

diepgang



Zwart Boekend



L8

Jezus Christa

Potjomkintrappen

Nautische barbies

Van de redactie

Het zou voor zeevarenden geen punt moeten zijn om te kunnen stemmen. Het zou geen onderwerp van gesprek moeten zijn dat er aan boord behalve mannen ook vrouwen werken. Zouden ze niet even welkom moeten zijn als een kraai die zijn nest in de mast wil bouwen? Of zijn zij het juist die ervoor zorgen dat men zich over het algemeen meer welkom voelt aan boord? Over dit laatste zouden we het eigenlijk niet moeten hebben.

Over dit alles gaat het in deze Diepgang.

In dit nummer

- 3 **Meditatie** • Een kraaiennest
- 5 **Jezus Christa** • De vrouwelijkheid van God
- 8 **Zwemmen** • Het oergevoel dat de zee kan geven
- 11 **Koopvaardijdiensten** • Gevallenen op zee herdacht
- 12 **Religie aan boord** • Wetenschappelijk onderzoek
- 15 **Gedicht** • Zwijgen met de zee
- 16 **Nautische barbies** • De hegemonie van praktisch en goedkoop
- 22 **Vrouwen en mannen** • Aan boord zou het niet moeten uitmaken
- 24 **Een schip vol productieve vrouwen** • Jos zoekt nieuwe leden voor de vakbond
- 26 **Stemmen** • Niet de notaris maar L8
- 28 **Simon Hoek** • Vrijwilligersveteraan
- 32 **Seamen's Centre Amsterdam** • De stad begint in het zeemanshuis zelf
- 38 **Zeewiersum** • Espresso is gedoe
- 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 diepzeevervisserij-schepen, Nederlandse zeemansclubs en abonnementen **Grafische vormgeving** Anja Verhart **Druk** Drukkerij Rijpsma, Rozenburg ISSN 1567 - 3472 Een **abonnement** op **diepgang** is mogelijk door donateur te worden (voor minimaal 25 euro per jaar) van de Nederlandse Zeevarendencentrale, Stationsstraat 112, 3881 AG Putten IBAN: NL72 INGB 0000 144030 (ook voor giften en donaties)



Meditatie

Nieuw leven in een kraaiennest

Gelukkig staat de airco aan op de brug van de kleine cutterzuiger. Want buiten kruipt in Dubai de thermometer alweer richting de 40°. Ineens zit hij daar: een zwarte kraai op de reling, druk te gebaren met zijn snavel. Een vaste gast, zo wordt mij verteld door de bemanning. Zijn partner zit op het nest bovenop de bok van de zuiger.



Ik kijk naar voren in de hoogte – en ja hoor. Bovenop de stangen van de bok is duidelijk een nest te zien, met wat kleine kopjes er boven uit. Ineens begrijp ik waarom op een schip het kraaiennest die naam heeft gekregen. Maar die kraai op de brug, waarom zit die zo heen en weer te springen? Ik hoor dat ze iedere dag na het eten wat restanten voor hem klaar zetten plus een kom water erbij. Maar soms wordt 'ie wel eens wat ongeduldig. Een prachtig gezicht, zo'n gewone vogel midden tussen de machinerie, die draait om kilowatts en kuubs. De skyline van Dubai is indrukwekkend, maar daar heeft deze vogel geen boodschap aan. Die is druk aan het werk voor zijn nest. Wonderlijk hoe zo'n beestje zich thuis kan voelen op een baggerbak. Maar hij voelt natuurlijk dat de bemanningsleden geen bedreiging vormen. Integendeel, die zorgen goed voor het kraaienaar.

Wat voor de kraai geldt, geldt in feite natuurlijk voor iedereen aan boord. Want een schip is een soort van tweede thuis. Als je je niet thuis kunt voelen aan boord, houd je het niet lang vol. Goed eten speelt daarbij een belangrijke rol. En een beetje redelijke hut. Maar, zo hoor ik altijd weer, het belangrijkste voor een goede sfeer zijn je collega's.

De mensen met wie je samen werkt en leeft. Als je het daar een beetje mee kunt vinden, wordt het leven ver van huis een stuk dragelijker. Dan kan er op baggerschepen met vaste ploegen zelfs een sfeer van vertrouwdheid ontstaan, waarin bijna niets voor elkaar verzwegen wordt.

Ik moet denken aan een regel uit een oud lied uit de Bijbel, psalm 104, over vogels die in de hoogte hun nesten bouwen. Dit lied kijkt naar de wereld als één grote samenhang, waarin God alles een eigen plaats geeft. De lucht, het water en het land zorgen ervoor dat alles kan groeien en ademen. Zelfs in de bergen wonen dieren. De wereld is een groot spectaculair schouwspel. De dichter van het lied is dankbaar dat hij leeft en van dit alles kan genieten. Als hij om zich heen kijkt, heeft hij het gevoel dat God er voor alles zorgt. "Door Uw adem komt alles tot leven. U maakt de hele aarde nieuw." Nieuw leven in een kraaiennest; ik zie de kraaienouders voor hun jongen zorgen. En mensen aan boord zorgen voor die kraaien. Daar draait het toch juist om in de schepping: zorg voor elkaar. We zijn elkaars medeschepselen. Baggerschepen zijn voortdurend in de weer op de grens van water en land. Voor hen gaat het proces van de schepping door. Er wordt nieuw land gemaakt en waterwegen, zodat alles in beweging kan blijven. Een maand later spreek ik de hoofdschipper en HWTK in Nederland op een vlootmanagersdag. Ik vraag hoe het met de vogels is. Het gaat prima, vertellen ze. Maar ze zien ze nu wat minder vaak. Want de jonkies zijn uitgevlogen. Volgend jaar zal de cutterzuijer er niet meer liggen. Maar dan zullen de kraaien ongetwijfeld wel een ander schip vinden om een nest te bouwen. Het leven gaat door.

Stefan Francke

Ergens anders in Diepgang is te lezen dat de VN aan zeemanswelzijnsorganisaties hebben gevraagd om de gelijkheid tussen mannen en vrouwen aan boord te promoten. Daarbij is, denk ik, vergeten dat veel van deze organisaties kerkelijk zijn. In veel kerken is het namelijk niet zo goed gesteld met deze gelijkheid. Leidinggevende functies mogen er vaak niet door vrouwen bekleed worden.



JEZUS CHRISTA

Gelukkig is er wel een toename van het aantal vrouwen op belangrijke posities. Het is immers onverstandig om de helft van de wereldbevolking uit te sluiten als je op zoek bent naar talent. Interessant is dat zij verfrissende vragen stellen. Bijvoorbeeld of de kerk 'God' niet te mannelijk voorstelt. En of het wel terecht is dat er zo vaak wordt gesproken over een vader (in de hemel) of een heer (der heerscharen). En waarom staat de man Jezus Christus eigenlijk zo vreselijk centraal? Hoe mannelijk is Jezus eigenlijk?

Vanwege de laatste vraag wordt, als experiment, Jezus wel eens voorgesteld als vrouw. In eerste instantie lijkt dit een wilde gedachte. Voor veel mensen blijkt het echter niet zo moeilijk zich dit voor te stellen. Bij de meeste afbeeldingen van hem hoeft je eigenlijk alleen zijn



hoofd maar een beetje te veranderen. Hij wordt immers nooit als groot en gespierd afgebeeld en ook is hij nooit in typisch mannelijke kleren te zien. Verder heeft Jezus vaak de rol van leraar. Dit is een beroep waar ook veel vrouwen werkzaam in zijn. In andere verhalen geneest hij zieken en van een vrouwelijke dokter kijkt ook niemand meer op. Het verzorgen van een maaltijd met ruime hoeveelheden brood, vis en wijn past zelfs in een traditioneel beeld van vrouwen.

Als het gaat om een vrouwelijk beeld van Jezus, zijn er in de kunst wel afbeeldingen gemaakt van vrouwen die met ontbloot bovenlijf aan een kruis hangen. Interessant hierbij is dat het bloed dat uit de zij van 'Jezus Christa' stroomt, doet denken aan het bloed dat vloeit bij een menstruatie. Het bloed en de pijn die gepaard gaan met de vruchtbaarheid van een vrouw doen weer denken aan het leven dat (eeuwig) doorgegeven wordt. De dood van Jezus aan het kruis heeft ook alles te maken met het mogelijk maken van het eeuwige leven.

Goden worden al heel lang in verband gebracht met vruchtbaarheid. In de bijbel wordt bij het begin van het leven op aarde verteld over de geest van God die over de wateren zweefde. Uit die wateren komt vervolgens al het leven voort. Het is daarbij interessant om te weten dat het water van de Grote Oceaan vrijwel dezelfde samenstelling heeft als het vruchtwater van een zwangere vrouw.

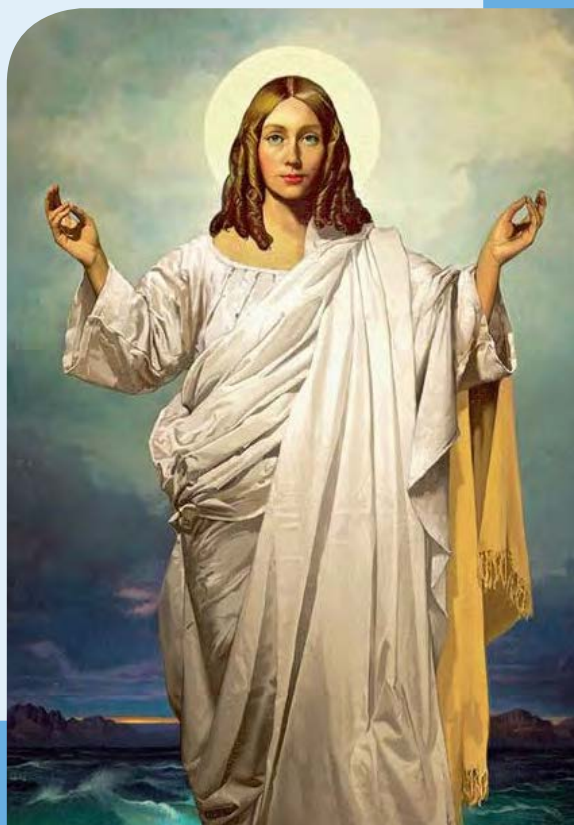
De geest, die als een vogel op het water broedde, heeft overigens een zeer hoge status in de kerk. Volgens een nog altijd geldend idee uit de vierde eeuw vormt zij samen met de vader en zoon de heilige drie-eenheid. Deze drie-eenheid is door theologen bedacht om een zo'n precies

mogelijk beeld van God te geven.

Het streven naar gelijkwaardigheid tussen mannen en vrouwen in de kerk heeft dus al tot interessante uitkomsten geleid. Dat is bijzonder omdat hier eigenlijk nog maar nauwelijks mee begonnen is. Zo is de bijbelse beschrijving van het leven dat uit het water is ontstaan bijvoorbeeld volledig in overeenstemming met de huidige stand van de wetenschap. Al het leven op het land wordt immers beschouwd als evolutie van wezens uit de zee.

Waarschijnlijk is dit een begin van nog veel meer verduidelijking van God. En laat het duidelijk maken van God nou net de reden zijn dat de kerk bestaat. Op grond van de positieve ervaringen met vrouwen op sleutelposities in de kerk hoop ik dan ook van harte dat de invloed van vrouwen op de scheepvaart ook groter wordt.

Léon Rasser



Nadia Bolz - Weber

Eén van de opvallendste kerkleiders van dit moment is de Lutherse pastor Nadia Bolz - Weber. Zij heeft een hele strenge christelijke opvoeding gehad. Dat leidde tot een ruig leven toen zij daar de kans voor kreeg. Toen iemand uit haar kennissenkring door alcoholmisbruik om het leven kwam, keek iedereen naar haar om een herdenking te organiseren. Ze ontdekte haar roeping en stichtte in het Amerikaanse Denver een kerk voor zondaars en heiligen op. Als vrouwelijke getatoeëerde dominee die rustig 'fuck' en 'shit' zegt, weet ze vele harten te raken. Met name van mensen die een schuldgevoel hebben gekregen door het niet kunnen voldoen aan een perfect, al dan niet christelijk, plaatje.

IN 2018 MOESTEN DE NEDERLANDSE REDDINGSBRIGADES BIJNA 8000 KEER IN ACTIE KOMEN. ER VERDRONKEN 112 MENSEN IN NEDERLANDSE WATEREN, EEN TOENAME VAN 25% TEN OPZICHTE VAN HET JAAR ERVOOR.

Terug naar de baarmoeder

Zwemmen als oerervaring

Je hoort het vaak zeggen: zeevarenden kunnen niet zwemmen. Maar is dat werkelijk zo? Als ik rondvraag, krijg ik verschillende antwoorden. Eigenlijk alle Nederlanders die ik spreek hebben zwemles gehad. Maar voor de Filippijnse bemanningsleden ligt dat anders. De meesten kunnen zich wel drijvende houden, maar dat lukt lang niet iedereen. En echt zwemmen is voor velen nog lastiger.

In 1865 zwom de Engelsman Matthew Webb voor het eerst zonder hulpmiddelen het kanaal over. Hij deed bijna 22 uur over de 34 kilometer. Tegenwoordig zwemt men deze afstand in minder dan 7 uur.



De populariteit van het openwaterzwemmen is de laatste jaren in Nederland enorm toegenomen. Dit heeft waarschijnlijk ook te maken met de prestaties van onze nationale held: openwaterzwemmer Maarten van der Weijden.

Zwemmen spreekt niet vanzelf. Daar kwam ik achter bij het lezen van het prachtige boek 'Op zoek naar de zwarte masseur'. Daarin kun je lezen dat in West-Europa baden en zwemmen pas weer in de negentiende eeuw populair werden. De oude Grieken en Romeinen legden al de meest fantastische badinrichtingen aan, maar in de donkere Middeleeuwen stond schoon gelijk aan verdacht. In de negentiende eeuw werd in Engeland de mooie kant van het water echter herontdekt. Het begon bij de rijke bovenklasse. Er werden badhuizen gebouwd. Rivieren en de zee waren niet alleen meer om naar te kijken,

maar ook om een duik in te nemen. Pas in de twintigste eeuw werd het voor het lagere volk ook gewoon om een bad te nemen of te douchen. Er kwamen zwembaden voor iedereen. En het strand was niet meer alleen voor de gegoede klasse.

Dit verklaart natuurlijk het gezegde dat zeevarenden niet kunnen zwemmen. Veel opvarenden in de achttiende en negentiende eeuw kwamen uit de lagere klassen en hadden dus niets met zwemmen. Schoolzwemmen werd in Nederland pas in de jaren '60 van de twintigste eeuw ingevoerd. In de Filippijnen, waar er wel genoeg water is maar weinig geld voor onderwijs, leren de meeste kinderen zwemmen van elkaar.

Ik las het boek tijdens de kampeervakantie. Lezen en in een rivier duiken – later de Middellandse Zee – vormen een goede combinatie. Ik zwem ook graag in de Noordzee en doe iedere zomer mee met de zwemtochten langs de Walcherse kust. Het boek heeft me geholpen om goede woorden te vinden voor wat je tijdens het zwemmen kunt beleven. Het water omsluit je, zodat je je helemaal één voelt met je omgeving. De golven masseren je als het ware. Het schijnt dat hierdoor ervaringen vanuit de baarmoeder worden opgeroepen: je komt weer terug bij je oergevoel. Het zoutgehalte van vruchtwater in de baarmoeder is vergelijkbaar met zeewater. In het Hebreeuws zijn 'baarmoeder' en 'barmhartigheid' verwante woorden. Niet gek dat sommigen bij zwemmen een soort van religieuze ervaring hebben. Hoe dat ook verder zij, ik knap van zwemmen altijd op. Vanaf de waterlijn heb je een mooi uitzicht op de kust, toch weer anders dan vanaf de brug van een schip. Er staan nog veel meer wetenswaardigheden in het boek. Zo was ik niet op de hoogte van de uitgebreide zwemtechnieken van de Japanner samoerai. Zij hebben zwemslagen ontwikkeld om tegen de stroom op de zwemmen, onder een schip door te duiken of vanuit het water met een boog te kunnen schieten. Van alle Aziatische en Afrikaanse landen is Japan het enige land dat ooit Olympische medail-



les bij het zwemmen heeft gewonnen. Terug naar het heden: of zeevarenden kunnen zwemmen of niet, ze willen wel een zwembad aan boord. Onderzoek heeft uitgewezen dat een zwembad aan boord stress bij de bemanning verlaagt. Lekker dobberen na de wacht, wat dingetjes op de barbecue, eventueel een drankje erbij. Dan is het leven goed. Dan ontspan je je. Het heeft ook wel iets grappigs, zo'n zwembad met zoveel water om je heen. Het is zwemmen op zee in plaats van in zee. Op sommige schepen zijn het ware kunstwerken geworden. Net als vroeger bij de Grieken en de Romeinen.

Stefan Francke



Charles Sprawson

OP ZOEK NAAR DE ZWARTE MASSEUR - De zwemmer als held
Athenaeum – Polak & Van Gennip, € 24,99.

De oorspronkelijke Engelse versie verscheen al in 1992. Dat het boek na 25 jaar nog vertaald wordt, geeft aan dat het om een klassieker gaat.

In de negentiende eeuw was het een spannend tijdverdrijf om zo lang mogelijk onder water je adem in te houden. Een zekere Miss Walenda wist meer dan 4 en een halve minuut onder water te blijven, maar kon zelf niet meer boven water komen. Als gevolg van deze bijna fatale gebeurtenis werden verdere recordpogingen verboden.

Koopvaardijdiensten

NOVEMBER 2019



Iedereen die zich verbonden voelt met de zee is in november 2019 van harte welkom bij de onderstaande diensten:

Zeemanshuis in de Eemshaven

Borkumweg 2

Datum: **zondag 10 november**

Aanvang: **16.00 uur**

Voorgangers: **Pastor S. Standhardt**

Muzikale medewerking wordt verleend door het 'Byzantijnskoor Groningen' o.l.v. Cas Straatman

Pelgrimvaderskerk te Rotterdam/Delfshaven

Aelbrechtskolk 20

Datum: **zondag 10 november**

Aanvang: **14.30 uur**

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

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

Nieuwe Kerk, IJmuiden

Kanaalstraat 250 (nabij de sluizen)

Datum: **zondag 17 november**

Aanvang: **15.30 uur**

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

Muzikale medewerking wordt verleend door het 'Zaans Interkerkelijk Mannenkoor' o.l.v. Hugo van der Meij

Gereformeerde kerk, Harlingen

Midlumerlaan 24

Datum: **zondag 10 november**

Aanvang: **15.00 uur**

Voorganger: **ds. E. Rooseboom**

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

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

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



Dr. Nelson Turgo
'Faith and Religion amongst
Multinational Crews'

Religie aan boord

Er wordt niet over gepraat, maar het is wel belangrijk.

Aan boord praat men het liefst over:

- 1 werk
- 2 collega's van vroeger
- 3 bedrijfsbeleid
- 4 investeringen thuis
- 5 sport





Dat is de uitkomst van een studie die is uitgevoerd door het *Seafarers International Research Centre* (SIRC) in Cardiff.

Sinds 1995 doet het SIRC onderzoek naar onderwerpen die betrekking hebben op de werkomgeving en het welzijn van zeevarenden. Het gaat hier om 'betrokken onderzoek'. Dat wil zeggen: zeevarenden zelf worden geïnterviewd en de onderzoekers varen zelf ook periodes mee om een zo goed mogelijk beeld van hun onderwerp te krijgen.

Ik woonde een studiedag van het SIRC in Cardiff bij en luisterde naar een presentatie van Dr. Nelson Turgo.

Hij onderzoekt de rol die religie speelt op schepen met verschillende nationaliteiten. Vroeger zeiden ze wel eens: op verjaardagsfeestjes moet je het nooit over politiek en over religie hebben, want daar komt alleen maar ruzie van. Die wijze raad lijkt ook aan boord te worden opgevolgd. Op een schip met veel verschillende nationaliteiten is er sprake van grote religieuze verschillen. Toch lukt het in de meeste gevallen vreedzaam samen te leven. Hoe zit dat?

Allereerst draait het aan boord vooral om werk. Je hoeft geen vrienden te zijn van elkaar, je hoeft ook niet hetzelfde te denken, als je maar samen kunt werken. "Ik ben aan boord voor mijn familie en om geld te

verdienen," vertelde een stuurman, "dan moet je het niet moeilijker maken dan nodig." Daarnaast hoort religie tot de privésfeer van iemand. Geloven doe je maar in je hut. Het zou de maritieme variant kunnen zijn van het gezegde, dat religie achter de voordeur hoort. De belangrijkste factor dat geloofsverschillen aan boord meestal niet tot ruzie leiden, is het respect dat bemanningsleden hebben voor elkaar. Er wordt rekening gehouden met elkaars feestdagen – en als een moslim op een bepaalde tijd wil bidden, is daar ook begrip voor. Zolang het maar in het redelijke blijft. Het SIRC onderzoek vroeg ook aan gelovige zeevarenden waarom religie voor hen belangrijk is. "Omdat mijn familie ver weg is, is mijn geloof een houvast," was één van de reacties. Een anker, veilige plek, schuilplaats, je niet alleen voelen – deze antwoorden keerden geregeld terug. Overigens is het volgens het onderzoek niet altijd gemakkelijk om aan boord gelovig te zijn. Soms wordt er geen rekening gehouden met bepaalde praktijken (met name voedselvoorschriften) of wordt



een bepaald geloof belachelijk gemaakt. Veel hangt dan af van de leidinggevenden aan boord.

De presentatie van Dr. Turgo riep bij mezelf de nodige herkenning op. Dat begint eigenlijk al

bij het feit dat ik als dominee aan boord stap. Aan de wal zou dat onmiddellijk allerlei spanningsvelden oproepen, op de baggerschepen wordt er ontspannen mee omgegaan. Sterker nog: als ik een gebedsviering organiseer, doen degenen die geen interesse hebben er alles aan, dat hun collega's wel kunnen komen. Ze nemen even de wacht over en ik krijg alle tijd en gelegenheid.

Religie is trouwens ook niet altijd een 'verboden onderwerp'. Dat zal mede komen door mijn rol als predikant, maar ik ervaar toch ook zeker belangstelling. Ik heb hele mooie discussies zonder ruzie meegemaakt ondanks grote levensbeschouwelijke verschillen. Tijdens verdrietige omstandigheden (zoals een overlijden) is religie – in de ruimste zin van het woord – ook een verbindend element. Dan heb ik het niet over de kerkelijke dogma's, maar over het herkennen van elkaars

gevoelens en vragen. Een kaarsje aansteken bijvoorbeeld is voor iedereen duidelijk, wat je nou wel of niet gelooft.

Het onderzoek van SIRC heeft dus misschien niet direct wereldschokkende inzichten opgeleverd, maar het onderstreept wel het belang van religie aan boord. Voor het zee-manswelzijnswerk is één van de conclusies van het onderzoek belangrijk: 'Religion is integral to well-being' – religie is onlosmakelijk verbonden met het welzijn van de zeevarende. Respect is de sleutel voor het vreedzaam omgaan met elkaar.

Geloof moet geen splijtzwam worden. Ook dat wisten we al. Maar blijkbaar hebben ze dat aan boord beter begrepen dan op veel plekken aan de wal. Het is misschien een interessant gegeven om daar nog eens over door te praten.

Stefan Francke

BESCHERMENDE KLEDING



Verzekeringsmaatschappijen dragen reders op hun bemanningen te voorzien van beschermende kleding als schoenen met stalen neuzen, helmen, overalls, handschoenen en veiligheidsbrillen. Met een beetje geluk zorgen ze ook voor regen- en winterjassen aan boord. Niet alleen neemt zo de kans op lichamelijk letsel af, ook kan het niet dragen van de juiste kleding een reden zijn om de schade niet te vergoeden. Zeevarenden zijn daarom verplicht het allemaal te dragen. Ook als het buiten 40 graden of warmer is ...

Blijkbaar heeft nog niemand ziektekosten gedeclareerd omdat men is bezweken aan de hitte of vanwege huidproblemen die veroorzaakt zijn door een felle zon. Zolang zonnebrillen en helmen met zonneklep en ventilatie niet beschikbaar worden gesteld, doet men dan aan boord maar iets wat men gewend is: improviseren.

ZEE

*Ik wil alleen zijn met de zee
Ik wil alleen zijn met het strand
Ik wil mijn ziel wat laten varen
Niet mijn lijf en mijn verstand*

*Ik wil gewoon een beetje dromen
Rond de dingen die ik voel
En de zee, ik weet het zeker
Dat ze weet wat ik bedoel*

*Ik wil alleen zijn met de golven
'k Wil alleen zijn met de lucht
Ik wil luist'ren naar mijn adem
Ik wil luist'ren naar mijn zucht*

*Ik wil luist'ren naar mijn zwijgen
Daarna zal ik verder gaan
En de zee, ik weet het zeker
Zal mijn zwijgen wel verstaan.*

T. Hermans



NAUTISCHE

DAG VAN DE VROUWELIJKE ZEEVARENDE

Enige jaren geleden is de Internationale Dag van de Zeevarende bedacht door mensen van de 'International Maritime Organization' (IMO). Deze organisatie maakt onderdeel uit van de Verenigde Naties. In Nederland werd het in 2015 opgepakt met het uitdelen van ansichtkaarten waarop 'thank you seafarer' stond. Deze moeten elk jaar op 25 juni vanaf de wal naar de schepen gestuurd worden. Zeevarenden worden zo in het zonnetje gezet. Zoals dat op andere dagen met vaders, moeders of dieren gebeurt.



BARBIES

Veel kaarten worden er bij mijn waarneming niet verstuurd. Misschien is het wel daarom dat inmiddels de zeevarenden zelf in actie moeten komen om 'hun dag' tot een succes te maken. Dit jaar was sekselijkheid het thema. Daarbij kon iedere zeevarende een banner op zijn facebookprofiel plaatsen waaruit blijkt dat bij hem of haar het hartstikke goed gaat tussen de mannen en vrouwen.

Hoewel ik als havendomee op Facebook met vele honderden zeevarenden en tientallen havendomees en pastores 'beviend' ben, verklaarde echter niemand iets over de gewenste 'gender equality' aan boord. Zelfs mijn meest politiek correcte collega's lieten de Dag van de Zeevarende op sociale media geruisloos voorbij gaan.

De enige organisatie die mij aan de Dag van de Zeevarende herinnerde, is het Interna-

tional Seafarers Welfare and Assistance Network (ISWAN). Het is een stichting die met subsidiegeld van de vakbond probeert het welzijn van zeevarenden te verbeteren. Deze organisatie plaatste in juni een artikel op haar Facebooktijdlijn. Het ging over de 'broodjeapverhalen' die aan boord zouden leven over varende vrouwen: 1. ze zouden ongeluk brengen aan boord, 2. mannen afleiden van hun werk, 3. stoppen met werken als ze een kind krijgen en 4. het zware werk aan boord niet aankunnen.

Nu is het misschien omdat de ISWAN het weinig strategisch gelegen Croydon (een stadje in het VK) als vestigingsplaats heeft gekozen, maar wat betreft punt 1, 2 en 4 heeft men daar op kantoor volgens mij geen goed beeld van hoe er aan boord wordt gedacht. Als havendomee kom ik al 20 jaar op tal van schepen. Daarbij is me opgevallen dat zeevarenden over het algemeen een rea-

listische, nuchtere kijk op het leven hebben. En zich goed en snel kunnen aanpassen. Ook aan vrouwelijke collega's.

Over het derde 'onterechte' idee dat aan boord zou leven, namelijk dat vrouwen stoppen met varen als ze kinderen krijgen, wordt door ISWAN beweerd dat dit ook zo is. Het is dus geen broodjeaapverhaal. Wel is men van mening dat met betere verlofregelingen vrouwen met kinderen blijven varen.

Gelukkig is er nog deze Diepgang waarin valt te lezen over seksegelijkheid in de zeevaart. In het afgelopen nummer is al een aanzet gegeven. De omslag werd namelijk gesierd met een vrouwelijke barbiepop die tot zeeman was verbouwd. Deze zorgvuldig geklede en gekapte zeeman doorbreekt het stereotype van de stoere zeevarende. Het blijkt veel lezers aan te spreken.

Deze barbiepop is gemaakt door een Spaans kunstenaarsduo dat werkt onder de naam 'Ninamorgue'. Deze creatievelingen hebben nog meer barbies in zeevaartstijl aangekleed. Hun werk maakt deel uit van een traditie van het maken van mooie poppen, waarbij zorgvuldig aandacht wordt besteed aan details. Ze worden in kleine oplages gemaakt en voor fikse bedragen verkocht. Geregeld wordt daarmee een goed doel ondersteund.

Opvallend aan de poppen is dat het idee van praktisch en goedkoop volkomen wordt losgelaten. Zou het leven aan boord niet wat aangenaamer zijn als men zich aan boord zo nu en dan wat fantasierijker zou kleden? Zou iets minder nadruk op praktisch en goedkoop de gehele zeevaart geen dienst bewijzen?

Met deze wat vrouwelijke vraag hoop ik namens de Nederlandse Zeevarendencentrale wél een goede bijdrage te hebben geleverd aan 'gender equality' bij de Dag van de Zeevarende.



Léon Rasser



• NEDERLANDSE • • DAG VAN DE • • ZEEVARENDE • • 2 0 1 9 •

In 2015 kwam Gaby Niesthoven, destijds voorzitter van de Vereniging Maritiem Gezinskontakt (VMG), met het plan om in Nederland de Dag van de zeevarenden op te pakken. Een aantal organisaties, waaronder de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, de Nederlandse Zeevarendencentrale, de Stichting Pastoraat Werkers Overzee en Nautilus International deed mee. Zo is in de daaropvolgende jaren respectievelijk op het STC in Rotterdam een dag georganiseerd, een stand op 'Sail Den Helder' bemenst en is men een aantal dagen aanwezig geweest bij de aankomst van de Volvo Ocean Race in Scheveningen. Dit alles om zeevarenden in het zonnetje te zetten en aandacht te vragen voor het leven op zee.

Dit jaar hebben deze organisaties op hun eigen websites aandacht geschonken aan de Dag van de Zeevarende. De VMG is zeer actief geweest op Facebook. Mark Dickinson, general secretary van Nautilus International, benadrukte op het jaarlijkse symposium (op 25 juni!) in zijn toespraak nog eens het belang van een dag als deze voor het welzijn van zeevarenden.

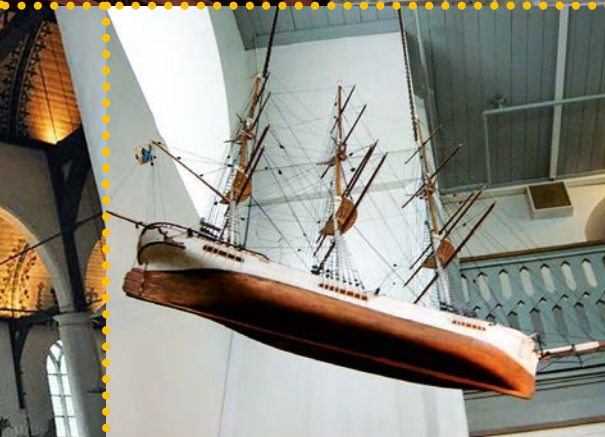
Met bezoekende zeevarenden is de Dag van de zeevarenden in diverse zeemanshuizen in Nederland ook gevierd. Zo hebben voor zeemanshuis The Bridge in Oostvoorne de kinderen van een plaatselijke basisschool 'flessenpost' gemaakt met goede wensen voor de zeevarenden. Die flessenpost werd in een leuk tasje, met een stuk chocola erbij, uitgereikt aan de bezoekers. Ook zijn er in alle clubs 'Thank you Seafarer'-posters opgehangen. Dit werd naar verluidt zeer gewaardeerd door de bezoekers.





In heel wat kerken worden zeevarenden vergeten omdat scheepsmodellen in de kerk hoog zijn opgehangen dat ze meer opvallen.





n
t de
zo
niet



Zeevrouwen

Sekse moet niet uitmaken

Het is makkelijk om cynisch te doen over de International Maritime Organization. Zeker nu dit jaar het thema 'gender equality' is. Zelf vind ik de vraag of er zich veel 'zeevrouwen' onder de zeelui bevinden een interessante. In de zestien jaar dat ik zeemansvrouw ben en talloze malen mee mocht varen, heb ik nog maar één keer meegemaakt dat er aan boord een vrouw werkzaam was. Dat vond ik speciaal én erg gezellig bovendien. Zodra ik hoorde dat er een leuke zeevrouw aan boord was, verheugde ik me erop. Na een 20 uur durende busreis naar Spanje stapte ik aan boord.



Het zou een superreis worden. Met wat tussenstops zouden we naar Venezuela, Colombia en Panama varen. Mooier kan toch niet? Helaas was mijn vaartochtje van korte duur; vijf dagen in plaats van de geplande twee maanden. Mijn eigen zeeman kreeg een infectie met een vleesetende bacterie op zijn arm. Hij belandde in het ziekenhuis. Het schip was klaar om te vertrekken en ik had een half uur om onze spullen in te pakken. Het was niet alleen stressen vanwege de korte tijd, maar ook vanwege

de paniek om hem. Dat trosje bacteriën had namelijk binnen no time een gapend gat gegeten. Gelukkig was er nu dus de praktische zeevrouw die mij geruststelde, mij hielp inpakken, een knuffel gaf en mij in de taxi zette. Terugdenkend aan die dagen aan boord hoor ik weer haar vermakelijke anekdotes. Zie ik weer voor me hoe zij iedere ochtend haar team voorbereidde op een nieuwe werkdag. Ze zag dat iemand nieuwe schoenen had, ze merkte het op als iemand zijn haar had geknipt, ze voelde dat iemand een rotnacht had gehad en hield daar dan rekening mee. Ze complimenteerde iemand die zijn werk goed gedaan had en gaf aanwijzingen als het niet goed ging. De kilo pepernoten die ik op haar verzoek had meegenomen, zou ze verdelen in de schoenen van de crew. Ze zou een feestje organiseren met kerst en oud en nieuw. Het zijn van die dingen waar mensen blij van worden. De sfeer aan boord was in ieder geval gemoedelijk gezellig. Wanneer er een zeevrouw aan boord is die niet geheel aan de verwachtingen voldoet wordt er al snel geroepen: ik wil nooit meer een vrouw aan boord! Hoe oneerlijk is dat? Als een zeeman dezelfde minpunten heeft wordt er nooit gezegd dat er geen mannen meer aan boord mogen. Net als bij zeemannen heb je toch ook onder zeevrouwen oelewap-

pers, haabaaien, driftkickers en druiloren? Dat heeft niets met sekse te maken. Het zou eigenlijk niet interessant moeten zijn of er een zeeman of zeevrouw aan boord is. Wat telt, is je persoonlijkheid. Iedereen wil immers een team waar je op kunt bouwen. Waar je mee kunt werken, lachen en waar je je veilig voelt. Meer dan eens is aangetoond dat dat soort teams uit mannen EN vrouwen bestaan. Gelukkig zijn er meestal crewleden die elkaar respecteren; mannen die dezelfde kwaliteiten hebben zoals deze vrouw heb ik gelukkig ook ontmoet. En dat merk je, het teamgevoel en het werkplezier stijgen dan aanzienlijk. De gesprekken die ik als zeemansvrouw aan boord heb, zijn altijd bijzonder. Het gaat over persoonlijke dingen die vaak niet worden verteld aan collega's. Over heimwee, over zorgen om thuis, over schoolkeuzes. Ik krijg foto's te zien van de kinderen waar ze zo trots op zijn. Er worden vertrouwelijke dingen besproken. Dan voel ik me vereerd en dankbaar dat dit met mij gedeeld wordt. Nu ik een drukker werklevens heb zit het meevaren er voorlopig niet in. Toch hoop ik het weer mee te maken. Mij maakt het niet uit wie de crewleden zijn. Mannen of vrouwen. Ik voel me altijd welkom.

Gaby Niesthoven



INNOVATIEF SCHIP IN ROTTERDAMSE HAVEN

Om contact te houden met de werkvloer moet ik als vakbondsmedewerker zoveel mogelijk tijd vrijmaken voor vlootbezoek. Hierbij mag ik zelf de schepen kiezen. Toen ik las over een schip waar grotendeels vrouwen werkzaam zijn, kon ik mijn nieuwsgierigheid combineren met mijn werk. Vol verwachting ging ik aan boord van een drijvend object in de Rotterdamse Merwehaven.

Grotendeels vrouwelijke

Het schip is de 'Floating Farm', de eerste drijvende zuivelboerderij ter wereld. In het kader van 'Future Foodsystems' wordt onderzocht of je ook op het water boerderijen kan maken. Het heeft natuurlijk te maken met de klimaatverandering waarvan de negatieve gevolgen zo snel en veel mogelijk beperkt moeten zien te worden.

De dames aan boord zijn koeien die hun intrek hebben genomen op deze ponton. Er is een stal ingericht met ruime ligboxen, een

melkrobot, een mestrobot, een automatisch voerband en een comfortabele rubberen vloer. Er is zelfs een mogelijkheid om te passagieren via de loopplank als men een wandeling wil maken op het aangrenzende groene weiland. Gelukkig hoef ik als vakbondsvertegenwoordiger geen navraag te doen naar de implementatie van de ISPS-code.

De Floating Farm werkt zoveel mogelijk zelfvoorzienend en circulair. Zo voorzien



opwaardering van bijvoorbeeld gras naar eetbare voedingsstoffen (eiwitten) wordt gezien als een zeer efficiënte voorwaarde voor duurzame voedselproductie. De melk wordt verwerkt tot gezonde zuivelproducten, de mest wordt gescheiden en in de toekomst weer hergebruikt als een organische- en rijke voedingsstof voor planten, tuintjes en parken in de stad.

Aan initiatiefnemer Minke van Wingerden stel ik een aantal vragen. Is dit project geen druppel op een gloeiende plaat? Hoe komt het gras uit 'De Kuip' naar de boerderij? Met paard en wagen door de Maastunnel? Hoe moet dat anders zonder CO₂-uitstoot? In een prettig gesprek geeft Minke aan vooral belangstelling te willen opwekken.

Daarin slaagt ze goed. Er blijkt zelfs wereldwijde interesse voor dit innovatieve en leuke project. Op weg terug naar kantoor realiseer ik me dat de vakbond misschien nog meer moet innoveren. Voor de 'bemanning' van het boerderijschip kunnen we op dit moment namelijk niet veel betekenen.

Jos Hilberding

'bemanning'

drijvende zonnepanelen in de energiebehoefte en wordt regenwater opgevangen op het dak en daarna gezuiverd. Het voer voor de koeien komt grotendeels uit de stad. Hoewel er nog geen CAO-overleg over is gevoerd, bestaat het menu uit bierbostel (restproduct van bierbrouwerijen), zemelen (van de molens in Schiedam), aardappelschraapsel en gras van sportvelden. Zelfs het gras van 'De Kuip' kan men hier eten!

De koeien verwerken deze 'reststroomproducten' tot gezonde zuivel voor de omgeving. De



ZO WAARLIJK HELPE GOD UW PARTNER

Op 17 maart 2021 mogen we in Nederland met z'n allen weer naar de stembus.

Mooi op tijd (of belachelijk vroeg) ben je met dit onderwerp, zul je misschien denken.

Dat is ook zo, het is nu 2019. Maar niet alleen regeren is vooruitzien. Als je zeeman bent moet je ruim de tijd nemen om je op de verkiezingen voor te bereiden. Of eigenlijk om je vrouw/partner of naaste (hierna: vrouw) hierop voor te bereiden. Zie het maar als een soort ETA. Ik ga je uitleggen waarom.

Het zal de eerste keer niet zijn dat op verkiezingsdag jij weer aan boord zit en je vrouw haar best gaat doen om jouw zaken te regelen. Normaal gesproken heb je haar al gevraagd en gemachtigd om jouw stem te gaan uitbrengen. Je hebt keurig de achterkant van je stemkaart ingevuld en ondertekend, een kopie van je paspoort erbij gelegd en haar je keuze duidelijk gemaakt. Dan is er niks aan de hand.

Helaas gaat niets vanzelf in het leven van de zeevarende. Het gebruik maken van je stemrecht is daarop geen uitzondering. Je zult net zien dat jij op 17 maart 2021 op een ander continent bent. Je bent natuurlijk krap na kerst en oud en nieuw al aangemonsterd dus je zit al een paar maanden aan boord. Internet is bagger, de planning verandert dagelijks en het contact met kantoor is rond-uit slecht. Je bent chagrijnig, de sfeer aan

boord is matig en je e-reader was in februari al stuk. Vervolgens loop je ook nog hopeloos je stemkaart mis die rond 3 maart 2021 thuis in je brievenbus valt. Daarom kun je het achterkantje niet invullen EN ONDERTEKENEN waardoor je niemand kunt machtigen om voor jou te stemmen.

Dan begint het. Ervan doordrongen hoe onze voorouders geknokt hebben voor je kiesrecht, is de kans groot dat je vrouw een manier gaat zoeken om toch voor jou te stemmen. Als Nederlands zeeman ben je fors belastingplichtig dus zo waarlijk helpe haar God almachtig, gestemd zal er worden! Wat gaat ze doen?

1 Ze vervalst jouw handtekening op de achterkant van je stempas en gaat hiermee jouw stem uitbrengen. Je hebt haar ondanks dat slechte internet snel nog even via whatsapp een afbeelding van je paspoort gestuurd en je keuze duidelijk gemaakt ("kies jij maar iets, schat").

2 Als punt 1, maar nu heeft je schoonmoeder jouw handtekening vervalst.

3 Ze herinnert zich de notariële volmacht die je nooit hebt ingetrokken. Die volmacht staat bekend als een wondermiddel. Ze kan immers jullie huis ermee verkopen én je bankrekening leegmaken - zonder je toestemming. Maar hoewel ze er officieel jouw stem NIET mee kan uitbrengen (*) gaat



BEREID JE NU VOOR OP DE VERKIEZINGEN VAN 2021!

ze er toch mee naar het stembureau. Ze zet eventueel een keel op en als ze het dan toch niet voor elkaar krijgt, dan gaat ze naar een andere. Dit houdt ze net zolang vol tot het uiteindelijk gelukt is.

Maar, beste varende, u hoeft niet te kiezen tussen 1, 2 of 3. Al dit gerommel is niet wenselijk en gelukkig ook niet nodig. Je hoeft je vrouw geen strafbare feiten te laten plegen door haar met een vervalste handtekening te laten gaan stemmen. Ook het overhandigen van die notariële akte aan de stembureauleden (mensen die dit document nooit hebben gezien tijdens hun opleiding en het terecht als even relevant als een zwemdiploma of boodschappenbriefje beschouwen, een situatie die op z'n minst een beetje awkward is te noemen voor alle betrokkenen) is te voorkomen.

Nou. Hoe kan het dan wel? Je vrouw heeft een schriftelijke volmacht nodig! En die regel jij met een zogenaamd **L8**-formulier.

Maar hoe werkt dit ?

Eerst moet je weten wanneer de verkiezingen zijn. Het goede nieuws is dat je schriftelijke machtigingen kunt regelen voor alle verkiezingen die bekend zijn. Dat betekent dat je dus NU al kunt regelen dat

jouw vrouw op 17 maart 2021 voor jou kan stemmen voor de Tweede Kamerverkiezing en op 16 maart 2022 voor de gemeenteraadsverkiezing. Wie al benieuwd is naar de volgende verkiezingen voor de provincie, Europa en het waterschap, houd de website van de Kiesraad in de gaten zodat je er zeker op tijd bij bent!

Als er weer een verkiezingsdatum bekend is, heb je dat **L8**-formulier van de rijksoverheid nodig. Op de website van de Rijksoverheid is het met de zoekfunctie (het vergrootglas) zo te vinden. Per verkiezing heb je er één nodig. Je kunt er dus nu al twee downloaden en afdrukken.

Vervolgens vul je de **L8**-formulieren volledig in en lever je ze tijdens je eerstvolgende verlof in bij de gemeente. Als het goed is krijgt jouw vrouw dan twee schriftelijke volmachten toegestuurd en kan zij jouw stem probleemloos uitbrengen. Of je nou thuis bent of niet. Het is niet mogelijk de **L8**-formulieren ongeldig te maken maar dat lijkt me niet zo erg. Je had immers die notariële volmacht ook niet teruggedraaid!


@strid

(*) Een notariële volmacht is geen volmacht in de zin van de kieswet en daarom mag je niet voor je vent gaan stemmen met dit papier. Dit kreeg ik te horen van een juridisch medewerker van het informatiepunt Kiesraad. Mocht je notaris echter roepen van wel, kies dan een andere. Hij/zij is niet goed op de hoogte en dat is kwalijk.

Interview

Simon Hoek

Aandacht
voor de mens
achter
de werker



**Het is al jaren een vaste
constante: Simon Hoek
zit in de redactie van
Diepgang. Al sinds het
0-nummer uitkwam in
december 1999.**

**Maar nu hij een aantal
jaren na zijn pensionering
van de waterbouw
ook zijn ‘maritieme’
vrijwilligerswerk gaat
neerleggen, neemt
hij afscheid van ons
kwartaalblad.**

**Een interview over hoe
het nou zo gekomen
is, mensen en wat
nog steeds belangrijk
zal blijven in het
zeemanswelzijnswerk.**

Simon Hoek stelt: “Geen mooiere wereld dan de maritieme wereld.” En hij kan bogen op enige ervaring. Van zowel vaders- als moederszijde zit zijn familie al vanaf de 16e eeuw ‘in de vaart’. Simon zelf kwam via de HTS Weg- en Waterbouw in 1972 bij Dirk Verstoep terecht, onderdeel van Boskalis.

Binnen het bedrijf raakte hij zeer actief betrokken bij de ondernemingsraad. Hij werd zelfs een aantal jaren vrijgesteld voor dat werk. Zo kwam het dat Simon weer ging studeren (personeelszaken en bedrijfskunde) en op een gegeven moment de overstap maakte van de techniek naar personeelszaken. Dat laatste heeft hij uiteindelijk zo’n dertig jaar gedaan.

En zo is hij ook betrokken geraakt bij het maritieme vrijwilligerswerk zoals de Stichting Pastoraat Werkers Overzee (SPWO), het Diaconaal Havenproject Rotterdam (DHR) en Diepgang.

Hoe is dat zo gekomen? Boskalis was van oorsprong baggeraar in het binnenland. Pas in de jaren zestig met de sleephopperzuigers kwamen er veel meer zeegaande schepen en groeide dat aandeel. Toen maakte men kennis met een compleet andere cultuur, die van de koopvaardij. En dat was wennen voor de waterbouw. Van Oord en Van Ommeren hadden een bijzondere link in VO2, zo zegt Simon. Maar over het algemeen kon je zeggen: “De heren zitten aan de kant van de koopvaardij, de boeren aan de kant van de bagger. Geen sterren en strepen daar, uniformen zijn niet aan de orde. Er is een plattere, informele structuur.”

Toen hij in de waterbouw kwam, zo vertelt Simon, waren de verhoudingen tussen werkgevers en werknemers goed. De werk-verlofverhoudingen waren in verhouding tot de koopvaardij okay,



opleidingen waren goed geregeld en er was een fondsenstructuur. Als hoofd Personeelszaken, vanaf halverwege de jaren tachtig, kwam hij in aanraking met zeemanswelzijn. Toen constateerde hij het grote verschil tussen waterbouw en koopvaardij. Uitzonderingen daargelaten was er bij de waterbouw veel meer aandacht voor mensen.

In 1997 stapte Simon over naar de VBKO, nu de Vereniging van Waterbouwers. Hij kreeg te maken met het sociale beleid in de hele waterbouwbranche, maar ook daarbuiten, met de contacten met de KVNR en de Federatie Werknemers in de Zeevaart, de vakbond. Simon: "De waterbouw had niets met de varendenvakbond, zij hadden FNV Bouw. De FWZ was veel militanter dan de waterbouw. Maar het werd me wel duidelijk dat er veel speelde."

Naast zijn werk was vrijwilligerswerk altijd belangrijk. Simon heeft in de YMCA gezeten, tot Europees niveau toe. Ook was en is hij actief in de kerk in Barendrecht.

Via de diaconie werd hij gevraagd voor de stichting Diaconaal Havenproject Rotterdam (DHR). Deze stichting helpt al 30 jaar zeevarenden die onder laakbare en/of moeilijke omstandigheden leven. Bijvoorbeeld door ze in het ziekenhuis te bezoeken, bemanning op kettingschepen praktisch te ondersteunen (bezoek, voedselpakket etc.) of simpelweg voor een fiets te zorgen zodat mensen ook eens van hun schip af kunnen.

Via het DHR kwam Simon in aanraking met wat hij noemt het 'handen en voetenwerk' van de zeemanshuizen en het Havenziekenhuis. Hij vindt het van essentieel belang dat de diaconieën/kerken gastvrouw zijn voor

buitenlandse zeevarenden. En dat dit zo breed mogelijk gedragen wordt. Hij merkt op dat hij nog steeds verbaasd is dat de koopvaardijpredikanten in de wereldhavens zaten, maar niet betaald werden door de reders. Met daarnaast de waterbouw die gewoon een dominee had die de schepen en de projecten bezocht. Hetgeen vanuit de SPWO nog steeds gebeurt.

Het zeemanswelzijnswerk verandert wel, mede vanwege de MLC2006. Want dat minimumniveau garandeert toch redelijk sociale omstandigheden en echte uitbuiting komt minder voor. Maar ondanks positieve veranderingen in de maritieme wereld is het werk nog steeds nodig.

Een steen des aanstoots is voor hem dat het Havenziekenhuis de nek om is gedraaid. Simon: “Dat was zo uniek, voor de koopvaardij, voor de waterbouw, voor de hele maritieme wereld. Dat tropenadviescentrum! Er ging geen baggeraar de wereld in zonder dat 'ie was gekeurd in het Havenziekenhuis. De klinische expertise is weg. Ook de rol van opvang voor zeevarenden. Het was klantvriendelijk, men wist wat een zeeman was en er was goed contact met de diaconaal werker. Zeelieden komen nu in Haagse ziekenhuizen terecht en zijn niet meer te traceren Onbegrijpelijk!”

“Het Rotterdamse Havenbedrijf gaat er prat op, maar dit is geen sociale haven. Het is te gek voor woorden dat het welzijnswerk door vrijwilligers in stand gehouden moet worden. En dat het niet op waarde geschat wordt. Een haven als Rotterdam moet zich eigenlijk de ogen uit de kop schamen. Hier moeten gewoon professionals aan de slag! Je zou iemand van kaliber wensen – en geld – om dit professioneel op te pakken. Daar waar mensen werken moet er altijd aandacht zijn voor de mens achter de werker.”

Hier spreekt de HRM-man: “Arbeid voor inkomen moet gepaard gaan met interessant werk, werk waar je lol in hebt. Is dat niet het geval, dan loopt de productiviteit terug, altijd en overal. Als je mensen teveel onder druk zet loopt het fout of gaat het minder.” Het is dus verstandig, ook zakelijk, als er aandacht is voor mensen.

Wat er in de waterbouw kan – pastoraat voor de werkers overzee – moet in de rest van de maritieme wereld ook kunnen.

Simon: “Ik sta er nu al weer een aantal jaren buiten, maar het is belangrijk dat wij ons realiseren, dat mensen die op zee zitten een type werk doen dat met geen ander werk aan land valt te vergelijken. Op het moment dat maritieme bedrijven geleid gaan worden door landrotten gaat het fout. Want er wordt zo gemakkelijk over gepraat door mensen die er geen verstand van hebben.”

En wat betreft de stichtingen die Simon Hoek nu zal gaan verlaten, wil hij hieraan nog wat toevoegen? “Het zeemanswelzijnswerk moet natuurlijk doorgaan, anders, én steeds weer inspelend op nieuwe ontwikkelingen. Men moet niet bang zijn voor nieuwe impulsen.

Ik hoop ook dat de landelijke kerk ruimte blijft geven aan de geestelijke verzorging van alle zeevarenden (dus niet alleen koopvaardij).” Successen moeten het laten zien, ‘be good and tell it’. Bijvoorbeeld het welzijnswerk in de Eemshaven. Het is vrijwilligerswerk, succesvol en zeer gewaardeerd in de haven en daarbuiten. Dit moet goed gecommuniceerd worden.”

Diepgang blijft hij een waardevol blad vinden. In de wijze van werken staat kwaliteit voorop. En dat is belangrijk om vast te houden. “Maar: geen mooiere wereld dan de maritieme wereld.”



“Je moet met je tijd meegaan!”

Bezoek Seamen's Centre Amsterdam

Wie beweert dat centra voor zeevarenden een achterhaald verschijnsel zouden zijn, heeft niet goed opgelet. In Nederland zijn er wel zeemanshuizen gesloten, maar er zijn ook nieuwe bijgekomen. Het Seamen's Centre in Amsterdam zag in de afgelopen jaren het aantal bezoekers met bijna 50% toenemen. Om dat te bereiken moet je goed weten wat je bezoekers willen. Diepgangredacteur Stefan Francke ging op bezoek.

Het bordje “OPEN” knippert je uitnodigend tegemoet als je de hal van het Seamen’s Centre binnenloopt. “Kleine dingen zijn hier belangrijk,” legt Karim uit. “Als je binnenkomt, merk je meteen dat dit centrum onderdeel is van Amsterdam. Je kunt hier zo met de trein naar de binnenstad. We hebben ook een overeenkomst met een taxibedrijf. En we hebben twee fietsen beschikbaar, die men kan lenen met een borg. Er staat een rek met toeristische folders en er is een lichtkrant. Wij willen de zeevarenden niet voor de keuze stellen: óf je gaat naar het zeemanshuis óf je gaat naar de stad. Je kunt heel goed hier beginnen en dan verder gaan. Terwijl je anders de stadgangers kwijt zou zijn. En vaak blijft men toch wel hangen.”



Het Seamen’s Centre ligt strategisch midden in het havengebied. Daardoor is de bus die bemanningen ophaalt, nooit langer onderweg dan 20 minuten. Het aantal bezoekers op een avond laat zich moeilijk voorspellen. Zeevarenden die de stad ingaan en nog met de bus terug naar het schip willen, moeten wel om 22.00 uur weer in het centrum zijn. “Daar moeten we streng in zijn, anders weten we wel hoe laat het wordt.” Wanneer ik arriveer is er net een Filipijnse bemanning opgehaald. Ik ga met de bus mee voor een groepje Indiërs. De bedoeling is dat er binnenkort nog een elektrische bus bijkomt. Daar heeft de ITF geld voor beschikbaar gesteld.





“We willen in ons zeemanshuis een huiskamergevoel uitstralen. Hoe het er op een schip uitziet, weten ze wel.” Langs één wand staan er tafeltjes met stoelen. Er is een lounge ruimte, waar zich een smart TV bevindt met karaoke-set en een gamestoel voor de Xbox. De piano wordt geregeld gebruikt; voor de gitaren wordt nog naar sponsoring gezocht – die zijn aan reparatie toe. Verder kan men zich vermaken met: tafeltennis, poolbiljart, darten en tafelfoetbal (een tip: speel niet tegen Karim, die is veel te goed).



Het hart van het Seamen's Centre wordt gevormd door de gebruikelijke bar, waar men drankjes en snacks kan bestellen. “Misschien liggen onze prijzen iets hoger dan in andere zeemanshuizen, maar het is altijd nog een stuk minder dan wat je in de stad betaalt. Zo kunnen we wel blijven draaien. Zeemanshuizen moeten laagdrempelig zijn, maar er moet niet een geur van ‘alles is gratis’ om heen hangen. We willen wel kunnen blijven bestaan en dat kan alleen als we omzet hebben.” Populair is de Beer Tower – hoewel natuurlijk goed in de gaten wordt gehouden dat de bezoeker straks wel weer de gangway op kan. De muziek wordt aangepast aan het publiek. Westers, Filippijns, Indiaas: het is allemaal in huis.



In de zomer is het terras heel populair en wordt de barbecue goed gebruikt. Er staan nu picknicktafels, men hoopt ook een lounge-zit te kunnen realiseren. En men is op zoek naar een tuinman.



Het Seaman's Centre wordt draaiende gehouden door zes betaalde krachten en twee vrijwilligers. Ik tref vanavond (van links naar rechts) Dave, Karim en Younes. Op de foto ontbreken manager Chris, Leo, Emy en de vrijwilligers Jackie en Rose. Er is een algemeen bestuur en een dagelijks bestuur. Belangrijke sponsors zijn de Port of Amsterdam en verschillende bedrijven in de haven. Punt van zorg van de toekomst: de haven draait op zich goed, maar er is wel steeds minder tijd voor bemanningen om naar de wal te komen. Ook verdwijnt er steeds meer havengebied richting IJmuiden.



De vitrines met Amsterdam souvenirs en T-shirts trekken altijd veel aandacht. Ook tijdens mijn bezoek wordt het nodige verkocht. In de voormalige gebedsruimte is nu tweedehands kleding te vinden. Het 'meeneem' boekenrek is onlangs verplaatst in de loop naar het toilet. "Nu wordt er veel meer meege-
nomen en hoeven we een rek minder





neer te zetten.” Daarnaast blijft de verkoop van SIM-kaarten belangrijk. “Soms zeggen we wel eens: de belangrijkste reden voor een zeevarende om naar een zeemanshuis te komen is de SIM-card. We bieden daarom drie verschillende bundels aan. We snappen dat op termijn het internet als lokker gaat verdwijnen. Maar we hebben nog een heleboel ideeën om het voor de bezoekers toch interessant te houden.”



Het Seamen's Centre heeft van oorsprong een kerkelijke achtergrond. Havendominee Léon Rasser komt geregeld buurten en kan ook bij bepaalde problemen worden ingeschakeld. Met kerst is er een viering. “Dan zit het centrum helemaal vol en rijden we met extra bussen.” Direct naast de ingang is er een tafel te vinden met daarop de Bijbel, dagboekjes en andere publicaties.



Ik spreek een paar bezoekers aan. Een Russische machinist vertelt: “Ik kom hier graag, want het is fijn om van je schip af te kunnen. Je ziet hier wat andere gezichten en je zit even in een andere sfeer.” Een Filippijnse poetser kwam vorig jaar voor het eerst in dit centrum. Hij kan zich hier goed ontspannen en internetten. “En de mensen zijn hier benaderbaar.”

Zeevarenden hebben het niet altijd gemakkelijk, daarvan zijn de stafleden overtuigd. Lange contracten en lage betaling zijn heel gewoon. “Soms wijzen we bemanningen op de mogelijkheid misstanden bij de ITF te melden. En er is de Seafarer’s Help hulplijn. We hadden een keer een groepje dat niet in dezelfde bus mee terug wilde als de kapitein. Bij ons kwam die heel aardig over, maar het scheen aan boord een tiran te zijn. Schakel je dan zelf de ITF in? Lastige vraag, want soms maak je dan het probleem alleen maar groter. We hebben wel de ITF gebeld toen we een Algerijnse bezoeker hadden, die dacht dat dit een hotel was. Hij beweerde dat hij niet betaald was toen hij van zijn schip af moest. Ingewikkeld verhaal.”



Feyenoord in Amsterdam? Voor mij – in Rotterdam geboren – een grappige gewaarwording. “We hope to see you soon in the Seamen’s Centre Amsterdam.”

Stefan Francke



Het Seamen’s Centre Amsterdam, Raderweg 32, is iedere dag geopend van 16.00 tot 23.00 uur.

Meer informatie is te vinden op: seamensclub-amsterdam.nl.

Espresso

Direct als ik na mijn verlof op de brug kom weet ik dat er iets veranderd is. Maar wat dat is heb ik pas door als ik een kop koffie wil maken. Wáár is het koffiezetapparaat gebleven?

Die ouwe, vertrouwde filterkoffiemachine. Op de plek waar dat ding al die jaren heeft gestaan glimt een fonkelnieuw, volslagen onbekend apparaat mij tegemoet. Vol met knopjes en lichtjes.

“Hoe vind je de nieuwe espressomachine?” vraagt Wiebe, de met verlofgaande kapitein, trots tijdens de commando-overdracht.

“Heb ik speciaal aangevraagd! Zelfs Chinese koffie is met deze machine nog lekker!” jubelt hij.

Mijn antwoord klinkt een beetje zwakjes, zo iets als “Eh, is dat zo?”

Als een enthousiaste machinist die een nieuwe separator demonstreert drukt Wiebe op een aantal knopjes. Het apparaat begint vervaarlijke geluiden te maken, als een ouwe man die luidruchtig en vooral langdurig zijn keel schraapt. Ik kijk vol verbazing toe, maar er gebeurt niets. Dan ineens komen er uit twee pijpjes donkerbruine straaltjes vocht. Gelukkig heeft Wiebe er een kopje onder gezet. “Kijk!” roept hij triomfantelijk, “koffie!”

Ik pak het kopje en ruik voorzichtig. Ja, ontegenzeggelijk koffie, maar waarom zit er een dun schuimkraagje op als bij een slecht-getapte Guinness?

“Nóóit meer filters! Je gebruikt precies de hoeveelheid koffie die je nodig hebt, geen halve potten koffie meer wegspoelen!”

Het enthousiasme van Wiebe kent geen grenzen.

Nadat ik een nipje heb genomen van de behoorlijk sterke koffie (“... en met deze knop stel je de sterkte van je koffie in!”) gaat de demonstratie verder. “Kijk, druk op deze knop voor een espresso klein, deze voor een espresso groot en deze voor een gewone kop koffie. Hier vul je het water bij en hier de bonen. Dit klepje is voor oploskoffie. Je kan dit roostertje verwijderen om de oude koffie uit het apparaat halen.” Wiebe sloopt de halve voorkant van het apparaat en trekt er een verborgen bakje uit. In het bakje liggen bruine schijfjes die een beetje lijken als een gesneden ... eh, nou ja, het zal wel koffiedik zijn.

“O ja! Wel het lekbakje op tijd legen ...”

Nadat ik de derde stuurman heb belast met het onderhoud voor het apparaat weet ik al na een week welke knop ik moet indrukken voor een goed bakje koffie.

Toch heb ik mijn bedenkingen nadat ik de manual heb gelezen. Het apparaat dient na drie jaar grátis naar de fabrikant te worden teruggestuurd voor een grondige revisie. Een dokbeurt zeg maar. Juist dát zie ik nog niet gebeuren. Ik besluit dan ook mijn oude filterkoffiemachine nog maar even niet weg te doen.

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



Uitwuiven gaat in Nederland vaak wat praktisch en onhandig. In landen als de Oekraïne heeft men meer oog voor stijl. Zo hebben ze in Odessa een Italiaanse architect een prachtige trap laten ontwerpen van de stad naar de haven. Ze staan bekend als de Potjomkintrappen. De Potjomkin was een schip waar de bemanning alleen nog maar rot vlees te eten kreeg. Deze kwam in

opstand en daar is een film over gemaakt. Om er een mooi filmisch geheel van te maken is verzonnen dat er hevig is gevochten op de trap om de muiterij de kop in te drukken. In de loop der tijd bleek voor heel wat mensen de trap te hoog. Daarom is er ook een roltrap gemaakt. Deze is echter al jaren kapot. Wat dat betreft valt er zeker iets te zeggen voor de Nederlandse manier van uitwuiven.



Nederlandse Zeevarendencentrale

Stationsstraat 112

3881 AG Putten

www.nederlandsezeemanscentrale.nl



Stichting Pastoraat Werkers Overzee

Parelduikerhof 8

4332 DA Middelburg

www.spwo.nl