

NUMMER 3 2020

diepgang

EENENTWINTIGSTE JAARGANG KWARTAALBLAD MARITIEM PASTORAAT

DOOS

RAKETPILOOT

Port Betaald



CORONABEZEM

VLIEGENDE ENGEL

VAN DE REDACTIE

Zoals elk tijdschrift proberen we anders te zijn dan de andere. Aangezien alle maritieme blaadjes nu over COVID gaan, bedachten we om te proberen daar vooral niet over te schrijven. Al snel bleek dit een slecht idee. Diepgang gaat namelijk over hoe het leven en werken op zee werkelijk is. En daarin speelt de pandemie een grote rol. Hopelijk is het ons gelukt om hier op een originele manier over te schrijven.

Léon Rasser

IN DIT NUMMER

3 Brood en vis

Uit de dood komt dat wat nodig is

6 Michel Serres

Van zeeman tot filosoof

10 Petitie

Marianne Kloosterboer heeft een dringende vraag

15 Piraterij

The continuing story

16 Raketpiloot

Het is de commercie die verlangt naar stoere mannen

18 Mission to Seafarers

In Schiedam is de engel verre van vleugellam

22 Coronatips

Wie heeft er nog een paar?

26 Saai

Er is gewoon niks aan

28 Coronabezem

Niet geschikt voor elke klus

30 De caviabak van Fred Oster

Avro's wi-kent-kwis in Tokyo

32 Gedicht

Letters zijn ongenueanceerd als zodanig

33 Afscheid van de Willemsskade

34 Face check

Veilig de veiligheid controleren

37 In memoriam

Piet van Berge

38 Koopvaardijdiensten 2020

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) 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)



Het is mogelijk Diepgang kosteloos te ontvangen in PDF. Stuur een verzoek naar:

contact@nederlandsezeevarendencentrale.nl

MEDITATIE

Brood en v

vis



MEDITATIE

• • • • • **Eén van de merkwaardigste situaties op de wereld is dat er mensen honger lijden. Want er is genoeg voedsel voor iedereen. Helaas slagen mensen er niet in het te verdelen. Schrijnend zijn de verhalen over rampgebieden waar zakken met rijst verkocht worden waar met grote letters op staat ‘Donated by the United Nations’.**

Het verzamelen van materieel bezit heeft te maken met het strijden tegen de dood. Voedselvoorraden, kleren, een stevig huis, pensioen- en ziektekostenverzekeringen: het houdt de dood een beetje buiten de deur. Het is voor veel mensen echter ook een obsessie.

Het is daarom een hele kunst om het voedsel dat verdeeld moet worden bij de mensen terecht te laten komen die het echt nodig hebben. Kerken slagen hier wat beter in dan overheden. Waarom is dat eigenlijk?

Eén reden is dat mensen in een kerk elkaar kennen. Je valt bijvoorbeeld onmiddellijk door de mand als je beweert vijf hongerige kinderen te hebben als niemand die ooit gezien heeft. Een veel belangrijker reden is de leer van de kerk. Vanaf de preekstoel klinkt de boodschap dat de kwaliteit van je leven niet bepaald wordt door een grote hoeveelheid materieel bezit.

Een bekend verhaal uit de bijbel is dat Jezus een menigte te eten geeft door vijf broden en twee vissen te vermenigvuldigen en te verdelen. Het vermenigvuldigen is in zekere zin de basis van de landbouw. Het zaaien van één zaadkorrel levert een

veelvoud nieuwe korrels op. Fascinerend is dat het zaad daarvoor in de grond moet. Het donker in. Daar waar de mens niet kan leven. Sterker nog, het lichaam van een mens gaat er pas heen als het gestorven is.

De bodem van de aarde lijkt in die zin op de zee. Onder het oppervlak is er geen leven mogelijk voor de mens. Wat dat betreft zijn vissen mysterieuze wezens. Zij vermenigvuldigen zich zoals zaden in een akker. Daar in die chaos vormen zij voeding, een bron van leven voor mensen. Ze zijn met zovelen dat er meer dan genoeg is voor iedereen. Het uitdelen ervan is leuk om te doen.

De leer van Jezus is dat de dood erbij hoort. Dat die plekken die je instinctief probeert te vermijden juist het begin van nieuw leven zijn. Jezus beweert daarom dat hij ‘het brood des levens’ is. Daarmee bedoelt hij dat hij als een zaad sterft en zo weer nieuw leven voortbrengt. Wat voor het land geldt, geldt ook voor het water. Hij wordt daarom ook als een vis (Ichthus) omschreven. Hij gaat door de dood heen ten bate van anderen.

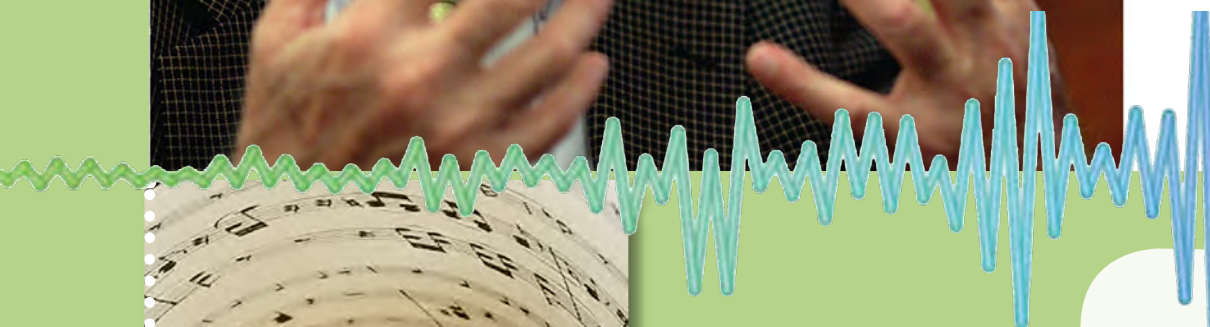
In het Christendom gaat het er dus niet om bij de dood vandaan te blijven. Het gaat om het besef dat het leven uit de dood vandaan komt. Dat is niet eenvoudig te begrijpen. Het is wonderlijk.

Het is ook van groot van belang als je voor de keuze staat of je alleen voor je angstige zelf wilt zorgen of ook voor de ander. Als die dat nodig heeft.

Léon Rasser

GEZIEN EN GELEZEN

ZEEMAN



DIE FILOSOF WERD



MICHEL SERRES

Aan boord hebben ze prima oren, vind ik. Ik bedoel dan niet dat er heel goed naar de kapitein wordt geluisterd. Maar men heeft heel goede oren voor het geluid van het schip. Zodra er iets misgaat met de machines, heeft het gehoor dat soms nog eerder opgepikt dan de PLC-tjes. Oren spitsen zich bijvoorbeeld als een lier niet

goed draait. Een bepaalde “klonk” klopt niet. En tot voor kort geleden werd er sterk op de zintuigen gebaggerd. Instrumenten zijn een stuk belangrijker geworden, maar nog steeds kan een bepaald gevoel bij varen en baggeren niet gemist worden.

Het boek *Muziek* van de Franse filosoof Michel Serres

gaat over luisteren. Dat heeft voor hem niet alleen te maken met liederen of instrumenten, voor hem zit in van alles muziek. Serres is een bekende persoon in Frankrijk. Daarbuiten niet. Waarschijnlijk komt dat omdat er weinig werk van hem is vertaald. Dat komt weer omdat zijn boeken niet zo makkelijk zijn te lezen. Naast filosoof was

Serres een natuurkundige die golfbewegingen bestudeerde. Daarvoor was hij jarenlang een marineofficier. Dat laatste is heel goed te merken, want zijn werk zit vol met toespelingen naar de wereld van de zeevaart. De zee stemt immers tot nadenken.

Serres' boek begint bij het ruisen van de zee. Alles in deze wereld maakt in feite geluid, alles trilt en beweegt, alleen pikken we dat als mensen niet altijd op. Ook een schip heeft een eigen klank – dat kan iedere zeevarende beamen: de motor, het gekraak, het ronken van de luchtverversing – bij ieder schip klinkt het net weer een beetje anders. Het bepaalt mede, onbewust, hoe je je op een schip kunt voelen. Zelf werd ik ooit als baggerdominee te slapen gelegd in de “condem-

ned room” – de hut onder de koppellier die de drijvende leiding ophijst. Ik snap dat het geen populaire hut was. Maar toch: na twee keer wakker te zijn geworden van het gepiep en gejack, sliep ik heerlijk door. Serres kan ook als geen ander woorden vinden voor het dansen van een schip op de golven, het geluid van de boeg die door de golven heen snijdt, het geborrel van de schroef bij het achterschip – geen zaken waar je normaalgesproken over nadent, maar die wel veel herkenning oproepen.

Serres wil ook het menselijk lichaam beluisteren. Dan gaat het bij hem niet zozeer om de medische kant, dat je goed naar je lijf moet luisteren. Het is meer dat een menselijk lichaam naar het leven gaat staan en naar het werk. Ken-

nis zit niet alleen in je brein, kennis zit ook in je armen en benen, in je rug, in wat jij ziet en hoort en een ander niet. Beroemd is natuurlijk het verhaal van de monteur die een machine kwam repareren waarbij iedereen met de handen in het haar zat. Hij gaf één klop met de hamer en de boel deed het weer. Later volgde een rekening van twintigduizend euro. Het bedrijf was kwaad over zo'n hoge rekening. Zo'n simpele handeling, de monteur werd gevraagd de rekening te specificeren.

Er kwam een nota terug:
“1. Arbeidstijd: slaan met de hamer - 1 euro
2. Weten waar en hoe je met de hamer moet slaan - 19.999 euro.”

Bij zeevarenden zie je ook goed hoe de kennis in het lichaam is getrokken: hoe je

Michel Serres, *Muziek* (vertaald door Jeanne Hollerhoek, met een nawoord van René ten Bos), Boom Uitgeverij, 2012

met deining gewoon op het dek kunt lopen, hoe men oog heeft voor belading, hoe tussen drukke gesprekken op de brug toch een oproep op de radio wordt gehoord. Dat is praktijkkennis die je niet uit een boekje kunt leren. Terwijl – en dat is een fundamentele kritiek van Serres op onze samenleving – tegenwoordig papieren kennis belangrijker lijkt te zijn dan de werkelijkheid. Maar papier bevat alleen noten, geen muziek. Serres had zelf – zoals op ieder schip – leerlingen aan boord die hij in de praktijk vertrouwd kon maken met het leven op zee.

Serres hoort overal muziek in. Muziek en emoties raken aan elkaar: het gevoel, bijvoorbeeld, als alles lekker loopt, dan zit er een “upbeat” in je leven en werk. Hij bespreekt

ook het bijbelse verhaal als Maria gaat zingen, als zij zwanger is van Jezus – in haar lichaam gaat het zingen. Niet voor niets hecht de christelijke traditie veel waarde aan het woord “incarnatie”, vleeswording, lichamelijkheid.

Alles trilt, alles beweegt. De westerse filosofie is volgens Serres soms teveel gefocust op de stilte, het zwijgzame, hoogintellectuele denken dat zich los wil maken van het al te gewone, platte leven. Maar als het stil is op een schip, klopt er iets niet. Dan schrikt iedereen juist wakker: waarom is de motor gestopt met draaien? Waarom liggen we stil? De bedoeling van de filosofie is niet zwijgzaam mediteren en in zichzelf op te gaan, maar om te midden van alle lawaai het gehoor scherp te houden. We

moeten weer leren luisteren – vooral ook naar elkaar. Want we zijn als mens vaak beter in praten dan in luisteren.

Muziek is de luisterervaring bij uitstek. Muziek verbindt, ook aan boord. Met elkaar meezingen met een nummer, heerlijk, je kunt er helemaal in opgaan. Muziek drukt uit waar woorden te kort schieten. Eigenlijk had Serres ook liever componist geworden, of concertpianist. Maar daar vond hij zichzelf niet goed genoeg voor. Dus heeft hij vanuit zijn zee-ervaringen dit prachtige boek over muziek geschreven. Helaas zijn het wel woorden. Het is daarom wel handig om bij het lezen je favoriete playlist op te zetten.

Stefan Francke



Caring for seafarers

INTERVIEW MET
MARIANNE KLOOSTERBOER

**Dit is wat
we kunnen
doen!**



s around the world

Marianne Kloosterboer

is voorzitter van de Stichting Mission to Seafarers Vlissingen. Ook heeft zij het initiatief genomen om een petitie naar de Tweede Kamer te sturen. Daarin wordt om ondersteuning van de Nederlandse zeemanshuizen gevraagd.

Ik spreek haar in de 'Flying Angel' in de Zeeuwse haven – vanwege de dreigende onweersbui toch maar binnen. Maar niet na een 'fotosessie' bij de prachtige boei die sinds begin juli in de voortuin van het centrum ligt. Op de boei staat – naast de logo's van een aantal sponsors – waar het om gaat: 'Caring for seafarers around the world'.

Marianne Kloosterboer vertelt onder het genot van een lekkere sterke bak koffie in de ruimte van de 'Flying Angel' dat "dit is wat we kunnen doen". Zeevarenden van over de hele wereld gastvrij onthalen in de club nu ze – mondjesmaat – weer van boord kunnen. Hier in de haven van Vlissingen een thuishaven bieden. En daarnaast de situatie van zeevarenden wereldwijd belichten. Zoals nu in de coronatijd.

Kloosterboer praat met passie. Zelf is ze zes jaar geleden betrokken geraakt bij het zeemanswerk in de 'Flying Angel'. Net toen ze stopte met haar baan als directeur van een basisschool zag ze in het kerkblad een advertentie voor bestuursleden. Ze kende het zeemanshuis wel; haar echtgenoot was jaren Scheldeloods en haar schoonzoon is zeevarende. Het klikte goed en sindsdien zet ze zich als voorzitter in.





Naast bestuurlijk zorgen dat de tent draait, probeert Kloosterboer meer aandacht te vragen voor het zeemanscentrum in Vlissingen, dat afhankelijk is van vrijwilligers en donaties. Daarnaast vindt ze dat er aandacht moet zijn voor het zeemanswelzijnswerk in de andere Nederlandse havens én wereldwijd. Als oud-zeemansvrouw weet ze uit eigen ervaring hoe belangrijk dat is.

De laatste maanden werd de aandacht uiteraard opgeslokt door de coronacrisis en hoe zeevarenden daarin getroffen zijn. Met een club die dicht moest tóch maar kijken hoe er zo veel mogelijk ondersteund kon worden. Tóch met twee vrijwilligers en de havenpastor langs de schepen gaan om telefoonkaarten te leveren. Want aan boord is de behoefte aan contact met de familie groter dan ooit, en hoe kom je anders aan je telefoonkaart?

Tóch zo snel als maar enigszins mogelijk was het winkeltje in het centrum weer open.

De kapel wordt door havenpastor Pascal Handschin en baggerdominee Stefan Francke gebruikt om 'preek-filmpjes' op te nemen. Zo proberen ze zeevarenden online te bemoedigen. "Maar", zo zegt Kloosterboer, "Niet alleen in de coronacrisis moet er 'caring for seafarers around the world' geïmplementeerd worden. En dat is lastig."

Op mijn vraag waarom dit zeemanshuis zo belangrijk is zegt ze: "We willen de zeevarenden laten voelen dat er naast 'thuis' nog een ander thuis is. Ze zijn welkom, er is hier aandacht voor de mensen. Ze zijn geen nummer." En met nadruk gaat ze verder: "Zonder vrijwilligers in de club kan dat niet, die hebben we hard nodig. Bij de vrijwilligers

geldt overigens dezelfde passie."

Het netwerk is goed, zo vertelt ze, de loodsen sponsoren bijvoorbeeld en North Sea Port doet onderhoud. Maar structureel is dat niet. Om door te kunnen gaan met het zeemanshuis ziet ze een aantal manieren. Eerstens: anderen te laten zien hoe belangrijk dit werk is. Door bijvoorbeeld meer aan de weg te timmeren, serviceclubs als Lions en Rotary uit te nodigen voor een bezoek, de media op te zoeken. De filmpjes van de havendominee te promoten en sociale media in te zetten. Het netwerk in de havens uit te breiden.

Haar kompaan in dezen is vrijwilliger Henk Daniels, die goed thuis is in de Zeeuwse haven en veel contacten met de bedrijven heeft. Samen zijn ze al een aantal keren op stap geweest met een mooie



PowerPoint.

Zij denkt dat het zeemanswelzijnswerk beter neergezet kan worden door samenwerking binnen de Nederlandse Zeevarendencentrale (NZC). In deze centrale werken vrijwel alle zeemanshuizen met elkaar samen. Ze noemt ook de band tussen het zeemanshuis en de kerken. Dat zijn behalve de Protestantse Kerk in Nederland ook de Anglicaanse en Oud-Katholieke kerk.

Met enige spijt constateert ze dat de echte Engelse gemeenschap van vroeger er niet meer is, maar de rijke geschiedenis en traditie ligt er gelukkig nog wel. Nog steeds heet het centrum de 'Flying Angel'. En is het doel hetzelfde: voor de zeevarenden een open huis te bieden, iedereen is van harte welkom. De naam 'Mission to Seafarers' is dan ook wereldwijd bekend en herkenbaar.

Het zeemanswelzijnswerk moet niet alleen in Vlissingen, maar in heel Nederland op peil blijven. Marianne Kloosterboer: "Het is van de zotte dat het welzijn van zeevarenden met stukjes en beetjes bij elkaar gebedeld moet worden door de kerken en een paar welzijnsorganisaties. Zeker omdat het een belangrijke aanbeveling is in de MLC 2006."

(Kort door de bocht: de MLC 2006 is een verdrag van de VN dat door de Nederlandse regering is ondertekend. De regering heeft dus beloofd de zeemanshuizen te steunen maar dat gebeurt in de praktijk niet.)

Mede daarom is het plan voor een petitie opgekomen. Het begon toen CDA-kamerlid Joba van den Berg voor een werkbezoek naar Vlissingen kwam. Kloosterboer wist haar voor de situatie van de

zeevarenden te interesseren.

Ze kwamen samen op het idee. De problemen in Vlissingen lijken op die in andere havens. Vandaar dat namens alle zeemanshuizen in de NZC een petitie is opgesteld. Deze petitie wordt binnenkort aangeboden aan leden van de Tweede Kamer.

Dat moet vooral niet te wollig, vindt Kloosterboer. "Geen geitenwollensokkenbenadering en 'zielige' zeevarenden; als zeemanshuizen en welzijnswerk moeten we laten zien dat we bestaansrecht hebben en ook dat we toekomstgericht zijn. Er moet gewoon geld voor komen. Het van hun kant niet oppakken van hun verantwoordelijkheid geeft aan dat de Nederlandse overheid nog steeds geen aandacht heeft voor het feit dat er gevaren wordt, dat dat belangrijke taken zijn en dat er geen aandacht is voor zeevarenden

die de Nederlandse havens aandoen.”

De MLC2006 moet eindelijk eens een keer écht geïmplementeerd worden in Nederland, juist ook financieel. Kloosterboer: “Elke zichzelf respecterende haven moet toch een zeemanshuis

hebben. Maar die kan niet van de wind bestaan. Het is geen vrijwilligersorganisatie, dat kán niet. Het aannemen en implementeren van de MLC2006 betekent dat die zeemanshuizen er moeten zijn en dat kost geld.

Dit werk moet doorgaan. Juist in deze tijd merk je dat het

heel belangrijk is voor zeevarenden. Er wordt met mensen gesold en ze zijn onterecht een vergeten groep. Caring for seafarers, around the world! En dat moet luid en duidelijk verkondigd worden.”

Helene Perfors

NZC-petitie aan de Tweede Kamer

Zorg voor zeevarenden dreigt kopje onder te gaan

Sinds de landelijke subsidie in 2005 werd ingetrokken is het bikkelen voor de zeemansmissies en zeemanshuizen om zeevarenden te blijven ondersteunen. Het ‘financiële gat’ in het welzijnswerk wordt maar voor een deel gecompenseerd door gemeenten en havenbedrijven. Met kunst en vliegwerk is de zaak tot nu toe draaiende gehouden. Maar wanneer er geen maatregelen worden getroffen zal onvermijdelijk de zorg voor zeevarenden in een aantal grote havens wegvallen.

Wel heeft de Nederlandse Staat in 2011 de ‘Maritime Labour Convention’ (MLC 2006) geratificeerd. In hoofdstuk 4 van dat IMO-verdrag wordt dringend aangeraden te zorgen voor ‘Port Welfare’. Dit betekent dat landen die het verdrag hebben ondertekend ook de verplichting hebben te zorgen voor goede welzijnsvoorzieningen voor zeevarenden.

Een land als Duitsland bijvoorbeeld heeft hierin verantwoordelijkheid genomen; structureel gaat er bijna een miljoen euro per jaar naar de Duitse zeemansmissie. Nederland doet er helaas bitter weinig aan. En dat terwijl er al drie jaar gesprekken zijn met de verantwoordelijke ministeries. En er zelfs uit internationale rapportages blijkt dat Nederland niet het vereiste niveau van welzijnsvoorzieningen haalt.

De Nederlandse Zeevarendencentrale (NZC) vindt dat zeevarenden havens verdienen waarin ze zich veilig en welkom voelen.

Daarom zal men een petitie aanbieden aan de Tweede Kamer.

Zodat de Nederlandse overheid zich gaat inzetten om steunmaatregelen te treffen, de zeemanshuizen in stand te houden en dat het welzijn van zeevarenden gewaarborgd kan worden.



Piraterij

The continuing story

De Wet ter Bescherming Koopvaardij I die begin 2019 door de Eerste Kamer is aangenomen is nog steeds niet in werking getreden. Bij het beantwoorden van Kamervragen afgelopen juli stelde de minister van Justitie en Veiligheid dat het misschien zelfs nog tot 2022 duurt voordat dat gaat gebeuren.

Directeur Annet Koster van de redersvereniging KVNR noemt deze trage voortgang onaanvaardbaar. De antwoorden van de minister op de vragen laat volgens haar een gebrek aan gevoel over de noodzaak van de wet zien. Terwijl die urgentie er toch echt zou moeten zijn, zeker gezien de recente piraterijgevallen. Ze roept alle parlementsleden die voor de wet gestemd hebben op om de minister achter de broek te zitten om vaart te maken. Laten we dat maar een mooi streven noemen.

De wet voorziet in de mogelijkheid om aan boord van Nederlandse zeeschepen bewapende particuliere beveiliging in te zetten als blijkt dat de inzet van een zogeheten VPD via Defensie niet mogelijk is. Op deze manier zijn de reders en zeevarenden altijd verzekerd van adequate bescherming tegen piraterij.

RAKETPILO

Er zullen weinig Diepganglezers zijn die Elton John niet kennen. Hij is een muzikant die zingt over vrouwen met een moeilijk leven. Zoals Nikita die lijdt onder de Russische dictatuur. En Lady Diana die trouwde met een kroonprins die niet van haar hield. En een kleine danseres die symbool staat voor alle vrouwen met dromen die niet zijn uitgekomen.

De meest tragische figuur die hij bezingt is echter een man. Een raketpiloot om precies te zijn. In het liedje Rocket Man dat is geschreven in 1972. Toen sprak de ruimtevaart enorm tot de verbeelding. Jongetjes wilden destijds liever astronaut dan profvoetballer worden. In het lied gaat het echter over hoe de ruimtevaart er een eeuw later uit zou kunnen zien. Volgens de liedtekstschrijver Bernie Taupin is dan het beroep van chauffeur van een raket eentonig. Daarnaast is het vanwege de lange reizen ook eenzaam. Taupin had deze ideeën gehaald uit het boek 'Rocketman' van Ray Bradbury.

De videoclip die bij het lied gemaakt is, maakt helemaal gehakt van het stereotype beeld van de stoere ruimtevaarder. Een sterke scene is dat deze op weg naar zijn raket de metro neemt. Daar meent hij tot zijn verbazing zijn vrouw en

01



kinderen op het perron te zien staan. Nadat hij naar ze toe is gerend en ze wil omhelzen, blijkt hij in de lucht te grijpen. Vervolgens kijkt hij angstig om zich heen of hij zichzelf niet voor schut heeft gezet.

Er is weinig fantasie nodig om overeenkomsten tussen dergelijke ruimtevaart en de huidige zeevaart te zien. Het beeld dat een zeevarende tegen een stootje kan, is comfortabel voor de mensen aan de wal. Ze willen namelijk niet lastig gevallen worden met zeevarenden die na een periode van varen weer naar huis willen. In hun pogingen om aan de ene kant een ziekte te bestrijden en aan de andere kant de economie op gang te houden sluiten ze niet alleen rigoureuze leningen maar ook vliegvelden af. Daarbij wordt

Met de raketpiloot loopt het in het gelijknamige boek niet goed af. Een botsing met de zon overleeft hij niet. Hoe het hem in het liedje uiteindelijk vergaat is onduidelijk. De laatste regels van de tekst zijn buitengewoon vaag. Dit geldt trouwens voor alle teksten die Taupin voor Elton John heeft geschreven (én voor teksten van popliedjes in het algemeen).

John heeft wel eens verteld dat hij de teksten die hij zingt ook niet goed begrijpt. Hij verdient er echter zoveel geld mee dat hij ze liever niet verandert. Bernie Taupin heeft zich de kritiek op zijn teksten trouwens ooit eens een keer aangetrokken. Voor de band 'Starship' schreef hij toen het eenvoudig te begrijpen 'We built this city on Rock and Roll'. Dit lied wordt door popkenners beschouwd als de hit met de slechtste tekst ooit.

vergeten dat zeevarenden juist een sleutelrol vervullen voor de economie en men aan boord van een schip altijd in quarantaine is.

In de jaarlijkse lijst van de 2000 meest populaire popliedjes kwam de 'Rocketman' de eerste 15 jaar niet voor. De laatste 5 jaar staat het er wel in en het staat steeds wat hoger genoteerd. Vorig jaar haalde het plek 216. Misschien kunnen we als Diepganglezers het lied dit jaar in de top 100 krijgen door er met z'n allen op te stemmen. Als eerbetoon aan de mensen op zee die daar niet alleen werken maar ook wonen. Dat iedereen weet dat zo iets niet altijd even makkelijk is!

Léon Rasser



A detailed bronze sculpture of a cherub, likely representing an angel, playing a lute. The cherub has curly hair and is shown from the waist up, with its right hand on the strings and its left hand on the neck of the instrument. The sculpture is set against a plain white background.

Flgung Angel

Rotterdam-Schieda

De Mission to Seafarers heeft sinds 1858 een vliegende engel als symbool. In de christelijke traditie zijn engelen boodschappers van God. Ze hoeven geen vleugels te hebben, ze kunnen er ook gewoon uitzien als mensen. De gedachte achter het logo is dat de scheepsbezoekers als engelen door de haven heen fladderen. De vrijwilligers in de centra brengen licht in het soms donkere en eentonige bestaan van de zeevarende.

“Je wilt toch wel eens even van die boot af ...”

Het coronavirus heeft ook de centra voor zeevarenden getroffen. De Flying Angel Club in Rotterdam-Schiedam ging op 14 maart dicht en is dat op het moment van schrijven nog steeds. Maar het is geen verloren tijd, want deze tijd van rust wordt gebruikt voor een soort van herstart voor het centrum. De club vertoont namelijk de nodige ouderdomsverschijnselen. Een nieuw opgerichte stichting zorgt nu voor frisse energie.

Ik ben in gesprek met de secretaris van het stichtingsbestuur, Henk van Deventer. “Ons idee is dat we het beste met zeevarenden communiceren via scheepsbezoek, dus daar gaan we scherp op inzetten. Dan komen er vanzelf meer bezoekers. Daarnaast proberen we het centrum van een stevigere financiële basis te voorzien.” Hij vervolgt: “We zouden nu wel weer open willen gaan, maar de bemanningen mogen hier in Rotterdam niet of nauwelijks van boord. Dan heeft het niet zoveel zin.”

De Flying Angel Club is onderdeel van de Mission to Seafarers, die wereldwijd centra voor zeevarenden beheert. In 1993 werd het geopend door de Engelse prinses Ann, maar de Mission is al decennia lang actief in Rotterdam. De helft van de bezoekers komt aangevandeld van de naburige werven, de rest wordt opgehaald met

POT MET GELD.



ER WAS EEN BEMANNING
DIE VOOR ONS CENTRUM
HAD GESPAARD. OP EEN
GEGEVEN MOMENT
KWAMEN ZE DE POT MET
GELD BRENGEN, BIJNA NIET
TE TILLEN ZO ZWAAR!



het busje. Leo Turel is één van de vaste chauffeurs. Samen met echtgenote Lia is hij beheerder van het centrum. Ze zijn al 30 jaar betrokken als vrijwilliger, nadat er ooit in hun kerk een oproep werd gedaan. Ze vertellen: “We krijgen bemanningen op bezoek uit de Filippijnen, India en Oost-Europa. Ook geregeld Schotten – die zijn heel gezellig. Dan is het altijd een feestje.” “Het is vooral de persoonlijke aandacht die goed doet. Ooit namen we iemand voor de tweede keer mee naar de club. Toen we dat lieten merken zei hij verbaasd: ‘Jullie weten nog wie ik ben!’”. We konden merken dat dit veel voor hem betekende.

Net zoals de tien andere vrijwilligers vinden Lia en Leo het belangrijk extra activiteiten voor de bezoekers te organiseren. Iedere maand bedenken ze wel wat: een uitstapje naar de plaatselijke brouwerij, sushi eten bij hen thuis, een molenroute, karten, een bezoek aan de Markthal. Als het even kan, rijdt Leo ook een rondje door Schiedam – er is immers genoeg te zien.

De Anglicaanse priester Dennis Woodward gaat vanuit de organisatie Mission to Seafarers ook geregeld op scheepsbezoek. Door corona is het wel lastig. In de meeste gevallen kom je niet verder dan de gangway. Mede daarom was de actie ‘Toiletas’ bijzonder geslaagd. Honderd pakketten met toiletartikelen konden worden uitgereikt op verschillende schepen.

Maar ook zonder corona is er door de tijd heen het nodige veranderd. “Tegenwoordig zijn er geen kerkdiensten meer. Het bezoek is te onregelmatig,” vertellen Leo en Lia. “Vroeger stond men nog kaarten te schrijven. Toen kwamen de munttelefoons, waar we gulden voor moesten wisselen. Daarna kwamen de telefoonkaarten. En nu is het natuurlijk het internet.” Leo: “Vroeger was het bij de terminal ‘Rij maar door’, tegenwoordig gaat dat lang niet altijd meer zo makkelijk.” Het valt op dat tegenwoordig veel bemanningsleden heel erg moe lijken. “Er moet zoveel in zo’n korte tijd in de haven.” Lia en Leo hebben in hun

30 jaar vrijwilligerswerk wel meer begrip gekregen voor het leven van de zeevarende. Ze vinden het geen gemakkelijk beroep.

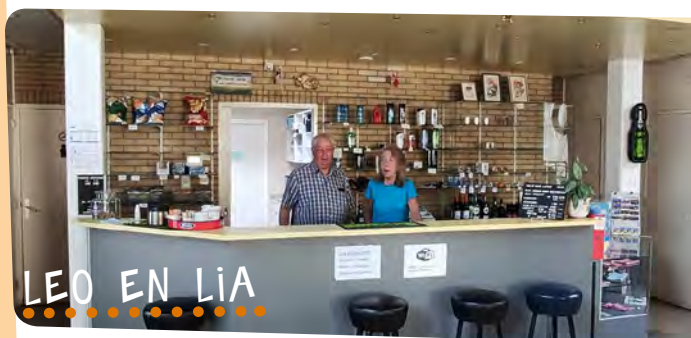
Wat echter is gebleven: “Je wilt toch wel eens van die boot af. Al is het maar voor een paar uurtjes.” De bezoekers kunnen eventueel ook nog verder de stad in. De metro is dichtbij. In de buurt is ook een wat zeevarenden ‘een zogenaamde Filippijnse winkel’ noemen. Ze verkopen namelijk wel Filippijnse producten maar de prijzen en openingstijden zijn hartstikke Nederlands.

Voor mij voelt het wel een beetje raar aan, zo’n centrum dat stil staat te wachten totdat het weer open kan. Het biljart, de pingpongtafel en de wifirouter zouden weer gebruikt moeten worden. “Misschien kunnen we ook iets combineren met een sportcentrum in de buurt,” vertelt Henk enthousiast, “dan kan er gezwommen worden of gebasketbald. We willen een paar fietsen hebben staan waar de bezoekers gebruik van kunnen maken. Ook willen we een en ander aanpassen aan het interieur. Daarvoor is wel geld nodig. Maar eerst moeten we maar eens van dat vervelende virus afkomen.”

En dat is iets dat we allemaal hopen.

Stefan Francke

De Flying Angel Club Rotterdam-Schiedam is te vinden aan de Admiraal Trompstraat 1. Tel. 010 - 42 60 933. E-mail: mission@kabelfoon.nl.



**DE TRADITIONELE KERSTKARAOKE
SAMEN MET ST CASCO IS ALTIJD
EEN PUBLIEKSTREKKER. DAN ZIT HET
CENTRUM VOL.**



Bereid je voor

Coronatijd.

De keren dat zeevarenden in quarantaine geplaatst worden zijn legio. Wouter Blom (1^e stuurman) overkwam dat in mei van dit jaar. Hij vloog samen met een groep collega's naar Taiwan om daar aan te monstereen. Zij werden er 14 dagen in quarantaine geplaatst. Hij vertelde mij daarover het volgende:

“Eenmaal in Taipei werden we op het vliegveld gescreend en werd je mobieltje getest zodat de overheid je kon volgen. Na bespoten te zijn met desinfectant werden we in een bus gezet naar het quarantainehotel. Mensen in plastic pakken wezen ons naar de kamers, waar we 14 dagen niet vanaf mochten.”

Op een hotelkamer is niet veel te doen, dus lekker eten bleek een ‘must’ te zijn. Helaas kregen de mannen koud eten uit een centrale keuken. Zij bestelden daarom eten via de app ‘UberEATS’ of lieten fruit, sapjes, broodjes en maaltijden bezorgen door de supermarkt in de buurt. Al snel werden de maaltijden iets om naar uit te kijken.



Verder stelde Wouter voor zichzelf een dagritme op.

Dat ging zo:

“Opstaan, ontbijt van de gang pakken en als het op is een aflevering van een serie op Netflix kijken. Ondertussen maar dom stappen voor de TV, om zo toch iets van beweging te hebben. Na deze exercitie is het tijd voor koffie op het balkon. Daarna ga ik aan de slag met het doornemen van e-mails, het bekijken van manuals voor het uit te voeren project aan boord, of wat andere zaken. Na de lunch breekt het moment aan om mijn PlayStation aan te zetten. Iets van entertainment is erg goed om de tijd te doden!”

QUARANTAINETIPS



Astrid, ik hoorde dat je je aanbevolen houdt voor quarantaine-tips. Nu weet ik toevallig dat sommige bedrijven ervoor zorgen dat er op de hotelkamer een cursus kan worden gevolgd. Of dat ze een "personal trainer" kunnen regelen die je kan helpen in beweging te blijven.

Op Facebook zag ik vrienden van mij die in quarantaine zaten een snelgroeiend plantje opkweken. Dat gaf ze veel voldoening. Stuur me even pm als je wilt weten welke dat precies is.

Dan kom ik gelijk aan bij mijn derde tip, chat of bel eens een keer met één van de maritieme dominees. Zij zitten voor je klaar!

Stefan Francke

“Om een uur of vier een bakje koffie met de collega stuurmannen; uiteraard niet op de kamer maar via Whatsapp videobellen. In het begin is het vooral leuk om elkaar even te spreken. Later in de quarantaine ging ik hier steeds meer waarde aan hechten. Soms zaten we tot aan het avondeten te bellen met elkaar.

Na het avondeten is er een sportmoment. Indien gewenst kon het hotel zelfs een paar gewichten aanleveren. Dit ook weer onder het genot van een aflevering van de favoriete Netflixserie.

Om half negen tijd voor het dagelijkse biertje met de collega's, wederom via Whatsapp.

Als we dan uitgepraat zijn nog even met thuis bellen, waarna het tijd is voor een boek en de nachtrust.”

Wouter is uiteindelijk gezond en wel aan boord gegaan om vervolgens een erg lange reis te maken.

Na dit gesprek en nog een aantal andere adviezen kwam ik tot een lijstje dat elke zeevarende in deze Coronatijd kan afvinken. Natuurlijk hoop ik dat het je niet overkomt, maar als je toch in quarantaine moet:

WITRAAF

- neem sportkleding en/of eenvoudige spullen mee
- neem een abonnement op Netflix of iets dergelijks, wees niet zuinig
- Neem zelf een PlayStation, Nintendo of zo mee, ga er niet vanuit dat er iets staat
- Neem een (volle) e-reader, puzzelboekjes of bouwpakket mee
- Denk aan je ontwikkeling. Volg online een cursus (Spaans, binnenhuisarchitectuur of wat dan ook)
- Verdiep je een beetje in meditatie of yoga; er is van alles te vinden op YouTube
- Neem contact op met anderen, met name met degenen die in dezelfde situatie zitten
- Een goede internetverbinding is een must. Bij aankomst op het vliegveld kun je alvast een lokale prepaid telefoonkaart kopen of via de agent regelen, zodat je voor jezelf een mobiele Hotspot kunt maken.

Voor meer tips hou ik mij van harte aanbevolen. Die wil ik dan plaatsen in de volgende Diepgang!

Astrid Feitsema

Alleen als het écht niet anders kan

Een groep Britse wetenschappers heeft onderzoek gedaan naar de psychische gevolgen van quarantaine.

Het Nederlands Instituut van Psychologen neemt de uitkomsten serieus en stelt dat een verblijf in quarantaine van grote invloed is op wie daar mee te maken krijgt. Psychische en/of posttraumatische stressklachten komen veel voor. Voorbeelden hiervan zijn slaapproblemen, emotionele labiliteit (dan voel je je goed, dan weer niet), depressie, woedeuitbarstingen en emotionele uitputting. Mensen die in quarantaine zijn geweest, zijn vaak somber en hebben een kort lontje. De wetenschappers concluderen dan ook dat overheden quarantaine alleen moeten inzetten als het echt niet anders kan. En áls iemand in quarantaine moet, dan moet geprobeerd worden de situatie zo draaglijk mogelijk te maken.



**IK HEB EEN HEEL SAAI LEVEN, ECHT HEEL SAAI.
ALLES IS VOOR MIJ ONTZETTEND BORING;
IK HEB EEN HEEL SAAI LEVEN
ÉCHT BORING BORING BORING BORING BORING.**

Dit liedje van Brigitte Kaandorp zit de hele dag in mijn hoofd. Zo zingt zij over een zwaar leven. Mijn leven is gelukkig niet zo heavy, maar wel ont-zet-tend saai sinds Madame Corona haar intrerde deed.

Er waren wel wat lichtpuntjes vanaf die lockdown half maart. Ik hou namelijk niet van drukte. Drukke treinen, drukke winkelcentra, evenementen; normaal laat ik ze links liggen. Ik heb nu de unieke ervaring gehad dat ik een hele treincoupé voor mezelf had, door een oorverdovend stille winkelstraat heb kunnen lopen en geen kans had me te storen aan de jaarlijkse snoeiharde rave-party's in mijn buurt. Zeeman en ik zijn op een mooie dag op een strand neergestre-

ken waar we voor het eerst in onze levens kilometers voor onszelf alleen hadden. Samen deze vreemde tijd doorbrengen was enorm waardevol voor mij. Dan is daar weer de dag dat hij terug aan boord moet. En daar zit ik dan, alleen met mijn vogeltjes. Maar parkiet Frikko overlijdt plotseling en daarom mag Frikka op haar oude dag in een voliëre wonen, bij saailoze andere vogeltjes van een andere zeemannsvrouw. Het is nu zó stil in huis. Nog vier maanden te gaan voor ik weer voor de klas kan staan. Wat nu? Zeeman houdt altijd de moed erin, ik wil die nogal eens laten zakken als ik het niet meer weet. Alleen zijn, met de angst om ergens Madame C tegen te komen

en de vrees voor saaiheid. Meevaren zou een briljante oplossing zijn maar dat zit er dit keer niet in. Waardeloos, echt waar.

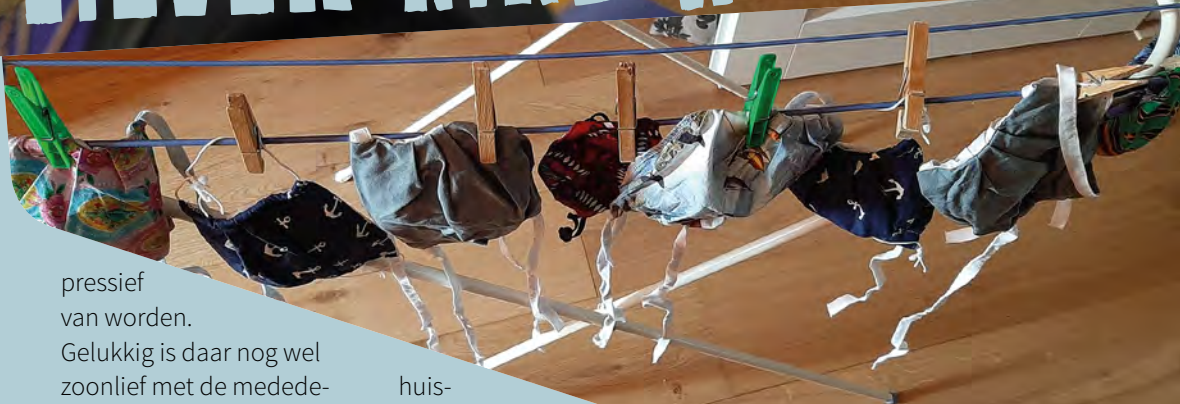
Dan maar wat tegeltjeswijsheid over 'saai' opzoeken, er zijn er genoeg: 'Rutte III te saai? Of heb je liever wat wilders?' 'Normal is boring.' 'Perfect is het nieuwe saai.' 'Een saai leven biedt geweldige kansen.' Your boredom is boring me... Daar schiet ik dus ook niets mee op. Al helpt het wel om in slaap te vallen.

Ik kijk uit naar de wekelijkse online pubquiz om de horeca te steunen, maar verder gebeurt er maar bitter weinig. Er komt niets productiefs uit mijn handen. Deze gedwongen vakantie duurt voor mijn gevoel jaren, je zou er de-



AAI

LIEVER NIKS WILDERS



pressief van worden.

Gelukkig is daar nog wel zoonlief met de mededeling dat hij en zijn kindjes een nieuw huis gevonden hebben. Daar kan ik tenminste mijn energie in stoppen. Dit is hét hoogtepunt van de afgelopen vier maanden! En dan komt ook nog het telefoontje waarvoor ik vreesde: zeeman kan voorlopig niet afgelost worden. Het land waarvandaan hij zou moeten vliegen heeft nieuwe coronaregels. Zucht. Moeilijk, moeilijk, moeilijk. Denkend aan al die trieste 'niet-naar-

huis-kunnen-verhalen' heb ik het relatief makkelijk. Ik mag niet zeuren, ik heb niet meer de dagelijkse zorg voor kleine kinderen, ik mis alleen maar mijn zeeman.

Aan de waslijn hangen mondkapjes, 8 stuks op een rij. Gemaakt door een medezeemansvrouw. Mijn werk is weer begonnen, de saaiheid heb ik achteraf gezien best dapper doorstaan. Het virus slaat overal weer toe en ik zit

urenlang opgepropt tussen andere reizigers in de trein en bus. Velen met het mondkapje onder de kin tot de conducteur binnen komt. Was de zeeman maar thuis, kon ik lekker klagen. De lockdown voelde veiliger. Saai is het nieuwe veilig.

Gaby Niesthoven

Aan-
leiding
is geen
oorzaak



DE CORONABEZEM VEEGT NIET SCHOON

In de offshore weten ze van aanpakken. Er lijkt geen klus te zijn die ze niet weten te klaren. Of dit voor hun laatste project ook geldt, is voor mij als vakbondsmedewerker echter nog niet zeker.

Onlangs kwam bij ons op het kantoor namelijk een e-mail binnen met een vaststellingsovereenkomst (VSO) van een zeevarende. Zo'n overeenkomst is een contract waarin werkgever en werknemer met elkaar afspreken dat het maar beter is het dienstverband met 'wederzijds goedvinden' te beëindigen. Toen ik het las leek alles al doorgesproken te zijn, alleen de handtekeningen ontbraken nog.

De werknemer in de overeenkomst blijkt een matroos te zijn die al 20 jaar werkzaam is op offshore schepen. Frappant is wel dat de e-mail gestuurd werd terwijl de matroos nog gewoon aan boord aan het werk is.



Over de offshore rederij weten we dat het de laatste tijd niet goed meer gaat. De solvabiliteit en liquiditeit is bijzonder laag. Er varen weliswaar spiksplinternieuwe schepen, maar die zijn van een bank. Een bank die minder dan 10 jaar geleden stond te trappelen om leningen te verstrekken. De bomen groeiden tot aan de hemel toen een vat Brent-olie in 2012 ver boven de 100 US dollar waard was.

Bij het lezen van de VSO kan ik me niet aan de indruk onttrekken dat de matroos verantwoordelijk gehouden wordt voor de prijsdaling van de olie. In de VSO staat namelijk bijna niets dat recht doet aan een 20-jarig dienstverband. Iets van menselijkheid lijkt ook te ontbreken, want de matroos is 62 jaar. De VSO is zo opgesteld dat hij over een paar maanden in de WW terecht komt. En wie heeft dan voor hem nog een baan in de zeevaart?

Zo zijn er meer lotgevallen bij deze rederij en een andere olie(boor)-maatschappijen. De tendens is dat de dure Nederlandse contracten er maar uit moeten om vervangen te worden door goedkopere zeevarenden.

De economie beweegt in golven. Goede en slechte tijden wisselen elkaar af. Daar waar het voor de coronacrisis al moeilijk ging en men nog nauwelijks het hoofd boven water kon houden, is nu het laatste zetje gegeven om te gaan reorganiseren.

Als vakbond stellen we echter dat niemand kan bewijzen dat het nooit meer goed zal gaan in de offshore. Daarbij is het ook het geval dat er nog steeds olieplatforms actief zijn in de wateren in West-Europa. Bevoorradingswerk en standby-activiteiten (sinds de Piper-Alpha ramp in 1988) zijn daarbij verplicht. Verder is de olieprijs begin maart 2020 zowat gehalveerd maar tegen het einde van dit jaar wordt weer een olieschaarste voorzien. Op de platforms is dus zelfs uitzicht op werk. Rederijen met nog wat vlees op de botten, kunnen deze tussenfase wel lijden. Interessant is ook dat de offshore sector niet alleen van belang is voor de winning van fossiele brandstoffen. Bij de transitie naar 'schone' energie, de windparken op zee, is ook geld te verdienen.

Het gevoel bekruipt mij dat rederijen met weinig vlees op de botten nu de coronacrisis aangrijpen om flink de bezem door het personeelsbestand halen. Om zo dadelijk met lagere loonkosten dan voorheen weer aan de slag te gaan.

We hebben de matroos dan ook met klem geadviseerd niet in te gaan op de VSO. Dit heeft tot gevolg dat zijn werkgever naar het UWV moet voor een ontslagvergunning. Het wordt voor de rederij een hele klus om aan te tonen dat er geen werk meer is. Wat ons betreft gaat het om een klus die het bedrijf voor de verandering nou eens een keer niet lukt.

Jos Hilberding

DOOS



WAT ZIE JE OP DE FOTO ?



EEN PLAATJE ZEGT MEER DAN DUIZEND WOORDEN. MAAR WAT IS ER OP DE FOTO BIJ DIT ARTIKEL TE ZIEN? TOEN IK HEM OP FACEBOOK DEELDE, LIET IK MIJN VRIENDEN EN FAMILIE RADEN WAT ER TE ZIEN IS. ER KWAMEN VEEL REACTIES BINNEN MET EEN GROTE VARIATIE AAN CREATIEVE

ANTWOORDEN:

Coronaproof
luggagepack

AirBNB

Tafeltjes van karton in Japan die je na het eten weg kunt gooien

DE DOUANE CHECKT ZO JE KOFFER ZONDER RECHT TEGENOVER JE TE STAAN

De speelhoek

De veerterminal in Harlingen

DE NIEUWE INRICHTING VAN DE TEXELSE VEERBOOT

Een nieuwe vorm van businessclass vliegen

KARTON

De Chinese variant van de marmottenrace (van de AVRO Wie-kent-kwis, oftewel de caviabak van Fred Oster)

Een nieuwe hoekbank



Er kwamen ook creatieve reacties die richting het goede antwoord gingen

WACHTRUIMTE ASIELZOEKERS

Het ruim van het schip dat Europa gaat inzetten om vluchtelingen veilig over de Middellandse Zee te varen, dankzij de Nederlandse zuinigheid komen de bedden uit de daklozenopvang en heeft Auping het nakijken

Degenen die weten dat mijn man vaart hadden het makkelijker. Zij schreven:

Een veldbedje voor vertraging op het vliegveld

Zum schlafen

SLAAPPLAATS VOOR DE ZEEMAN

Dat zeevarenden hun eigen bescherming bij zich hebben, afstand kunnen houden, dat gemakkelijk op bijvoorbeeld een vliegveld neer kan worden gezet en er dus afgelost kan worden

Het verhaal bij de foto is als volgt: een dag voor de zomervakantie vloog de man naar Japan om aan boord te gaan. Op het vliegveld van Tokio werden hij en zijn collega's getest op corona. In afwachting van de testresultaten werd de scheepsbemanning naar een afgezonderd deel van het vliegveld gebracht in een geplastificeerde bus. De wachttijd was 9 uur. Gelukkig was niemand besmet en hoefde niemand in quarantaine. De Japanse overheid gaf iedere zeeman voor het wachten een eigen doos waar ze in konden zitten of liggen.

Was er wel iemand besmet geweest dan waren alle inzittenden van die vlucht weer teruggervlogen naar het land van herkomst. Degene die schreef:

Quarantaineplek voor de komende 14 dagen

had het gelukkig dus fout.

@strid

Lezer, LETTERS ZIJN NIETS MEER
DAN WAT MUIZENSTRONTJES
SPOREN VAN EEN SCHRIJVER
DIE AL LANG VERTROKKEN IS

MAAR ZODRA JE BEGINT
KLITTEN ZE SAMEN TOT LETTERGREPEN
JONGLEREN ZE MET DE KEGELS
MAKEN TORENS MET DE STAAFJES

IN JE OGEN, LEZER

ER HANGT EEN DOODSE STILTE
TUSSEN DE KAFTEN, SLA ZE OPEN
GEEF JE STEM AAN DE WOORDEN
DIE JE ZWART OP WIT ZEGGEN

NIETS IN DEZE WERELD IS ZWART-WIT

M. van Hauwaert



‘Afscheid van de Willemskade’

Door de verkoop van het voormalig Zeemanshuis moeten het Rotterdamse koopvaardijpastoraat en de NZC verhuizen. Het kantoor aan de Willemskade wordt opgeheven. En na meer dan 35 jaar stoppen de oecumenische diensten voor zeevarenden in de kapel van Maria ‘Sterre der Zee’.

Het is de teloorgang van een traditie en met pijn in het hart heeft men afscheid genomen van de vertrouwde plek.

Gelukkig krijgen de zeemanskerk en het koopvaardijpastoraat onderdak in de Eben-Haëzerkerk te Pernis. Dat betekent een nieuw begin, middenin de haven. Deze plek geeft onder andere de mogelijkheid aan zeevarenden die met hun schip in die omgeving liggen (bijvoorbeeld bij Damen Shipyards) om gemakkelijker aan te sluiten bij de diensten.

We hopen op een lange nieuwe traditie.





Face check

Er staan drie gewichtig kijkende immigratieofficieren op de kade. Vanonder hun strenge petten turen ze omhoog. De lichtblauwe mondkapjes, die ze verplicht moeten dragen, doen een beetje afbreuk aan hun strenge uitstraling. Zoiets als een vechthond met een lichtblauwe muilkorf. Nogmaals kijken ze naar boven, naar de brugvleugel waar ik mij bevind. Ik zwaai vriendelijk en beseft op hetzelfde moment de nuttelosheid daarvan als ik glimlach vanachter mijn mondkapje.



De reactie op mijn vriendelijkheid is verbazend. Direct richt een van de agenten een bodycam op mij, of mobiele telefoon, dat is niet helemaal duidelijk door de afstand. Nadat zijn collega's ook een telefoon uit hun zak hebben gehaald slaat het drietal ijverig aan het filmen.

Face check in China; door de nog steeds geldende coronamaatregelen is het hele inklarings-systeem overhoop gegooid. Kwamen tot voor kort deze immigratieofficiëren aan boord om alle paspoorten minutieus door te spitten en pasfoto's te vergelijken met de gezichten van de aangetreden bemanning, nu is dat te gevaarlijk voor hen. Voor je het weet ben je besmet met

een vreselijk virus! Tegenwoordig gaat de 'face check' daarom anders:

"Captain! Please. Whole clew in one line! Solly, solly ..." de agent rent achter ons aan in een astronautachtige corona-outfit als een verklede, zenuwachtige schaapsherder die niet weet hoe de kudde bij elkaar te houden.

"Please captain, tell clew stand on the deck! Hully, hully! Immigration cannot wait!" zijn stem slaat een beetje over, het zweet breekt hem uit in zijn chemicaliënpak, de glazen van zijn enorme bril beslaan ervan.



Nadat we eindelijk in een slordige lijn staan opgesteld grijpen de agenten hun cams en filmen mijn rebelse bemanning.

Dit gebeurde tevens bij inklaren. Ook daar werden alle handelingen vastgelegd op foto en/of film. Na ampele bestudering van het waarom van dit redelijk nieuwe fenomeen, kan ik slechts tot één conclusie komen: men vertrouwt het niet als een officier na de 'smoelenparade' zijn superieur verslag doet.

“Ja, ja Lin Fei Yo, je zegt nu wel dat er eenentwintig bemanningsleden aan boord waren maar is dat ook zo?”

Álles wordt daarom vastgelegd, hoe de immigratieofficieren staan opgesteld, hoe een kapitein vanaf de brugvleugel staat te loeren, hoe de bemanning van een Nederlands schip niet slaafs bevelen van een scheepsagent opvolgt én dat het lijkt alsof men daar autoriteiten in China niet helemaal serieus neemt.

“Dus, hoofdagent Lin Fei Yo, je weet zéker dat die eenentwintig ... eh ... dissidente zeelui overeenkomen met die in de paspoorten?”

“Ja, commissaris, ik heb ze allemaal gefilmd!”

“Film ze dan de volgende keer zónder mondkapje!” briest de commissaris.

KEES WIERSUM



In memoriam Pieter van Berge

Op 24 juni 2020 overleed Piet van Berge. Naast een kapitein was hij voorzitter van de vereniging Nederlandse Zeemanscentrale (NZC) van 1991 tot 2004.

Piet maakte in zijn voorzitterschap met voortvarendheid en volharding het oude devies van de NZC 'In dienst van de Zeeman' waar.

Nationaal en internationaal heeft hij een steen bijgedragen aan het zeemanswelzijn. Belangrijke zaken als het stichten en financieren van nieuwe zeemanshuizen, onder andere in Eemshaven en Tallinn en de benoeming van een koopvaardijpredikant in Amsterdam-IJmond kwamen mede door hem tot stand.

In de International Christian Maritime Association (ICMA) wist Piet tegenstellingen tussen persoonlijke en nationale belangen te overbruggen. Met doorzettingsvermogen en humor kon hij er het beste van te maken. Met zijn brede glimlach, de neus iets omhoog, de kin naar voren kwamen na gedane (soms moeizame) zaken stevast de ontspannen woorden "Kom we gaan een biertje drinken, ik heb er dorst van gekregen".

Piet werd 87 jaar.



KOOPVAARDIJDIENTEN 2020 ONLINE

.....

In verband met het Covid-19 virus kunnen in november de reguliere koopvaardijherdenkingsdiensten in Eemshaven, Rotterdam en IJmuiden geen doorgang vinden.

Als alternatief zal een gezamenlijke dienst gestreamd worden en online te vinden zijn.

Meer informatie vindt u vanaf 1 november op de website van de Nederlandse Zeevarendencentrale (NZC): www.nederlandsezeevarendencentrale.nl

Ook online is iedereen die zich verbonden voelt met de zee van harte welkom bij deze dienst!

.....



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

Pastor D. Woodward · Tel. 06 13 77 24 64 · dennis.woodward@mtsmail.org

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

Dominee P.Handschin · pascal.handschin@mtsmail.org

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

VINKKE & CO

Stel dat je met de trein naar Amsterdam Centraal reist en vanuit het oosten aankomt (langs station Muiderpoort). Als je er bijna bent, kijk dan eens aan stuurboordzijde uit het raam. Dan zie je namelijk één van de mooiste rederijkantoren die Nederland ooit gekend heeft.

De rederij zelf bestaat niet meer, maar nog altijd prijken de letters 'Vinke en Co' op het gebouw aan

de De Ruyterkade. Het trappenhuis loopt langs de gevel aan de zijde van de spoorrails en bestaat ondermeer uit prachtige glas in loodafbeeldingen. Het pand wordt volgens de huidige mode verbouwd, waardoor er niet meer voor alle kunstwerken plaats is. De twee ramen die te zien zijn op de omslag van Diepgang zijn inmiddels te bekijken in het scheepvaartmuseum in de hoofdstad van ons land.

STICHTING PASTORAAT WERKERS OVERZEE



Stichting Pastoraat Werkers Overzee

Parelduikerhof 8

4332 DA Middelburg

www.spwo.nl