

diepgang

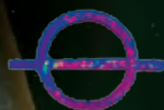
Ruimte maken voor gedachten

Ronddobberen

Rollator aan boord

Relicoaster

Porti Betaald



Van de redactie

Wie Diepgang al wat langer leest is het hopelijk met ons eens dat het blad steeds beter wordt.

Helaas moet ik deze keer melden dat 'zeemansvrouw' Joke van den Dool niet langer voor ons schrijft. De reden is dat haar man niet meer vaart.

Voor de lege bladzijdes die zij achterlaat hebben we bedacht meer ruimte aan illustraties te geven. Hopelijk levert dit een 'andere' en geen 'slechtere' Diepgang op. En natuurlijk wil ik vanaf deze plaats Joke bedanken voor haar humoristische, eerlijke en eigenzinnige bijdrages!

Léon Rasser

In dit nummer

- 3 **Meditatie** • 't Scheepke onder Jezus' hoede
- 4 **Gedicht** • De zee is moeilijk benoembaar
- 5 **Gevallenen op zee herdacht** • Koopvaardijdiensten 2018
- 6 **I25 jaar** • De Nederlandse Zeevarendencentrale
- 12 **Maria** • De sterre ter zee
- 16 **Elke 25 juni** • Dag van de zeevarende
- 19 **Fado** • verlangen naar zee
- 22 **Gedachten zijn vrij** • In de gevangenis en aan boord
- 26 **Relicoaster** • Lady Amalia
- 30 **Zeewiersum** • Bagageband
- 32 **Een plan** • Astrid zit te broeden
- 34 **Rollator aan boord** • Duurzame inzetbaarheid
- 38 **Kanariegeel** • De auto van de dominee is snel en fel
- 39 Adressen zeemanshuizen en pastores

Colofon

diepgang is een gezamenlijke uitgave van de Nederlandse Zeevarendencentrale en de Stichting Pastoraat Werkers Overzee **Redactie** Joke van den Dool, Astrid Feitsema, Stefan Francke, Jos Hilberding, Simon Hoek, Hans Luesink, Helene Perfors, Léon Rasser (hoofdredacteur), Liesbeth Visser en Kees Wiersum

Redactieadres Veembroederhof 164, 1019 HC Amsterdam **Oplage** 2000 **Verspreiding** Nederlandse koopvaardij- bagger- en diepzeevervisserij-schepen, Nederlandse zeemansclubs en abonnementen **Grafische vormgeving** Anja Verhart **Druk** Drukkerij Rijpsma, Rozenburg ISSN 1567 - 3472 Een **abonnement** op **diepgang** is mogelijk door donateur te worden (voor minimaal 25 euro per jaar) van de Nederlandse Zeevarendencentrale, Stationsstraat 112, 3881 AG Putten IBAN: NL72 INGB 0000 144030 (ook voor giften en donaties)

T SCHEEPKE ONDER JEZUS' HOEDE

‘T SCHEEPKE ONDER JEZUS’ HOEDE, MET DE KRUIS-
VLAG HOOG IN TOP, NEEMT ALS ARKE DER VERLOS-
SING ALLEN DIE IN NOOD ZIJN OP. EN AL STAAT DE
ZEE AL BOL EN HOOG ...



Een oud liedje, dat bij veel zeevarenden een warm plekje in het hart heeft en vaak uit volle borst wordt meegezongen. Het is het geloof van je kinderjaren, simpel misschien wel, maar warm en vertrouwd. En je kunt er zomaar van volschieten, ontroerd raken.

Als koopvaardijpredikant kom ik dat regelmatig tegen. Mensen worden geraakt, durven er niet altijd over te praten, kunnen dat vaak niet. Je schiet vol,

juist omdat er iets in het geloof is dat je raakt. Op scheepsbezoek probeer ik het daarover te hebben. Dat is niet altijd gemakkelijk. Vaak kom ik erg ongelegen, omdat mensen hard aan het werk zijn en er geen tijd is voor een gesprek. En ook al is het mijn beroep, ongemakkelijk is het vaak wel om midden in de drukte met vreemde mensen te beginnen over dat wat ons raakt. Dan is het prettiger om de Filipino's op te zoeken; die vinden het nog fijn als er een dominee of priester op bezoek komt. Iedereen blij. Ook die Nederlandse kapitein die me naar de messroom heeft gestuurd: "De Filipino's zitten daar. Die hebben behoefte aan een dominee ..." Maar hoe zit het dan met hem?

Als het dan eens de Neder-

lander is die ik spreek, dan probeer ik na de koetjes en kalffjes toch iets dieper te steken: wat ráákt je nou. Soms lukt dat. En dan komen de verhalen. "Ja, vroeger ging ik wel naar de kerk. Maar het zegt me nu niet veel meer." En ook het aloude: "Moet je zien wat godsdienst aanricht in de wereld aan haat en oorlog." En het blijken redenen om stap voor stap het geloof los te laten.

Zingen we dan alleen uit nostalgische gevoelens "t Scheepke" mee? Om dat fijne en warme gevoel? Of zijn de bijbelteksten waar het liedje op is gebaseerd – van Jezus die het water stil krijgt en zijn vrienden veilig naar de kant loodst – wellicht nog steeds actueel? Want (nog) gelovig of niet, mensen voelen zich regel-

matig als ronddobberend zonder anker, losgeslagen. Windkracht twaalf op volle zee. Dat was toen zo en is nu zo. Als je je dit realiseert zijn die teksten meer dan een zoethoudertje, van lieve mensen, het komt allemaal wel goed, later. Want hij is er nu bij, die loods klappt net zo hard mee op de golven. De Heer kent de ellende, probeert er ook alles aan te doen wat hij kan om met

onze hulp daar uit te komen. “t Scheepke” is daarom meer dan een lief liedje. Ook



al weet je het qua geloof allemaal niet zo zeker meer, het is een ankerpunt, een meerpaal om even bij aan te leggen en je te binnen te zingen dat je het niet alleen hoeft te doen, hoe dan ook. En al staat de zee al bol en hoog, zwiept de storm ons voort. We hebben 's Vaders zoon aan boord en veilig land voor het oog.

Helene Perfors

*De zee is moeilijk benoembaar
maar laat zich gewillig beschrijven
als een afwisselend gekleurde
dansende lei*

*daarin is het schip haast een dichter
de zeezieke koers blijkt een kaarsrechte regel
dankzij het raadsel des radars*

*aldus het schip maakt de zee
enigermate voorstelbaar.*

G. Kouwenaar



Koopvaardijdiensten

november 2018

Iedereen die zich verbonden voelt met de zee is in november 2018 van harte welkom bij de onderstaande diensten diensten waar o.m. de gevallen op zee worden herdacht:

Zeemanshuis in de Eemshaven

Borkumweg 2

Datum: **zondag 11 november**

Aanvang: **16.00 uur**

Voorgangers: **Pastor S. Standhardt**

Met medewerking van muziekgroep 'The Messengers'

Pelgrimvaderskerk te Rotterdam/Delfshaven

Aelbrechtskolk 20

Datum: **zondag 11 november**

Aanvang: **14.30 uur**

Voorganger: **ds. H.M. Perfors en dhr. R. van Lent**

Muzikale medewerking wordt verleend door 'CMK de Verenigde Zangers' uit Barendrecht o.l.v. Gerard van der Zijden, tevens organist

Nieuwe Kerk, IJmuiden

Kanaalstraat 250 (nabij de sluizen)

Datum: **zondag 18 november**

Aanvang: **15.30 uur**

Voorgangers: **Pastor H. Münch en ds. L.J. Rasser**

Muzikale medewerking wordt verleend door het Katwijkse mannenkoor 'Jubilate'

Gereformeerde kerk, Harlingen

Midlumerlaan 24

Datum: **zondag 25 november**

Aanvang: **15.00 uur**

Voorganger: **ds. C. Glashouwer**

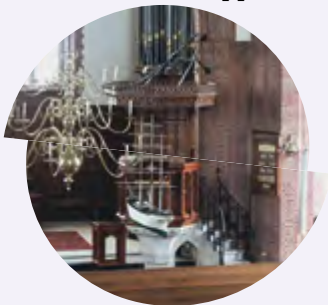
Muzikale medewerking wordt verleend door het zeemanskoor 'de Skúmkoppen' o.l.v. Lesley Joosten, organist D. Huurman



Na afloop van de diensten is er gelegenheid na te praten onder het genot van een kopje koffie.



Met uitzondering van de dienst in Delfshaven is er in ruime mate parkeerruimte beschikbaar.





125 jaar
zeevarendencentrale
Voor hen die zijn in nood op zee

Rotterdam.



De oevers van de Maas. Het gebied rond de Veerhaven wordt gedomineerd door de Erasmusbrug maar ooit stond er het misschien wel meest bekende zeemanshuis van de wereld. Net zoals het rooms-katholieke Stella Maris was het hoofdkantoor van de Nederlandse Zeevarendencentrale hier gevestigd. Hier werd de zorg voor het welzijn van de zeevarenden gecoördineerd. Men was ‘in dienst van de zeeman’ en zette zich in voor ‘hen die in nood zijn op zee’.



Wie moest wachten op een schip om aan te monstern kon hier terecht. En dan zonder dat de eigenaar je probeerde te verleiden met drank en vrouwen. Er werd niet gewerkt met schuldbekentenissen met kleine lettertjes zodat een woekerente betaald moest worden. Het was een veilig huis waar de kerk een verantwoordelijke rol speelde.

De geborgenheid verdween toen staat en kerk rechtlijnig van elkaar gescheiden werden. Het gebouw moest op commerciële wijze verder. Moeilijke tijden volgden. Inmiddels huist op deze iconische plek een school.

In het gebouw is nog altijd een prachtige afbeelding van het logo van de Zeevarendencentrale te vinden. Het is gemaakt van steen en zit verankerd in de muur. Toen dit monumentje 75 jaar geleden geplaatst werd moest het waarschijnlijk minstens nog 75 jaar mee. Men had een vooruitziende blik want we zijn inmiddels 50 jaar verder. De zeemanscentrale heet nu zeevarendencentrale en bestaat nog altijd. Hoewel ze geen gebouw meer beheert, speelt ze nog altijd een centrale rol in het zeemanswelzijn. Zij zoekt en stimuleert hierbij stevast de samenwerking.

Zo delen medewerkers van zeemans-

huizen en kerkgenootschappen ervaringen met elkaar binnen de zeevarendencentrale. Samen met de Stichting Pastoraat Werkers Overzee wordt het blad *Diepgang* uitgegeven. De centrale ondersteunt ook lobbywerkzaamheden. Zoals onlangs in de Tweede Kamer om particuliere bewapende beveiliging toe te staan in de wateren rond Somalië. In internationaal verband droeg zij bij aan de totstandkoming van de Maritime Labour Convention 2006. De centrale is ook betrokken bij de organisatie van kerstfeesten voor zeevarenden en herdenkingen van de gevallen op zee.

Dankzij de steun van onder meer donateurs en kerken is de stichting in staat om projecten ten behoeve van het zeemanswelzijn financieel te ondersteunen. Zo heeft zij onlangs geholpen bij het trainen van vrijwilligers in de zeemanshuizen. Deze zijn nu beter in staat zeevarenden te helpen, die te maken hebben met pesten en intimidatie aan boord. Het is een zoveelste voorbeeld van hoe de centrale 'in dienst van de zeeman' opereert.

Een prestigieus gebouw dat de eenheid van het zeemanswelzijn in Nederland symboliseert is er niet meer. Toch lijkt de verbondenheid van de honderden mensen die actief zijn voor zeevarenden niet



te zijn afgenomen. De vraag is wat dan wél bindt. Of er iets is waardoor je beseft er niet alleen voor te staan als je iets probeert te doen voor een zeevarende.

Zoekend naar een antwoord moet ik denken aan een andere vraag. Een vraag die me altijd gesteld wordt als koopvaardijpredikant: “Dominee, u kent toch wel dat lied van Bodaen?” U laat in de kerkdienst toch wel zingen over ‘hen die zijn in nood op zee?’ Bij begrafenissen van zeevarenden en herdenkingen van gevallen op zee wordt mij vriendelijk doch dringend verzocht het te laten zingen. Dat lied over storm op zee.

Ook moet ik denken aan wat ik als theologiestudent heb geleerd over de ontstaansgeschiedenis van de bijbel. Het systematisch verzamelen van verhalen over de God van Israël begon na de eerste vernietiging van de tempel in Jeruzalem. Toen het Joodse volk als bannelingen leefden in Babylon waren ze vrijwel alles kwijt. Een van de weinige dingen die ze nog hadden, waren de verhalen die in synagogen en de tempel werden verteld. Voor zover het nog niet gebeurd was, werden ze opgeschreven. Daarna werden ze samengevoegd met oude teksten die ze nog hadden. Zo veranderde een religie van een tempel in een religie van een boek.

Hier weer verder op doordenkend bedacht ik dat de mensen rond de zeevarendencentrale ook hun gebouw zijn kwijtgeraakt. Zij zetten hun werk echter niet verder voort aan de hand van een verzameling teksten. Wel hebben zij een lied dat ze samenbindt. Het begint met ‘O eeuw’ge vader sterk in macht’. De eerste drie coupletten eindigen met ‘voor hen die zijn in nood op zee’. Het is zo’n mooi en krachtig lied dat de zeevarendencentrale haar werk er nog eeuwen mee kan volhouden. Het meest levende bewijs is misschien wel een kerkgemeenschap van rond Rotterdam wonende Filippino’s die werkzaam zijn in de zeevaart. Zij komen wekelijks bijeen in de nog altijd bestaande kapel van het voormalige zeemanshuis in Rotterdam. Zonder uitzondering wordt de dienst afgesloten met het zingen van ‘Eternal Father, strong to save’. Wetend dat dit in elk zeemanshuis ter wereld de gewoonte is, heeft het zingen voor altijd iets bijzonder krachtigs.

Léon Rasser



Zeemanslied



De tekst van het zeemanslied werd in 1860 geschreven door de Engelsman William Whiting. Hij was directeur van een school en hij raakte op een dag in gesprek met een van zijn studenten. Deze vertelde dat hij naar Amerika zou emigreren en enorm op zag tegen de oceaandreis. Whiting moest onmiddellijk denken aan hoe hij ooit zelf aan boord in een zware storm terecht kwam. Hij was er diep van overtuigd dat God hem toen redde. Om de student te bemoedigen schreef op grond van zijn ervaringen dit lied voor hem.

Bij het lied valt op dat Whiting veel kennis had over de bijbel. De vier coupletten zijn elk gebaseerd op verschillende bijbelgedeeltes*. De melodie werd gecomponeerd door John Bacchus Dykes. Het lied werd eerst in kleine kring gezongen. Toen het werd opgenomen in een zangbundel van de Anglicaanse kerk groeide de populariteit. Het is goed geschikt voor herdenkingen en begrafenissen. Sinds het bij de uitvaarten van Winston Churchill en John F. Kennedy ten gehore is gebracht valt het niet meer weg te denken. Ook in de Hollywoodfilm Titanic is het te horen. In Nederland klinkt het lied steevast bij de herdenkingen van de gevallen op zee. Daarnaast bestaat in kustplaatsen de traditie het lied te zingen als het stormt. Dat daarbij de zeevarenden uit die plaats zich wellicht ergens in mooi weer bevinden doet niet terzake.

In de nieuwste zangbundel van de Protestantse Kerk in Nederland is men vergeten het zeemanslied op te nemen. Dit leidde tot een storm van protesten waar op een creatieve manier mee is omgegaan. De tekst van het lied is op stickervellen gedrukt die precies op de binnenkant van het kaft van de nieuwe bundels passen. Ze worden gratis beschikbaar gesteld als men ze aanvraagt bij de Nederlandse Zeevarendencentrale. Er zijn al meer dan 15.000 stickers verspreid.

* Het eerste is gebaseerd op Psalm 104, het tweede op de evangeliën, het derde op scheppingsverhaal uit Genesis en het vierde op Psalm 107.



Eternal Father, Strong To Save

William Whiting

John Bacchus Dykes

C F C G/B

E - ter - nal Fa - ther, strong to save, whose
 O Christ, whose voice the wa - ters heard and
 O Ho - ly Spir - it, who didst brood up -
 O Trin - i - ty of love and power, our

3 Am⁷ D G D(sus4) D G G⁷/B C

arm hath bound the rest - less wave, who bidd'st the might - y
 hushed their ra - ging at thy word, who walk - edst on the
 on the wa - ters dark and rude, and bid their an - gry
 breath - ren shield in dan - ger's hour; from rock and tem - pest,

6 A⁷/C# D B/D# Em B⁷/F# Em/G Am⁶

o - cean deep its own ap - point - ed
 foam - ing deep, and calm a - mid the
 tu - mult cease, and give, for wild con -
 fire and foe, pro - tect them where - so -

8 Em/B B Em C⁷ F D⁷ G G⁷/B

lim - its keep: O hear us when we cry to thee for
 storm didst sleep: O hear us when we cry to thee for
 fu - sion, peace: O hear us when we cry to thee for
 e'er they go; thus ev - er - more shall rise to thee glad

11 C D⁷/F# C/G G⁷ C

those in per - il on the sea.
 those in per - il on the sea.
 those in per - il on the sea.
 hymns of praise from land and sea.

Heiligen, vroeger & nu

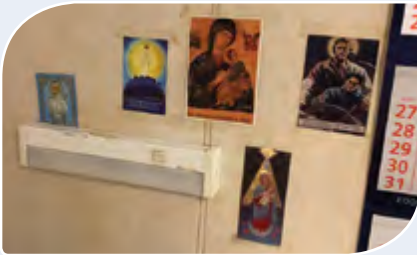
Ook al zijn er gelukkig steeds meer vrouwen te vinden op de brug, aan dek en in de machinekamer, één vrouw blijft aan boord toch de belangrijkste:

.....
Maria Sterre der Zee.



STELLA MARIS

DE BELANGRIJKSTE VROUW AAN BOORD



Ze is te vinden in veel hutten, zeker bij de Filippijnse bemanningsleden die een 'bidhoekje' hebben ingericht. Op papier of als beeldje vormt ze het aanspreekpunt om zorgen, verdriet, verlangen of dankbaarheid met haar te delen. Als het licht van een ster boven het water, voelt Maria dichtbij. Vaak zal het gebed van de zeevarende beginnen met de eerste regel van het klassieke Stella Maris lied:

*O Maria, Sterre der Zee,
zie mij hier neergeknield...*

Maria, de moeder van Jezus, heeft in de christelijke traditie veel eretitels meegekregen zoals 'Heilige Maagd' en 'Koningin van hemel en aarde'. 'Sterre der Zee' neemt daartussen een hele bijzondere plaats in. Vaak wordt ze zo afgebeeld alsof ze uit de golven tevoorschijn komt. Hierin zien we de doorwerking van de beroemde afbeeldingen van liefdesgodin Venus uit de klassieke oudheid. Zij werd geboren uit het schuim van de zee. Bij Maria, die Jezus in haar armen heeft, denk je ook automatisch aan liefde en intimiteit. Venus werd in de klassieke wereld eveneens 'stella maris' genoemd.

Het wonderlijke is echter, dat Maria haar maritieme eretitel door een leesfout heeft verkregen. Kerkvader Hiëronymus vertaalde in de vierde eeuw de Bijbel vanuit het Hebreeuws in het Latijn. Hij dacht



ten onrechte dat 'Maryam' – de Hebreeuwse naam voor Maria – een samenstelling van 'mar' en 'yam' was. In het Latijn worden die woorden 'stilla' (druppel) en 'mare' (zee). Dit werd weer verbasterd tot 'stella maris' – ster van de zee.

Dit alles verhindert gelovigen, onder wie vele zeevarenden, niet om Maria om hulp en bijstand te vragen. Als vrouw en moeder staat Maria voor de bescherming van het leven. Zoals ze het kwetsbare kind Jezus in haar armen houdt, zo mag je je als mens vastgehouden weten te midden van hoge golven. Als moeder van Jezus heeft ze directe toegang tot haar Zoon en kan ze onze gebeden als het ware doorgeven. Dat heet 'voorspraak' – al denken rooms-katholieke en protestantse christenen hier wel verschillend over.

Veel kerken en kapelletjes zijn aan 'Maria Stella Maris' gewijd. Daarnaast zijn talloze instellingen,

scholen, universiteiten, ziekenhuizen, stichtingen, verenigingen, bedrijven en wat al niet meer naar haar vernoemd. En natuurlijk heel veel zeemannshuizen.

De wereldwijde rooms-katholieke organisatie voor het welzijn van de zeevarenden heet 'Apostolaat der Zee' en heeft Maria Stella Maris niet voor niets als haar beschermheilige. Paus Johannes Paulus II vond het heel belangrijk, dat de zeevarenden wereldwijd niet vergeten worden. Daarom heeft hij indertijd een nieuw gebed geschreven voor Sterre der Zee. Ieder jaar wordt dat op Zee-Zondag (de tweede zondag in juli) op heel de wereld meegebeden.

Geen wonder dus dat Maria voor velen de belangrijkste vrouw aan boord blijft.

Stefan Francke

(met dank aan René Heinrichs, aalmoezener b.d.)

Stella Maris Gebed, door Johannes Paulus II

O Maria, Sterre der Zee, licht van elke oceaan,
geleid zeevarenden over alle donkere en stormachtige zeeën,
dat ze de haven van vrede en licht mogen bereiken
die is bereid in Hem die de zee liet bedaren.

Als wij voortaan op de oceanen van onze wereld
en de woestijnen van onze tijd doorkruisen,
laat ons dan zien, Maria, de vrucht van uw schoot,
want zonder uw Zoon zijn wij verloren.

Bid dat wij niet vast komen te zitten op onze levensweg,
dat wij in hart en hoofd, in woord en daad,
in dagen van verwarring en in dagen van rust,
altijd naar Christus zullen zien en zeggen:

“Wie is Hij, dat de wind en de zee Hem gehoorzamen?”

Heldere ster van de zee, leid ons!



AAN BOORD IS HET RESPECT VOOR DE POSTERS
VAN DE DOKTER SOMS MINDER DAN DIE VAN DE
ZEEMANSMISSIE



*Jaarlijks
op
25 juni*

Dag van de zeevarende





Van 24 juni tot en met 1 juli waren er in Scheveningen tal van festiviteiten rond de finish van de Volvo Ocean Race. Het was voor de Nederlandse Zeevarendencentrale de uitgelezen plek om aandacht te vragen voor de *dag van zeevarende*. Deze is immers op 25 juni.

In een stand vroegen wij aandacht voor de beroepsvaart.

De dagjesmensen stelden we vragen als: *“Wat is het verschil tussen zeilschepen en vrachtschepen?”**

Een andere vraag was: *“Weet u hoeveel procent van de wereldhandel over het*

water heengaat?” De meesten gokten op minder dan 50%. Maar het is toch echt meer dan 90%!

Onze stand trok de nodige aandacht. Hij viel erop want je kon er namelijk niks kopen. Er was wel van alles te zien: foto's van schepen, een paspop met werkkleding en de nodige gadgets om mee te nemen.

* antwoord: De eerste kosten geld, de tweede brengen geld op.



Op 25 juni stond er bovendien een selfie-spiegel. Voorbijgangers konden zelf werkkleding aan doen en zich door de spiegel laten fotograferen. Ze kregen die selfie natuurlijk mee en een kopie daarvan werd op een 'Dag van de Zeevarende banner' geplakt. Van deze foto's wordt een kalender voor 2019 gemaakt die op veel Nederlandse schepen zal worden verspreid.

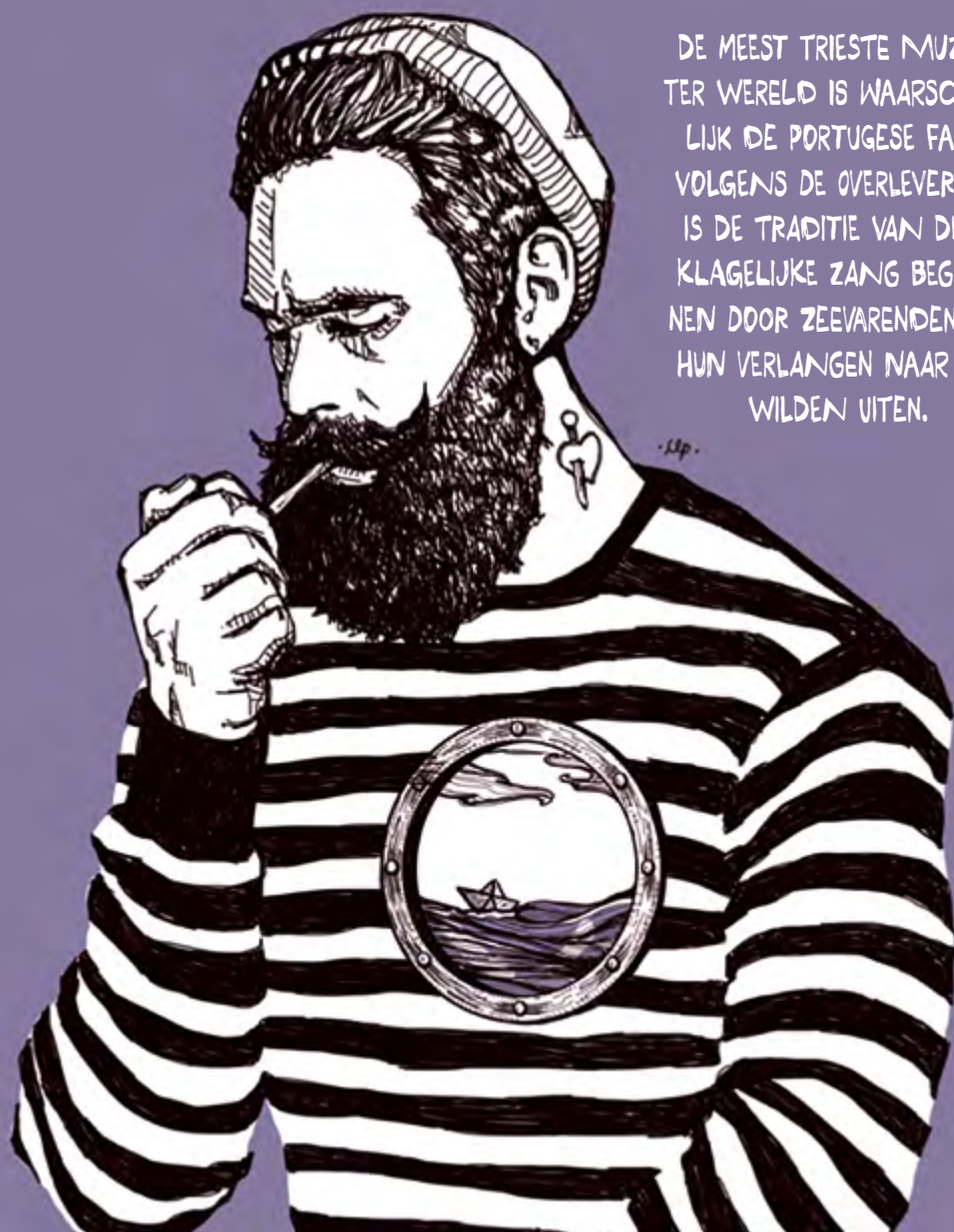
Al met al heeft het heel wat mensen gespreksstof gegeven. Op deze manier deden zeevarenden hun werk even niet in de anonimiteit, maar werden ze in het zonnetje gezet!

Helene Perfors en Stefan Francke



Jaarlijks wordt op 25 juni de officiële Dag van de Zeevarende gevierd. Deze dag is door de VN-organisatie International Maritime Organisation (IMO) in het leven geroepen om aandacht te vragen voor het werk dat zeevarenden wereldwijd verrichten. Ook is de bedoeling dat de mensen aan de wal varenden bedanken voor het werk dat zij ver van huis verrichten. Niemand kan immers zonder de zeevaart en de zeevaart kan niet zonder de mensen die het mogelijk maken. In Nederland komt de dag van de Zeevarende tot stand door de gezamenlijke inzet van de KVNR, Nautilus International, de NZC, de SPWO, de VMG en diverse vrijwilligers uit de zeemannenclubs.

O FADO NASCEU UM DIA,
QUANDO O VENTO MAL BULIA
E O CÉU O MAR PROLONGAVA,
NA AMURADA DUM VELEIRO,
NO PEITO DUM MARINHEIRO
QUE, ESTANDO TRISTE, CANTAVA,
QUE, ESTANDO TRISTE, CANTAVA.



DE MEEST TRIESTE MUZIEK
TER WERELD IS WAARSCHIJN-
LIJK DE PORTUGESE FADO.
VOLGENS DE OVERLEVERING
IS DE TRADITIE VAN DEZE
KLAGELIJKE ZANG BEGON-
NEN DOOR ZEEVARENDEN DIE
HUN VERLANGEN NAAR ZEE
WILDEN UITEN.



Op tal van
wordt de be
vrouw aa
afgeb



**n manieren
elangrijkste
an boord
beeld.**



STELLA

Interview

Gedachten *zijn vrij*



Ruimte
moet je maken

Vraag je waarom mensen zijn gaan varen, dan komt vaak het woord vrijheid naar voren.

Tegelijkertijd noemen zeevarenden hun schip ook regelmatig een gevangenis. Enige tijd geleden werd hier een symposium over gehouden. Dominee Jan Broer, jarenlang werkzaam in het justitiepastoraat, was één van de sprekers.

We praten met hem nog wat verder in deze Diepgang.

Als eerste stellen we vast dat zeevarenden en gedetineerden met elkaar vergelijken, niet zonder risico is. De Vereniging Maritiem Gezinskontakt is 35 jaar geleden zelfs opgericht omdat zeemansvrouwen weigerden door welzijnswerkers als 'vrouwen van gedetineerden' te worden gezien. En terecht. Toch zijn er overeenkomsten.

Zo is vrijheid een sleutelwoord, zowel op de vaart als in een gevangenis. Bij een gevangenis is dat duidelijk: je wordt opgesloten, wég vrijheid. Maar aan boord ligt dat net wat subtieler: er is de grote zee, het avontuur, de andere landen. Maar ook: "Nu ga ik aan boord en ben ik mijn vrijheid kwijt." Kunnen zeevarenden

hierbij van een gevangenisdominee leren? Het gesprek met Jan Broer gaat al snel over een belangrijkste overeenkomst: de communicatie met het thuisfront. Aan boord, of in de bajes, communicatie met 'buiten' is altijd beperkt. Uiteraard spelen ook andere aspecten een rol, maar net als aan boord is telefoon in de gevangenis nooit een ongecontroleerde verbinding. Vind bijvoorbeeld maar eens een ruimte waarin je privé kunt bellen. Ook verbindingen via internet zijn zeer beperkt. Veel sites zijn ontoegankelijk en vaak kunnen doodgewone dagelijkse dingen niet geregeld worden. Omdat ook bij gedetineerden het contact met het thuisfront en 'buiten' – inmiddels – als



belangrijk wordt gezien en mensen uiteindelijk ook weer uit de gevangenis naar buiten gaan, wordt bekeken hoe moderne media als bijvoorbeeld internet meer gebruikt kunnen worden.

Een andere belangrijke overeenkomst: mensen hebben elkaar niet uitgekozen. Als het klikt heb je geluk, anders pech. Je wordt dan letterlijk met de ander opgescheept, tot elkaar veroordeeld. Jan: "Binnen iedere groep mensen, waar dan ook, ontstaat een eigen dynamiek: er zijn leiders, volgers, sfeerbepalers. Dat kun je ook op een afdeling in een gevangenis zien. Het luistert dan ook heel nauw hoe zo'n groep wordt samengesteld: wie zet je bij wie?" Allemaal 'haantjes' bij elkaar is dus vragen om problemen. Daarbij gaat het in een gevangenis natuurlijk vooral ook over veiligheid.

Een parallel aan boord ligt hier onmiddellijk voor de hand. Zo ken ik een machinist die ooit een mes op de keel heeft gekregen omdat er iemand amok maakte. Hij vindt dat de maatschappij eerder had moeten ingrijpen. Dominie Broer kan zich hierbij iets voorstellen.

Verder is zowel in de gevangenis of aan boord het hebben van een eigen plek belangrijk. Hut of cel, het is niet alleen de enige ruimte die je (een beetje) zelf kunt inrichten, het is ook de ruimte, waarin je jezelf veilig wilt kunnen voelen. Jan: "Je ziet het regelmatig gebeuren dat mensen een sterke houding aannemen op het moment dat zij over de drempel van hun cel de gemeenschappelijke ruimte van de afdeling op gaan. Dat zegt iets over de cel als veilige ruimte. En natuurlijk ook iets over de gedetineerde en hoe hij de verschillende andere ruimtes beleeft."

Zoals je in de scheepvaart ongeschreven regels hebt voor toegang tot je hut (gordijn open/dicht), zo geldt iets soortgelijks voor een cel in de gevangenis. Ook voor personeel is het belangrijk die ruimte te respecteren, door bijvoorbeeld altijd even te vragen of je binnen kunt komen als dat nodig is. Daarmee respecteer je immers ook de gedetineerde in zijn eigen ruimte.

Het is onvermijdelijk dat er in de gevangenis sprake is van machtsongelijkheid en soms



Ds. Jan Broer werkt bij het justitiepastoraat. Het is een grondrecht van mensen om hun geloof te belijden en te beleven; ook in de gevangenis. Er zijn kerkdiensten, groepswork en individuele gesprekken. Maar net als het koopvaardijpastoraat en de zeemansclubs voor zeevarenden is het justitiepastoraat vaak ook een vrijplaats voor gedetineerden.

Jan: "Of je nu gelovig bent of niet, het is een plek die respect en ontzag heeft. Alle credits heb je,

van machtsstrijd. In een ideale situatie heeft het personeel inzicht in dit soort processen. Jan: "Niet alleen tussen gedetineerden kan er soms een machtsstrijd gaande zijn. Als personeel moet je kunnen omgaan met macht en vaak is dat een kunst. Een machtsstrijd kent overigens over het algemeen ook geen winnaars." Ook zeevarenden zijn afhankelijk van 'the powers that be'. Zij werken in een hiërarchische structuur en kunnen vaak niets beginnen tegen een hork van een meerdere. Of tegen een oekaze van kantoor. Jan wijst er op dat er in de gevangenis naast 'beheersing' ook steeds meer aandacht en ruimte is gekomen voor 'zorg': wat heeft een gedetineerde nodig? Niet in de laatste plaats om na detentie een menswaardig leven te kunnen opbouwen. Dit betekent individueel maatwerk en investeren door intermenselijk contact. "En", zo benadrukt Jan: "de beste beveiliging is nog steeds dat intermenselijke contact!"

Je kunt zeggen dat in deze ontwikkelingen ook een overeenkomst met de vaart zit. Daar

begint men namelijk ook – zij het wat schoorvoetend – met 'soft skills'. Er is een omslag van een machocultuur naar dingen bespreekbaar maken. Men ondervindt dat een kapitein die leiding geeft door ruimte te geven een goed en gezond schip kan varen. Dat mensen gelukkiger zijn als het grote belang van verbindingen met thuis wordt onderkend.

Kunnen we wat van elkaar leren? Het grote verschil is nog steeds dat in de gevangenis de deur aan de buitenkant dicht gaat. Krikkrak, op slot. In de gevangenis zijn vooral je gedachten vrij. Als je het als zeevarende echt niet meer uithoudt, kun je weg. Toegegeven, dat is het laatste wat je wil, maar het kan wel. Zijn er best practices? Wellicht wel. Dat intermenselijke contact klinkt niet gek. Niet alleen onder elkaar aan boord, maar ook met kantoor. Het is niet alleen de beste beveiliging, maar maakt tevens het leven een stuk aangenamer en gezelliger.

Helene Perfors

je kunt ze alleen ook verspelen...
Zorg hebben, dat mensen zich gehoord en gezien voelen. Dat mensen steeds opnieuw wat ze dwars zit, mogen blijven zeggen. Dat we niet zeggen: dat weten we nu wel. Een plek waar mensen op verhaal komen en zich veilig mogen voelen. Daar gaat het om in het pastoraat, dat doen wij als pastores."

Iets anders:
Justitiepastores willen niet graag met naam en toenaam op de foto.



Kapitein Steenbergen van de Lady Amalia



Niet commanderen maar dirigeren

Een deel van de Nederlandse kustschepen heeft haar wortels niet alleen in de binnenvaart maar ook in de 'Bible Belt'. Deze schepen worden weleens gekscherend 'relicoasters' genoemd. Behalve de Fiducia en de Hendrika Margaretha is de Lady Amalia daar een voorbeeld van. Diepgang ging aan boord om kapitein Arjan Steenbergen te interviewen.



Voor kapitein Steenbergen blijkt inderdaad het christelijk geloof een grote rol te spelen in zijn leven. Al van jongs af aan is hij gewend naar een zware (strengere) kerk te gaan. Daarbij viel hem op dat hij zich met zijn geloofsgenoten op zondag keurig aan allerlei regels hield. Van maandag t/m zaterdag was dit gedrag wel eens heel anders. Dit was voor hem geen reden om te stoppen met zijn kerklidmaatschap maar om te proberen alle zeven dagen in plaats van één dag per week zo goed mogelijk te leven.

In zijn dagelijks werk wil hij dit naar voren laten komen door iedereen met wie hij te maken heeft als mens te zien. Zijn bemanningsleden vertelt hij zoveel mogelijk alleen wát er moet gebeuren. Als er gevraagd wordt hóe er iets moet gebeuren, wordt overlegd wat de beste werkwijze is. Door op deze manier ruimte te geven om iets op de eigen manier te doen, wil hij iedereen zoveel mogelijk in

zijn waarde laten. Hij wil niet commanderen maar dirigeren. Zijn orkestleden zijn immers 'beeld van God'. Teksten uit de bijbel nodigen hem uit tot voortdurende zelfreflectie, waardoor hij steeds bescheidener wordt over wie hij als mens eigenlijk voorstelt. De vraag of een christelijke kapitein automatisch betekent dat het voor iedereen aan boord goed toeven is, moet hij dan ook ontkenkend beantwoorden. Dit ook mede omdat hij trouwe kerkgaande collega's kent waar minder goed mee valt samen te werken en ook veel niet-christelijke collega's kent waar de samenwerking heel prettig mee gaat.

Een andere manier waarop hij zijn geloof in God vormgeeft, is door het organiseren van kerkdiensten op de brug of in de messroom. Alle bemanningsleden worden op zondagmorgen uitgenodigd om mee te doen. Behalve bidden en zingen, wordt er een preek beluisterd die afkomstig is van websites als de 'Metropolitan Tabernacle'

ROLANDO, de kok van de Lady Amalia is bijzonder goed te spreken over zijn kapitein. Ondanks dat hij bij zijn vorige (inmiddels failliete) werkgever meer verdiende, is hij vooral te spreken over het feit dat hij werk zonder stress mag doen. Hij waardeert het zeer dat hij nooit (met luide stem) wordt opgejaagd snel te werken en dat hij gestimuleerd wordt in de haven van boord te gaan. Volgens Rolando is kapitein Steenbergen een 'vrolijke christen'.

of 'Sermon Audio'. Na afloop van de dienst probeert hij een gesprek aan te gaan over wat er verteld is in de preek.

De Filippijnse bemanningsleden reageren voornamelijk beleefd maar van een Nederlandse stagiair hoorde hij twee jaar later hoe hij een gedachte uit een preek nooit was vergeten. Dit terwijl hij de diensten meer uit belangstelling dan uit overtuiging volgde.

Wat betreft het christelijke gebruik om allemaal tegelijk met gebed een maaltijd te beginnen en te eindigen heeft hij gemerkt dat dit praktisch niet haalbaar is. Dit geldt ook voor het niet varen op zondag. Daarbij heeft hij ook nuchter moeten vaststellen dat het lopen van ankerwacht ongeveer net zoveel werk is als het varen op zee. Sinds hij voor rederij Wijnne Barends vaart is doorvaren ook voor hem verplicht geworden. Heel nadrukkelijk geldt wel dat alle werkzaamheden die tot maandag kunnen wachten, ook tot maandag moeten wachten. Gelukkig is het niet vaak nodig om op zondag te laden of lossen.



Eerste stuurman **JELGER BAKKER** prijst ook de sfeer aan boord. Hij heeft jaren voor een uitzendbureau gevaren maar heeft het op de 'Lady Amalia' zo naar zijn zin dat hij blij is dat het zijn vaste schip is geworden. Het klikt gewoon. Zijn ervaring is dat de sfeer bij één op de drie schepen slecht is. Op school heeft hij trouwens nooit iets geleerd over sociale vaardigheden waarmee je de sfeer aan boord positief kan beïnvloeden.

Bij slecht weer of wanneer er iets ernstigs is gebeurd met iemand aan boord of hun familieleden, wordt er ook wel eens min of meer spontaan gebeden. De Filippijnse bemanning doet dit ook wel eens samen. Dit juicht kapitein Steenbergen toe maar hij wil het niet forceren.

Bij mijn vraag of hij zich als kapitein ook als vader van een familie ziet moet hij lachen. In zijn eigen gezin met acht kinderen heeft zijn vrouw namelijk de leiding en gaat het erop tal van manieren anders aan toe dan aan boord. Daar heeft hij te maken met volwassen mensen waardoor alles meer op rolletjes loopt. Dat het aan boord lekker loopt, blijkt ook uit het feit dat het schip goede bedrijfsresultaten boekt.

Léon Rasser

Stagiair **ROBIN JUFFER** krijgt op zijn school in Zwolle wel les in sociale vaardigheden. Van zijn cursus 'Bridge Resource Management' herinnert hij zich vooral dat je rekening met elkaar moet houden. Maar ook moet opkomen voor jezelf door assertief te zijn en dingen durven zeggen. Deze cursus heeft er echter niet voor gezorgd dat sommige stagiaires na drie dagen aan boord de benen namen. De reden is zonder uitzondering dat de sfeer aan boord zo slecht is dat het er niet te harden is.



BAGAGEBAND

Daar sta ik, in de aankomsthal van Antalya. Om mij heen uitgelaten, luidruchtige toeristen, sommige met een potsierlijke opblaaskraag rond de nek. Want alleen in een vliegtuig moet het hoofd ondersteund worden en natuurlijk hebben ze er geen idee van hoe belachelijk zo'n ding staat, denk ik chagrijnig.

Nog even wachten op de bagage alvorens de meute met bus of taxi naar het vakantieappartement rijdt. Dan kan de vakantie beginnen! Zon, strand en lekker eten en drinken! Wat banaal, denk ik donker. Want ook ik sta op mijn bagage te wachten maar ben minder uitgelaten, laat

staan luidruchtig. En ik heb ook niet zo'n stomme kraag om! Maar in mijn korte broek, shirt en sandalen aan mijn voeten zou ik zo maar óók voor een toerist door kunnen gaan. Waar blijven die koffers, denk ik. Ik moet hier weg. Wát een zomer. Toen ik vanmorgen, net op tijd, in het

vliegtuig stapte, hadden we een aantal dagen temperaturen van ruim boven de dertig graden achter de rug. Een hittegolf, vertelde de man van het KNMI op televisie. Heel Nederland werd gemaand zuinig aan te doen met drinkwater. Geen auto's wassen, niet je gazon sproeien en kort

douchen.
'Het is sinds er metingen verricht worden niet zo droog geweest in Nederland ...' liet de weerman er op volgen. Die drie puntjes achter de zin waren bijna hoorbaar. Ze impliceerden lichte dreiging, klimaatverandering enzo. Ook al niet goed voor mijn humeur.

Een kind legt een houten speelgoedvliegtuigje op de bagageband die nu is beginnen te draaien. De ouders, volledig in blinde vakantiestemming, kijken



toe terwijl een bord met grote rode letters waarschuwt kinderen niet te dicht bij de draaiende band te laten komen. In gedachte zie ik het kind meegesleurd worden, een handje tussen de rubberen delen van de band geklemd. Dat kind schreeuwen en ... Daar zijn de eerste koffers.

Tja, zo vaar je met je visbootje tussen de weilanden, zit je op een terras in de haven van Hoorn, drink je een Belgisch biertje... en het andere

moment heb je je uitrusting ingepakt en sta je op het punt aan boord te stappen, weg van huis voor een aantal maanden. Varen. De overgang is groot.

De ene na de andere passagier verlaat met bagage de aankomsthal, dreinende kinderen zitten op rolkoffers, het is ook zo warm. Ongeduldig geworden van het wachten loop ik heen en weer. Na een uur zijn de meeste passagiers verdwenen. Maar wat is dat? Op een scherm aan het eind van de bagageband verschijnt een nieuw vluchtnummer! Dat betekent dat nieuwe koffers van een nieuw aangekomen vlucht



nu op de band liggen. Een nieuwe lading opblaaskragen en dreinende kinderen komt de hal binnen en staart verwachtingsvol naar de band. Waar zijn mijn koffers!?

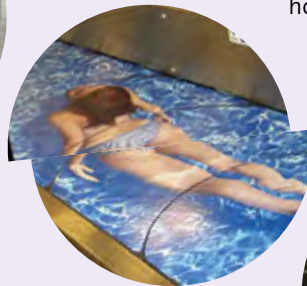
Vijf minuten later sta ik in een klein kantoorje en probeer een vrouw met hoofddoek duidelijk te maken dat mijn koffers niet zijn aangekomen en dat ik zeeman ben en dat

ik moet varen en dat ze mijn bagage moeten terugvinden en ...

'We maken een rapport op, heeft u de bagagetags?' Alsof het routine is voor haar! Alsof dit normaal is en vaker gebeurt en natuurlijk is dat ook zo. Na de administratieve handelingen verlaat ik de aankomsthal en wordt opgewacht door mijn agent. "Ben mijn bagage kwijt!"

Daar sta je dan, aan het begin van je termijn van vier maanden varen. En alles wat je aan kleding bij je hebt is een korte broek, onderbroek, shirt en sandalen... geen scheerspullen, toiletartikelen of schoeisel.

Met een schok besef ik hoe afhankelijk we



eigenlijk zijn van wat spullen. Er wordt vandaag een flinke deuk geslagen in mijn zelfverzekerdheid als onafhankelijk zeeman.



Kees Wiersum



EEN PLAN

VANDAAG HEBBEN WE EEN AFSpraak BIJ DE BANK. ONZE FINANCIËLE SITUATIE MOET VOLLEDIG IN KAART WORDEN GEBRACHT. NIET ALLEEN OMDAT ONZE HYPOTHEEK AL 20 JAAR OUD IS EN OPNIEUW MOET WORDEN AFGESLOTEN, MAAR WE HEBBEN INZICHT NODIG OM PLANNEN TE KUNNEN MAKEN VOOR DE TOEKOMST.

Vanaf 2024 is de AOW-leeftijd namelijk afhankelijk van de gemiddelde levensverwachting. Mijn zeeman is geboren in 1971 en volgens de laatste berekeningen krijgt hij AOW als hij 69 jaar en 3 maanden oud is. Dat hij tot deze leeftijd in staat is om te blijven varen, lijkt niet erg realistisch. “Misschien als ze de schepen rolstoelvriendelijk maken”, zegt hij dan. Ik zie het niet voor me. De gedachte dat het vast allemaal wel goed komt, of dat het wel wat zal meevallen, valt onder de noemer ‘kop in ‘t zand steken’ en gaat ons niet helpen. We hebben een plan nodig.

“Heeft u vakantie?” vraagt de in het pak gestoken financiële man van de bank geïnteresseerd als mijn man het kantoor binnen stapt in korte broek. We zitten hoog in een glazen koepel en hebben prachtig uitzicht over onze stad. Op een beeldscherm ontvouwt zich een overzicht van onze zaken. Ik heb me voorgenomen om me alles uit te laten leggen. Al is het tien keer. Want mocht ik onverhoopt alleen

achter blijven dan wil ik beter op de hoogte zijn van onze financiën dan nu het geval is. De man regelt altijd alles (ja, ik weet het, niet meer van deze tijd) en heeft een abonnement op de ‘Fiscalert’. Dan weet je dingen. We zitten dus urenlang in de koepel en drinken sloten koffie. De financiële man blijkt geduld als een ezel te hebben. Uiteindelijk weet ik alles. Nou ja, heel veel dan.



Als we een paar dagen later samen richting Ernewoude fietsen, maken we Het Plan. Het is tweeledig en het ziet er als volgt uit.

1 SPAREN IS UITGESTELD KOPEN

Enige uitleg is hier op zijn plaats. Als de man stopt met varen als hij 65 is in plaats van 69 jaar en 3 maanden, dan moeten we pensioen kopen. Daarvoor hebben we 150.000 euro nodig. Als we vanaf nu 15 jaar lang ieder jaar 10.000 euro kunnen sparen (dat rekent lekker makkelijk) dan is de man 62 jaar als we dat bedrag bij elkaar hebben. Dat is op tijd en we hebben dan nog 3 jaar extra voor als het even tegen zit. Onze kinderen zijn over 15 jaar volwassen en redden zich zelf.

Dit is een uiterst optimistisch plan, waarbij we calamiteiten die we nu niet kunnen zien aankomen volledig buiten beschouwing laten.



2 HEALTHY AGING

Het is nog steeds een heel eind voor de man om tot zijn vijftenzestigste te varen. Om dit toch te kunnen is het dus erg belangrijk dat hij zo lang mogelijk in goede gezondheid verkeert. Afvallen hoort daar zeker bij. Ik doe vrolijk mee, in de hoop dat we het zo lang mogelijk samen gaan volhouden. We eten (meestal) gezond, fietsen veel en we doen sinds kort zelfs mee aan marathons. De man doet geen gevaarlijke dingen meer zoals dakgoten schoonmaken, we huren iemand in. Ik weet dat een ongeluk in een klein hoekje zit, maar we hoeven de goden niet te verzoeken.

Wat onze geestelijke gezondheid betreft: we kijken nauwelijks teevée en tot groot verdriet van de kinderen hebben we geen Netflix. In plaats daarvan lopen we een rondje om de stad en ik schat in dat we op termijn gaan starten met Denksportpuzzelboekjes.

In Eernewoude gaan we met de fiets op een pontje om it Wiid over te steken. Ik had het van te voren niet bedacht, maar tijdens de overtocht raken we in gesprek met twee opvarenden over het uitgestelde pensioen. De één is lang en slank, ongeveer 45



jaar, en staat er met zijn fiets. De ander is behoorlijk stevig en gaat op verzoek van de schipper op het midden van de pont staan. Hij plaatst zijn scooter tegen de reling.



“Mijn baas is bezig de pensioenen te versoberen,” zegt de magere man. In zijn stem klinkt licht de wanhoop door. “Ik weet niet wanneer ik met pensioen kan. Misschien wel nooit.”

De stevige man lacht. “Ik werkte voor de marechaussee en ik kon van een gunstige regeling gebruik maken toen ik 55 jaar oud was. Die kans heb ik natuurlijk met beide handen gegrepen en daarna heb ik ook nooit meer iets gedaan. Ik ben nu 77.” Wij knikken begrijpend.

“Maar ze halen tegenwoordig iedereen maar binnen hier in Nederland en daar komt het van,” vervolgt hij. “Moet je kijken wat dat kost!”



@strid

A close-up, profile view of an elderly man's face. He has a thick, white beard and mustache. He is wearing a dark, textured hat. The background is blurred, suggesting an outdoor setting. The overall tone is somber and reflective.

De vloek van de ouderdom

Rollators aan boord

Rond ons 25ste zitten we lichamelijk op ons toppunt, daarna beginnen we langzaam maar zeker te slijten. Dat vinden we lastig. De maatschappij vindt het lastig. En zeker onze werkgever vindt het niet fijn dat we minder gaan presteren, naarmate we ouder worden.



“Oud worden willen we allemaal, dominee,” hoorde ik vaak in mijn eerste gemeente, “maar oud zijn vind ik maar niks.” En daar zit wat in. Het is dus geen wonder dat we de strijd hebben aangeboden met de ouderdom. Ik hoor en lees voortdurend over ‘toekomstbestendig’ en ‘duurzaam’. Die woorden klinken goed want ze suggereren een zekere slijtvastheid. Door bijvoorbeeld toekomstbestendig te bouwen zal het ons minder zwaar vallen oud te zijn. En als je duurzaam leeft, kun je alles nog blijven doen tot op hoge leeftijd. Oudzijn wordt op deze manier iets geweldigs.

Op het werk wordt van alles ondernomen om de effecten van de ouderdom tegen te gaan. We moeten gezonder gaan leven. ‘Vitaliteitsmanagement’ heet dat. Overal kom ik op schepen sporthokken tegen. De koks krijgen opdracht frisse salades te maken. Bij sommige bedrijven krijg je beloningen voor gezond gedrag (zo hoorde ik ergens dat je ‘fitcoins’ kunt verdienen). Allemaal heel goed maar ik moet ook altijd denken aan één van mijn leermeesters, de bekende theoloog Okke Jager die het boek ‘Doodgewoon?’ schreef. Hij geloofde heilig dat we door goed leven onze leeftijd

behoorlijk konden verlengen. Daarom at hij ook macrobiotisch en wandelde hij iedere dag lange afstanden. Maar door de gevreesde ziekte werd het hem niet vergund ouder dan 63 te worden ... Het leuk houden van het werk gaat slijtage ook tegen. Er moet dus ruimte zijn voor persoonlijke ontwikkeling en je moet uitdagingen blijven aangaan. Werk betekent meer dan alleen maar geld verdienen. Onlangs las ik het rapport ‘Zeewater door de aderen – resultaten sectoronderzoek duurzame inzetbaarheid in de scheepvaart 2017-2018’. Daar valt te lezen dat teveel papier



ongezond is voor de varende mens en te weinig mensen op een schip leidt tot te hoge werkdruk, etc. Als het werk leuk blijft – zo geeft het rapport aan – willen zeevarenden best nog langer door. Het is alleen niet zo makkelijk deze verandering door te voeren ... Het is dus logisch dat er gesteggel is over de termijn waarop je geacht wordt te werken. De overheid mag zelfs stilzwijgend de pensioenleeftijd verhogen als de gemiddelde levensverwachting toe-

neemt. Het is echter de vraag of je in sommige beroepen echt nog op je 67ste wat kunt doen. Ik hoorde al gekshekend zeggen dat er straks aan boord rollators nodig zijn. Te midden van al deze ontwikkelingen rondom duurzame inzetbaarheid en langer werken blijft één van de fundamentele punten: onze verlegenheid met de ouderdom. Het lijkt wel of we niet kunnen accepteren dat leven betekent dat je niet alleen een trappetje omhoog loopt, maar

op een gegeven moment ook omlaag moet. Ons idee bij een maatschappelijke carrière is toch vooral een blijvend opgaande lijn. Sprekend vind ik in dit verband bijvoorbeeld het onderscheid tussen 'junior' en 'senior'. Senior kun je meestal vanaf een jaar of dertig worden – en dan blijf je senior. Waarom niet – ik bedenk maar wat – een vervolgtitel 'maior' toevoegen die geeft dat je gaat afbouwen? Hoe waarderen wij het oud



worden c.q. het oud zijn? Gaat het erom zo lang mogelijk voluit mee te kunnen draaien? In sommige andere culturen heeft de ouderdom een heel eigen status. De Indiase visie op het leven bestaat bijvoorbeeld uit drie levensfasen. Na je jeugd en het volle leven met een gezin, ga je het bos in om te mediteren en je wijsheid te delen. Ik zie het mezelf nog niet doen, maar het gaat erom dat oudzijn niet alleen een verlies van je inzetbaarheid hoeft te betekenen. Mij

spreekt ook de gedachte van de psycholoog Adam Grant aan: het leven bestaat uit geven, nemen en matchen. Het werkende leven is vooral een zaak van matchen: jij ontvangt geld voor jouw inzetbaarheid – dat is vaak een ingewikkeld verhaal. Maar juist in de derde levensfase zou je je als mens minder op dat matchen moeten hoeven richten. Dan kun je ‘geven’, materieel en niet-materieel. En zorg mag je ontvangen, zonder dat je het gevoel hebt

dat je een last bent voor de rest van de maatschappij. Maar goed, ik heb het gevoel dat de discussie zelf aardig duurzaam en toekomstbestendig lijkt te worden, oftewel eindeloos. Daarbij probeer ik zelf de ouderdom niet als een zwart gat te zien.

Niet voor niets wordt er toch over een ‘gezegende leeftijd’ gesproken?

Stefan Francke



OPEN

Ook ik krijg regelmatig via

social media leuke, grappige, foute en ontroerende plaatjes, filmpjes of boodschappen doorgestuurd. Zijnde een Dominee heb je dan de neiging alles zo te lezen dat er een boodschap in moet zitten.

Ja, ik heb een hobby. Maar, zult u zich afvragen, een Dominee heeft toch geen hobby's behalve het voorbereiden van preken, het lezen in de Bijbel en de zorg voor de gemeente? Op twee fronten fout. Ten eerste ben ik ook Mens ... en ten tweede hou ik van oude auto's.

En paar jaar gelden liep ik in Krakau, langs het 'Museum Zywy Motyli', na een lange dag geluisterd te hebben naar lezingen die saaiere waren dan saai. Ik liep op mijn gemakkie (en van Bommel schoenen)

en hoorde aan de zijkant een geluid. Onbelangrijk detail, het was mooi weer maar zoals Sherlock H. ooit zei: "Ook onbelangrijke details worden belangrijk als je weet waarom ze niet onbelangrijk zijn".

Het geluid zwol aan, er werd teruggeschakeld naar een tweede versnelling en het jankgeluid van, wat 3.8 seconden later een boksermotor bleek te zijn – sommige taalpuristen plegen dit een boxermotor te noemen ... kniesoren – passeerde mijn oren en ooghoeken. Ik werd getroffen door een emotie ... Onbeschrijflijk.

Vorige maand heb ik een kanariegele Porsche Boxster gekocht. Na een aantal succesvolle collectezondagen kon het eindelijk en heb ik er via Marktplaats één besteld. Hij is erg goedkoop en geen duurkoop omdat er geen dak op zit, type aanduiding iets met cabriolet ...

Ik ben blij, ga sleutelen (als die er bij zit) en ga genieten van het leven want wat wil je ...

Open dak, zon op zak, geluid als een orkest, mijn ziel doet de rest.

Fijne vakantie en doeiii.

Dominee D.A.G. Hoor

Adressen zeemanshuizen en pastores



Amsterdam Centrum voor zeevarenden,
Radarweg 32 · 1042 AA Amsterdam · Tel. 020 6117 912
Dominee L.J. Rasser · Tel. 020 6690 065 / 06 22 09 03 34 ·
leon.rasser@nederlandsezeemanscentrale.nl

Den Helder Centrum voor zeevarenden van de Koninklijke marine
Binnenhaven 76 · 1781 BL Den Helder · Tel. 022 3612 178

Delfzijl / Eemshaven Centrum voor zeevarenden
Borkumweg 2 · 9979 XH Eemshaven · Tel. 059 6516 233
Pastor S. Standhardt · Tel. 050 3127 178 / 06 29 29 69 30 ·
svenserg@nederlandsezeemanscentrale.nl

Moerdijk Centrum voor zeevarenden
Sluisweg – Roode Vaart · 4782 PT Moerdijk · Tel. 0168 416 650
Dominee H. van der Ham · Tel. 78 6138 280 / 06 53 59 63 80 ·
hvdham@nederlandsezeemanscentrale.nl

Rotterdam / Oostvoorne Internationaal centrum voor zeevarenden
Burgemeester Letteweg 30 · 3233 AG Oostvoorne · Tel. 06 32 27 47 25
Dominee H.M. Perfors · Tel. 0181 416 751 / 06 53 67 92 65 ·
helene.perfors@nederlandsezeemanscentrale.nl

Rotterdam / Schiedam Centrum voor zeevarenden
Admiraal Trompstraat 1 · Havennummer 562 · 3115 HK Schiedam · Tel. 010 4260 933

Terneuzen Centrum voor zeevarenden
Westkolkstraat 40 · Havennummer 562 · 4531 AX Terneuzen · Tel. 0115 695 373

Vlissingen Centrum voor zeevarenden
Ritthemsestraat 498 · Havennummer 562 · 4389 PA Ritthem · Tel. 0118 467 063

Wereldwijd
Dominee S.N.D. Francke · Parelduikerhof 8 · 4332 DA Middelburg ·
Tel. 0118 651 888 / 06 37 00 84 32 · waterbouwpastor@gmail.com



Nederlandse Zeevarendencentrale

Stationsstraat 112

3881 AG Putten

www.nederlandsezeemanscentrale.nl



Stichting Pastoraat Werkers Overzee

Parelduikerhof 8

4332 DA Middelburg

www.spwo.nl

