

diepgang

Port-Betaald



Pasen in Oman

Schip zonder Filippino's

Zegenen moet gebeuren

Publiek lezen in zeemanshuis

Van de redactie

Dit tijdschrift gaat de strijd aan met uw beeldschermen. In alle rust kan er gelezen worden over de overwinning op de dood door Jezus Christus. Ook is er aandacht voor de niet te onderschatten rol van de koopvaardij in de tweede wereldoorlog. De vraag of het offer dat zeevarenden hebben gebracht heeft geleid tot een land waar het leven de moeite waard is kan door iedereen persoonlijk worden beantwoord. Hopelijk laat niet iedereen zich daarbij leiden door berichten op beeldschermen.

Léon Rasser

In dit nummer


- 3 **Meditatie** • Liefdevolle hulp betekent nieuw leven
- 4 **Gedicht** • Opstaan met Pasen
- 6 **Zeemanshuis Terneuzen** • Leonie leest het publiek
- 10 **Boegbeelden** • Weergave van de tijdgeest
- 12 **Neptunus** • Griekse God maant zee tot kalmte
- 14 **Zeewiersum** • Niets is belangrijker dan een fraaie zeeg
- 20 **Scheepsversiering** • Decoratie kan wat Astrid betreft door de zeevarenden worden aangebracht
- 22 **Amsterdam Bijlmer** • Eventjes is niets geweldiger dan de trein in Zuidoost
- 24 **4 mei herdenkingen** • Zonder koopvaardij geen vrijheid
- 26 **Schip zonder Filippino's is realistisch** • Een half miljoen zeevarenden en geen traditie
- 30 **Protestantisme in de Filippijnen** • Meer geld maar nog niet gelukkiger
- 32 **Maritiem pastoraat in de praktijk** • Rituelen zijn sterker dan taal en cultuur
- 34 **Kerkelijk nieuws** • Protestantse kerk wil welzijnszorg zeelieden verduurzamen
- 35 Adressen zeemanshuizen en pastores

Colofon

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

Redactieadres Veembroederhof 164, 1019 HC Amsterdam **Oplage** 2000 **Verspreiding** Nederlandse koopvaardij- bagger- en diepzeevisserij-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)

Pasen in Oman



Wie wel eens in een woestijn is geweest, weet dat het er doods uit kan zien. Zand en rots, nog meer zand en rots – met een alles verzengende zon daarboven. Hier kan haast niets groeien of overleven. Je hoort ook geen enkel geluid. Het is er doodstil.

Toch zijn Nederlandse bagge-
raars vaak aan het werk
in de woestijn. Zij kunnen
als geen ander daar leven
brengen. Ik ben op bezoek in
golfstaat Oman en zie hoe er
een complete haven wordt
gegraven en een toegangs-
kanaal wordt gebaggerd. Een
nieuwe haven betekent werk
– en werk trekt mensen aan.
In deze stille hoek zie je een
stad oprijzen en worden er
straks kinderen geboren.
Ik ben in Oman net vooraf-
gaande aan het paasfeest.
Met Pasen wordt gevierd dat
nieuw leven mogelijk is, ook
te midden van doodse om-
standigheden. De christelijke

traditie ziet in de opstanding
van Jezus de overwinning op
de dood.

Eerst bezoek ik de beman-
ningen van verschillende
schepen op het project.

Overall mag ik aan boord een
korte paasviering houden.

Van een aantal kleine units
komen bemanningsleden
hiervoor naar de grote
cutterzuiger die het hart van
het werk vormt. Maar de
laatste viering vindt plaats
aan de wal. Een aantal Filip-
pijnen op het projectkantoor
heeft aangegeven om samen
te willen komen. We hebben
net een ruimte gepland voor
de bijeenkomst, als van ver-

schillende kanten een beetje
verontwaardigd wordt ge-
vraagd of alleen Filippijnen
welkom zijn. Natuurlijk niet!
Iedereen kan erbij zijn. Dus
verhuizen we naar een gro-
tere ruimte op de projectsite:
het veiligheidsinstructielo-
kaal. Dat heeft wel wat – in
dit lokaal is immers al veel
nagedacht over de dood.
Zo verzamelen zich op de
avond voor Pasen Filipino's,
Indiërs, Nederlanders, Oma-
ni en vertegenwoordigers
van nog een paar nationa-
liteiten. We zingen liederen
in verschillende talen. Ik
vertel een verhaal over een
landhuis dat iemand na

jarenlang sparen en hard werken had gekocht. Het zag er schitterend uit, alleen was er in de enorme woonkamer een lelijke scheur zichtbaar in de prachtig gestucte wand. Bij de rondleiding voor zijn vrienden ging vrijwel alle aandacht daar naar toe. Het mooie van het huis was er helemaal af. Totdat één van zijn vrienden – een kunstenaar – kwasten en verf tevoorschijn haalde. Hij begon om de scheur heen te schilderen, een boom met takken. De eigenaar van het huis had meer kunstenaars-

vrienden en bij een volgend bezoek schilderde iemand om de boom heen. In de daarop volgende periode werd de hele muur gevuld tot één groot kunstwerk. Het huis is daardoor beroemd geworden en het schijnt dat je het zelfs kunt bezichtigen. In dit verhaal – zo vervolg ik – overwint de scheppingskracht van de kunstenaar de beschadiging van het huis. Met Pasen vieren we hoe Gods scheppingskracht een nieuw begin wil maken in onze beschadigde wereld. Soms kun je iets daarvan ook

ervaren in je eigen leven. Pasen vertelt ons: als mens kun je altijd opnieuw beginnen. Normaal heb ik niet zoveel met alle commerciële gedoe rondom Pasen. Maar in Oman ben ik heel blij met de door de projectleiding geschonken grote chocolade paaseieren. Ze zorgen voor een feestelijke afsluiting van de dienst. Wanneer we het veiligheidslokaal verlaten, zijn onze vrolijke stemmen te horen in de verzengende hitte van de woestijn om ons heen.

Stefan Francke



Opstanding

*Je kunt de eerste toon zijn in een lied
waardoor alle grenzen vergeten worden
wees niet bang
wees niet bang
ook wanneer de toon amper klinkt
wees niet bang.*

*Je kunt die eerste vonk zijn voor een vuur
dat alle wapens tot ploegen omsmelt
wees niet bang
wees niet bang
ook wanneer de tegenwind je striemt
wees niet bang.*

*Je kunt de eerste graankorrel zijn op een akker
die alle handen vullen zal met brood
wees niet bang
wees niet bang
ook wanneer het land vol stenen zit
wees niet bang.*

*Je kunt de eerste druppel zijn voor een bron
die in de woestijn levensliederen zingt
wees niet bang
wees niet bang
ook wanneer de wolk nog zwijgt
wees niet bang.*

*Je kunt de eerste pas zijn voor een dans
die alle voeten leidt naar God
wees niet bang
wees niet bang
ook wanneer je voet nog struikelt
wees niet bang.*

Je moet je publiek lezen



*Een bezoek aan
het Centrum voor
Zeevarenden in
Terneuzen*

o diepgang

Wanneer ik mijn auto voor de gevel van het 'Varenscentrum' in Terneuzen parkeer, valt mij onmiddellijk de zuidelijke gezelligheid op. En bij het binnenstappen wordt mijn gevoel bevestigd: de behaaglijke ruimte is een soort van kruising tussen een huiskamer en een kroeg. Kleedjes op de tafeltjes, een prominente toog met een kat die zich daar behaaglijk op heeft uitgestrekt, en een piano waar een bordje op staat dat je er wel op moet kunnen spelen.



Sinds 1967 is er een zeemanshuis in de haven van Terneuzen en de kanaalzone van Zeeuws-Vlaanderen. Het huidige pand werd 20 jaar geleden betrokken. Sleepbootfirma Multraship sponsort een deel van het huurbedrag.

Op de avond van mijn bezoek is het er rustig – er zitten twee mannen aan een biertje. Maar soms is het huis te klein. “Het valt lastig te voorspellen,” vertelt Leontine. Zij is één van de drie betaalde krachten die in dienst zijn van de stichting die het centrum beheert. Daarnaast zijn er zo’n zestien vrijwilligers. Chauffeur Wim is er vanavond voor het eerst. Hij heeft jaren in de haven van Vlissingen (aan de overkant) gewerkt. Nu kan hij niet meer werken en lijkt dit hem een mooie bezigheid. De bus staat klaar, maar hoeft vanavond niet in actie te komen. “De ene avond moet je vijf keer rijden om iedereen op te halen, de andere avond is het stil.”

Het varenscentrum mag op een gemengd publiek rekenen. Er komen niet alleen zeevarenden, ook bezoekers uit de binnenvaart

zijn welkom. “Daarom gaan we al om 3 uur ’s middags open,” legt Leontine uit, “die zijn meestal wat vroeger.” De meerderheid van het internationale gezelschap is Filippijns, maar er komen ook aardig wat Indiërs. Die nemen soms hun familie mee. Terneuzen heeft verschillende grote bedrijven, waarvoor bulkcarriers, olie- en chemische tankers en stukgoedschepen aanleggen. “Vooral als ze een dagje moeten wachten voordat ze aan de kade kunnen liggen, komt de bemanning bij ons buurten. We hebben veel voorzieningen: een biljart, tafelfoetbal, dartbord, karaokeset – en natuurlijk het grote succesnummer: de sjoelbak.” Er zijn daarnaast een bibliotheek, winkeltje en computerruimte aanwezig. Een maaltijd kan worden besteld van de verschillende eetgelegenheden in de buurt. Grote aandachtstrekker is het eigen bier: “Seamen’s Club Terneuzen Weizenbock.”





Maar persoonlijke aandacht is ook belangrijk. Zeevarenden stellen een gesprek bijzonder op prijs. Leontine: “Je moet wel je publiek lezen. Soms zijn ze binnen en moet je ze even laten bijkomen. Als ze aan de bar komen zitten, vinden ze een praatje zeker fijn.” De zeevaart was voor haar aanvankelijk een onbekende wereld. Ze is door dit werk de wereld wel anders gaan zien. “Er is toch heel wat loos in de maritieme wereld. Wij hebben het in Nederland wel erg goed.” De kerstfeesten vormen voor haar een hoogtepunt in het werk. “We vieren het drie dagen achter elkaar, op 24, 25 en 26 december, telkens met een diner. Dan heeft iedere wacht de gelegenheid een keer te komen. Het is de meest dankbare kerst die je je kunt voorstellen.”

De samenwerking met de bedrijven is goed. Eén bedrijf levert zelfs iedere week een verwachte aankomstlijst aan. Het contact met de pastor Alexander Ebersson van de Sailors Society is zeer goed. Hij bezoekt, net als Pascal Handschin, de havenpastor van Vlissingen, schepen in deze havens. De basis van het varenscentrum is echter neutraal en niet gebonden aan een geloofsrichting.

Ik maak een opmerking over de spannende buurt waarin het centrum zich bevindt: het staat tussen verschillende coffeeshops in. “Vroeger was het hier nog veel spannender,” vertelt Leontine met een glimlach. “Toen zaten er hier ook nog andere tenten. ‘Je gaat toch niet in een stripclub werken,’ werd eerst tegen mij gezegd. Mensen dachten dat het varenscentrum een soort van nacht-



∞ diepgang





Het Varenscentrum Kanaalzone Zeeuws-Vlaanderen Terneuzen, Westkolkstraat 40, is iedere dag geopend van 15.00 tot 23.00 uur. Voor vervoer kan worden gebeld. Meer informatie is te vinden op de website www.seamensclubterneuzen.nl

club was.” Tegenwoordig weten de meeste Terneuzenaren echter wel waar het varenscentrum voor is bedoeld. “Dat is gekomen, toen hier een schip aan de ketting lag en wij voor de bemanning zijn gaan zorgen. Dat stond in alle kranten en toen kregen we veel positieve aandacht.”

Ondanks de goede contacten met de bedrijven hangen er donkere wolken wat betreft de toekomst. “We hebben de personele bezetting nu al moeten inkrimpen. De haven van Terneuzen is met Vlissingen en Gent samengevoegd tot ‘North Sea Ports’, maar het is nog niet duidelijk wat dit gaat betekenen. Het is een veel te groot gebied om met één zeemanshuis af te kunnen. En wij willen ook graag iedere dag open blijven. Ga je een dag

dicht of pas later open, dan zal je net zien dat er mensen voor een dichte deur staan. En voor hen doen we het toch! De waarde van een varenscentrum laat zich moeilijk aan cijfertjes afmeten.” Toch blijven Leontine en de andere medewerkers gemotiveerd. ‘Als dan een bemanningslid uit India weer langskomt en vol trots een foto van de trouwerij van zijn zoon laat zien, dan is mijn dag weer helemaal goed.’

Het is tijd om op te stappen. Het Terneuzense witbiertje bewaar ik voor thuis. Daar aangekomen smaakt het inderdaad zo lekker als beloofd.

Stefan Francke





Boegbeelden

De koopvaardij schepen zijn in de loop der eeuwen behoorlijk van uiterlijk veranderd.

Meestal had dit technische oorzaken. Tegelijkertijd geeft het ontwerp van de schepen ook de tijdsgeest weer. Zo kan ik me van mijn eerste jaar als havendominee nog herinneren dat ik aan boord was van een grote bulkcarrier waar een (binnen) zwembad en bioscoop deel uitmaakten van de accommodatie. Ze waren weliswaar buiten dienst, maar het zegt een hoop over de invloed die zeevarenden hadden op de bouw van een schip in de jaren zeventig van de vorige eeuw.

Voor die tijd waren het voornamelijk de ingenieurs die de vormgeving van het schip

bepaalden. Bij het ontwerpen van schepen bestond vooral aandacht voor de technische aspecten. Al werd nooit vergeten het schip een zekere elegantie te geven. De reder moest immers trots kunnen zijn op zijn eigendom.

Na een grote economische crisis in de jaren tachtig van de vorige eeuw kregen de boekhouders het voor het zeggen bij de rederijen. Dat hun invloed nog steeds toeneemt, blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat er nu schepen rondvaren waarbij de patrijspoorten van de messroom zijn dichtgelast om de diepgang van het schip te verhogen.



Er is ook een tijd geweest dat geestelijken en kunstenaars invloed hadden op het ontwerp. Zij dachten na over de ziel van een schip. Over de sfeer die er aan boord zou moeten heersen, welke geest er moet waaien.

Hoe men destijds precies te werk ging is niet bekend maar zij vonden dat schepen voorzien moesten worden van een (bepaald) boegbeeld. Zo lieten de Vikingen met hun schepen zien voor niets en niemand bang te zijn.

De Nederlandse leeuw sierde de schepen van de VOC op een minstens zo passende wijze als het tenue van het nationale voetbalelftal. Een boegbeeld van de God van de zee, Neptunus, staat voor het zich thuis voelen op en het heersen over de zee. Boekhouders beginnen trouwens ook oog te krijgen voor de sfeer aan boord. Als mensen zich goed voelen, wordt er immer ook beter gewerkt. Beter werken betekent meer geld verdienen. Wie weet betekent dit wel de terugkeer van de boegbeelden!

Léon Rasser



Waar voorheen scheepsboegen werden versierd met een beeld, worden nu kantoorgebouwen verfraaid met een scheepsboeg.



NEPTUNUS

Als je twee en een half duizend jaar geleden in de hut van een zeeman zou kunnen kijken, zou je daar ongetwijfeld een afbeelding vinden van de zeemansheilige van die tijd: Neptunus. Ook bij de zeevarenden van nu is hij nog steeds bekend en geliefd, al is dat meer een idee dan dat mensen kunnen uitleggen waarom het nou zo leuk is.

Neptunus is een figuur uit de Romeinse tijd. Hij is de machtige en sterke god van de zee. Als hij met zijn drietand, die hij altijd als teken van zijn waardigheid in zijn hand houdt, in de zee stoot, dan komen de golven omhoog, worden schepen verpletterd en overstroomt het land. Met diezelfde drietand kan hij rotsen splijten, aardbevingen verwekken en eilanden uit de zee doen opkomen. Naast dat geweld is hij ook degene die de door de storm bewogen zee tot bedaren brengt. Door zijn macht is hij de beschermheer van alle schippers en vissers. In de oude tijd zijn er tal van rites rondom Neptunus. Het nog altijd gebruikelijke ritueel van 'de doop door Neptunus bij het passeren van de evenaar', ontstaat pas 2000 jaar later. Het begon in de tijd van de ontdekkingsreizen van de Portugezen. Toen dachten veel mensen in Europa dat

het gebied van de evenaar te heet zou zijn om te bewonen of zelfs maar te doorkruisen. Iedere tocht naar het zuidelijk halfrond zou dus een dodelijke afloop hebben. De Portugezen verzonnen daarom een 'overgangsritueel' waarbij Neptunus een centrale rol is gaan spelen. Tegenwoordig is het ritueel meer een vermaak. Op cruiseschepen is het zeer populair, bij de koopvaardij lijkt het door de verzakelijking wat in onbruik te raken. Er zijn verschillende vormen van het Neptunusritueel. Meestal wordt de dopeling ingesmeerd met allerhande smurrie en daarna hardhandig door "koning Neptunus" gereinigd. Men krijgt een bijnaam en vaak ook een oorkonde. Je zou het Neptunusritueel als een vorm van ontgroening kunnen beschouwen. Het is daarmee ook dé gelegenheid om kleine ruzietjes of onmin onder de bemanning uit te

vechten. Dat gebeurde niet altijd op een onschuldige manier. In de Britse maritieme traditie bijvoorbeeld neemt de (lagere) bemanning voor een dag en een avond de rol van de officieren over. 'Koning Neptunus en zijn hof' onderwierpen de nieuwelingen aan een reeks beproevingen. Het kon er behoorlijk ruig aan toegaan. Vernederende opdrachten, (kaal)scheren of knippen maar ook verbaal en fysiek geweld waarbij zelfs doden te betrouwen waren. Tegenwoordig is er meer controle maar soms loopt wel eens iets onbedoeld uit de hand. De meeste zeevarenden echter hebben goede herinneringen aan hun 'doop'. In ieder geval goed genoeg om de foto's die ze van 'hun Neptunus' hebben voor jaar en dag te bewaren.

Helene Perfors



Bij mij in het dagverblijf hangt een schilderij. Het is een reproductie van misschien een lokale Chinese Rembrandt. Denk ik. Want er staan Chinese tekens op maar het is nooit mijn sterkste punt geweest deze tekens te ontcijferen. Misschien staat er wel: huisje bij stromende beek of zoiets, want dat zie je op het paneel.

SCHEEPSVERSIERING





In andere hutten van het schip hangen nog meer ‘echte’ kunstwerken. In de messroom hangt, hoe toepasselijk, een drieluik met daarop afgebeeld allerlei soorten glanzend en bedauwd fruit, zo mooi dat we dat waarschijnlijk nooit in het echt op tafel krijgen. Die schilderijen zijn tegelijkertijd zo ongeveer de enige scheepsversiering bij mij aan boord. Of je moet natuurlijk de zorgvuldig gelakte houten potdeksels op de brugvleugels meertellen. Die houten randen zijn eigenlijk nog het enige wat herinnert aan een rijke traditie van schepen met prachtig houtsnijwerk, een wulps boegbeeld en allerlei wapenborden.

Toen mijn scheepsloopbaan een aanvang nam, ver terug in de vorige eeuw, voer nog een enkel schip met een houten brug. In plaats van een boegbeeld van een mooie dame met ontbloot bovenlijf was er voor op de boeg een schild van de reder of eigenaar gelast. Vaak hadden die schepen nog een elegante zeeg. (Behalve dat die mooi was, had het ook een zeer belangrijke functie: waterafvoer!)

Nog veel langer terug voeren schepen met rijk versierde spiegels (niet om in te kijken maar om naar te kijken, die spiegel). De versieringen hadden toen ook al een doel: het liet zien wie de grootste was (had?). Vooral de Fran-



sen wisten zich te onderscheiden met kunstig versierde oorlogsschepen die moesten laten zien dat zij de belangrijkste heersers van de zeven zeeën waren. Dat was niet altijd handig: in gevechten, waarbij de schepen dicht bij elkaar manoeuvreerden om elkaar 'de volle laag' te kunnen geven, kon het zo maar eens voorkomen dat een met veel vakmanschap gesneden houten leeuwenkop onthoofd werd. Of misschien werd het teakhout wel bekrast door schroot, afgeschoten om tuigage te ontregelen. Veel kapiteins lieten dan ook voor aanvang van een zeeslag de beelden en andere versierselen inpakken met katoenen zakken, gevuld met zand. Pas daarna werd er oorlog gevoerd.

Het mag duidelijk zijn dat er iemand bij de marine een brainwave kreeg dat dit toch niet helemaal logisch was. Langzamerhand won efficiency het van praal en pracht en evolueerden de schepen tot wat ze nu zijn: grote stalen rechttoe rechtaan bakken. Geen schip heeft meer versierselen anno nu ... hoewel?

In mijn verlof slenter ik door de haven van Hoorn, thuishaven voor een aantal schepen van de bruine vloot. Die oude binnenvaart, Wad en Sont-schepen hebben soms nog wel een verwaald stuk housnijwerk ergens op de roefdeur of naamplaat. Ik loop van Oostereiland tot Karperkuil maar de oogst is mager. Hier zit een zeemeermin op de bovenkant van een roer, op een ander een ja-

wel, topless, dame van hout. Voorts nog een mooie naamplaat, een stormschuif voor de poorten van het roefje en dat was het zo ongeveer. Maar ach, alleen al door het tuigage, zwaarden aan de zijden en natuurlijk nog met zeeg zijn deze schepen toch prachtig. Prachtige schepen mét leesbare namen!

Kees Wiersum





Een bezoek van Neptunus Gay Pride of een F



is boeiender dan carnaval,
Parijse modeshow!

HET VERSIERDE SCHIP



Regelmatig ben ik aan boord bij machinist Robert. We zijn getrouwd en hebben samen twee zoons. Zij gaan altijd met mij mee. Soms blijven we een nacht slapen, tenminste, als kapitein Samuel het goed vindt. Gelukkig is hij erg gastvrij. Wilson, de 2e stuurman, geeft onze oudste zoon dan een eigen hut. Daarna omhelst hij onze jongste. Deze heeft blond haar. Dat vindt Wilson, die zelf drie donkerharige dochters heeft in Manilla, iets buitengewoons. Daarom krijgt onze blonde zoon vaak koekjes en snoepjes. Ook wil Wilson wel samen op de foto. Voor thuis. De blonde zoon mag in Robert zijn bed slapen. Voor ons is er dan nog plek onder het bureau. De bureaustoel zetten we tijdelijk op de gang.

Oudste zoon brengt uren door in de kombuis, hij is bij chefkok Hubert. Samen spreken ze Engels en tegelijkertijd koken ze voor vijftig man. De jongste zoon maakt ondertussen tekeningen aan het bureau van zijn vader. Die is in de machinekamer

waardoor ik de mogelijkheid heb om het interieur van het schip eens goed te bekijken. Daar had ik een vraag over gekregen van de redactie van Diepgang.

Het schip is pas twee jaar oud en ik vind het mooi. Misschien komt het omdat er veelvuldig gebruik gemaakt is van een donkere kleur hout. Zeker de brug is bijzonder sfeervol uitgevoerd. Het is net of er een kalmerende werking vanuit gaat op de aanwezigen. Dat is maar goed ook, de brug is het episch centrum van het schip. Het is er een komen en gaan van bemanningsleden, projectmensen, magazijnmensen, kantoor mensen, ingevlogen werklui, potentiële klanten, echtgenotes, kinderen en overige familieleden. Het is een plek waar safety meetings en andere overlegvormen plaatsvinden, maar het is ook een mooie, ruime speelplaats. Kinderen kunnen er goed stappen, torens bouwen, met stuiterballen spelen of papieren vliegtuigjes gooien.

Omdat er rondom grote ramen zijn geplaatst, is het uitzicht adembenemend. Dit maakt iedere vorm van versiering overbodig maar de grote windroos die ingelegd is in de vloer is prachtig. Een comfortabel bankstel en een puike koffiemachine maken het geheel af en staan garant voor een middagje ontspannen bijpraten.

Bij de versiering van de wanden valt op dat op dat op het hele schip de Calendergirl schittert door afwezigheid. Misschien is het wel door een gebrek aan ruimte want de wanden zijn beplakt met van alles en nog wat. Grofweg is de wandversiering in te delen in drie categorieën.

Categorie 1: Plaatjes met waarschuwingen vol goede bedoelingen maar best onvriendelijk en in de gebiedende wijs. Het schip is er werkelijk van vergeven. In het ingewikkelde gangenstelsel waarin je zo gemakkelijk verdwaalt, zijn de wanden er van boven tot onder mee volgeplakt. Soms is het alleen een pictogram, soms is er een korte tekst erbij. Soms met drie naast elkaar, soms alleen.

Draag een helm! Draag veiligheidsschoenen! Draag werkhandschoenen! Hier niet naar binnen!

Pas op je rug! Die kant uit! Denk om je veiligheid!

De eerste waarschuwingen knallen je al tegemoet als je nog niet eens binnen bent en zijn een voorbode van wat er nog volgt. Maar als je een tijdje aan boord bent vallen ze niet meer op.

Verder hangt er hier en daar een gezellige bijl aan de wand. Hier is dan weer geen gebod bij geplaatst. Ik had me wel iets voor kunnen stellen als 'houdt het leuk!'

Categorie 2: Thematische kunst. Op iedere verdieping hangen op glas afgedrukte beelden van vrouwen in witte jurken en van mannen in overals. Het is kunst, speciaal gemaakt voor dit schip. In iedere hut hangt een schilderij met dit thema.

Categorie 3: Persoonlijke en liefdevolle versiering, oftewel kindertekeningen. Je vindt ze in sommige hutten, maar ook wel eens in een kantoor boven een bureau. Omdat hij van mijn interesse voor de aankleding van het schip weet, opent Pavel enthousiast de deur van zijn hut. Daar hangt de grootste verzameling kindertekeningen die ik ooit heb gezien. Ze hangen twee rijen dik boven het schilderij met de mevrouw in de witte jurk en ze lopen door tot boven zijn bed. Pavel heeft twee kinderen en als ik de tekeningen met hartjes zie, schat ik zo in dat hij een hele lieve vader voor ze is.



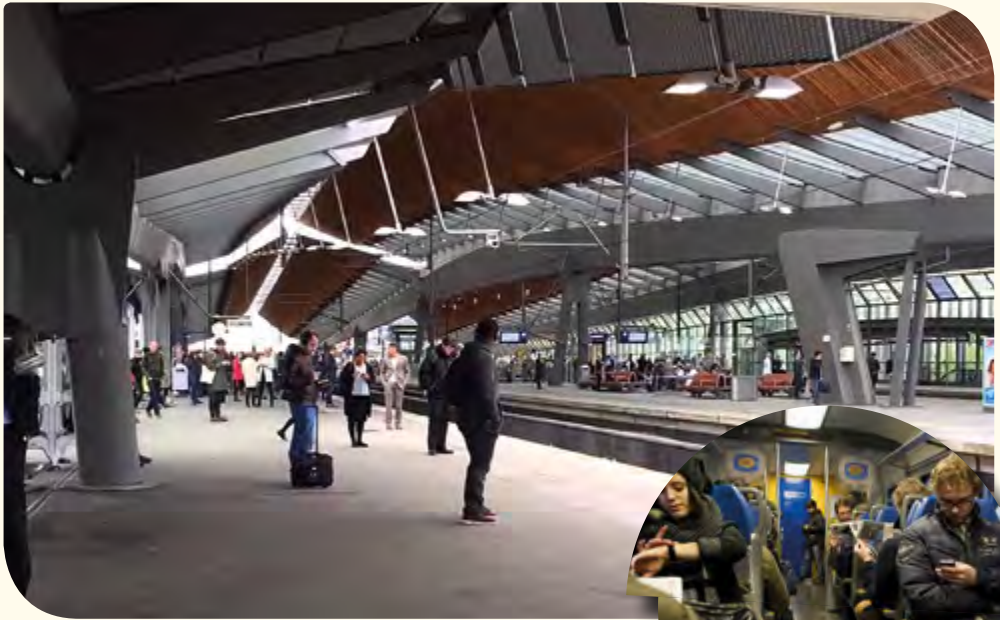
Verreweg hebben de meeste bemanningsleden een partner en/of kinderen. Sommigen hebben thuis pubers, sommigen hebben baby's. De chefkok is al opa en een ander bemanningslid kan ieder moment vader worden. Regelmatig wordt over de thuissituatie en de kinderen gesproken. Ervaringen worden uitgewisseld en de ervaren vaders geven de nieuwbakken vaders tips over de verzorging en opvoeding van hun kroost. Een bemanningslid is pas geleden getrouwd en iedereen is blij voor hem, omdat hij nu zo gelukkig is.

Op maandag gaan we naar huis, de zoons en ik. We vinden het jammer. De sfeer aan boord is goed. Het is een mooi schip, maar het had ook een 15 jaar oud barrel kunnen zijn. De sfeer op dit schip is goed omdat ze er met z'n allen de slingers zo leuk hebben opgehangen.

Een hartelijke groet van

@strid

Mijn speciale dank gaat uit naar Pavel (Electro Technical Officer), omdat ik foto's van zijn hut mocht maken.



HEMELSE TREINREIS

Ze ratelt maar door. Vrouw in trein van 06.46 richting Schiphol. Haar reisgenote steekt haar hoofd steeds een stukje dieper in haar capuchon. Zij is zich wel bewust van de venijnige blikken met scherpe randjes die alle wagongenoten, zichtbaar niet genietend, die kant op gooien. Hoe durft ze, zo vroeg in de ochtend. Laat ons met rust. Hou je mond, wat een gekakel. Je hóórt het iedereen denken.



Normaal zou ik graag meedoen met het blikgootspel. Meestal ben ik de kartrekker zeg maar, loop ik vooraan in de linie. Maar vandaag raakt het me niet. Laat maar kletsen, mijn hoofd is bij iets heel leuks en dat wil ik zo houden.

De Zeeman komt namelijk thuis, als ik straks klaar ben met werken dan komt hij aan. Geen ratelaar die me van mijn goede humeur af kan brengen. Ik heb muziek in mijn oren, zonder koptelefoon. Mijn eigen deuntjes. Wanneer ik uitstap bij de Bijlmer, waar mijn werk is, kijk ik nog even om. Ik zie haar mond bewegen, nog steeds. Non-stop.

Zeeman komt vroeger aan, wijziging van plannen. 27 berichtjes later zijn we er eindelijk uit: 15.18 spoor 7 Bijlmer Arena. Hij zit er dan al in en ik spring erbij. Moet lukken. Wat een romantisch weerzien wordt dit!

Ik heb de tijd ruim voorgesteld. Stel dat een van mijn leerlingen nog wat wil, of dat ik nog een gesprek moet hebben of dat ik een leuke OV-fietsband krijg onderweg? Daarom achttien over drie. Dan neem je nog maar een bakkie op Schippiejahool.

Alles verloopt voorspoedig. Om 14.40 ben ik al bij spoor 7. Het regent pijpenstelen en het is berenkoud. Maar ik ben op tijd.

Appje: ik zit bij de zevende deur vanaf de voorkant. Spoor 7, deur 7... dit wordt niet alleen de hemel op aarde maar ook nog eens de juiste hemel. Maar oei, dat wordt nog tellen. Hoeveel deuren heeft die trein? Ter hoogte van welk rijtuig is de zevende? Zenuwen.

Ik weet het niet meer en ga te rade bij een conductrice. "Ach wijffie, maak je niet druk. Trein blijft vijf minuten staan, je ken bij wijze van spreke drie keer op en neer lopen op ut perron en dan nog hou je tijd ofer. Je finnem wel. Pakkem stefig fast hè?" Waarop ze haar fluitje laat horen, zwaait en weer verder gaat.

15.18 Daar istie!. Zeven deuren zijn zo voorbij en daar spring ik dan, nieuwe avonturen tegemoet. Stampvolle trein, elkaar en de koffers de hele reis vasthoudend. Ik ratel maar door. Zonder kop en zonder staart. Ik ben zo blij. Maar nu mag het, het is allang geen 06.46 meer.

Gaby Niesthoven

4 mei herdenkingen





Ook dit jaar leggen maritieme organisaties op 4 mei een krans bij een aantal monumenten voor de slachtoffers bij de koopvaardij in WOII. Om ook na zoveel jaren stil te staan bij de offers die toen gebracht zijn en om de slachtoffers te herdenken. En om, zoals oud-zeevarende Kees Visser van de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940 - 1945 het uitdrukt: "de gedachtenis aan het verleden levend te houden in het heden. Ook als waarschuwing voor de toekomst." Hij verwoordt iets van wat zeevarenden van nu raakt: "Gelukkig leven we al vele jaren in vrede. Maar wanneer je op zee gezeten hebt tijdens de Golfoorlogen, dan wel in de 21e eeuw geëscorteerd wordt door marineschepen wegens piratendreiging, realiseer je je dat het zo maar een vaarplicht kan worden. Op een andere manier, maar met hetzelfde resultaat: je moet varen." Ook toen hielden zij koers.

Vanwege de beslissende bijdrage van de koopvaardij aan de bevrijding van Nederland, zal een vertegenwoordiger van de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940 - 1945 een krans leggen tijdens de nationale herdenking op de Dam in Amsterdam.

Nast enkele aan rederijen gerelateerde herdenkingen is een ieder van harte welkom bij de volgende bijeenkomsten

Rotterdam, 10:45 uur, monument 'De Boeg', Leuvehaven

Den Helder, 11:00 uur, monument 'Voor hen die vielen', Middenweg

Harlingen, 16:00 uur, zeeliedenmonument, Waddenpromenade

Amsterdam, 20:00 nationaal monument, de Dam

Na 30 jaar nog

Toekomst Filippijnse zeevarenden bedreigd



geen verbetering

Op de Filippijnen maakt men zich grote zorgen over de toekomst van hun zeevarenden. Het is namelijk onzeker of de EMSA (European Maritime Safety Authority) de landelijke zeevaartopleidingen blijft erkennen. Daarover wordt in het voorjaar van 2019 een besluit genomen.



Zelf was ik een tijdje geleden op bezoek in het kantoor in Manila waar alle certificaten en diploma's worden geregeld: het Marina STCW. Eén van de medewerkers zei daar tegen mij: "Dertig jaar geleden veroverden we de maritieme wereld met onze mensen. Inmiddels zijn er zoveel nationaliteiten bijgekomen die voor hetzelfde geld of minder net zo goed zijn. Misschien hebben we teveel achterover geleund."

De afgelopen tijd heb ik nog wat meer rondgevraagd en daaruit kwam naar voren dat er in de enkele tientallen jaren dat Filippijnen aan boord zijn, hun niveau niet is toegenomen. Natuurlijk zijn er altijd individuele Filippijnse zeevarenden die doorgroeien naar hogere functies maar dat neemt in aantal niet toe. Hier en daar hoor ik zelfs dat de nieuwe lichten het zelfs minder goed doet.

De positie van Filippijnse zeevarenden staat onder druk. Hoe komt dit? Nu moet je uitkijken met al te simpele verklaringen. Het gaat immers om een groep van bijna een half miljoen maritiem personeel. De zeevaartscholen leveren ieder jaar duizenden nieuwe kandidaten af. Iets waar het in ieder geval niet aan ligt



zijn de voorzieningen want op verschillende scholen en trainingscentra zijn de modernste simulatoren en andere leermiddelen te vinden.

Meestal wordt er gewezen naar de cultuur die nogal passief overkomt. Veel Filippijnen lijken weinig ambitieus. Ze nemen geen initiatief. Enerzijds is dit hun sterke punt: ze zijn vriendelijk, servicegericht en volgen zonder protest orders op. Anderzijds kan het aan boord ook nadelig werken want daar wordt meedenken op prijs gesteld. Dan is het niet handig dat je niet verder nadenkt over wat je is opgedragen. De passieve houding lijkt te maken te hebben met het koloniale verleden van het land. Dienstbaarheid was een manier om te overleven onder de overheersing. Die houding is een gewoonte geworden. Daarnaast is er de enorme corruptie.

Iedereen kent wel de verhalen van gekochte diploma's en nep medische keuringen. En als je als Filippijn wel keurig je best hebt gedaan op school of goed gezond bent, moet je soms 'bijbetalen' willen je papieren op tijd in orde gemaakt worden. Al met al lijkt het voor een zeevarende meer van belang om zich af te vragen wie je voor welk bedrag moet omkopen dan hoe je een stabiliteitsplan maakt of wat een gezonde levensstijl is.

Zelf denk ik dat er nog twee andere factoren een rol spelen. Allereerst is er het grote verschil in vooropleiding tussen Filippijnse en Westerse zeevarenden. Als ik zie wat je in Nederland allemaal al op de basisschool leert: omgaan met geld, een eigen mening vormen, onderhandelen, plannen maken en uitvoeren! Vanaf groep één word je gestimuleerd om zelf



na te denken en creatieve oplossingen te bedenken. In de puberperiode dreigt dit wel eens door te slaan naar eigen-gereidheid maar uiteindelijk heb je als 18-jarige in Nederland meer vaardigheden meegekregen dan een Filippijnse leeftijdsgenoot. Het gebrek aan onderlinge kennisoverdracht speelt ook een rol. In Nederland geven op de zeevaartscholen en trainingscentra veel oud-zeevarenden les. In de Filippijnen staan er nog altijd buitenlandse docenten voor de klas. Blijkbaar is voor de meeste Filippijnse zeevarenden het ideaalplaatje om na het varen, de maritieme wereld helemaal te laten voor wat die is. Is het ook niet wonderlijk dat er in dat land geen scheepsbouwtraditie is ontstaan? Je zou toch verwachten dat er bij zo'n maritieme natie voldoende voedingsbodem voor zijn. En

hoeveel oud-zeevarenden zetten zich in Nederland niet in voor zeemanshuizen en ander welzijnswerk? In de Filippijnen wordt er weinig gedaan met de opgedane ervaring en kennis. Ook door een gebrek aan solidariteit. Zo moet iedere generatie weer opnieuw beginnen. Hoop op verandering is er gelukkig ook. Zo beperken trainingen zich niet altijd meer tot het aanleren van technische vaardigheden. Eerst gaat het over 'soft skills' als kritisch nadenken en zelf keuzes maken. Ook is er een 'leadership training'. Hier probeert men af te rekenen met het koloniale minderwaardigheidscomplex. Individuele talenten krijgen zo meer kans. Wie weet zal die kennis en gegroeide ervaring wél worden doorgegeven!

Stefan Francke



*Je ziel laten winnen is
financieel voordelig*

Filippijnse protestanten zijn 10% rijker

In de scheepvaart wordt zeer efficiënt en effectief gewerkt. Voortdurend wordt de vraag gesteld of het uitgegeven geld wel nuttig is besteed.

Reders weten bijna tot achter de komma hoeveel verdiensten elk schip heeft. Bij ontwikkelingshulp en armoedebestrijding is dit wel anders. Zeker in ideële organisaties waarbij het niet gaat om winstbejag. Mensen met een godsdienstige roeping lijken de vraag naar het zo effectief mogelijk werken helemaal niet te willen stellen. In de Verenigde Staten van Amerika woont echter een econoom die zich bezighoudt met de vraag hoe geld voor

bestrijding van armoede het best kan worden uitgegeven. Zijn naam is Dean Karlan. Hij is de oprichter van een stichting die onderzoekt hoe je zo effectief mogelijk kan helpen. Helpen is wat hem betreft dus niet 'iets goeds' doen maar met zo min mogelijk moeite zoveel mogelijk bereiken.

Toen hij zijn boek 'Meer dan goede bedoelingen' aan het promoten was, kwam hij in contact met de bankier David Sutherland. Sutherland is in

zijn vrije tijd vrijwilliger bij de 'International Care Ministries' (ICM). Dit is een protestants-christelijke organisatie die de allerarmste mensen in de Filipijnen wil helpen. Karlan en Sutherland besloten een wetenschappelijk experiment op te zetten. Ze wilden te weten komen of het aannemen van het protestantse geloof mensen helpt uit de armoede te komen. 80% van de Filippino's is namelijk rooms-katholiek. De werkwijze van ICM is om



bij elke project dat zij opzetten op zoek te gaan naar een protestante kerkleider die woont in (de buurt van) een arme wijk waar ze mensen willen helpen. Deze leider wordt aangesteld om de allerarmste mensen les te geven. De lessen gaan altijd een half uur over gezondheid, een half uur over manieren hoe je meer geld kunt verdienen en een half uur over godsdienst. Bij de godsdienstles gaat het over vergeving, hoop, normen en waarden.

Men veranderde echter 15 weken lang het lesprogramma. In 80 sloppenwijken gingen ze alleen maar godsdienstles geven. In 80 andere wijken gingen de lessen alleen maar over gezondheid en geld verdienen. Ook waren er 80 waar ze gewoon op de gebruikelijke voet aan de slag gingen. Daarnaast waren er, ook weer 80 wijken waar ze alleen maar de armoede in kaart brachten en verder niks deden. Alles bij elkaar deden 6000 families mee. Na 15 weken werd onderzocht wie er het beste aan toe waren. Men kwam tot de volgende, opmerkelijke conclusie: De arme families die godsdienstles hadden gekregen, bleken na 15 weken maandelijks 10% meer geld te besteden te hebben dan de families die de lessen niet hadden gevolgd! In praktijk betekent dit bijvoorbeeld dat men plotseling in staat is genoeg eten te kopen om geen

honger meer te hebben. Een beetje merkwaardig is dat de wetenschappers niet weten waarom de families nou precies 10% meer geld kunnen besteden. Is het al genoeg dat de protestante dominees hun volgelingen stimuleren wat meer na te denken over hun doen en laten? Is het omdat ze een boodschap horen over hoop, vergeving en nieuwe kansen? Zou het zijn omdat protestanten geloven dat toegewijd werken iets is dat God waardeert? Zou het zijn omdat rooms-katholieken denken dat alleen monniken en priesters een goed leven leiden terwijl je als protestant verwacht ook zelf een goed leven te leiden, onder andere door hard te werken? Het zijn interessante vragen waar geen enkele wetenschapper het antwoord op weet. Wat wetenschappers wel weten is de Filippino's met 10% meer geld niet gelukkiger

werden. Ze werden zelfs ontevredener. Door na te denken over hun situatie beseften ze meer dan voorheen wat voor arme sloebers ze (eigenlijk) zijn.

Wie zelf zijn inkomen met 10% wil verhogen door het protestantse geloof te gaan aanhangen moet misschien wel even nadenken over het volgende: een studie naar Duitse protestanten in de 19e eeuw toonde aan dat zij destijds vaker zelfmoord pleegden dan rooms-katholieken. Uit een andere studie uit hetzelfde land blijkt dat protestanten gemiddeld drie keer vaker dan rooms-katholieken op de Nazipartij van Adolf Hitler hebben gestemd. Dit alles neemt echter niet weg dat het voor de hand ligt om godsdienst de aandacht te geven die het verdient. Alleen al de armoedebestrijding is er belangrijk genoeg voor!

Léon Rasser





Ook aan boord stellen zeevarenden het op prijs een zegen te ontvangen.

Rituelen zijn sterker dan taal en cultuur

Agenda betekent letterlijk: dat wat je moet doen. Als havendominiee heb ik van alles te doen. Het zijn vaak dingen die ik niet kan plannen. Zo vroeg laatst iemand van een verzekeringsmaatschappij mij een zeevarende in het ziekenhuis te bezoeken.

Het verplegend personeel leek gefascineerd door mijn komst. Eerst dacht ik dat het kwam omdat er verder niemand de man uit India bezocht. Al snel bleek dat men zich soms niet goed raad wist met hem.

Toen ik me voorstelde, hield de zeeman zijn handen voor zijn borst met de binnenkanten tegen elkaar. Hij boog zijn hoofd. “Welcome Father”, zei hij, “welcome!” Plotseling ging hij op zijn knieën zitten, pakte een van mijn onderbenen vast en smeekte: “Get me out of here Father, please!”

Wat ik dacht te moeten doen, is hem vragen te zitten en rustig te vertellen wat er aan de hand is. Maar na een paar seconden op zijn bed te hebben gezeten, begon hij te ijsberen. Na wat onsamenhangende zinnen herhaalde hij dat hij naar huis wilde. Om zijn woorden kracht bij te zetten sloeg hij op de vensterbank.

Nu wist ik niet meer zo goed wat ik moest doen. Het was een beetje een gok toen ik hem voorstelde om te bidden. Een balans zoekende tussen mooie, plechtige en begrijpelijke woorden sprak ik over zijn heimwee en zijn wens om beter te worden. Tot mijn verbazing herhaalde hij elke zin die ik sprak heel precies. Het maakte hem ook duidelijk rustiger!

Na het gebed werd plotseling een dienblad met eten binnen gebracht. Daarbij moest ik proberen de patiënt zoveel mogelijk naar binnen te laten werken.*

Al drinkende klaagde hij over vermoeidheid terwijl hij niet kon slapen. “Zal ik je zegenen?” vroeg ik. Ook al was hij Hindu, hij wilde het graag. Hij ging liggen en nadat ik hem de handen had opgelegd, schoof hij de deken over zijn hoofd. Ik was opgelucht, blij en ook dankbaar dat ik wist wat ik moest doen.

Léon Rasser

.....
* Later hoorde ik dat de man soms met zijn eten gooide.



PKN wil naar duurzaam koopvaardijpastoraat

In de havens van Amsterdam en Rotterdam werken twee fulltime predikanten van de Protestantse Kerk in Nederland (PKN). Deze koopvaardijpastores bieden in uiteenlopende situaties een luisterend oor en een helpende hand aan zeevarenden. Vanwege een teruglopend aantal kerkleden en daarmee ook teruglopende geldmiddelen heeft de PKN eens goed gekeken naar de situatie en financiering van dit koopvaardijpastoraat. Drs Cees Hendriks heeft daartoe het rapport 'Quo Vadis' geschreven. Op grond van zijn bevindingen heeft de generale synode – zeg maar het parlement van de PKN – besloten dat het koopvaardijpastoraat behoort 'tot het wezen van de kerk' en dat zij 'haar verantwoordelijkheid voor dit pastoraat aanvaardt'. Helemaal gered zijn de koopvaardijpastores daarmee niet. De kerk moet bezuinigen, dus er zal voor de nabije toekomst gekeken moeten worden naar andere financieringsbronnen.

Als die niet gevonden worden zal per 1 januari 2022 wellicht overgegaan worden tot een afbouw van de financiering. De PKN heeft een projectmanager aangesteld om in samenwerking met de Nederlandse Zeemanscentrale naar alternatieven te zoeken.

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