

diepgang

Port Betaald



Chronoterm 4

Zeevaders

Grande America

Elisabeth Cook



Van de redactie

Een nieuw model van een mobiele telefoon zorgt niet langer voor opwinding. De enorme hoeveelheid beeldschermen aan boord valt niemand meer op. Het is daarom een goed moment om de balans eens op te maken over de zeevaart en computers. In Diepgang staat daarbij het menselijk aspect centraal. Zoals dit het ook doet bij piraterij en scheepsrampen. Omdat we ook aandacht besteden aan godsdienst is ons blad een soort zeemanshuis op papier. Hopelijk is het zo lezenswaardig geworden.

In dit nummer

- 3 **Meditatie** • 8 manieren om tegen God aan te kijken
- 6 **Zeemanshuis Vlissingen** • Engelen vliegen overal rond
- 10 **Stralen van liefde** • Het licht blijft schijnen
- 12 **Maria** • Sterre der zee in nieuwe gedaante
- 13 **Grande America** • Wat er met de bemanning gebeurde
- 14 **Zeewiersum** • Zeevarende zeevaders
- 17 **In Memoriam** • Dominee Henry Bouwman
- 18 **Piraterij** • Politieke toestemming voor private beveiligers
- 22 **Interview** • Zeevaartschooldirecteur Gerrit van Leunen
- 25 **Zeevaart en computers** • Een huwelijk dat verre van gelukkig is
- 29 **Sara Maya** • Mopperen over mopperaars
- 32 **De vakbond is stuurs** • Het sturen van het proces van automatische besturing is lastig
- 34 **Elisabeth Cook** • Boegbeeld voor menig vrouw aan de wal
- 36 **Chronoterm 4** • Dit apparaat is een blijvertje in het huis van Astrid
- 38 **Gedicht** • Niks nieuws onder de zon
- 39 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).



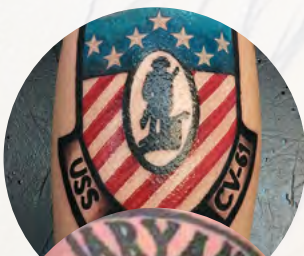
Meditatie

Op Facebook werd ik gewezen op een boek met tips hoe om te gaan met ruzies over het ware geloof in een kerk. Het heet God 9.0 en is geschreven door drie mensen die er ervaring mee hebben. Zij onderscheiden acht fases van geloven in God. Het idee achter het boek is dat als je van iemand weet waar die zich bevindt in zijn spirituele ontwikkeling, er niet zo snel misverstanden ontstaan. Zo voorkom je ook ruzie.

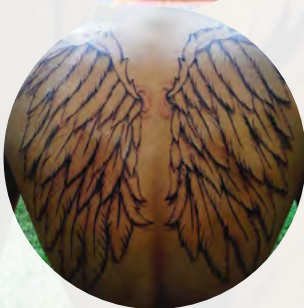
Als havendomeinee moet ik bij ruzies over God altijd onmiddellijk denken aan de kerkdiensten aan boord en in zeemanshuizen. Daar is het al eeuwenlang de gewoonte om elkaar niet de maat te nemen wat betreft God. Toch vond ik de acht manieren waarop je kunt geloven interessant omdat ze me doen denken aan een heel andere zeemanstraditie: die van de tatoeages.



De eerste fase is het weergeven van de namen van iemands kinderen. De liefde voor hen gaat samen met verantwoordelijkheid en betrokkenheid. In het chistendom komt de zoon van God, Jezus, als baby ter wereld. Een theologische redenering hierbij is dat als mensen voor deze baby zorgen, het goed komt met de wereld. Daarbij geldt dan ook dat de vader van Jezus als een vader zorgt voor de mensen op aarde. Niet voor niks wordt bij het dopen van een baby verteld dat God de naam in zijn handpalm graveert.



De tweede fase tatoeages laten zien van welke groep men lid is. In de bijbel worden het Joodse volk en de volgelingen van Christus als een speciale verzameling mensen gezien. Als men er deel van uitmaakt, is men 'anders dan anderen'. Als groepslid kun je ook bijzondere dingen voor elkaar krijgen. De Joden hebben bijvoorbeeld het land Israël veroverd nadat ze als slaven uit Egypte waren gevlucht.



De derde fase heeft te maken met bijzondere krachten. Bijvoorbeeld vleugels die iemand op zijn rug laat zetten. In de bijbel valt ook te lezen over bovenmenselijke krachten zoals door of over het water lopen en het verslaan van veel sterker geachte vijanden.



De vierde fase is de weergave van een leefregel waaraan men zich probeert te houden. Op tal van manieren valt op een huid te lezen dat je niet bang hoeft te zijn, nooit moet opgeven en geloven dat er ooit een overwinning zal plaatsvinden. In de bijbel staan ook regels waarbij een mens baat heeft zich daaraan te houden. De bekendste zijn de tien geboden. Voorbeelden zijn je naaste liefhebben als jezelf, niet stelen en niet jaloers zijn.



De vijfde fase is het bewust leeg laten van je huid. Dit staat voor dat er soms niks groter, belangrijker of machtiger is dan jezelf. Het bijbelse verhaal over het ontplooiën van je talenten heeft hiermee te maken. Het slaat overigens snel door in het denken over winnaars en verliezers waarbij niets in de weg mag staan om tot de eerste groep te behoren.



De zesde fase is de afbeelding van het vredesteken. In de bijbel en kerk wordt Jezus nadrukkelijk met vrede in verband gebracht. Als hij op zijn linkerwang geslagen wordt, keert hij ook zijn rechter toe. Hij adviseert zijn volgelingen hun vijanden lief te hebben.



De zevende fase betreft afbeeldingen van zeemeerminnen en allerlei varianten van vreemde en fascinerende wezens. Ze laten zien dat de (geestelijke) wereld heel wat minder geordend en duidelijk is dan dat deze lijkt. Als je dagenlang bezig bent met naargeestige routinehandelingen vergeet je dat snel. In de bijbel wordt het aardse leven niet als wetmatigheid beschreven. Er valt te lezen over sprekende dieren, drie dagen in het binnenste van een walvis bivakkeren en zelfs doden die weer tot leven komen.

Tot slot wil ik de tatoeage noemen die ik in verband wil brengen met het hoogste spirituele niveau in het boek. Het zijn van die patronen die er uitzien als decoratie en bestaan uit kronkelende lijnen die nergens een begin hebben en nergens ophouden. Ze doen me denken aan de krachten geloof, hoop en liefde. In de bijbel valt te lezen dat dit de grootste en sterkste krachten op aarde zijn. Die door niemand tegen kunnen worden gehouden en nooit zullen ophouden te bestaan.

Als je ze zo op een rijtje ziet staan, denk ik dat iedereen wel snapt dat in alle acht soorten wel iets zit. Het ligt niet voor de hand de nadruk te leggen op een of enkele varianten en de rest te vergeten. Gelukkig hoeft je er, door die prachtige (tatoeage) traditie van de zeevaart, niet bang voor te zijn!



“Staan ze al wel klaar?”



Vliegende Vlissingse engel

Het is nog rustig als ik eind van de middag binnenloop in de *Flying Angel Club*, midden in het havengebied van Vlissingen. Het gebouw, ingeklemd tussen Damen Shipyards en een auto terminal, is omgeven door een grasveldje. Naast de ingang hangt een grote engel aan de gevel. Als je het gebouw binnenkomt, valt direct de ruimte op. In de hal is er rechts een winkel, als je linksaf slaat kom je bij de kapel terecht. Ik loop rechtdoor naar de hoofdruimte, waar ik Corina en Peter aan een bakje koffie vind. Er zijn nog geen bezoekers, maar er staat al een afspraak gepland om een groepje bemanningsleden op te halen.

Ik ben in een Flying Angel Club, dat wil zeggen: dit centrum gaat uit van de Mission to Seafarers, de bekende oude Engelse organisatie die zich richt op het lichamelijke én geestelijke welzijn van zeevarenden. Er is dus ook een kapel, al is de huidige pastor van het zeemanshuis niet Anglicaans.

Terug naar Corina – zij is één van de betaalde krachten, 12 jaar geleden als vrijwilliger begonnen, nu vijf dagen per week aanwezig achter de bar. Dit zeemanshuis begroet zo'n 10.000 bezoekers, gemiddeld dus zo'n 25 zeevarenden per avond. Sommigen worden gehaald met het busje; er komen ook bezoekers aangelopen, onder andere van de naburige werf. De ruimte is groot en erg open. De architect had nogal een kaal ontwerp, maar dat is in de loop der jaren aangekleed. Overal is plek om met groepjes te zitten. Daarnaast is er de leesruimte, poolbiljart, tafelvoetbal, tafeltennis, sjoelbak – en de aandachts-trekker van dit centrum: het buitenterras. Zeker 's zomers wordt daar goed gebruik van gemaakt. Een scheepsbemanning heeft een grote barbecue in elkaar gelast, die geregeld wordt aangestoken. Corina vertelt: “Dan komen ze met boodschappentassen vol. Echt leuk.”

Inmiddels zijn er twee bezoe-



kers binnengewandeld – om sigaretten te halen. In de haven van Vlissingen komen allerlei soorten schepen: voor offshore, papier, hout, fruit, auto's en containers. Hoofdmoot van de bezoekers heeft de Filipijnse nationaliteit – die komen meestal in groepjes. Daarnaast zijn er de Russen/Balten/Oekraïners en Indiërs – die zijn meer op zichzelf. “Het is wel minder gezellig geworden, want iedereen zit op zijn eigen telefoontje te kijken. De internetkaartjes van zeven gigabyte zijn heel populair. Ik ga wel een praatje maken als ze zitten te roken, maar ik ga ze niet storen bij het internetten.”

Intussen is Peter vertrokken om een groep Chinese be-

manningsleden op te halen. Als ze binnenkomen, kijken ze eerst eens rond. Vervolgens wordt er koers gezet naar het winkeltje. Achter de toonbank staat Nienke, ze heeft zelf ook gevaren, maar werkt nu aan de wal. Ik vraag haar wat het meest wordt verkocht. “Populair zijn chips, chocolade en ook de geurtjes – waar we een hele serie van hebben. Bij de souvenirs zijn de magneten heel gewild.” Maar er hangt ook veel verschillende kleding.

Er zijn nog meer bezoekers gearriveerd. Ik spreek twee Maleisische bemanningsleden, al jaren in dienst bij een Nederlandse maatschappij. Ze zijn vaste gasten in het centrum. Ik wordt gewenkt door Peter, tijd om mee te



gaan met het busje. We gaan naar de kolenhaven, een groepje oppikken bij een Zuid-Koreaanse bulkcarrier. “In de haven is het er niet gemakkelijker op geworden,” vertelt Peter. “Vroeger ging je overal zelf langs, maar nu kom je sommige terminals niet meer in vanwege ISPS. Dan rijden er op het haven-terrein shuttlebussen die de bemanning bij de poort afzetten. Maar die wachten vaak niet, terwijl de bemanning nog druk is. ‘Staan ze al wel klaar?’, vragen wij dus van te voren.” Peter is gepensioneerd loods en is al 20 jaar vrijwilliger. “Het is leuk om rond te rijden en collega’s tegen te komen.” Bij de kolenhaven mogen we gelukkig wel naar binnen. Er gaat een zwaailicht op het dak en Peter laveert tussen de plassen en het kolengruis door. Er staat nog niemand klaar bij de gangway, Peter claxonneert maar eens. Dan komen vijf man aangehold, ze komen uit Myanmar.

Terwijl we weggrijden, wordt Peter gebeld: of we nog een paar mensen bij een ander schip kunnen ophalen. “Zo kun je aardig wat kilometers maken op een avond,” geeft Peter aan, terwijl hij zit te schrijven in een soort van logboek. “Er moet een nieuw busje komen, daarom moet ik nu invullen hoeveel mensen ik meeneem, anders krijgen we geen subsidie meer.”

Nadat we ook twee Spanjaarden en een Nederlander hebben opgehaald, keren we terug bij het centrum. De nieuwe bezoekers vallen aan op het biljart en het terras. Ook bij hen informeer ik hoe ze de Flying Angel Club beleven: “Prima, je kunt hier goed zitten.” “Het is mooi dat er diensten zijn. Ik zal eens kijken of mijn Filipijnse collega’s daar naartoe kunnen.”

Havenpredikant Pascal is een jaar aan het werk. Hij doet samen met twee vrijwilligers de scheepsbezoeken. “Je



hebt binnen vijf seconden door of je welkom bent of niet,” vertelt Pascal. “Er is soms geen tijd. Het maakt dan niet uit wat de nationaliteit is. Eén keer was ik in de club door een paar bemanningsleden gevraagd of ik de volgende dag langs kon komen. Stapte ik aan boord, wist de kapitein er niet van. ‘Kom om drie uur maar terug.’ Gelukkig was dat geen probleem.”

Pascal heeft nog niet voor calamiteiten in actie hoeven komen. Hij is iedere week één of meer avonden in het centrum aanwezig. “Ik neem vaak mijn laptop mee om wat papierwerk te regelen. Maar meestal komt het daar





niet van, want je raakt toch in gesprek.”

We lopen naar de kapel, waar om de week op zondagavond een dienst wordt gehouden.

“Zingen doen we met een stereoapparaat. De ruimte wordt nu door de week verhuurd, onder andere voor cursussen van het havenbedrijf. Extra inkomsten zijn welkom.”

Dat brengt ons bij de toekomst van het centrum. “Een zeemanshuis moet kloppen,” geeft Pascal aan, “anders houdt het op. We betalen

hier geen huur, gas en licht krijgen we van Damen. We hebben hier een constructie met een beheersstichting en een vriendenstichting, dat werkt op dit moment goed.” Voor hemzelf is de toekomst als havenpredikant iets minder zeker, voorlopig duurt het contract drie jaar.

Terug in de clubruimte begroet ik een bekende: een mederedactielid van Diepgang! Hij is hier in Vlissingen voor een cursus. We praten even bij en voordat we het door hebben is het 10 uur.

We besluiten niet tot het einde te blijven, want morgen is het vroeg dag. Ik hoef niet mee met het busje, maar stap in mijn eigen auto. Ik kijk nog even om naar het centrum en zie de engel aan de muur hangen. Waarom wijst de naam van het centrum eigenlijk naar een vliegende engel?

Hier staan de engelen achter de bar of zitten ze achter het stuur.

Stefan Francke

* De Flying Angel Club, Ritthemsestraat 498, Ritthem/Vlissingen, is iedere dag van 16.00 tot 23.00 uur geopend, op woensdag en donderdag al vanaf 10.30. Telefoonnummer: 0118 467 063. Dominee Pascal Handschin is te bereiken via pascal.handschin@mtsmail.rg





Stralen van Liefde

Als koopvaardijpredikant bezoek ik voornamelijk mensen die jong en gezond zijn. Om aan boord te mogen werken wordt iedereen namelijk eerst medisch gekeurd. En als de kinderen klaar zijn met studeren en het huis is afbetaald is een eenvoudig baantje aan de wal genoeg om van te leven.

Een uitzondering hierop vormde een aimabele Filipijnse kok. Door zijn hoge leeftijd kon hij het zware werk zoals de etensvoorraad inruimen zelf niet meer doen. De matrozen hielpen hem echter. Dit deden ze met een lach op hun gezicht.

Toen ik hem zei dat me dit opviel, begon hij te vertellen over zijn gehandicapte zoon die zorg nodig heeft. Hij werkte nog altijd omdat die zorg niet door de verzekering wordt vergoed. Klagen deed hij niet. Hij sprak, met een glans in zijn ogen, juist over de vreugde die de jongen in zijn gezin gaf. Zijn liefde voor hem gaf hem ook de kracht om steeds weer negen maanden van huis te gaan.

Ongeveer elke twee maanden kwam het schip in Amsterdam. Als ik maar even de kans had, ging ik er langs. Zeker toen de kok eenmaal doorhad dat ik gek ben op vers gebakken broodjes bij de koffie.

Op een dag vernam ik dat zijn schip was vergaan. Een deel van de bemanning had de ramp overleefd maar ik kon er maar niet achter komen of de kok erbij was.

Op een zusterschip trof ik twee mensen die met hem gevaren hadden. Zij wisten ook niet hoe het met hem was. Op mijn vraag of ze zich ook zorgen maakten antwoordden ze dat dit meeviel. Ik moest namelijk weten dat ze christen zijn. Het klonk als iets tussen een geruststelling en opluchting in. Zij waren ervan overtuigd dat altijd wel iemand moeder en zoon zou helpen.

Plotseling herinnerde ik me de glans in de ogen van de kok en besepte ik dat deze stralen van liefde nog altijd effect moeten hebben op tal van mensen. Of hij nou nog leeft of niet.

Léon Rasser



Maritiem pastoraat in de praktijk

Met het vertrek van het Apostolaat ter Zee uit de Willemskade verdween ook het beeld van Maria Stella Maris.

Omdat het voor de bezoekers aan de diensten belangrijk is om een kaarsje te kunnen branden heeft het Protestants Koopvaardijwerk Rijnmond besloten een nieuw beeld te plaatsen. Aan pottenbakster Hennie Waalwijk uit Rockanje is opdracht gegeven een Mariabeeld te maken. Dat is geen traditioneel beeld geworden, maar een wat abstracte vorm vol symboliek. Hennie Waalwijk heeft de hemelsblauwe mantel van Maria gemaakt als symbool van bescherming, om een scheepje heengeslagen. De sterren van 'Sterre der Zee' zijn aan de binnenkant van de mantel afgebeeld.

Op zondag 12 mei - op Moederdag en in de Mariamaand - is het beeld met enig ceremonieel in de kapel geplaatst.

Helene Perfors





Grande America

Brand aan boord, ontkomen in een stuurloos reddingsschip en opgepikt worden door de Engelse marine. De pers smulde van het ongeval met de Grande America. Minder spectaculair maar minstens zo belangrijk is dat de bemanningsleden vervolgens zijn opgevangen in een zeemanshuis van het Franse Stella Maris. Net zoals in Nederland zijn daar mensen actief die weten hoe je om moet gaan met mensen die hele angstige momenten hebben beleefd.



ZEEVADERS

Laatst werd ik benaderd om een workshop te volgen over mentale fitheid. Ik dacht: 'kom, wie wil daar niet meer over weten' en schreef me in. Daar komt bij dat deze workshop zelfs zou gaan over mentale fitheid aan boord. Dat is dan wel handig voor mij als zeeman. Vol verwachting reis ik dan ook af naar Rotterdam.

Daar zitten we, kapiteins, stuurlieden en een aantal ex-zeelui die nog voldoende voorbeelden kunnen aanhalen van hoe het in hun tijd aan boord toeling. De coach (of hoe noem je iemand die een workshop leidt, workshop-instructeur, cursusleider?) trapt, na het voorstelrondje, af door middel van een vraag. "Wat verwachten jullie van deze dag?" Omdat ik de eerste ben die deze vraag moet beantwoorden heb ik niet zo snel een treffende one-liner voorhanden. "Niets! Ik ben volkomen blanco hiernaartoe gekomen...", het klinkt een beetje onaardig maar ik weet het echt niet.

Maar snel wordt duidelijk waarover deze workshop gaat. Leefbaarheid aan boord, fatigue, (mis)communicatie, verhoging van pensioenleeftijd; wij hebben immers een zwaar beroep? Veel (non-EU) nationaliteiten aan boord waardoor de communicatie onderling niet altijd even vlekkeloos verloopt, om nog maar te zwijgen over cultuurverschillen.

In de shortsea wordt veelvuldig geklaagd over werkdruk; met een paar man op een coastertje en dat in een tijd van de vieren-twintiguurseconomie! Dat valt niet mee. Want hoe de (verplichte) arbeidsrusturen na te leven? Een beetje sjoemelen met de administratie? Mag niet, maar soms is dat de enige manier om met een controle weg te komen. Velen klagen dat stuurlied en kapitein op de brug eigenlijk alleen nog met administratie bezig zijn in plaats van navigeren. En dan 'kijkt dat kantoor óók nog steeds vaker mee!'

Alles komt voorbij. De ouwe rotten, inclusief ikzelf, hebben het hoogste woord. Er blijkt veel oud maar ook nieuw zeer te zitten onder actief zeevarenden. "Hebben jullie al een camera op het toilet?" vraag ik



quasi serieus. Eén seconde is het stil en dan begrijpen de deelnemers dat het een grapje is. Maar de discussie barst wel los over internetmogelijkheden om álles aan boord te kunnen volgen. ('En dan hangen ze weer aan de lijn: "Wat zijn jullie aan het doen?"').

Natuurlijk wordt de vraag gesteld hoe hier mee om te gaan en wat de verbeterpunten zouden kunnen zijn. Eén woord springt eruit: communicatie. Communicatie met kantoor, onder de collega's, met het thuisfront. Als dat al mis gaat of er is geen communicatie ...

Plotseling vraagt de enige deelnemster in ons midden het woord. We hebben haar nog niet veel gehoord. Ze is stagiair die tot dusver slechts één reis heeft gemaakt. Maar wat ze zegt doet iedereen verstommen. "Mijn eerste ervaring op mijn eerste schip was dat ik me wekenlang eenzaam heb gevoeld. Alleen aan boord, zo leek het.



Niemand schonk écht aandacht aan me, ik moest het zelf maar zien te redden. En nu, wanneer ik al deze verhalen hoor..." haar stem sterft weg. "Waar is de zeevaarder gebleven?" sis ik naar mijn jongere buurman. "De zeevaarder?" sist hij niet begrijpend terug.

Later vertel ik hem dat toen je vroeger als jongetje aan boord stapte, een van de meer ervaren bemanningsleden zich over je ontfermde. Hij vertelde hoe de zaken in elkaar staken, hij verbood je de wal op te gaan als hij het niet vertrouwde, hij nam je in bescherming. In ruil voor zo nu en dan een biertje. Een zeevader, kom daar nu eens om!

Tja, er is nog heel wat werk aan de winkel

om de leefbaarheid aan boord te verbeteren, een noodzakelijke taak voor de reders, een taak waar kennelijk niet lang genoeg over nagedacht is. Werken aan mentale fitheid móet, wil de reder haar schepen door een gemotiveerde bemanning efficiënt laten varen. Het betaalt zich terug!

Maar de uitspraak van de stagiaire is óók een duidelijk signaal aan de bemanning, EU-bemanningen of niet. Alleen wanneer we samen communiceren en een beetje empathie tonen, voelt de nieuwe generatie zich gekend en zijn ze niet alleen maar 'een extra handje aan dek'. Het was een leerzaam dagje ...



In Memoriam

Henry Bouwman

(28 april 1953 - 26 maart 2019)

Henry Bouwman, baggerdominee van 1988 tot 2000, was een mens met een doorleefde levensbeschouwing. Hij stond midden in het leven maar keek er ook van een afstand naar waardoor hij een scherp oog voor betrekkelijkheid had. Hij was kroegbaas, bajespredikant, mediator én theoloog. Pastor met hart en ziel. Van bajes tot basis en alles daartussen. Wetend dat er soms weinig verschil is tussen strafblad en biografie. Mediator bemiddelend tussen hemel en aarde.

“Gang is alles”, schreef hij eens in een jubileumboekje van de Stichting Pastoraat Werkers Overzee. Als mens wist hij ook van zegen, met liefdevolle mensen om hem heen. Omgekeerd is hij als pastor veel anderen tot een zegen geweest. Soms in lastige omstandigheden. Zoals bij de gijzeling in 1990 van meer dan honderd baggeraars in Irak.

‘Ziek zijn, niet meer beter worden’, stond nuchter boven een mailbericht. Uiteindelijk kon Henry zich, vermoed ik, geloof ik, neerleggen bij die keiharde werkelijkheid: kanker, einde aan zijn leven, dood, voorbij. Maar niet meer kunnen zien en meemaken hoe alles verder gaat, dat is bijna onverdraaglijk.

Er is een zegen uitgesproken voorafgaand aan de crematie, over hem, over zijn naasten en over allen die hem blijven gedenken.

*Wat je ook beweegt; een weg om te gaan.
Waar je ook bent; een plek om terecht komen.
Wie je ook wordt; de moed om te zijn.
Wat je ook wenst; het goede voor iedereen
om Liefde, om Leven om Vrede.*

Jabuk Koopmans, voormalig baggerdominee en bestuurslid SPWO



De lobbyisten

Piraterij en Nederlandse politiek

Einde aan een langlopend verhaal



Han ten Broeke



Raymond Knops



Martijn van Helvert

Op 19 maart van dit jaar werd eindelijk – na weer een jaar praten, lobbyen en aan de bel trekken – de ‘Wet ter Bescherming Koopvaardij’ aangenomen in de Eerste Kamer.

De maritieme organisaties, van reders tot families van zeevarenden en vakbond, hebben meer dan 10 jaar gepleit voor de mogelijkheid van inzet van particuliere beveiliging. De organisaties zijn samen opgetrokken om de zorgen over te brengen op beleidsmakers. Dit gebeurde onder andere met een petitie en een 'noodkreet' in het Financieele Dagblad. In 2017 pakten de parlementariërs Ten Broeke en Knops de handschoen op. Ze kwamen met de initiatiefwet ter Bescherming van de Koopvaardij. Deze werd in maart 2018 door de Tweede Kamer aangenomen. Nu heeft dus ook de Eerste Kamer haar goedkeuring verleend aan deze wet die inmiddels wet Koopmans-van Helvert heet.

Helaas is nog niet alles in kanalen en kruiken. Nu het wetsvoorstel is aangenomen wordt er een Algemene Maatregel van Bestuur opgesteld, zodat de wet ook in werking kan gaan. Dat zou dan eind van dit jaar moeten gebeuren.

Sinds 2014 kon u regelmatig in Diepgang lezen over deze kwestie. Zelf vond ik het interessante kost maar het heeft natuurlijk veel te lang geduurd. Ook hoop ik van harte dat het dossier hiermee is afgesloten en het niet meer nodig is om er in Diepgang nog iets over te schrijven.

Helene Perfors

**De Vereniging Maritiem Gezinskontakt
juichte op de sociale media:
De Wet ter Bescherming Koopvaardij is zojuist
met een ruime meerderheid van 52 stemmen
aangenomen in de Eerste Kamer. Zeevarenden
aan boord van Nederlandse koopvaardij schepen
zijn eindelijk allemaal beveiligd als ze door
piraterij gebied varen. Wat een opluchting voor
#zeemansgezinnen! #VeiligVaren #steunwtbk**

**KVNR-directeur Annet Koster: "Ik ben
ongelooflijk blij dat het eindelijk zover is. Na ruim
10 jaar waarin we nauw hebben samengewerkt
met alle maritieme organisaties, kunnen nu ook
de Nederlandse reders, als laatste binnen Europa,
eindelijk hun zeevarenden garanderen dat ze
aan boord adequaat worden beschermd tegen
piraterij!"**

**Als schepen onder Nederlandse vlag door de
High Risk Area bij Somalië varen, kunnen zij
bescherming aan boord krijgen tegen piraterij.
Dat kan alleen maar legaal in de vorm van
een militair team, een zgn. Vessel Protection
Detachment (VPD). Die mariniers doen
uitstekend werk, maar het is om verschillende
redenen niet altijd mogelijk om zo'n VPD aan
boord te zetten. En kunnen niet alle schepen
onder Nederlandse vlag beveiligd worden.
Met private beveiliging als optie naast de VPD kan
dat beter gegarandeerd worden. Nederland is het
laatste land binnen de EU dat deze mogelijkheid
toestaat.**



De vraag of tatoeages en christelijke afbeeldingen te combineren zijn hoeft niet beantwoord te worden



**Christendom goed met elkaar
t persé aan de hand van deze
twoord te worden.**



Interview

Zeevaart gaat op ruimtevaart lijken

Gerrit van Leunen

Gerrit van Leunen denkt vanwege zijn beroep veel na over de toekomst van de zeevaart. Hij is namelijk de directeur van het Maritiem Instituut Willem Barentsz op Terschelling. Zelf volgde hij daar van 1982 tot 1986 zijn maritieme opleiding. Daarna voer hij 6 jaar als stuurman. Van Leunen is ook voorzitter van de club van samenwerkende hbo-zeevaartopleidingen.



Hoe gaat het met de zeevaartstudenten?

Na het eerste jaar valt ongeveer een kwart van de studenten uit; dat is vergelijkbaar met andere hbo-opleidingen. Daarna is het aantal uitvallers heel klein. Gelukkig kunnen alle studenten een stageplek vinden, al is dat moeilijker dan een paar jaar geleden. Ik verwacht dat de krapte vanzelf zal verdwijnen omdat het aantal studenten terugloopt. Probleem is wel de wisselende kwaliteit. Niet ieder schip kan dezelfde faciliteiten bieden. We werken aan een goede match tussen stageplek en student. Het kan lastig zijn als er alleen maar buitenlandse officieren op een schip zitten die gewend zijn aan een ander systeem. Van onze hbo-studenten verwachten we bovendien onderzoeksvaardigheden en dat vraagt ook om een bepaalde begeleiding. Wat we wel zien, is dat door de toegenomen communicatiemogelijkheden, de begeleiding vanuit school tijdens de stage makkelijker wordt.

Hoe bereiden jullie ze voor op de toekomst?

Ik denk dat duurzaamheid de grootste uitdaging is voor de maritieme sector. LNG en bio fuels worden belangrijk want in 2050 moet de uitstoot gehalveerd zijn. Dat heeft

consequenties voor de opleiding. Hoe ga je bijvoorbeeld om met nieuwe motoren? Daarnaast zien we ontwikkelingen in het 'shore support and sea trafficmanagement'. We doen ook onderzoek naar verkeersbegeleiding op zee. In de opleiding bereiden we de studenten daar al op voor, al is het moeilijk te voorspellen hoe snel alles zal gaan. Ik verwacht dat de ontwikkelingen stap voor stap zullen gaan en dat de verschillen per sector groot zullen zijn. Op zee zal de diversiteit van de vloot dus toenemen. Wat er rond vaart zal uiteenlopen van traditioneel tot zeer geavanceerd.

Hoe spelen jullie hier op in?

De internationale eisen waaraan alle zeevarenden moeten voldoen, liggen er. We zien er echter allemaal techniek bij komen. Het curriculum wordt voller. Telkens is nu de vraag: wat geven we mee en wat laten we vervallen? We gaan naar een andere manier van werken toe, al blijft het koffiedikkijken. Daarom willen we in de opleiding meer toe naar wat we 'generieke competenties' noemen: dat je in je werk kunt analyseren wat je nodig hebt en ook kunt organiseren. Vaardigheid met informatietechnologie is cruciaal. Daarbij moet er ook inzicht zijn in wat de computer doet. Ook de soft-skills worden



steeds belangrijker: communicatie, werken in teamverband, omgaan met andere culturen en leiderschap. Wellicht worden onze eisen op dat punt ook wel herzien. De zeevaartopleiding zal beginnen met een breed pakket, waarna er gespecialiseerd wordt. Vroeger was het: leer ze eerst maar varen en de rest komt vanzelf wel, maar zo werkt het niet meer. We maken studenten al eerder bewust hoe ze in een team moeten functioneren en ze goed leiding kunnen geven.

Hoe kijk jij aan tegen de automatisering aan boord?

Ja, het zal wel zo zijn dat aan de wal mensen zich meer met de navigatie gaan bemoeien. Maar de fysieke ervaring op zee blijft volgens mij onontbeerlijk. Je moet de elementen kennen. Iedereen heeft het over autonoom varen, maar voorlopig is fatigue nog steeds een issue. Voor mij is het vooral de vraag hoe automatisering kan helpen de werkdruk te verlichten. Voorlopig is het omgekeerde het geval. We raken aan de vraag naar de interactie tussen mens en machine: is de machine er voor de mens of de mens er voor de machine? Er moet wel met de juiste doelstelling geautomatiseerd worden. Ik zie vooral voordelen van automatisering voor het administratieve proces, de randprocessen, inspecties en controles et cetera.

Kan de zeevaart leren van andere vormen van transport?

De zeevaart wordt wel vergeleken met de luchtvaart, maar die vergelijking gaat mank! Piloten stappen na 12 uur vliegen uit een vlieg-

tuig en dat is dat. Als je dan toch zou moeten vergelijken, lijkt de zeevaart misschien meer op wat er bij een ruimtereis komt kijken: van elkaar afhankelijk zijn, veel technologie, als team op jezelf aangewezen zijn. Daar bereiden we onze studenten op voor.

Als jij nu eens in die glazen bol kijkt, wat zie je dan over een jaar of 20?

Op een containerschip zie ik niet heel veel minder dan de 20 man van nu. De verkeersbegeleiding zal een grotere rol spelen. Meer begeleiding en monitoring, maar niet direct navigatie vanaf de kant. Er is nog steeds een kok aan boord, dat hoop ik tenminste wel. De verzorging moet goed zijn. Het welzijn moet geborgd zijn, anders krijg je geen mensen meer. Misschien gaan we naar kortere periodes aan boord toe. Niet alles is te automatiseren. Kijk maar naar zo'n incident, als er een hele reeks containers van boord raakt. Leuk met die sensors die dat signaleren, maar hoe grijp je dan in?

Ik zie de menselijke factor alleen maar belangrijker worden. Kijk naar Post NL, er worden geen brieven meer verstuurd – maar er zijn andere takken van bezorging voor in de plaats gekomen. Trouwens, hebben we door computers minder papier gekregen? In Leeuwarden hebben we een lector die onderzoek doet naar autonoom varen. Op grond van zijn bevindingen zie ik de mens nog niet zo gauw van het schip afgaan. Dat wordt een zeer geleidelijke ontwikkeling. Er blijft werk in de zeevaart.

Stefan Francke

ZEEVAART EN COMPUTERS

Een ongelukkig huwelijk

Als het gaat om computers, of beter gezegd informatietechnologie, dan verloopt een gesprek vaak volgens een vast patroon. Eerst wordt er wat gemopperd, daarna worden de mogelijkheden van (met name de mobiele telefoon) geprezen en tot slot wordt op een serieuze en soms zelfs plechtige manier gezegd dat deze technologie niet tegen te houden is. Persoonlijk denk ik dat een meer gereserveerde houding tegenover computers en informatietechnologie op zijn plaats is. Dit geldt met name voor zeevarenden.

FOUTJES



Zo wordt weleens vergeten dat voor mensen boven de 45 jaar geldt dat de rekenmachine het eerste computergestuurde apparaat is waar ze mee te maken kregen. De uitvinding van dit apparaat heeft nooit geleid tot het afschaffen van rekenles op school. Een gebruiker van een rekenmachine moet immers kunnen inschatten of de uitkomst van het apparaat ongeveer klopt. Eén klein foutje bij het invoeren van de getallen kan namelijk tot een absurde uitkomst leiden. In de zeevaart is inmiddels zoiets gebeurd met het ECDIS-systeem. Het zeiljacht Vestas Wind liep op een koraalrif omdat bij het bepalen van de koers zoveel was ingezoomd op de kaart dat dit rif niet meer zichtbaar was. Interessant was de reactie van de jeugdige navigator. Hij was boos dat ECDIS niet deed wat het beloofde: namelijk kaartlezen overbodig maken. Alsof een rekenmachine rekenles overbodig maakt ...

GENADELOOS



Dat kleine foutjes grote gevolgen kunnen hebben is maar al te bekend bij degenen die te maken kregen met computervirussen. Eén keer per ongeluk op iets klikken kan tot grote schade leiden. Daarbij kan de kwaadwillende het eindeloos proberen en heeft hij maar één zwak moment van degene die de computer bedient nodig. Nu is het punt dat zeevarenden ook met computers moeten werken als ze vermoeid zijn of constant gestoord worden.

SUPERSAAI

Computers doen sommige dingen beter



dan mensen. In de zeevaart geldt dit bijvoorbeeld bij het maken van een stuwplan. Een groot probleem is wel dat de informa-

tie in de computer terecht moet komen. Het invoeren ervan is een extreem saai klusje dat heel zorgvuldig moet gebeuren. Aan de wal wordt dit naargeestige werk dan ook goed betaald, maar als zeevarende moet je het er maar even bijdoen.

AUTONOME ONGEVALLEN

Een schip dat vaart zonder bemanning is een wens van elke reder. Om zo iets technisch mogelijk te maken, zullen – behalve



de informatie van het schip – ook de zee en weersomstandigheden in getallen moeten worden omgezet. Dat is een enorm lastige opgave omdat de natuurelementen enorm variëren. Het invoeren van deze variabelen moet gebeuren met sensoren. Zodra een sensor iets verkeerd waarneemt, krijg je te maken met dat hardnekkige computerprobleem: één foutje leidt al snel tot narigheid. Gebrekkig functionerende autonome systemen zoals in de auto's van Tesla of de vliegtuigen van Boeing hebben inmiddels mensenlevens gekost. Hopelijk kunnen rederders de verleiding weerstaan vergelijkbare systemen op hun schepen te installeren.

KOEKIEMONSTER



Zonder ooit voor een kantoorbaan te hebben gekozen zitten vrijwel alle officieren aan boord dagelijks achter de computer. Het apparaat lijkt wel een variant op een Koekiemonster. De honger naar informatie van dit apparaat is niet te stillen. Steeds meer instanties willen steeds meer weten en als zeevarende word je geacht alles keurig geordend aan te leveren. Daarbij moet de ergernis jegens de onhandige formulieren en programma's worden onderdrukt. Het apparaat braakt ook nog eens grote hoeveelheden informatie uit. Sommige info is nuttig, maar de gemiddelde mailbox is rijkelijk gevuld met reclame en nieuwsbrieven. Nog erger zijn de talloze emails die cc worden gestuurd. Men wordt lastig gevallen in plaats van op de hoogte gesteld. Dan is het ook nog eens zo dat er sneller dan nodig om informatie wordt gevraagd. De rusturen komen zo onnodig in het gedrang.

BEMOEIAL

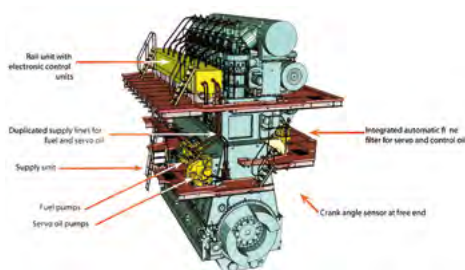
De grote beschikbaarheid van informatie heeft ook tot gevolg dat het mensen onder ogen komt die er geen verstand van hebben. Zo kan men zich nu op kantoor

bemoeien met de stand van de airco of het al dan niet aanhouden van een GSM-koers. Het is vreemd dat als iemand informatie wil, deze zo makkelijk te krijgen is. Wanneer mensen niet mét maar óver elkaar praten, lopen dit soort dingen nog meer uit de hand. Nu is juist een kenmerk van een rede-rij dat mensen op kantoor en de werkvloer zich op grote afstand van elkaar bevinden.



TE INGEWIKKELD

Computertechnologie speelt een belangrijke rol bij het efficiënter laten draaien van verbrandingsmotoren. Een groot nadeel hiervan is dat het sleutelen aan de machine veel lastiger is geworden. Steeds vaker moet een TD uitkomst brengen terwijl het improviseren nou juist zo'n leuk onderdeel



van het varen is. Ook veroudert computer-technologie snel. Onderhoud loont daarbij dus niet terwijl het goed bijhouden van een schip van oudsher een belangrijk aspect van goed zeemanschap is.

KIL



Ingenieurs kunnen met computers geweldige schepen ontwerpen maar echt gezellig hebben ze het aan boord nog niet weten te maken. Moderne schepen doen denken aan muziek. Niemand kan zo precies de maat houden als een drumcomputer, maar omdat het apparaat niet echt samenspeelt met de andere muzikanten ontbreekt er iets. De reizen worden met de computer zo efficiënt gepland dat eventjes stil liggen er nog maar nauwelijks bij is. Vanaf de wal krijg je e-mails in plaats van

bezoek. Een gezellig praatje is er vaak niet meer bij. En de oplossing van een probleem wordt gedicteerd in plaats van al pratende gezamenlijk gezocht.

BROODROOF

Een bedreigend aspect van de computerisering van scheepvaart is dat het uiteinde-lijke doel het varen zonder bemanning lijkt. Werken met computers doet denken aan het werken van mensen uit lagelonenlanden die later je baan gaan inpikken.

TOT SLOT

Niemand weet welke veranderingen de mensheid nog te wachten staat met de steeds verder doorgevoerde informatie-technologie. De eerste decennia hebben laten zien dat er opvallend weinig aandacht is besteed aan de menselijke factor. Hopelijk is dit te beschouwen als een kinderziekte en gaan computers het werken en leven aan boord nu positief beïnvloeden. Met uitzondering van privé-zaken als entertainment en het communiceren met familie zijn er helaas nog geen tekenen waar te nemen.

Léon Rasser



1997 was een historisch jaar omdat toen een schaakcomputer de wereldkampioen wist te verslaan. De programmeurs waren erin geslaagd de computer bij elke zet vooruit te kunnen laten denken over alle mogelijke tegenzetten, de mogelijke

tegenzetten dáárop en dat helemaal tot het eindspel. Sinds dat verslaan van de wereldkampioen is de vraag: welk menselijk (hersens)werk valt nog meer in allerlei kleine stapjes onder te verdelen?



**GOOD
OLD DAYS!**



LEKKER MOPPEREN

Je hoort het overal, in de kroeg, in de rij voor de kassa, op straat en op het werk. Er is zelfs een reclamespotje van een grote supermarkt die iemand laat zeggen:

“Het wordt er niet beter op vandaag de dag ...

Lekker mopperen over vroeger toen het véél beter

was.” Ook tijdens scheepsbezoeken en gesprekken met

zeevarenden hoor ik het regelmatig. Dat het vroeger

beter was. Maar is dat ook zo?



Aan boord van een fors schip zit ik tegenover de kapitein, een stoere man, woeste grijze haardos, blozend gezicht en handen die iets te groot zijn om bij de rest van zijn lichaam te passen.

Ik vraag hem hoe lang hij vaart. “Dat is, eens kijken, nu op de kop af veertig jaar.”

“Ik schrijf een artikel met als titel ‘Is varen nog leuk’, steek ik van wal maar ik hoef al niets meer te zeggen. Hij barst los alsof er een stuwdam doorbreekt. Met veel gebaren, waarbij ik regelmatig het risico loop door zijn gesticulerende handen geraakt te worden, zet hij uiteen hoe het vroeger was.

“Zodra de laatste tros aan boord lag was het schip voor de kapitein! Hij voer het schip!”

“En nu, wie vaart het schip nu?” breng ik er enigszins timide tussen. “Het kantoor!” Weer die uitdrukking ‘het kantoor’ die veel gebruikt wordt onder zeevarenden. Vaak krijgt ‘het kantoor’, overigens niet alleen de rederijkantoren maar ook autoriteiten, de schuld van alles wat veranderd. Maar is dat ook terecht?

Na enig doorvragen blijkt dat vooral de almaar toenemende regelgeving leidt tot niet alleen (veel) meer werkdruk maar ook tot ergenis.

“Komt er zo’n groentje van de Coast Guard de veiligheid

aan boord controleren! Die snotneus heeft nog nooit een mijl gevaren en weet niet het verschil tussen een bolder en een anker!” Toenemende arbeidsdruk doet bij menig kapitein het hart gevaarlijk sneller kloppen. “Er zijn rederijen die de bemanning opdraagt ballasttanks te onderhouden! Vroeger kwam daar bij een docking een speciale ploeg voor aan boord! Nu kan je het even tussendoor doen!” briest de kapitein.

Maar ook andere zaken zoals toegenomen administratie bijvoorbeeld doet het bloed koken bij deze man. Ik begin me heimelijk ongerust over hem te maken.

“Vuilnislogboek, oliejournaal, CO2 journaal, radiojournaal, ballastlogboek, scheepslogboek en het eind is nog niet in zicht”, somt hij moeiteloos op. “Daar komt nog bij dat op ‘het kantoor’ diezelfde soort snotneuzen zitten om mij te controleren! Vanachter hun fancy breedbeeldcomputers houden ze álles in de gaten, uitstoot, brandstofconsumptie, positie, weersverwachtingen, noem maar op. En o wee als je een mijl om vaart dan die kinderen hadden voorgekookt! Via email, telefoon of weet ik wat, hangen ze direct in je nek te hijgen! Vroeger was er alleen maar Scheveningen Radio. Je had één, misschien twee keer per dag contact met ‘het kantoor’. Als er een goede verbinding was tenminste. En wanneer het je

niet aanstond zei je gewoon dat de verbinding hopeloos was; dat je er niets van kon maken ...” De kapitein lacht bulderend. Maar daarna vertrekt zijn gezicht.

“Alles wordt schraler. Vroeger was er de boekenkist: wegbezuinigd! Vroeger lag je regelmatig een weekend in een haven: nu moet je direct na het lossen of laden naar buiten. Vroeger stopte een walploeg normaal rond vijf uur, als je pech had gingen ze door tot zes. Nu wordt er de klok rond gewerkt! Allemaal geregeld vanaf de wal. Laden? Lossen? Deed je allemaal zelf, een stuwplan maken? Geen probleem, dat deed je samen met de stuurman, met een biertje erbij. Haventerreinen waren niet afgesloten, iedereen kon gewoon aan boord komen. Nu is het bijna een misdaad als je je vrouw durft uit te nodigen! Zelfs hier in Nederland. ISPS, alles moet gecontroleerd worden!”

Meer en meer zaken worden



inderdaad van de wal geregeld. Ik sprak een kapitein van een cruisemaat

schappij die vertelde dat op 'het kantoor' zelfs de reis al geheel voorbereid werd. De hele route voorgekauwd (en gecontroleerd!) door iemand achter een bureau.



“Toen ik stuurman was”, vervolgt de kapitein die enigszins tot bedaren is gekomen, “vertelden die kapiteins waar ik mee voer dat ze met één blik uit hun poort konden inschatten hoe het weer zou zijn die dag. Nu weten de jonge officieren zich geen raad meer wanneer hun beeldschermpjes het niet meer doen. Niets weten ze meer! Stabiliteit, navigatie ... een zonnetje schieten bijvoorbeeld! Allemaal verloren kennis! Ze varen op de instrumenten, mevrouw. Niets meer en niets minder. En ‘het kantoor’ trekt steeds meer naar zich toe. Vroeger was het écht beter!”

Lopend door het gangboord overpeins ik nog eens de openheid maar toch ook wel bitterheid van die ouwe. Heeft hij gelijk...? “Pardon mevrouw, even wachten,

anders loopt u onder de hijs door!”

Een jongen, niet ouder dan vijftientig, kijkt me waar-schuwend aan. Ik blijf staan en stel hem dé vraag: “Is varen (nog) leuk?”

Tot mijn grote verbazing barst ook hij, eerste stuurman van het schip, los. “Suvpervet! Keigaaf, dat varen!” Hij verhaalt in geuren en kleuren waar hij allemaal al geweest is en wat hij heeft meegemaakt.

“In de Carib waren we laatst, Point a Pietre, kent u dat?” met een blik dat aangeeft dat hij daar niet van uitgaat, gaat hij verder. “We hebben moderne apparatuur, ECDIS enzo,” weer kijkt hij alsof hij niet verwacht dat ik weet wat dat is, “je kan elk moment zien waar je bent. Geen gehannes met een seks ... eh tant meer. Geen moeilijke verbindingen met een kuststation. En weet je iets even niet meer dan zoek je het gewoon op internet!”

“En je hebt geen moeite met (ik aarzel slechts een beetje) ‘het kantoor’?” De stuurman kijkt me verbaast aan. “Nee, zolang ze alle informatie maar sturen en natuurlijk mijn gage overmaken op tijd ...”, zegt hij er met een grijns achteraan. “Zijn er dan geen dingen die je tegenstaat, als je het over varen hebt?” probeer ik. De stuurman doet zijn helm af, veegt over zijn

voorhoofd en denkt lang na. “Nou, wat mij wel een beetje tegenstaat is het ‘vroeger was het beter’-gezeur van die ouwe rotten. Begrijp me niet verkeerd maar het werkt niet motiverend als je de hele dag maar moet aanhoren hoe goed het vroeger wel was. Toen ze nog zes, zeven maanden van huis waren. Nu zijn we twee maanden weg!” Laat hij er betekenisvol op volgen.

Ik bedank hem, groet de gangwaywacht en vervolg mijn weg. Is varen (nog) leuk? Het is maar wie je het vraagt. Een ouwe rot zal al gauw vergelijkingen maken met de tijd dat het zeemansleven veel vrijer was en het meer aankwam op de kundigheid en improvisatie van de kapitein. De nieuwe generatie weet van dat alles niets. Zij zijn in de weer met elektronica, hoogwaardige techniek en worden veel beter dan vroeger begeleid door ‘het kantoor’. Wat niet weet, wat niet deert. Maar ergens begrijp ik ze allebei wel: de ouwe kapitein en de jonge stuurman.

Sara Maya





Sleepboten zonder bemanning

Wie voor het eerst op het ECT-terrein aan de Maasvlakte is, schrikt misschien van de automatische karretjes met containers. Van een TEU die zonder chauffeur over het immense terrein rijdt. Ze noemen het Automatisch Gestuurde Voertuigen (AGV's). Kijk je omhoog dan ontbreekt een machinist in de cabine van de kraan. De wereld verandert snel, met name vanwege de enorme technologische ontwikkelingen. Ze leiden tot een grotere automatisering op de werkplek. Ook aan boord.

In maart van dit jaar was ik in Londen bij een sleepbootnetwerk bijeenkomst van de ITF. Eén van de onderwerpen op de agenda was het onbemand varen van sleepboten. Op zich is dit niet iets nieuws. De discussie over autonome schepen is in de hele industrie reeds in gang gezet. Het op afstand besturen van drones in het leger is hier al een praktijkvoorbeeld van. De technologie is dus al voorhanden. In België zijn er al proeven gedaan met onbemand varen met duwbakken. En naar verluidt heeft rederij KotugSmit al een volledig ingerichte sleepboot voor het onbemand varen.

Bij de bespreking werd duidelijk dat vakbonden in Europa deelnemen aan het debat rond autonome of slimme schepen. Al is het maar om voor hunzelf een beter inzicht te krijgen in de problemen en kansen die zich voordoen. Voorlopig worden de voordelen die deze nieuwe technologieën veelal besproken in termen van groei, productiviteitswinst en winstgevendheid ('Do more with less'). Over werkgelegenheid, de vermindering van werkdruk, de verbetering van werk- en leefomstandigheden en de bijdrage aan de samenleving wordt een stuk minder nagedacht. Daar willen de vakbonden wat aan doen.

Opvallend was dat niet iedereen in Londen enthousiast was om over automatische sleepboten te praten. Veel van mijn aanwezi-



ge vakbondscollega's deden alsof ze alles al weten. Sommigen vroegen zichzelf hardop af waarom dit 'verkooppraatje' om zonder bemanning te gaan varen überhaupt op de agenda stond. Gelukkig was de teneur niet, 'het zal zo'n vaart niet lopen' of 'wat kunnen wij eraan doen'. Mijn Duitse en Roemeense collega's stelden wel veel vragen. Over de veiligheid. Of wie er straks een touwtje gaat vastmaken. Of er wel voldoende nagedacht is over slechte weersomstandigheden en de betrouwbaarheid van de sensors. En hoe het zit met de cyberbeveiliging. Nog niet zolang geleden zijn containerterminals in Rotterdam gehackt. En hoe zit het met de aansprakelijkheid? En eigendomsrechten van de geproduceerde data? Als die in handen komt van een kleine groep mensen dan hebben deze een enorme economische macht! Langzaam werd het voor mensen duidelijk dat vakbonden hun stem hierover moeten laten horen. Of het nu gaat om collectieve onderhandelingen op bedrijfsniveau of het voeren van debatten met Europese of mondiale regelgevende instanties. In het bijzonder zal de ITF pleiten voor een mensgerichte benadering van autonome systemen. Na afloop van het congres ging ik met de metro naar het vliegveld. De Londen DLR tube train kwam het metrostation binnen gereden. Zonder machinist ...

Jos Hilberding

“Kan je me horen?”
“Ja, luid en duidelijk!”
Zijn stem komt alleen
niet uit de speakers,
wat de bedoeling was,
ik hoor de zeeman
praten vanuit de
huiskamer. Zelf zit ik
met mijn computer in
de werkkamer. “Ik kan
je ook niet zien, ik heb
geen beeld!” roep ik
met enige wanhoop in
mijn stem.



Elisabeth Cook

Vlak voor vertrek testen we altijd onze Skype-instellingen. Want zeeman gaat vaak nog eerst naar een hotel voor hij aan boord gaat. Niets leukers om elkaar dan nog even te zien en te spreken. Na een boel gedoe hebben we eindelijk contact, ik kan hem nu met een gerust hart laten gaan.

Op de bestemming aangekomen blijkt hij direct door te gaan naar het schip. Geen Skype, zucht. Die tijd hadden we beter kunnen besteden. Eenmaal op volle zee: Wat zeg je? Wacht even, ik hoor je niet meer, bel nog eens dan lukt het misschien wel. Sorry je valt weer weg, morgen nog maar eens proberen? Wat zeg je? Ik hang op hoor, dit wordt niks vandaag. Wat ik wel nog hoor is: j i nog w pro bellen.

Op zulke momenten denk ik aan Elisabeth, de vrouw van kapitein Cook, ergens in de tweede helft van de achttiende eeuw. Post die er soms een jaar over doet en nooit zeker of het aankomt, maandenlange stiltes en eenzaamheid en elkaar drie jaar achtereenvolgend niet kunnen zien. Zij had dat contact hard nodig. Het waren hele zware tijden. Ze verloren hun kinderen een voor een aan ziektes die wij allang niet meer kennen. En hij was er niet bij ... En dan de paniek die ze voelt opkomen wanneer ze bericht krijgt dat

haar zeeman al over 3 maanden thuiskomt. Waar haalt ze de tijd vandaan om het huis op te ruimen? Dat lukt me nooit in die korte tijd denkt ze. Dus moet ik niet miepen en piepen, vind ik.

Zeeman heeft er een abonnement op, om op onmogelijke tijden te bellen. Als ik naar een spannende film zit te kijken vlak voor de ontknopping, gaat de telefoon. Stoor ik? vraagt hij vrolijk. Met één oog naar de tv kijkend en met een half oor luisterend, mompelde ik dan wat. Volledige aandacht geven lukte me op zo'n moment nooit. Nu hebben we de pauze- en de opname knop.

Het communiceren lijkt telkens makkelijker te worden. Marine Traffic om te zien waar hij zich bevindt, mailen, appen, bellen en zelfs af en toe een bezoekje aan boord ligt in de mogelijkheden. Ook al kunnen we elkaar niet altijd verstaan en is het lang niet dagelijks, er is contact. Af en toe schrijf ik nog een ouderwets handgeschreven brief. Dan zit ik op een bankje ergens in het bos, ik schrijf alsof hij naast me zit en ik non-stop mijn verhaal vertel. Inscannen en sturen als bijlage in een appje. Net echt. En dan heb ik ook nog geschreven met een blauwe pen, nog echter! Sneller dan de post. Lang leve internet! Het beste van twee werelden! Als

mevrouw Cook dat toch eens had kunnen meemaken ... Feit blijft wel dat – ondanks de geweldige communicatiemogelijkheden – prachtig woord trouwens, ik niet altijd tevreden ben. Het is een Rupsje Nooitgenoeg gevoel. Altijd zoekend naar nog meer en nog beter. Als hij in Spanje in de haven ligt heb ik allang een vliegticketsite bezocht om te kijken of het mogelijk is even op bezoek te gaan. Ik weet dat ik dan niet ga, want ik moet gewoon werken, maar ik wil gewoon de mogelijkheden zien of het kan. Na het afscheid nemen, loop ik een paar dagen doelloos door het huis en dan gaat het ineens weer prima. Contacten aanhalen want die verwaarloos ik een beetje als zeeman thuis is. En dat is oprechte qualitytime. Eten op de bank voor de tv, lange wandelingen met de hond van zoonlief, met de kleinkinderen spelletjes doen en met de zoon de bossen in. Tussendoor is er tijd om te bellen en genoeg tijd om op pauze te drukken. Mevrouw Cook, wat heb ik een bewondering voor u, wat ben ik eigenlijk toch een verwend nest ...



Gaby Niesthoven

CHRONOTERM

4

Ik heb moeite met nieuwe apparatuur in huis. Dat komt omdat ik veel tijd nodig heb om te snappen hoe het werkt. En soms went het nooit. Zo maakten we een tijd geleden de overstap naar Telfort, dat was namelijk een stuk goedkoper. Alleen de nieuwe afstandsbediening die bij de setup-box (ook nieuw) hoort was onbegrijpelijk. Toen ik voor de zoveelste keer het kind uit bed moest roepen zodat hij de teevee voor me aan kon zetten, had ik er genoeg van. Ik sprak af met de zeeman dat er geen nieuwe apparatuur in huis komt, tenzij het echt niet anders kan.

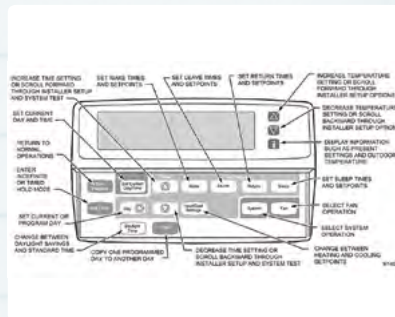
Toen het niet anders kon, kwam er een nieuwe magnetronoven. Vol goede moed sloeg ik de handleiding open, die overigens bijna net zo dik is als pake's Statenbijbel. Om uiteindelijk chagrijnig de man op zee te appen: "hoe verwarm ik dit ding in vredesnaam voor?"

De echte huwelijkskiller in onze huishouding is echter een Chronoterm 4.

Zo'n chronoterm is een programmeerbare thermostaat. Je kunt hem de schuld geven van veel dingen. "Hij vindt dat het hier warm genoeg is", zegt de zeeman sussend, terwijl het ronduit kil is in onze jaren 30-rijtjeswoning. De man is in t-shirt, ik draag een wollen trui. Ik kijk hem aan met een valse blik terwijl ik handmatig de kachel opschroef. Dat lukt me trouwens moeiteeloos.

De Chronoterm 4 hangt op borsthoogte in een schemerig hoekje, zodat ik moet bukken om in het klepje te kunnen kijken. Daar staat in priegelige lettertjes hoe ik het programma kan aanpassen.

Met name de vakantietimer is fijn, de man loopt ermee weg. Voor mij is het een onneembare horde. Ik ga niet vaak genoeg op vakantie om te onthouden hoe het werkt. Gelukkig kan ik goed overweg met mijn mobiele telefoon. De zeeman coacht mij vanaf de Middellandse Zee al append door het programma van de vakantie-timer.





Niks nieuws onder de zon

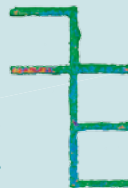
*Het schip rolt van schots naar scheef
de destabilisator geplaagd door een virus, legt het aan
met de middeleeuwen en haar houten banken.*

*de rotsen onverstoorbaar vlakbij kijken niet naar een eeuw
meer of minder evolutie heeft hen slechts bijgebracht
dat ze er nog steeds als de klippen bij kunnen zijn.*

*In morse en andere codes de noodkreten werden alle
zonder uitzondering voor de statistieken geregistreerd
zoveel koppen, zoveel cargo, zo laat,
die dag, verder geen opmerkelijke sporen na.*

F. Vlinderman

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@nederlandsezeevarendencentrale.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@nederlandsezeevarendencentrale.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@nederlandsezeevarendencentrale.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@nederlandsezeevarendencentrale.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