleek deze regeling niet altijd goed te werken. Er was te weinig accommodatie aan boord van de schepen, er kon lang niet altijd ver van tevoren bewaking worden besteld en de kosten waren erg hoog. Maar de regering vroeg zich af waar dit nu toch allemaal over ging, er was nu toch bewaking? En daarbij, wanneer je maar lang genoeg wacht gaat het vanzelf over, moet men gedacht hebben. En de

regering wachtte en wachtte. Misschien hoopten de ministers wel dat anderen de hete kastanjes voor ons uit het vuur zouden halen.

En dus nu, anno 2016, wanneer de ergste dreiging verdwenen is (inderdaad weggenomen door landen die wél zelfverdediging op hun schepen toestonden) en er weken of misschien wel maanden voorbij gaan zonder dat er een aanval plaatsvindt in de Indische Oceaan, gaat onze regering nog eens praten over private beveiligers. Ik kan één ding zeggen: dit gaat echt nergens meer over.

De Indische Oceaan is nu vergeven van corridors, marineschepen (ja, toegegeven beste regering, ook wel eens een Nederlands marineschip!) konvooien, wapentuig en nog meer beveiligers, maar Nederland gaat nog weer eens debatteren over private beveiligers...

Naast mij gaat de discussie tussen de twee studentes ononderbroken door.

"En ik zeg tegen Jochum, ik zeg, gewoon doen! Het is er nu zo langzamerhand tijd voor Jochum, zeg ik. Want waar gaat het hier eigenlijk over?"

"Dat gaat helemaal nergens over!"; antwoord de andere. Inderdaad, dames en heren van de regering: het gaat nergens (meer) over!

Sara Maya



Op initiatief van de Vereniging Maritiem Gezinskontakt (VMG) is de internationale 'Day of the Seafarer' voor het eerst in Nederland gehouden. Op 25 juni j.l. was er in het Scheepvaart en Transport College aan de Lloydstraat in Rotterdam een informatiedag. Deze was bedoeld voor zowel studenten als zeevarenden en het algemene publiek.

Hoewel het ging om een nieuw initiatief, waren tal van organisaties bereid er iets van te maken. De rederijen Spliethoff en Anthony Veder, de Nederlandse Vereniging van Kapiteins ter Koopvaardij, de Stichting Pastoraat Werkers Overzee, de Nederlandse Zeemanscentrale en Mercy Ships gaven acte de présence. Vakbond Nautilus en de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders hadden hun communicatiemensen uitgeleend aan de commissie die voorbereidde. Ook voormalig baggerpastor Toon van de Sande dacht mee.

De 'Day of the Seafarer' is door de International Labour Organisation in 2010 ingesteld om zeevarenden wereldwijd te bedanken en aandacht te vragen voor hun werk. Al jaren wordt de dag gevierd met veel toeters en bellen op de

Filippijnen en in India, maar in Nederland was er nog niets. Gaby Niesthoven, maritiem counselor en voorzitter van de VMG was drijvende kracht achter deze eerste Nederlandse Dag van de Zeevarende. Niesthoven, die regelmatig met haar partner heeft meegevaren, zegt bewondering te hebben voor de zeevarenden uit allerlei landen en culturen: "Die jongens proberen er aan boord het beste van te maken. Zo lang van huis; zonder sentimenteel te willen doen kan er wel eens een bedankje af. Ze doen tenslotte belangrijk werk, al wordt dat niet vaak opgemerkt." Feit is dat zonder de arbeid van zeevarenden deze wereld niet erg lang in vrede zou blijven draaien; 90% van alle noodzakelijke goederen wordt verscheept over zee. De inzet van de dag was om ook in Nederland de zeevarenden te bedanken. En verder om –



zo mogelijk – het brede publiek te informeren over het werk van Jan (en Jannie, John, Juan, Ioannis etc.), de Zeeman. Om dat gestalte te geven zijn er kaarten gedrukt om te schrijven aan zeevarenden. Rederijen konden deze kaarten bestellen om aan boord te brengen en hun eigen personeel te bedanken. Voor de informatiedag stelde het STC in Rotterdam ruimte in het gebouw beschikbaar, verzorgde de catering en 'regelde' een aantal studenten om de toeloop in goede banen te leiden. De diverse betrokkenen presenteerden zich met stands. Er waren workshops, de simulators mochten worden gebruikt en de kinderen vouwden enthousiast bootjes van oude zeekaarten. De Mission to Seafarers en de nieuwe zeemansclub in Oostvoorne 'the Bridge' presenteerden zich als 'home from home' voor zeevarenden in de Rotterdamse haven. De opening werd verricht door de heer Leda, ambassadeur van de Filipijnen, samen met student Bart van Kessel als 'young maritime representative'.

Er was helaas weinig belangstelling van buitenaf, maar de VMG heeft besloten om deze dag ook de komende jaren voor te gaan trekken. Misschien in een iets andere vorm. Er viel natuurlijk best wat op aan te merken, zo'n eerste keer. Zo bleek het ongelukkig dat de twee hoofdlijnen van de dag, het bedankje en de informatie, op verschillende doelgroepen gericht waren. De PR had beter gekund, zeker in de media die niet automatisch verbonden zijn met de koopvaardij. Ook was er vergeten dat er aan de buitenkant van het schoolgebouw iets te zien moest zijn van de dag van de Zeevarende. Vanwege het enthousiasme van de medewerkers, de goede sfeer en de interessante informatie, hoop ik dat er volgend jaar ook in Nederland weer een Dag van de Zeevarende gehouden wordt. Het is echt iets dat waard is een traditie te worden.

Helene Perfors

Bij de doop van een nieuw schip van Vroon, de VOS Star, had ik voor de bemanning kaarten meegebracht, die geschreven waren door bezoekers op de dag van zeevarenden. Dit werd zeer op prijs gesteld. Spliethoff en Anthony Veder hebben al hun bemanningsleden zo'n kaartje gestuurd. Ze konden de kaarten kant en klaar bestellen. Hopelijk doen volgend jaar meer reders mee.



Kritiek op commissie kerkelijk liedboek

Kerken bezingen soort Zwarte Piet

De commissie die de liederen voor de meest recente kerkelijke zangbundel heeft uitgekozen heeft kritiek gekregen op het 737e lied in de bundel.

Daarin wordt gezongen over 'negers met hun loftrumpet'. Dit zou een beeld oproepen van een soort musicerende Zwarte Piet en dat is iets dat anno 2016 absoluut niet (meer) kan.

Toen dit boek enkele jaren geleden werd ingevoerd viel de tekst dominee Piet de Jong uit Rotterdam onmiddellijk op. Hij schreef een artikel in een gezaghebbend, maar ook wat duf tijdschrift, waarin hij betoogde dat het woord 'neger' een racistisch woord is. Zijn argumentatie komt erop neer dat

er geen woorden mogen bestaan die mensen in een bepaalde categorie plaatsen. Om dit te begrijpen kan het voorbeeld helpen hoe eskimo's over sneeuw praten. In Nederland bestaat alleen maar sneeuw, natte sneeuw en poedersneeuw. Eskimo's hebben 7 woorden voor sneeuw, waar-

mee ze 7 soorten kunnen aanduiden. Daarmee praten zij op een hoger niveau over sneeuw dan mensen in Nederland. Nu is het echter niet zo dat meer woorden en meer categorieën altijd beter zijn. Volgens dominee de Jong kun je ook woorden bedenken voor soorten die helemaal niet bestaan. Zo

bestaan er volgens hem alleen maar mensen en is het niet gepast om over bruine, zwarte, gele of witte mensen te praten. Er zijn wat hem betreft dus teveel woorden voor mensen. Door woorden als 'neger' of 'blanke' niet meer te gebruiken zou onze maatschappij op een hoger niveau komen te staan.

In eerste instantie kreeg hij geen bijval, maar dat veranderde toen de protesten begonnen tegen de rol van Zwarte Piet bij het Sinterklaasfeest. Een dirigente van een Zoetermeers zangkoor, Willien van Wieringen, was het met deze kritiek eens. Zij vindt, zoals velen, dat Zwarte Piet gelijkwaardig aan Sinterklaas moet worden, of moet stoppen de Sint te helpen. Toen zij met haar kerkkoor lied 737 van de nieuwste zangbundel van de protestantse kerken aan het instuderen was, schrok zij van de tekst van het 19e couplet. Zij besloot een artikel te schrijven voor het dagblad Trouw

en kreeg onmiddellijk bijval. Een belangrijke medestander van mevrouw van Wieringen is dominee ten Broeke. Deze dominee is voorzitter van de landelijke synode. De synode is de groep mensen die in een vergadering de belangrijkste besluiten van de Protestantse Kerk in Nederland neemt. Ds. Karin ten Broeke heeft verklaard dat in de diensten die zij leidt, nooit het 19e couplet van lied 737 gezongen zal worden. De secretaris van de commissie die de liedbundel heeft samengesteld, dominee Holwerda, is niet verbaasd dat die kritiek is gekomen. Hij ziet echter geen mogelijkheid er iets aan te doen. Er zijn inmiddels honderdduizenden zangbundels verkocht en het is praktisch niet mogelijk dat die worden teruggedonnen. Net zoals veel voorgangers al doen adviseert hij het bediscussieerde couplet gewoon niet op te geven.

Léon Rasser



Zeemanslied

Nu de nieuwste liedbundel van de kerk zo'n drie jaar in gebruik is, is er een ranglijst opgemaakt van liederen die onterecht niet in de bundel staan. De eerste plaats is voor het zeemanslied (O eeuw'ge vader sterk in macht). Mensen die dit lied missen hebben opnieuw in dominee ten Broeke een sterke medestander. Zij heeft in de kerk waarin zij voorgaat in de liedbundels een stickervel laten plakken met de tekst van het lied. Deze stickers zijn overigens gratis te bestellen bij de Nederlandse Zeemanscentrale (contact@nederlandsezeemanscentrale.nl).

Feministen

Toen het liedboek in 2013 uitkwam, verbaasden velen zich dat de tekst van een populair lied van Huub Oosterhuis (de vader van Trijntje) was veranderd. Hij had gedicht over de geest van God die (als adem) in en uit de mens gaat. Feministen dachten echter niet aan de longen maar aan andere gedeeltes van het vrouwelijk lichaam. Zij protesteerden, met succes.



Proefschrift Virginia Hoel open universiteit

Geschiedenis zeemansmissies wetenschappelijk onderzocht

Zijn zeemanshuizen nodig? Ooit telde ons land talloze zeemansmissies met eigen zeemanshuizen. Maar daarvan zijn er inmiddels vele gesloten. Dit geldt eigenlijk voor héél Europa. Het leek afgelopen te zijn met de zeemanshuizen. In Oostvoorne wordt er echter, tegen de trend in, binnenkort een nieuw zeemanshuis geopend. Vorig jaar gebeurde hetzelfde in Harlingen. Blijkbaar vinden voldoende mensen zo'n speciale plek voor zeevarenden nog steeds nuttig. Waar komt die behoefte eigenlijk vandaan?

Soms is het goed je in de geschiedenis van iets te verdiepen. Voor de zeemanshuizen kan dat nu via een onlangs verschenen studie, waarop Virginia Hoel onlangs promoveerde aan de Open Universiteit: 'Geloof, Vaderland en de Noorse Zeeman. Het werk van de Noorse zeemansmissie in Antwerpen en de Nederlandse havens (1864-1920).' De promotieplechtigheid vond plaats in het welbekende houten Noorse zeemanskerkje aan de Westzeedijk in Rotterdam (naast de Maastunnel).

Het boek vertelt een boeiende geschiedenis die begint in de tweede helft van de 19e eeuw. We zitten nog midden in de Victoriaanse tijd van stoom- en roetwolken en kinderarbeid. Vele, met name jonge mannen, zijn uit armoede gaan varen. Besmettelijke ziektes liggen voortdurend op de loer en eisen vele levens. Zowel in Antwerpen als in Rotterdam en Amsterdam begint de Noorse kerk een zeemansmissie. De aan de missie verbonden predikanten organiseren speciale kerkdiensten in de eigen taal, bezoeken schepen en begraven gestorven zeelieden. Daarnaast waarschuwen ze tegen de 'verleidingen van de haven' en proberen ze ervoor te zorgen dat het verdiende geld naar huis wordt gestuurd. In deze tijd zijn in de havens ook veel 'runners' actief, die zeemannen proberen over te halen op een ander schip te gaan werken. Dat houdt contractbreuk in en kan bij thuiskomst voor veel problemen zorgen. Ongevoerde zeelieden waren makkelijk te beïnvloeden en de dominees vonden het hun taak goede informatie te geven. Deze zeemansmissies begonnen klein met gehuurde ruimtes.

Al gauw komen er naast de klassieke predikantstaken – preken, praten en begraven – nieuwe opgaven bij. Zeemanspensions bieden vaak slechte huisvesting tegen veel geld. De zeemansmissies proberen in het havengebied zelf onderdak te bieden tegen een betaalbare prijs. Daarnaast worden er leeszalen ingericht. Die worden al snel populair als er naast lezingen over Bijbelse onderwerpen ook voorstellin-

gen met de toverlantaarn worden vertoond. Op de leeszaal kunnen ook brieven naar huis worden geschreven. De zeemansmissies benadrukken hoe belangrijk het is om de band met thuis te onderhouden. Daarnaast maken de predikanten zich hard voor de sociaal-politieke kwestie van de zondagsrust. Natuurlijk gaat het hier allereerst om het godsdienstige gebod, maar belangrijk argument is ook de toegenomen werkdruk. Niet iedereen gaat naar de kerk op zondag, maar een rustdag is hoe dan ook belangrijk voor het welzijn van de zeeman.

In 1905 wordt Noorwegen helemaal onafhankelijk. Daardoor wordt het Noorse nationale gevoel nog belangrijker. De zeemansmissies moeten dit nationale sentiment versterken. De leeszalen bieden Noorse literatuur aan en er vinden evenementen plaats met een Noors tintje. Het thuisgevoel betekent vooral ook: de band met het vaderland. Nog meer wordt gestreefd naar eigen huisvesting. Zo verrijst in





Rotterdam het eigen Noorse zeemanskerkje, dat er vandaag de dag nog steeds staat.

Intussen ontstaan er wel spanningsvelden. Het wordt steeds lastiger om schepen in de haven te bezoeken. En de vraag rijst of het welzijnswerk wel kerkelijk gebonden moet zijn. Vooral nog blijft deze vraag onbeslist. In ieder geval lijken de zeemansmissies beter in staat het nationale thuisgevoel te bieden dan niet-kerkelijk gebonden initiatieven. Het algemene zeemanshotel in Antwerpen wordt als veel onpersoonlijker ervaren dan het kleinere Scandinavische zeemanspension van de zeemansmissie. De zeemanskerk in Rotterdam had het trouwens ook bijna niet gehaald. Vanuit socialistische hoek kwam de kritische vraag of er na de bouw van deze kerk in de omgeving op zondag nog wel gevoetbald mocht worden!

Op dit punt eindigt deze academische studie in het jaar 1920. Bijna honderd jaar later moeten we constateren dat er veel is veranderd en ook weer niet. In vergelijking met de periode die Virginia Hoel beschrijft, hebben havens en schepen een gedaanteverwisseling ondergaan. Kerk en geloof hebben in Europa een heel andere plaats dan honderd jaar geleden. Ook zijn nationalistische gevoelens een andere rol gaan spelen. Toch vormen deze wel een verklaring voor het feit dat we in Rotterdam nog steeds van elkaar onafhankelijke Noorse, Zweedse, Deense en Finse zeemansmissies hebben. Leeszalen zijn echter niet meer nodig. Armoede

speelt minder een rol, in ieder geval als het om Europese zeevarenden gaat.

Tegelijkertijd zorgt een zeemanshuis nog steeds voor een soort van thuisgevoel. Zij het dat de leeszalen hebben plaats gemaakt voor clubs en schrijftafels voor internetverbindingen. Zeelieden uit met name de Aziatische landen hebben het in vreemde havens meestal financieel niet breed. Daarnaast kunnen veel bemanningsleden tegenwoordig vaak niet naar de wal. Dan vormt een scheepsbezoek vanuit de zeemansmissie een welkome onderbreking. Of het is prettig een zeemanshuis dichtbij te hebben te kunnen bezoeken. Daarbij heeft binnen Europa de prekerige toon van de 19e eeuwse bezoeker al lang plaats gemaakt voor een luisterhouding en interesse in wie je bent.

Blijft het spanningsveld: moet dit werk nu gedaan worden door zeemansmissies? Ik geloof van wel. Althans op dit moment. Inmiddels zijn havens verplicht Port Welfare Committees in te stellen en die moeten zorg dragen voor goede faciliteiten. De praktijk leert dat de inbreng van organisaties met een kerkelijke achtergrond daarin zeer welkom blijft. Die hebben tenslotte al een hele geschiedenis achter zich. Bovendien voelen kerken de roeping om het menselijk welzijn te dienen waar de maatschappij dat laat liggen. Natuurlijk zijn er meer vormen van een 'thuis' bieden denkbaar dan een speciaal zeemanshuis. Maar de ervaring leert dat wat weg is, over het algemeen nooit meer terugkomt. Hoewel de nieuwe zeemanshuizen in Oostvoorne en Harlingen daar een mooie uitzondering op vormen.

Stefan Francke

Virginia Hoel, 'Faith, Fatherland and the Norwegian Seaman. The work of the Norwegian Seamen's Mission in Antwerp and the Dutch ports (1864-1920)', Hilversum, Verloren Publishers, 2016, euro 39,50

Rust in het circus



Soms zou ik met Jan willen ruilen. Een maand of drie weg, naar een mooi, ver en warm land. Niet naar je werk, maar veel tijd aan je hobby besteden.

Eerste frons, werkt een zeeman niet? Ik vind van niet, want dominee, arts of zeeman zijn, dat is een roeping en geen werk! Ik bedoel, welke mafkees kiest er vrijwillig voor zoveel maanden per jaar van huis te zijn? En een zeemansvrouw dan? Ha, die zijn nog veel gekker dan die zeelui zelf!

Ons gezin is een circus. Net zo maf, net zo druk, net zoveel geschreeuw, soms net zoveel bezoekers en meestal net zo gezellig. Jan roept altijd aan het eind van een verlov, "Zo vrouw, ik ga weer uitrusten tot over een paar maanden!" Elke keer gebeurt er hier van alles en ik roep dan ook steevast: "Als dat achter de rug is, ga ik mak aan doen, neem ik tijd voor mezelf." De mensen die mij een beetje kennen beginnen standaard al te lachen. Twee keer verhuizen in drie maanden is best vermoeiend. Toen ik er middenin zat ging het wel, maar toen alles op orde was, was ik een beest in bed... een koala, kon blijven slapen.

Dit jaar wilde ik niet op zomervakantie. Heb teveel ingepakt en opgeruimd, bij het idee alleen al zakte de moed me in de schoenen en werden mijn luiken zwaar. Had een mooi plan B bedacht vond ik zelf, ik zou lekker twee weken vrij nemen van mijn werk en dan eens lekker niets gaan doen! Klinkt goed toch? Had er helemaal zin in en zag mezelf stapels boeken lezen, kleine klusjes doen, terrasjes pakken. Het zou helemaal goed komen met mij! Eind van het liedje... uitrusten is inderdaad geluk... toen mijn vakantie er op zat en ik weer aan het werk kon. Waar ging het weer mis?

Ik hou van gezelligheid, heb altijd koffie, lekkers, wijn enzovoort in huis. Maar soms, heel soms gewoon even niet. Onlangs appte een vriend mij of het goed was dat hij langs kwam voor een bakkie. Heb zowaar "nee" gezegd. Had geen zin, lag voor lello op de bank en besloten dat ik eens vroeg naar bed zou gaan! Prima plan al zeg ik het zelf. Waar het mis ging weet ik nu nog steeds niet, maar een uur na het desbetreffende appje viel er een buurvrouw binnen en voor ik het wist zat er zes man op de bank, had ik een zolder vol kinderen en vroeg naar bed, dat is ergens halverwege mislukt.

Jan vraagt altijd, een week vóór zijn verlov wat ik allemaal bedacht heb, zodat hij zich geestelijk kan voorbereiden. Soms vraagt iemand hem of hij als kind al de wens had om te gaan varen. Zijn droge antwoord: "Nee, pas nadat ik haar heb leren kennen!"

Joke van den Dool



Een bijzonder huis



Het zeemanshuis is niet zomaar een huis. Stappen onze gasten binnen dan is de opluchting groot. Even een andere omgeving, even wat andere gezichten. Die van ons, die van hun collega-zeelieden, die van een bijspringende havendomeinee, die van hun geliefden zelfs.

“Net niet gelukt”, zei Gavin laatst. De benzinetanker arriveerde om tien uur in de ochtend, het schrootschip vertrok om vijf uur in de middag. De kok van het eerste schip had er die avond wat stilletjes bijgezet. “Stel je 'ns voor dat ze elkaar wel hadden ontmoet”, vervolgde Gavin. “Dan was het pas echt feest geweest hier”. Ik keek hem aan, zweeg en telde. “Drie keer raak in 2015”, zei ik tenslotte. “Hoe bedoel je”, vroeg onze trouwe volunteer. Nog geen tien minuten later was het ongeloof groot. De volgende dag sloeg ik er m'n aantekeningen op na. Jazeker, het klopte helemaal. Drie dagen, drie data...

1 zaterdag 24 januari

We zijn nog maar net open als de jonge Filippijnse de kinderwagen naar binnenrijdt. Terwijl de kleine in huilen uitbarst, lacht de Belg me toe. Ze komen net uit Antwerpen vandaan en zijn blij er te zijn. Z'n zwager is matroos op de Hanjin Odessa. Broer en zus weten amper nog hoe de ander er uitziet en hebben hier afgesproken. Die avond zien we het gebeuren. Het regent tranen, vreugdetranen.

2 dinsdag 10 maart

Om zes uur zijn we bij Oiltanking. De vijf Filippino's zitten nog niet als een van hen vraagt of we naar Vopak gaan. Ik kijk vreemd op en schud het hoofd. Een uur later snap ik het. De zeeman van Vopak snelt de bus uit en schiet op z'n broer af. Na drie lange jaren is het weerzien daar. Dan klinkt een luide roep: "Sir, more beer please!"

3 zondag 20 september

Ineens staat ze voor me. Op haar vraag volgt een bevestigend antwoord: "Yes, we'll be there at seven o'clock". Eenmaal op de OBA-terminal houden we halt voor het schip. Acht mannen stappen in. Kort daarop



naderen we het huis aan de Radarweg. Aldaar kijkt een ieder op. De binnenstormende zeeman juicht, grijpt de jongedame beet en tilt haar omhoog. Pas als het stel rustig aan de bar zit, informeer ik naar het hoe en wat. De engine cadet van de Pantasis L meerde vannacht, de stewardess van Saudi Airlines landde vanmorgen. Beiden komen uit de VS vandaan. Hij had steenkool geladen te New Orleans, zij had honderden

passagiers aan boord genomen in Washington DC. Twee jaar al zijn ze verloofd, zes maanden zagen ze elkaar niet. "And now", vraag ik. "Four hours to enjoy", lacht Allyson Rivera. "My watch starts at midnight, she takes off at six in the morning".

Ik zwijg, kijk hen aan en weet het zeker. In ons huis geschieden ze nog. Kleine wonderdjes!

Leo Bersee



Geen toegang tot de wal

Enige maanden geleden besloot ik te proberen iets te ondernemen tegen de problemen die zeevarenden ondervinden om aan wal te gaan in Nederlandse havens. Bij mijn scheepsbezoeken komt dit onderwerp steeds weer ter sprake, waarbij de emoties soms hoog oplopen. Op dit moment bevindt mijn onderneming zich in een trage en taaie fase, waarbij er incidenten gemeld moeten worden. Een goed moment om eens de balans op te maken.

De aanleiding om te proberen de toegang tot de wal te verbeteren is het feit dat het wettelijk niet mag. Op suggestie van Norwin Kraay, inspecteur van 'Leefomgeving en Transport', schreef ik een uitgebreide e-mail. Hierbij wees ik op het feit dat een inspecteur wel aandacht heeft voor kleine, soms onbenullige aspecten van het zeemanswelzijn (zoals het aantal leesboeken aan boord), maar niet voor de toegang tot de wal. Dat is juist voor het zeemanswelzijn zo belangrijk! Zijn baas, Danny Brinkman, schreef me terug. Hij gaf aan het probleem te onderkennen, maar niet bij machte te zijn er iets aan te doen.

Een Nederlandse scheepseigenaar (Hanno van Dijk) las in een eerdere Diepgang en in de Schuttevaer over de klacht bij de inspectie. Hij raadde mij aan de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging te vragen of die er iets aan kon doen om de wet te handhaven. Eén van de doelstellingen van de vereniging is immers het communiceren met de overheid. De overheid dient zorg te dragen voor de naleving van de wet. Catherine Bouwkamp gaf mij namens de vereniging te kennen dat dit toch echt een vakbondskwestie was.

Ik kreeg de naam van een medewerker van Nautilus, Jelle de Boer. Natuurlijk nam ik contact met hem op. Hij bleek een 'industrial officer' te zijn met een weinig verrassend telefonisch antwoord. De redersvereniging had mij verkeerd doorverwezen, ik moest bij de International Transport Federation (ITF) zijn, omdat niet alleen schepen met een Nederlandse vlag met dit probleem te maken hebben. Het gegeven dat deze zaak ook over schepen met een Nederlandse vlag gaat, zou er niet toe doen. Ongevraagd kreeg ik ook een e-mail, waarin me officieel te kennen werd gegeven dat Nautilus op het punt van toegang tot de wal niets voor haar leden en andere (Nederlandse) zeevarenden kan betekenen.

Bij ITF-Nederland zwaait Aswin Noordermeer de scepter. Dat doet hij nog niet zolang, dus hij besloot contact op te nemen met het hoofdkantoor in Londen om het officiële standpunt te vernemen. Het wachten op het antwoord duurde tot zijn verbazing langer dan hij had verwacht. Nog verbazingwekkender is dat de ITF hier géén standpunt over heeft. Laat staan dat er een plan is bedacht om er iets tegen te doen.

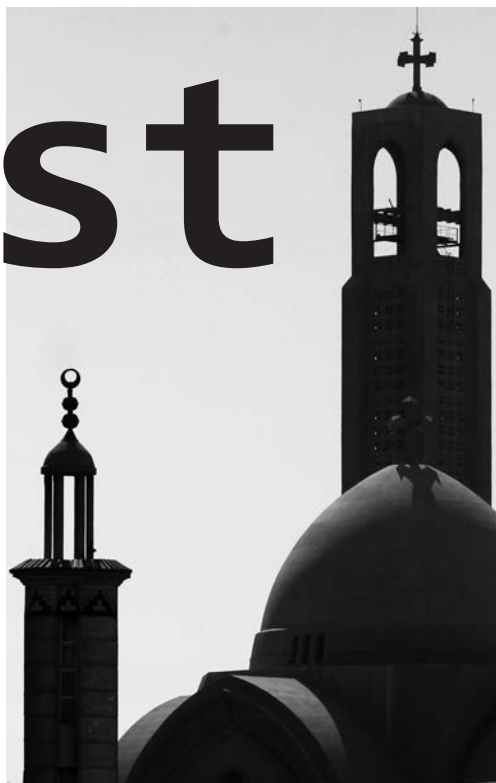
Enkele collega havendominees lieten mij ook al tussen neus en lippen door blijken dat ze niet goed begrepen waar ik mijn energie in steek. Ben ik misschien een Don Quichot? Iemand die aan iets begint, dat nooit kan lukken?

Voorlopig vergelijk ik me maar met de Joodse leider Jozua die de stad Jericho wilde veroveren. Deze stad werd als niet inneembaar gezien, maar dankzij een heel bijzondere tactiek lukte het toch. Nu hoop ik maar dat ik net zoals hij van hogerhand ook een ingeving krijg om de wal meer toegankelijk te maken voor zeevarenden.

Léon Rasser

Woest

Wij zijn mannen van de zee,
zeemannen. De rust, de ruimte, de
vrijheid maar ook het avontuur.
Geef ons een schip en we sturen
richting een horizon. Van een zee
naar een oceaan. Van totale
windstilte naar soms een orkaan.
De zee is waarschijnlijk de enige
plek op aarde waar we ons niet
alleen nietig voelen, maar het ook
zijn. Een boot, schip of iets anders
drijvends is dan onze zekerheid.
Die staat tussen ons en het water,
tussen ons en gevaar, soms de
dood.



Historisch kozen we vaak de zee om te gaan ontdekken. Wat lag er aan het einde van de zee? Vaak waren die missies gestart met hoop en liepen ze slecht af. Schipbreuk, vergaan of gewoon met veel illusies armer terug.

Laatst kreeg ik voor mijn verjaardag de Pocket Atlas van Afgelegen Eilanden. Een schot in de roos! Niet alleen heb ik een fascinatie met eilanden, maar de verhalen waren soms te absurd om te bevatten. Kleine groepen van mensen die soms al generaties lang gevangen zitten. Soms gedwongen, soms berustend, soms vrijwillig. Terwijl ik deze column zit te schrijven zitten er ergens op de wereld mensen in te kleine bootjes, met te weinig water en met geen idee waar ze naar toe gaan. Mensen met soms een droom, vaak gevluht. Waarom vind ik niet zo belang-



rijk. Ze zijn gevlucht en dat doe je niet als je leven acceptabel is, als je – hoe gering ook – kans hebt op een toekomst. Op dit moment is de Middellandse Zee het toneel van veel drama's op dit gebied. Brandende hitte, kinderen die onderweg overlijden en veel landen aan de ontvangende kant die meer ruzie maken over hun eigen belangen dan die van medemensen.

Onze angst is in het 'vrije' westen tweeledig. Ze komen van ons profiteren en aan onze welvaartsstaat knabbelen en de Islam rukt op. Als Christen beginnen je tenen hier toch van te krommen. Gelukkig zijn er veel mensen die er wel wat om geven, die nog beseffen wat geven is. En zou het

niet een mooie gedachte zijn om al deze mensen met open armen uit te nodigen? Laat maar komen! Beginnen wij vast met de integratie op deze aardkloot van ons grootste goed: het Geloof.

Dan staan we niet tegenover elkaar, maar gaan we samenwonen. Geven het goede voorbeeld. Zalig zijn de politieke leiders die dit durven. Leiders met visie en moed. Die een schitterend eiland bouwen ergens op de wereld, iedereen uitnodigen die daar samen wil wonen en leven en iets opbouwt. Het begin van een nieuwe natie....

Of is dat onzin?

Dominee D.A.G. Hoor

Koopvaardijdiensten

november 2016

Een ieder die zich verbonden voelt met de koopvaardij en de gevallen op zee wil herdenken is in november 2016 van harte welkom bij de onderstaande diensten:

Nieuwe Kerk, IJmuiden

Kanaalstraat 250 (nabij de sluizen)

Datum: **Zondag 6 november**

Aanvang: **15.30 uur**

Voorgangers: **pastor H. Münch en ds. L.J. Rasser, ds. R.A. Veen en ds. C. Visser (herdenking)**

Muzikale medewerking wordt verleend door het Marker Mannenkoor o.l.v. Jan van Altena.

Zeemanshuis in de Eemshaven

Borkumweg 2

Datum: **Zondag 13 november**

Aanvang: **16.00 uur**

Voorganger: **Pastor S. Standhardt**

Met medewerking van Muziekvereniging CBS Bierum-Spijk o.l.v. Simon Visser.

Pelgrimvaderskerk te Rotterdam/Delftshaven

Aelbrechtskolk 20

Datum: **Zondag 13 november**

Aanvang: **14.30 uur**

Voorgangers: **ds. H.M. Perfors en dhr. R. van Lent, m.m.v. de NVKK**

Muzikale medewerking wordt verleend door het Chr. Mannenkoor 'Prins Alexander' o.l.v. Arjan Breukhoven, organist Gerard van der Zijden.

Gereformeerde kerk, Harlingen

Midlumerlaan 24

Datum: **Zondag 20 november**

aanvang: **15.00 uur**

Voorganger: **ds. B. Visser**

Muzikale medewerking wordt verleend door het zeemanskoor 'de Skúmkoppen' o.l.v. Egbert Scheffer, organist D. Huurman

- Na afloop van de diensten is er gelegenheid om na te praten onder het genot van een kopje koffie.
- Met uitzondering van de dienst in Delfshaven is er in ruime mate gratis parkeerruimte beschikbaar.

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

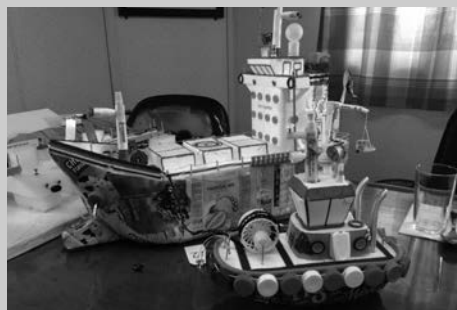
Apostolaat ter Zee Stella Maris

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



De omslagfoto is gemaakt door Léon Rasser.

De foto op de omslag van het vorige nummer is niet door Keer Wiersum gemaakt maar door dhr. R. van Gulp.

Recente exemplaren van Diepgang kunnen gedownload worden op 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



Stichting Pastoraat Werkers Overzee

Parelduikerhof 8
4332 DA Middelburg
www.spwo.nl

