

diepaang

VIJFENTWINTIGSTE JAARGANG KWARTAALBLAD MARITIEM PASTORAAT

ST Engineering SHIP CREW
 12 PATRICK
 SAFETY STARTS WITH ME

ST Engineering SHIP CREW
 37 FADILLA
 SAFETY STARTS WITH ME

ST Engineering SHIP CREW
 36 WIDODO
 SAFETY STARTS WITH ME

ST Engineering SHIP CREW
 33 NICOLAS
 SAFETY STARTS WITH ME

ST Engineering SHIP CREW
 10
 SAFETY STARTS WITH ME

Port Betaald



Engineering SHIP CREW
 15
 SAFETY STARTS WITH ME

ST Engineering SHIP CREW
 21 RUDI
 SAFETY STARTS WITH ME

ST Engineering SHIP CREW
 0
 SAFETY STARTS WITH ME

ST Engineering SHIP CREW
 22 GUFAN
 SAFETY STARTS WITH ME

ST Engineering SHIP CREW
 24
 SAFETY STARTS WITH ME

ST Engineering SHIP CREW
 26 SULARTO
 SAFETY STARTS WITH ME

ST Engineering SHIP CREW
 27 KASPAR
 SAFETY STARTS WITH ME

RODE ZEE

KOFFIE

CAPTAIN SIR

SHORE LEAVE

IN DIT NUMMER



4 **Meditatie** Ds. Stefan blijft hopen op een pinksterwonder



6 **Shore leave** Toegang tot de wal was nog nooit zo slecht



9 **Zeewiersum** Varen in een zieke wereld



13 **Gedicht**

Met handen vol geschiedenis en aardrijkskunde



14 **Maritiem**

Monument Maassluis Persoonlijke herinneringen en het 'Lied van de

Soerakarta en De Schelde'



18 **Zeemansvrouw** Astrid heeft geen zin



22 **Interview Bob Hillen KVNR** De cijfers helpen begrijpen hoe het

met de mensen gaat



28 **CAO** Met goede afspraken naar een win-

win



31 **Lobbyen bij de EU** Ds. Léon is niet voor niks naar Brussel

afgereisd



34 **Captain Sir** Een kustvaarder is één met zijn schip



37 **Moddergeus** Zelfs de Zilvervloot is niet voldoende

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 (hoofdredacteur), Jos Hilberding, Hans Luesink, Helene Perfors (eindredacteur), Léon Rasser en Kees Wiersum | **Redactieadres** Parelduikerhof 8, 4332 DA Middelburg | **Oplage** 2000 | **Verspreiding** Nederlandse koopvaardij- bagger- en diepzeeverijsschepen, 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, Lichtenauerlaan 46, 3062 ME Rotterdam IBAN: NL72 INGB 0000 144030 (ook voor giften en donaties)



Het is mogelijk Diepgang kosteloos te ontvangen in PDF. Stuur een verzoek naar: contact@zeevarendencentrale.nl

VAN DE REDACTIE

Schepen die gevaar lopen beschoten te worden. Schepen die moeten omvaren. Als je hierover in Diepgang leest, zou je bijna denken dat je een oud nummer in handen hebt gekregen. Want in het verleden hebben we vaak aandacht gevraagd voor de gevaren van gewelddadige aanvallen op zee. Het moet er helaas wéér over gaan. Nu is het hommeles in de Rode Zee. Niet door piraten, maar door Houthi rebellen. En weer zijn de zeevarenden de klos. Houdt het dan nooit op?

Gelukkig kunnen we ook aandacht geven aan wat andere zaken: 'Captain Sir' begint aan een serie verhalen over zijn belevenissen aan boord, voor zeemansvrouw valt het allemaal niet mee thuis, we gaan kijken bij het maritieme monument in Maassluis, we horen over de inspanningen voor zeevarendenwelzijn, en het belang van een CAO wordt uit de doeken gedaan. Trouwens, als u de middenpagina erbij neemt, krijgt u dan ook zo'n trek in koffie?

Veel leesplezier toegewenst!

Foto: Stefan Francke

MEDITATIE

Aan boord weten ze wat Pinksteren is. Maar voor wie even niet gelijk helder heeft waar het bij dit feest om gaat: in het pinksterverhaal zitten de volgelingen van Jezus bij elkaar en gebeurt er plotsklaps iets wonderlijks. Ze gaan allemaal in andere talen spreken, waardoor de toeristen die op dat moment Jeruzalem bezoeken ineens in hun eigen taal horen spreken. Daardoor gaat er een andere wind waaien in de stad. Er waait een 'Heilige Geest' zoals het in de christelijke traditie heet.

Op een modern schip worden ook vele talen gesproken. En toch begrijpt men elkaar over het algemeen vrij goed. Een klein wonder als je het wel beschouwt. Dat heeft natuurlijk te maken met de professionele instelling van zeevarenden. Als je op een positieve manier wilt samenleven op een klein oppervlak, moet je wel je best doen om elkaar te verstaan.

AAN
BOORD
WETEN
ZE
WAT
PINKSTEREN
IS

Maar wat die Heilige Geest betreft: heel veel mensen vinden het spreken daarover maar vaag. Misschien laat het zich nog wel het beste vergelijken met zoiets als 'de sfeer aan boord'. Die kun je ook niet zomaar vastpakken, maar iedereen weet wel wat ermee bedoeld wordt. Zeker als die sfeer aan boord slecht is. Daar heeft iedereen last van. Een goede sfeer zorgt voor opgewekte mensen. Daar draagt begrip voor elkaar aan bij. En om elkaar te begrijpen moet je elkaars taal spreken, al is

dat soms niet eenvoudig. Maar zoals gezegd: *aan boord weten ze wat Pinksteren is.*

Waar het pinksterverhaal ooit begon – in het beloofde land – is het nu oorlog. Het lukt daar niet om met elkaar op een klein oppervlak samen te leven. Ik voel me machteloos als ik de verschrikkelijke beelden zie van gegijzelde mensen in handen van Hamas, maar ook van steden in puin in de Gazastrook. De haat over en weer zit onpeilbaar diep. Hoe kan daar ooit



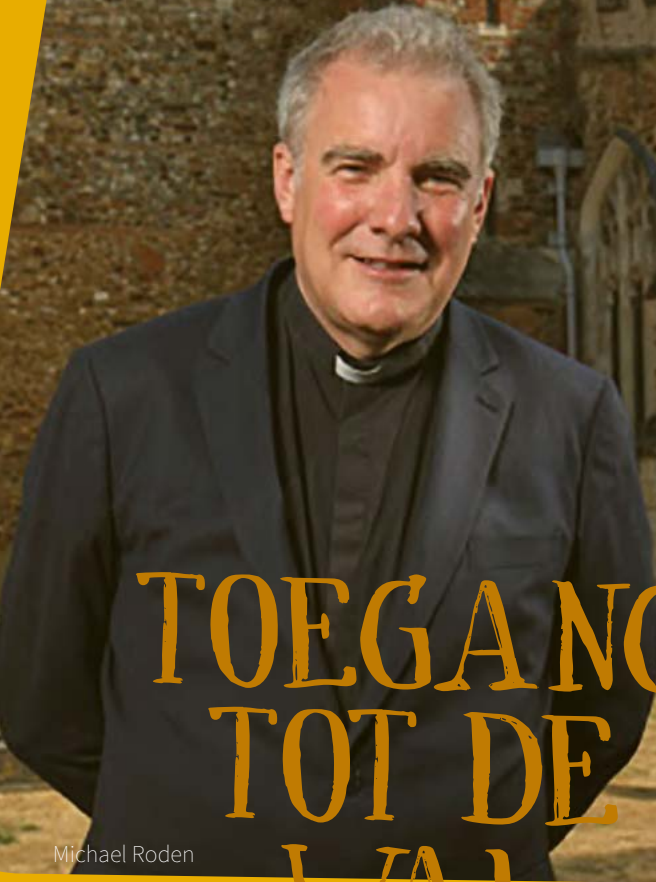
verandering in komen? Toch wil ik hoop houden dat het kan. Dat er ooit vrede in het Midden-Oosten mogelijk zal zijn. Zoals ooit de Berlijnse Muur viel, al hield niemand dat voor mogelijk. Maar dan moet men wel weer z'n best doen om elkaar te begrijpen, hoe lastig ook. Elkaar proberen te verstaan. Andermans taal spreken betekent: je in de positie van de ander verplaatsen. Dat de Joden graag een eigen plek op aarde willen. En dat de Palestijnen ook land nodig hebben om te wonen. Dat dát van elkaar

erkend wordt, uiteindelijk komt het daar op neer. Daar is zoiets als een pinksterwonder voor nodig. Ik blijf er op hopen.

Nog een laatste gedachte: van de volgelingen van Jezus werd in het pinksterverhaal gezegd dat ze wel dronken leken door hun gekke gedrag. Wellicht dat er ook op dat kleine stukje aarde mensen gek genoeg zijn om toch anders te denken of te spreken dan met woorden van haat. Dat moet toch mogelijk zijn.

Srefan Francke





Michael Roden

TOEGANG TOT DE WAL WAS NOG NOOIT ZO SLECHT

ZEEVARENDEN WORDEN VERGETEN
BIJ VEILIGHEIDSPANNEN



Zeevarenden gaan een stuk minder de wal op dan voorheen. Soms komt dit omdat ze het leuker vinden om zich met het internet te vermaken. Vaker is het omdat de terminal te ver weg is van enige vorm van vertier. Of dat de werkdruk zo hoog is dat men gelijk wil gaan slapen als het werk is gedaan.

Een andere moeilijkheid bij walverlof is dat men zich niet op de terminal mag begeven. Dit is tegen de wet, maar deze wordt niet gehandhaafd. Zo heeft Peter Jager van vakbond Nautilus diverse malen tevergeefs geklaagd. Het Amsterdamse Seamen's Centre schat in dat er een derde minder bezoekers komt sinds zeevarenden een aantal terminals alleen maar met een bootje mogen verlaten. Het gaat hier bijvoorbeeld om Bunge, Rietlanden en Cargil. De verwachting is dat het probleem nog groter gaat worden omdat terminals nog meer moeten gaan doen aan beveiliging. Van hen wordt verwacht het smokkelen van drugs en andere ondermijnende criminaliteit te voorkomen.

De Nederlandse zeemanshuizen die verenigd zijn in de stichting Nederlandse Zeevarendencentrale (NZC) proberen op te komen voor deze zeeva-

renden. Zo gebruikt het bestuur haar contacten met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit zijn geen mensen die met een knip in hun vingers een situatie veranderen, maar als ze eenmaal een besluit hebben genomen zal ook iedereen er zich aan moeten houden. Er is de verzekering gegeven dat deze zaak hun aandacht heeft.

Elders in Diepgang valt te lezen dat de problematiek ook bij de Europese Unie in Brussel is aangekaart. Daar gaat de besluitvorming misschien nog wel trager dan bij het ministerie en is de invloed van de NZC klein, maar ook weer niet nul.

Daarnaast heeft dominee Michael Roden een aantal ambassadeurs en consuls van landen waar veel zeevarenden vandaan komen aangeschreven. Vaak kent hij ze persoonlijk. Hij heeft ze gevraagd om op te komen voor de rechten van hun landgenoten. Er zijn immers heel wat mensen uit de Filipijnen, Oekraïne, Polen en India die in Nederland de wal op willen. De diplomaten zijn nog geen bondgenoten maar de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders is dit wel. Evenals de Vereniging Maritiem Gezinscontact.

Een heel andere manier om te proberen het leven van zeevarenden te verbeteren is om in gesprek te gaan met banken. Zij zijn het die geld uitlenen aan havenbedrijven en kunnen daarbij als eis stellen dat er volgens de wet wordt gewerkt. Dat moet ook voor zeevarenden gelden. De ABN-AMRO bank heeft hiervoor een afdeling mensenrechten. Ik mocht onlangs zelf hier mijn zegje doen.

Ook de politiek heeft invloed. Veel gemeentes zijn aandeelhouders van havenbedrijven. Dat betekent dat de gemeenteraad het laatste woord heeft over hoe het er in de haven aan toe gaat. In Amsterdam worden door ondergetekende lokale politici benaderd. Jammer is wel dat maar weinig zeevarenden stemrecht hebben in Nederland.



Het bestuur van het zeemanshuis in Vlissingen is over de problemen in gesprek met de programmamanager van stichting Veilige Zeehavens Zeeland en de burgemeester van Vlissingen. Een geluk hierbij is dat bestuurslid Henk Daniëlse jarenlang voor het havenbedrijf heeft gewerkt en nu actief is in het welzijnswerk. Bovendien is hij is geen persoon die zich met een kluitje in het riet laat sturen. De achterliggende gedachte is om eerst in Zeeland alles goed te

regelen. Daarna kan in de andere Nederlandse havens het voorbeeld worden gevolgd.

Zo is de Zeevarendencentrale op tal van manieren bezig om de toegang tot de wal te verbeteren. Het is betreurenswaardig hoe bij alle veiligheidsplannen zeevarenden simpelweg worden vergeten. Aanvullende ideeën om hen recht te doen zijn trouwens meer dan welkom!

Léon Rasser

MARITIEM ARBEIDSVERDRAG, 2006, GENÈVE, 23-02-2006

GERAADPLEEGD OP 02-02-2024

GELDEND VAN 08-01-2019 T/M HEDEN

Voorschrift 4.4. – Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal

Doel: Verzekeren dat zeevarenden die aan boord van een schip werkzaam zijn toegang hebben tot voorzieningen en diensten aan de wal ten behoeve van hun gezondheid en welzijn

- 1. Elk Lid draagt er zorg voor dat welzijnsvoorzieningen aan wal, indien aanwezig, gemakkelijk toegankelijk zijn. Elk Lid moet tevens de ontwikkeling van welzijnsvoorzieningen, zoals in de Code vermeld, in aangewezen havens bevorderen om zeevarenden op schepen die zich in zijn havens bevinden, toegang te verlenen tot geschikte welzijnsvoorzieningen en -diensten.
- 2. De verantwoordelijkheden van elk Lid met betrekking tot voorzieningen aan wal, zoals voorzieningen op het gebied van welzijn, cultuur, recreatie en informatie en diensten, zijn vervat in de Code.

Norm A4.4 – Toegang tot welzijnsvoorzieningen aan wal

- 1. Elk Lid vereist, wanneer op zijn grondgebied welzijnsvoorzieningen bestaan, dat deze beschikbaar zijn voor gebruik door alle zeevarenden, ongeacht nationaliteit, ras, huidskleur, geslacht, godsdienst, politieke overtuiging of sociale achtergrond en ongeacht de vlaggenstaat van het schip waarop zij zijn tewerkgesteld, zijn aangesteld of werkzaam zijn.
- 2. Elk Lid moet de ontwikkeling van welzijnsvoorzieningen in daartoe geschikte havens van het land bevorderen en, na overleg met de betrokken organisaties van reders en zeevarenden, vaststellen welke havens als geschikt moeten worden aangemerkt.
- 3. Elk Lid moet de instelling van welzijnsraden bevorderen die de welzijnsvoorzieningen en -diensten regelmatig doorlichten om te waarborgen dat deze geschikt blijven gelet op de veranderingen in de behoeften van zeevarenden voortvloeiend uit technische, bedrijfsmatige en andere ontwikkelingen in de scheepvaartsector.

VAREN IN EEN ZIEKE WERELD

De wereld is ziek. Doodziek.

DE PATIËNT HEEFT RILLINGEN EN ZWARE KOORTS. DAGELIJKS KUN JE OVER ZIJN TOESTAND LEZEN IN DE KRANT EN OVERDAG PRATEN TALLOZE MENSEN OP DE RADIO JE BIJ OVER HET PROCES VAN DE ZIEKTE. OP TV 'S AVONDS ZIJN ER NOG MEER ANALYSES EN MOGELIJKE MEDICIJNEN. MAAR HET GAAT TOCH VOORAL OVER DE VERSLECHTERING VAN HET ZIEKTEBEELD.

ER ZIJN AARDBEVINGEN, BOSBRANDEN, OORLOGEN, GIFLOZINGEN, MISOOGSTEN EN SMOG. EN EEN TOENEMEND AANTAL AUTOCRATISCH DENKENDE HEELMEESTERS IN DE POLITIEK, WAAR WEINIG GOEDS VAN TE VERWACHTEN VALT. WANT WANNEER DOKTERS DE ERNST VAN DE ZIEKTE NIET EENS ONDERKENNEN OF SOMS ZELFS ONTKENNEN DAT DE AARDE EN ALLES WAT DAAROP LEEFT ZIEK IS, IS GENEZING VER WEG.



Al lange tijd gaat het niet goed met de planeet, zélf s als we het milieu buiten beschouwing laten (al is gebleken dat een vervuild milieu veelal de aanjager van de ziekte is). Wat mij opvalt is dat we de laatste jaren een onafgebroken periode van ellende meemaken.

Eind 2019 begon corona. Meer dan twee jaar zou de pandemie de wereld in haar greep houden. De coronamaatregelen waren nog niet opgeheven of Poetin begon zijn oorlog in Oekraïne. Daarna leek het wel niet meer op te houden met natuurrampen en recordtemperaturen. En op politiek vlak de laffe terroristische aanslagen van Hamas en de nóg gewelddadiger reacties van Israël. Wanneer ik dit schrijf is net Navalny overleden na een helse tijd in een strafkamp in Rusland.

Het kan niet anders of de internationale scheepvaart krijgt hier op allerlei manieren mee te maken. In het letterlijk veranderend klimaat met zwaardere stormen en hetere gebieden (Perzische Golf!) en in geopolitieke spanningen met de boycot van Rusland, oorlog in Israël, en gedonder elders in de wereld, tracht de scheepvaart haar weg te vinden.

Ze heeft te maken met gemengde bemanningen –

Russen en Oekraïners in de hoogste rangen, soms samen op één schip. Er zijn gebieden die je maar beter kunt mijden. Natuurlijk de Rode Zee, waarover later meer, maar ook in de Golf van Aden lijken Soomalische piraten weer terug van weggeweest. Na jaren van relatieve rust worden daar weer koopvaardij schepen aangevallen en bemanningen gegijzeld. Ook andere gebieden zijn verre van veilig. Hoe reageren de reders en het publiek daarop?

Het valt me op dat nog veel beleidsmakers de mondiale problemen een ver-van-mijn-bedshow vinden, zeker als het om de Nederlandse zeevaart gaat.

Neem dit bericht bijvoorbeeld: 'Koopvaardij wil bescherming op Rode Zee'.

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) vraagt het ministerie van Defensie om meer bescherming aan boord van Nederlandse zeeschepen 'maar dat verzoek is afgewezen'. De KVNR is teleurgesteld: het 'vreest' nu een 'concurrentienadeel'. Huh? Gaat het hierom? Dat, nu de schepen niet meer door de Rode Zee kunnen, dit nadelig uitpakt voor de concurrentiepositie? De aangevraagde beveiliging was dus niet in de eerste plaats om de bemanningen te beschermen? Heel vreemd ... alsof nu

alleen Nederlandse schepen worden benadeeld.

Het ministerie van Defensie legt het gelukkig uit: 'Bescherming aan boord is niet mogelijk. Mariniers aan boord zouden niets kunnen uitrichten tegen luchtaanvallen.'

Zo ver zijn we dus al. Als zeevarende moet je niet alleen bestand zijn tegen eenzaamheid, slecht weer en lange werktijden. Tegen isolement, bemoeizuchtige kantoor mensen en vervelende autoriteiten. Tegen talloze controles, doorgeslagen wetgeving, laag water op het Panamakanaal, slecht internet én een ratjetoe aan nationaliteiten aan boord. Je moet tegenwoordig als zeeman ook nog alert zijn op aanvallen met kruisraketten en bewapende drones. Heeft het negen jaar geduurd voordat werd toegestaan met particuliere beveiligers door de Rode Zee te varen, hoelang gaat het duren voordat de Houthi-milities die het op de scheepvaart voorzien hebben worden aangepakt?

Nou ja, er lijkt wat te gebeuren: de VS en het VK (én Nederland, dat deelneemt met één adviseur) heeft militaire acties uitgevoerd tegen deze groepen. Niet dat het probleem daarmee is opgelost; er zijn intussen alweer aanvallen door de Houthi's gerapporteerd.

Maar: is het nog wel veilig om te gaan varen?



Eén keer in de week sta ik voor de klas op de zeevaartschool. Ik vroeg het mijn leerlingen, eerstejaars die hun carrière nog moeten beginnen.

Opmerkelijk genoeg werd er nogal lauw gereageerd en de meeste jongens vonden het wel stoer om met bewapend

personeel te varen. “Heeft u ook wel eens piraten of aanvallen op uw schip meegemaakt, meneer?”

Toen ik dit beaamde ontkwam ik er niet aan om wat foto’s en filmpjes te laten zien. Zo raakte ik verzeild in een les over anti-piratenmethoden in

plaats van voortstuwingsmiddelen, waar de les eigenlijk over had moeten gaan. Ach, misschien zouden zulke lessen wel verplicht moeten worden en toegevoegd aan het maritiem lespakket, de wereld is immers doodziek...

Kees Wiersum





**ALS IK OUD BEN WIL IK OUDE HANDEN
DIE, ALS OP DE RELIEFKAART
VAN EEN BASISCHOOL
HUN GEBERGTE, HUN RIVIEREN
DURVEN TONEN. – VERRE LANDEN
WAAR IK IN KAN WONEN.
ERVAREN ADEREN,
VINGERS MET VERHALEN.
HANDEN
DIE ERGENS WAREN;
OP SCHOUDERS, OM EEN HART,
IN ANDERE HANDEN.
AAN RELINGS, ZWAAIEND,
AAIEND LANGS DE WANDEN
VAN EEN HUIS VER VAN HUN HUIS.
HANDEN WIL IK
VOL GESCHIEDENIS
EN AARDRIJKSKUNDE:
REIZIGERS, NA VELE AVONTUREN
VEILIG THUIS.**

EDWARD VAN DE VENDEL

EEN MONUMENT VOL PERSOONLIJKE HERINNERINGEN



MONUMENTEN VAN DE ZEE

NEDERLAND KENT VELE GROTE EN KLEINE MARITIEME MONUMENTEN. SOMMIGE STAAN OP PROMINENTE PLAATSEN, ANDERE ZIJN ZO WEGGESTOPT DAT ZE NAUWELIJKS TE VINDEN ZIJN. IN DE SERIE 'MONUMENTEN VAN DE ZEE' STAAT DIEPGANG STIL BIJ EEN AANTAL VAN DEZE GEDENKPLAATSEN.

... en de zee zal

Ter na
de Maassluizer

MAASSLUIS

IS VOOR MIJ EEN PLAATS VOL JEUGDHERINNERINGEN: DE WINKEL VAN MIJN OUDTANTE NEL AAN DE MARNIXKADE, STATIGE DIENSTEN IN DE GROTE KERK MET HET ENORME ORGEL, LOGEREN BIJ MIJN TANTE ANNIE, SINTERKLAAS MET MIJN VERKLEDE OOM JAAP, EN TALLOZE VERJAARDAGEN VAN VELE OOMS EN TANTES.

Maar nu sta ik aan de rand van de Waterweg bij het maritieme monument. Het is nog niet eens zo oud, het staat er sinds april 2007. Na een soort van wedstrijd waarbij de Maassluise bevolking mocht kiezen, werd dit monument van Hans Blank neergezet. Als teken dat de stad verbonden is met het water. Dat zie je ook al als je vanaf de grote weg de gemeente binnenrijdt. Eerst passeer je een bolder met een tros eromheen en op de volgende rotonde staat een enorme boei.

Terwijl er voortdurend schepen langs varen, bestudeer ik het monument. De locatie aan het water is perfect, schuin voor het klassieke gebouw van Dirkzwager. Jaren geleden stonden we hier mijn vader uit te zwaaien als die voorbijvoer, naar buiten. Alleen wordt het monument ontsierd door de betonnen letters 'MAASSLUIS' die er direct naast staan. Wat mij betreft onnodig. Op het eerste gezicht bestaat het monument uit drie duidelijk herkenbare gestalten – gebogen mannen die een enorme krachtsinspanning lijken te leveren. Onder het beeld is een plaquette aangebracht met de

*mijn zwijgen wel verstaan.
Toon Hermans*

*gedachtenis aan
s die gebleven zijn op zee.*

tekst: ‘... en de zee zal mijn zwijgen wel verstaan ... Toon Hermans’ met daaronder ‘Ter nagedachtenis aan de Maassluizers die gebleven zijn op zee.’ En dat zijn er nogal wat: veel Maassluizers vonden immers werk in de visserij, de sleepvaart en handelsvaart.

Toch is het mij niet helemaal duidelijk wat de drie figuren nu precies aan het doen zijn. Trekken ze een net naar binnen? Of een zware tros? Zijn ze zeilen aan het hijsen? Houden ze elkaar vast? Bevinden ze zich in een noodsituatie? Dat laatste lijkt wel te spreken uit hun lichaamstaal. Ook schijnt het alsof de handen van de voorste gestalte een biddend gebaar maken. Wat me aanspreekt is hoe het kunstwerk deining verbeeldt: de mannen moeten zich echt schrap zetten. En dan is het misschien wel mooi dat het een open vraag blijft wat ze precies aan het doen zijn.]

Op het internet vind ik informatie over de achtergrond van het monument. Maassluis was wel wat gewend op het gebied van zeelieden die niet naar huis terugkeerden. In de oorlog hoorden achttien gezinnen dat man/vader omgekomen was bij het zinken van sleepboot Lauwerzee onder de kust van Zuid-Engeland. Stormsleepboot De Schelde leed op 8 maart 1925 schipbreuk op de Zuiderpier bij Hoek van Holland. Acht bemanningsleden kwamen hierbij om. De sleepboot was stoomschip Soerakarta te hulp geschoten, die ook verging. Nog jaren klonk als herinnering aan deze scheepsramp het lied van de Soerakarta en De Schelde in de Maassluisse straten.

Ik raak in gesprek met een fietser op een bankje die een boterham zit te eten. Hij komt uit Hoek van Holland. Van de Soerakarta en De Schelde heeft hij nooit gehoord. Wel denkt hij dat de pont tussen Maassluis en Rozenburg niet meer zal gaan varen. Want straks gaat de Blankenburgtunnel open. Dan moet ik denken aan mijn oom Dick, die op de pont de kaartjes knipte (wij mochten gratis mee). Zo roept dit monument vooral allerlei persoonlijke herinneringen op. Maar dat mag ook.

Stefan Francke





ACH VRIENDEN HOORT MIJ AAN,
DE SOERAKARTA IS VERGAAN
'N SCHIP ZO KLOEK EN FIER,
SLOEG OP DE PIER.
TOEN MEN DE TIJDING BRACHT,
VOER MEN MET ALLE KRACHT
SPOEDIG TER REDDING UIT,
DOCH WERD HIER GESTUIT.

DE SCHELDE VOER WELDRA
OVER DE WATER-MASSA
DOCH WERD, O VRESELIJK LOT
DOOR DE ZEE BESPOT.
DE SCHELDE VOER NABIJ
DE SOERAKARTA VAN NABIJ.
DE BEMANNING, NOG VOL MOED,
WERD TOEN BEGROET.

TERWIJL 'T VOLK MET ANGST OMKNELD,
VERRICHT D'ORKAAN MET RUW GEWELD
EN EIST 'T RUIME SOP
DE BEMANNING OP.

OCH BURGERS BEDENKT EENS GOED
OVER ZULK EEN ZEEMANSMOED.
ZIET DE BEMANNING IN 'T WANT,
DENKT AAN BLOEDVERWANT.

ACHT MENSCHEN GINGEN ER TeloOR
DAAR WAS GEEN REDDING VOOR.
REDDING, WAS HUN LAATSTE WENS
VOOR HUN MEDEMENS.
OCH BURGERS, OOK AAN DE WAL,
VERZOEKT MEN REDDING OVERAL,
HELPT GIJ OOK ONVERSAAGD
WAAR MEN HULPE VRAAGT?

GEEN ZIN

IK WERK VIER DAGEN PER WEEK EN ALS IK THUISKOM IS DE KOELKAST GEVULD EN DE WAS SCHOON. HET IS EEN VERRASSING WAT WE GAAN ETEN EN IK HOEF NIKS OP TE RUIMEN. HET VERLOF IS HEERLIJK EN LIJKT EINDELOOS.

Maar niks is minder waar, want morgen is het alweer voorbij. Ik heb er zó geen zin in, in die laatste dag. De laatste dag van het verlof, als het afscheid eraan komt en je er eigenlijk met z'n allen op zit te wachten. Nog een dag met elkaar aan tafel, maar de dag erna niet meer. Dan zit er een zee van ruimte tussen ons. Ik vind het moeilijk te bevatten, hoe je in zo'n korte tijd zo ver van elkaar verwijderd kan zijn.

De kinderen zijn ook in een mineurstemming. Vooral de jongste, het vaderkind. Hij heeft er helemaal geen zin in, in het naderende afscheid. Maar ook geen zin in school en geen zin in huiswerk. 13 jaar en nergens zin in. "Hooft erbij, gaat wel weer over". Zijn vader is degene die altijd de zaken relateert als mij dat niet lukt.



De overdracht begint, ik neem de organisatie van het huishouden weer over. "Morgen moet je de container weer aan de weg zetten. Er liggen nog twee broden in de vriezer

en ook nog een paar ingevroren maaltijden. Je hoeft voorlopig niet te koken. De tank zit nog halfvol, dus je kunt nog wel even vooruit. L. zijn gitaarles is overmorgen, om half 6. vergeet die niet, en haal tegelijk wat boodschappen."

Ik heb geen zin in boodschappen doen. Ik heb ook geen zin in koken, maar ondanks dat ik een inspiratieloze kok ben zet ik toch dagelijks een verantwoorde maaltijd op tafel.



Ik houd mezelf voor dat je geen ingewikkelde recepten nodig hebt, want

anders was onze oudste zoon niet twee meter lang geworden. Hij kan ook nog eens heel hard lopen, dankzij mijn eenvoudige menu's.



Om zeven uur 's ochtends is het moment van afscheid dan toch echt gekomen. Omdat ik die dag moet werken rijden we niet naar Schiphol, maar zetten we de zeeman af bij het station. Het is een beetje mistig, er is bijna niemand op de weg. Sombere weer op een sombere dag. We houden het kort, want dan hebben we het maar achter de rug. Toch kom ik bijna te laat op mijn werk.

Gelukkig heb ik een leuke werkdag, de tijd vliegt. Fijn dat ik afleiding heb, dan hoef ik niet te denken aan vliegtuigen die neerstorten of iets dergelijks. Gaandeweg krijg ik geruststellende appjes binnen en tegen de tijd dat ik terugfiets van mijn werk zit hij in een ander land;

Ik ben op Schiphol.

10:30 ✓✓

We vertrekken zo.

12:30 ✓✓

We zijn geland.

16:30 ✓✓

Zit in het hotel.

17:30 ✓✓

's Avonds, na een ontdooide en opgewarmde maaltijd, begint het. Onze jongste zoon is in tranen. Hij heeft geen zin in school en ook niet in het varen van zijn pa. Huiswerk maken is het ergste wat er is en hij ziet school niet meer zitten.

Niets wat ik zeg helpt, het wordt alleen maar erger. De moed zakt me in de schoenen. Dus ik geef het op en bel zijn vader, die zelfs op afstand feilloos aanvoelt wat er nodig is. Al na een paar woorden stopt het gesnik. Na een interessant gesprek, over het lanceren van raketten en over het lesrooster van school, wordt de verbinding verbroken en is alles weer in orde.

De dag is voorbij, het afscheid is achter de rug. We pakken de draad weer op en het aftellen naar het verlof is begonnen.

@strid





HET MAG WEL DUIDELIJK
 ZIJN DAT DE ZEEVARENDE
 OP EEN GOED BAKKIE
 GESTELD IS.
 ALS DE KOFFIEMACHINE
 HET NIET MEER DOET,
 LEVERT DAT MISSCHIEF
 NOG WEL MEER STRESS
 OP DAN HET UITVALLEN
 VAN DE HOOFDMOTOR.



DE MENS(EN)



BETROUWBAAR

VOLLEDIGHEID

VERIFIIEERBAAR

ZORGVULDIGHEID

Interview met
Bob Hillen
*over het wat en hoe
van data-analyse*

ACHTER DE CIJFERS

Ben je al jaren werkzaam op bemanningszaken, maar heb je geen idee hoeveel Nederlandse zeevarenden er nou precies zijn? Of welk aantal er onder buitenlandse vlag vaart? Of wil je als zeevarende weten waar de bottleneck zit in de leeftijdsopbouw – want hee, promotie – maar geen flauw benul waar het staat? Ga er maar van uit dat je niet de enige bent.

Je zou het misschien niet verwachten, maar exacte cijfers en gegevens aangaande zeevarenden zijn niet zomaar te vinden. Daarnaast is het van de beschikbare data vaak niet duidelijk of ze volledig zijn. Of waar ze vandaan komen. Terwijl wél op basis van deze data belangrijke beleidsbeslissingen worden genomen. Door reders en overheden. Politici en bedrijven. Beslissingen die effect kunnen hebben op zeevarenden, maar uiteindelijk ook op besluiten wereldwijd en hun geopolitieke gevolgen. Er wordt over gesteggeld.

Daarom heeft redersvereniging KVNR de data-analyse binnen de Nederlandse maritieme wereld serieus opgepakt. Door eerst maar eens de cijfers te achterhalen wil de KVNR de ‘emotie’ uit het debat halen. Sinds eind 2022 werkt Bob Hillen er – als mens achter die cijfers.

Met onder andere bronnenonderzoek, vragenlijsten en gesprekken met de KVNR-leden verzamelt Bob zijn gegevens. Die gaan ook weer terug naar de leden. Het is tenslotte een vereniging; er is belang, van alle kanten.

Bob Hillen is de eerste data analist bij de KVNR. Aan de TU Delft rondde hij zijn master Maritieme Techniek af met afstudeerrichting ‘Maritime Operations & Management’. Dat maritieme houdt hij graag vast, zo zegt hij. Het zit in de familie: Bob’s overgrootvader was kapitein op de grote vaart en ook zijn opa wilde naar zee. Maar omdat diens ogen te slecht waren werd hij stuwadoor – toch nog met bootjes bezig. Oma werkte lang in het Zeemanshuis aan de Veerhaven, ook een mooie link met zeevarenden en Rotterdam. Bob zet op zijn eigen manier de familietraditie voort.

Maar waar begin je? En wat ga je analyseren? Welke data wil je verzamelen? Er is zoveel dat je kunt bedenken! Bob Hillen lacht een beetje. “Na anderhalf jaar zit ik nog steeds in de modus van het inzicht verkrijgen. We willen meer ‘data gedreven’ worden. Dan zijn de data de eerste stap. Maar voor je überhaupt gaat verzamelen moet je weten wat de vragen zijn. Dus heb ik heel veel gesprekken gehad en geïnterviewd.

Op kantoor, bij de leden. Waar ligt je behoefte, wat heb je nodig, hoe gaan we dat opzetten naar iets concreets en welke data heb jij dan weer nodig. Door de gesprekken kom ik erachter waar de behoefte ligt en ga ik kijken of daar data voor beschikbaar zijn.” Er zijn vier begrippen die hier steeds weer bij terugkomen: **BETROUWBAARHEID**, **VERIFIEERBAARHEID**, **ZORGVULDIGHEID** en **VOLLEDIGHEID VAN DATA**.



“Het is nogal een technisch verhaal”, zegt Bob Hillen, “maar de methodiek is hier belangrijk, want hóe kom je aan je uitkomsten. En op die methodiek moeten we ook weer door anderen bevraagd kunnen worden. Wij kunnen wel vinden dat we een goed verhaal hebben, maar dat moeten we dus hard kunnen maken. Met feitelijke gegevens.”

En krijgt de KVNR die gegevens?

Bob: “Daarin zijn we best wel uniek. Bedrijven zijn niet zo snel geneigd om hun data met concurrenten te delen, maar de leden delen ze wel met ons. Wij kunnen dan een totaalplaatje naar buiten brengen, zonder dat gegevens herleidbaar zijn naar individuele bedrijven of personen. Ook om bijvoorbeeld tegenwicht te bieden aan fake news. Verder krijgen we nu ook beter inzicht in trends. Onze data moet het verhaal van de reders vertellen, dus uit de aard der zaak wel een eenzijdig verhaal. Dat wil niet zeggen dat het niet een genuanceerd verhaal is.”

Het redersverhaal staat niet op zichzelf in de maritieme wereld. “Definities moeten ook vastgezet worden”, zo benadrukt Bob, “dat de dingen die wij analyseren op dezelfde manier en in dezelfde structuur gaan als bij bijvoorbeeld het ministerie.” Hij noemt hier weer die vier begrippen. “Maar we nemen de tijd. Er is zoveel wat je kunt bedenken. Wat we nu aan het bouwen zijn moet over 20 jaar nog staan. Zonder naïef te zijn.”

Inzicht in de wereld van de zeevaart kan ook op een heel andere manier



worden vergaard. Zo mocht Bob onlangs twaalf dagen meevaren met rederij Wagenborg, in de Botnische Golf. Op de vraag hoe hij dat vond zegt hij: “Waanzinnig! Een van de leukste ervaringen in mijn leven! En natuurlijk weet je het wel: wie nog nooit gevaren heeft ... Maar ik heb toch een beter beeld gekregen, ook al was ik maar een korte tijd mee. Heel verhelderend ook om van de bemanning te horen hoe zij nou tegen de dingen aankijken.”

Overigens, een belangrijke reality check voor Bob Hillen betrof de datavoorziening aan boord. “Dat was wel wennen. Aan de wal is het: je klikt en het loopt. Aan boord is dat absoluut niet zo.”

Posities zeeschepen: De KVNR-leden varen wereldwijd

■ Drogeladingschepen ■ Tankers ■ Passagiersschepen ■ Bulkschepen ■ Werkschepen



Kaart: Scheepsposities, januari 2024 • Bron: KVNR • Gecreëerd met Datawrapper

Bron: Jaaroverzicht 2023 van de KVNR

In hoeverre is er toegang tot de gegevens en verhalen die er komen? Bob vertelt dat die voor de reders al in een bepaalde mate openbaar zijn. Maar hij is nog bezig met de basis. De KVNR-leden moeten er actief bij betrokken zijn, ook bij de kwaliteit van de data. Die gegevens zijn tenslotte ook hun gegevens. En een fundamenteel hulpmiddel om hun werk beter te doen.

Het klinkt best wel stoer van de KVNR: de data-analyse als een soort van door-

lopende missie. Zit daar niet ook een gevaar in? Maar volgens Bob Hillen is het niet 'informatie halen alleen om de informatie'. "De gegevens laten we zien. Bijvoorbeeld wie werkzaam zijn op de schepen van onze leden. Daarmee worden hele andere dingen zichtbaar. Het gaat toch echt om de analyse die eruit voortvloeit, om de context."

Mensen achter de cijfers.

Helene Perfors

GEGEVENS DIE INMIDDELS UITGEVRAAGD EN VERZAMELD ZIJN (MEI/JUNI 2023)

o.a.

- AIS - de scheepsbewegingen zijn gevisualiseerd
Wie zijn de leden, wat voor type schepen zijn er, hoe oud zijn de schepen.
- Welke routes, welke gebieden
- Waar komen onze zeevarenden vandaan?
- Nationaliteit in bepaalde rang op de hele groep van schepen bij een bepaalde rederij.
- Onderzoek zeevarenden op Nederlands gevlagde schepen:
Leeftijdsprofiel van de Nederlanders - waar zit de bottleneck.
- Man-vrouwverhouding aan boord van de schepen
- Uitsplitsing op aan boord en niet aan boord (posities, hoeveel fte aan boord)
- Het betreft vaartuigen die op eigen kracht (self propelled) in service zijn
Zeevarenden hebben een STCW-rang

ERG!



ER ZIJN MARITIEME
ONDERNEMINGEN IN DE
ZEEVAART, WATERBOUW EN
OP HET LAND, WAAR VOOR DE
WERKNEMERS GEEN CAO GELDT.
IS DAT ERG?

JAJAJ!

CAO

In een cao staan afspraken over de loon- en arbeidsvoorwaarden. Bijvoorbeeld afspraken over de functie en welk loon daarbij hoort, onder andere naar gelang van het soort schip

en de tonnage van het schip. Wel zo makkelijk, want dan hoef je als werknemer niet zelf te gaan onderhandelen over de voorwaarden. En iedereen weet waar 'ie aan toe is.

AFSPRAKEN

Met het aangaan van een cao beperken de partijen – werkgevers en vakbonden – hun contractvrijheid volgens het principe van 'doorwerking'. Hierdoor wordt de individuele arbeidsovereenkomst gewijzigd door de bepalingen in de cao, ook die van de niet georganiseerde werknemers. Doorgaans staat in de arbeidsovereenkomst dat een cao van toepassing is.

Is een cao AVV (algemeen verbindend ver-



klaard), dan geldt die sowieso. Is er geen cao? Dan moet de werkgever in principe voor elke wijziging in de arbeidsovereenkomst toestemming vragen aan elke werknemer. (Wat in de praktijk natuurlijk maar zelden gebeurt.) Met een zekere regelmaat worden er door de vakbonden afspraken gemaakt over een cao-verhoging, om de koopkracht te behouden. Althans dat is de bedoeling.

VAKBONDEN BUITENSPEL?

Er zijn werkgevers die met de Ondernemingsraad (OR) een arbeidsvoorwaardenreglement willen afspreken. In het geval van een bekende supermarktketen ging het personeel van de distributiecentra hier niet mee akkoord

en kreeg via de rechtbank gelijk. Ook was er recent een uitspraak in hoger beroep bij reorganisatie TUI. TUI wilde met de OR afspraken maken om zodoende de vakbondsleden buiten de deur te houden.

De vakbond FNV stapte naar de kantonrechter met het verzoek om toegelaten te worden tot de cao-onderhandelingen. In eerste instantie oordeelde de kantonrechter dat TUI niet met de FNV hoefde te onderhandelen. Maar in hoger beroep heeft het gerechtshof de vordering van FNV toegewezen en TUI geboden om FNV als gespreks- en onderhandelingspartner te erkennen. Tegen deze uitspraak heeft TUI, as we speak, cassatie ingesteld bij de Hoge Raad.

TERUG NAAR DE VRAAG

In de zeevaart en in de waterbouw (binnen Nederland) geldt aan boord van Nederlandse gevlagde schepen een cao, afgesloten met werkgevers en vakbond(en). Maar er zijn dus ook ondernemingen (rederijen) waar geen cao geldt. Is dat erg? Ja.

Ten eerste omdat werknemers wel graag een cao willen en zich in groten getale georganiseerd hebben bij een vakbond. Zij hoeven dan niet zelf te gaan onderhandelen over de voorwaarden.

Daarnaast zijn de pogingen om de vakbonden buitenspel te zetten al voorbeelden van de aantasting van arbeidsrechten, laat staan als er geen cao geldt.

ARBEIDSRECHTEN

Gelukkig is er de laatste tijd veel veranderd voor wat betreft de rechten van werknemers/zeevarenden. Denk alleen maar aan de MLC 2006 (Maritiem Arbeidsverdrag) of de rechten zoals vastgelegd bij de International Labour Organization (ILO). En al eerder: in Nederland de 'wet cao' die al uit december 1927 stamt. Waarin o.a. staat wat verstaan moet worden onder een cao en wie bevoegd is tot het afsluiten daarvan. Het recht op collectief onderhandelen en het recht op vereniging in werknemersorganisaties (vakbonden), wat op zijn beurt is vastgelegd in het Europees Sociaal Handvest. In dit handvest staat ook het recht om te staken.



WIN-WIN

Werknemers hebben veel macht, mits zij zich organiseren. De vakbond, dat zijn de leden. En de leden kunnen tegenwoordig sneller afdwingen dat hun werkgever gaat praten met de vakbond over de loon- en arbeidsvoorwaarden. Het kan natuurlijk in rechte afgedwongen worden of er kan gestaakt worden. Maar een cao bij een onderneming geeft duidelijkheid voor iedereen, werkgever en werknemer. Hoe noemt men dat ook al weer? Oh ja, win-win.

Jos Hilberding

WELZIJN ZEEVARENDEN PER WET GEREGELD



De meeste regels worden opgesteld door de International Maritime Organization (IMO) en de International Labour Organization (ILO). Reders, vakbonden en overheden maken gezamenlijk afspraken. In Europa vindt men echter dat die niet streng genoeg zijn, daarom stelt men op dit moment aanvullende regels op.

De politici en ambtenaren die de wetten opstellen hebben informatie en feedback uit de praktijk nodig. Zo worden betrokkenen uitgenodigd naar Brussel te komen, om onder leiding van een ambtenaar met elkaar te praten.

LOBBYEN IN BRUSSEL

HOEWEL DE REDER DE BAAS IS, KAN DEZE TOCH NIET HELEMAAL UITMAKEN WAT ER MET DE BEMANNING GEBEURT. ER ZIJN TAL VAN REGELS. DAT VARIEERT VAN WAT ER TE ETEN MOET ZIJN TOT DE KWALITEIT VAN HET MATRAS. VAN DE DIPLOMA'S DIE ZEEVARENDEN DIENEN TE HEBBEN TOT DE MAXIMALE LENGTE VAN EEN CONTRACT.

Van tevoren krijgt ieder een lijst met onderwerpen. Ook laten ze specialisten aan het woord die ongeveer 20 minuten de tijd krijgen om hun kennis te delen.

Afgelopen januari waren voor het eerst ook vertegenwoordigers van 'Seafarers Centers' en 'Seafarers Missions' uitgenodigd. Op het programma stond namelijk het welzijn van zeevarenden. De delegatie bestond uit vier mensen waar ik er zelf één van was. De anderen kwamen uit Duitsland, België en Engeland. Behalve wij waren nog vele tientallen mensen op komen dagen. Er waren ondermeer ver-

tegenwoordigers van reders, bemanningkantoren, vlagstaten, bedrijven, scholen en vakbonden. Ze kwamen uit allerlei verschillende landen uit de EU en ook uit het Verenigd Koninkrijk.

De lezingen waren voor mij wat slaapverwekkend. Zo werd er door een professor uit Spanje gedetailleerd verteld welke verantwoordelijkheden voor de sociale zekerheid van zeevarenden onder de vlagstaat vallen en welke onder het land waar de zeevarenden woont. De meeste andere toespraken kan ik me inmiddels al niet meer herinneren.

Tegen het einde van de dag was het onderwerp aan de beurt waarvoor ik gekomen was: het welzijn van zeevarenden. Tot mijn verbazing werd de bijbehorende lezing nu niet door een professor gehouden, maar door de voorzitter van de internationale scheepsvakbond. Zou het komen omdat de universiteit waar ze verstand van dit onderwerp hebben in Cardiff is – dus niet langer in de EU? Of gaat het om de macht? Met 25 jaar ervaring als havendomeinee had ik de lezing zelf ook graag willen geven, maar zo werkt het voorlopig niet. Feit is dat ze niets vertelde dat ik nog niet wist.

Het gesprek dat erop volgde moest als eerste over de vraag gaan of een zeevarende nog wel zou 'functioneren' als men aan boord onbeperkt toegang zou hebben tot het internet. Onze delegatie probeerde zo goed mogelijk naar voren te brengen dat zeevarenden precies dezelfde wensen hebben als mensen aan de wal. Er waren deelnemers die op-

perden dat het technisch niet mogelijk zou zijn. Dit werd door vrijwel iedereen gelijk als flauwekul bestempeld.

Vervolgens werd gesproken over de verplichte rusturen van zeevarenden. Toen we naar voren brachten dat de controle hierop niet voldoende is, beweerden de vertegenwoordigers van de reders dat zij hun kostbare ladingen nooit in handen zouden geven van oververmoeide mensen. Een andere reder stelde dat de verplichte rusttijden bedoeld zijn voor de momenten waarop dat kan.

Over pestgedrag werd opgemerkt dat iedere zeevarende op cursus moet. Aanvullend zei iemand dat hier al op de kleuterschool mee begonnen moet worden! Het lukte me niet om aan het woord te komen om iets te zeggen over werkdruk of de gebrekkige technische staat van schepen waardoor pestgedrag zich sneller ontwikkelt. Ook had ik het graag over het gebrek aan mogelijkheden voor waltoegang gehad, maar ook dat bleek niet mogelijk.

De samenvatting van ons gesprek werd gemaakt door een Britse(!) vertegenwoordiger van de reders. Toen hij deze voorlas aan alle aanwezigen vond ik dat hij het niet neutraal deed. En in tegenstelling tot alle andere mensen die een samenvatting voorlas gaf hij niet de mogelijkheid om zijn verhaal aan te vullen. Daar zou 'geen tijd meer voor zijn'.

Aan het einde van de bijeenkomst kwam een topambtenaar van de EU



aan het woord. Zij gaf aan dat er nog een officieel verslag van de samenkomst wordt gemaakt. Hier mogen we nog op reageren en dat ben ik zeker van plan te doen. Het definitieve verslag wordt op een gegeven moment weer door andere mensen besproken.

Terugkijkend op deze dag wil ik opmerken dat het moeilijk opboksen is tegen de gewiekste mensen die het lobbyspel al jarenlang spelen. Ook voel ik altijd weerzin tegen bijeenkomsten waarin over mensen – in dit geval zeevarenden – wordt gepraat terwijl ze er alleen in de vorm van een poster bij zijn. Als er dan ook nog wordt verteld wat andere mensen met hen zouden moeten gaan doen

word ik helemáál een beetje kriegelig.

Toch heb ik niet het idee dat ik voor niks naar Brussel ben afgereisd. Als dominees hebben we geprobeerd de zeevarende op nummer één te zetten én op een wat andere manier dan de vakbond. Het is mijn hoop dat de welzijnsorganisaties in de toekomst strategischer te werk gaan en niet alleen maar blij zijn dat ze er ook bij mogen zijn. Wel zal het lastig zijn om naar alle bijeenkomsten te gaan waar het over het welzijn van zeevarenden gaat. Daar ontbreken ons simpelweg gewoon de middelen voor.

Léon Rasser

ÉÉN MET ZIJN SCHIP

EEN SCHIP IS ALS EEN VROUW – EN HIJ KENT
HAAR AL WAT LANGER. ZE HEEFT HAAR EIGEN
WIL EN ZE LAAT ZICH NIET DWINGEN. MAAR
HÓE GOED KENT HIJ HAAR EIGENLIJK? DEZE
REIS ZAL VOOR HEM EEN PROEF ZIJN.

VERHALEN VAN EEN KUSTVAARDER

Ze hebben in Hamburg kunstmest geladen voor Kotka. De wind komt van bakboord in en de golven slaan tegen het schip, buiswater over de luiken. De weerberichten zien er niet goed uit. Dat is ook wat de loods meedeelt: een wind met een sterkte van negentig km/u uit westelijke richting. Gelukkig ligt Brunsbüttel enigszins beschut en kunnen de golven zich niet echt opbouwen. Maar om in de voorhaven van de sluis van Brunsbüttel te komen, moeten ze een hele draai maken, een bocht van wel meer dan negentig graden. Dat betekent dat de accommodatie tegen de wind in moet. Hij heeft al vaker gemerkt dat dit in harde wind moeilijk manoeuvreren is.

Hoe dichterbij Brunsbüttel komen, hoe harder het gaat waaien. Er beginnen zich al golven te vormen op de Elbe. Over de marifoon komt de ene na de andere waarschuwing: in buien wind tot wel honderd-wintig km/u. Hij probeert het vage gevoel van gevaar dat hem steeds meer bekruipt te verbannen.

Het plan was dat ze eerst naar de rede zouden varen en dat daar de loodswissel plaats zou vinden. Maar nu laat de loods weten dat de loodsboot langs zij komt en dat er een andere loods aan boord komt om het schip de sluis in te varen. En niet alleen dat, maar ook dat ze de kleine sluis moeten invaren. Hij is hier helemaal niet op bedacht, nu wordt het allemaal kort dag. Er is niet veel tijd meer om een en ander met de loods door te nemen. En de kleine sluis heeft een veel smallere aanloop.

Ze zijn nog geen twee mijl verwijderd van de voorhaven van de sluis. Ondertussen schemert het en hij stemt zijn instrumenten hierop af. Alles werkt naar behoren. Toch

laat één gedachte hem niet met rust: was het niet verstandiger geweest om met zijn schip ergens voor anker te gaan liggen en de storm af te wachten? Maar daar is het nu te laat voor. Hij besluit er op te vertrouwen dat het wel goed zal komen met haar.

De contouren van het sluiscomplex worden zichtbaar. Het is zoeken naar de ingang van de voorhaven. Nu gebeuren er wel heel veel dingen tegelijkertijd. Om de bocht te kunnen maken, hebben ze snelheid nodig. Op het moment hebben ze die echter niet. “Kan ik nog genoeg maken voordat de draai ingezet moet worden,” vraagt hij zich af.

De deur van de stuurhut wordt opengedrukt en valt met een ruk terug in zijn grendel. De wind loeit door de stuurhut en lijkt nog meer bezorgdheid met zich mee te brengen.

“Hallo”, zegt de loods nog wat hijgend en doet zijn natte jas uit. Hij knikt alleen maar.

“Geen gebreken?” vraagt de loods.

“Nee, alles werkt naar behoren”, antwoordt hij. “Alleen het roerwerk is wat traag.”

De loods geeft herhaaldelijk uiterst tegenstrijdige roeraanwijzingen, eerst dertig graden bakboord en dan weer dertig graden stuurboord. Hij kan wel merken dat de loods niet gewend is aan zijn schip, en laat hem weten dat het beter is dat hij het commando overneemt. Hij voelt nog een keer aan de telegraaf om zeker te zijn dat ze ‘vol vooruit’ staat.

Het wordt muisstil op de brug. Iedere seconde telt. Ze hebben nog steeds niet genoeg

gang om het schip te kunnen draaien. Op vijf kabels voor het schip ligt de strekdam van de voorhaven. Kan ze genoeg snelheid maken om die draai te halen? Hij zal tot het allerlaatste moment moeten wachten voordat de vaart genoeg is.

Nog maar drie kabels te gaan. Hij voelt dat de snelheid toeneemt. Het is varen op het scherpst van de snede. Nog één kabel te gaan – dan moet het nu gebeuren! De zenuwen gieren door zijn keel, nog maar een halve kabel ... De loods kan zijn zenuwen niet meer bedwingen en roept vertwijfeld uit: “Ach Du meine Güte!”

Heel zachtjes maar overtuigend zegt hij tegen haar: “Nu moet je draaien, draai maar.” En hij geeft aan het roer een uitslag. In eerste instantie gebeurt er niks. Maar dan gaat ineens de wind liggen en begint ze te draaien. Hij kan het wel uitschreeuwen, ze draait ... ze draait! En het groene bakenlicht verplaatst

zich naar bakboord. De sleepboten die er liggen, ze draaien voor hem langs – allemaal. Nu alleen nog de snelheid terugnemen om de sluis aan te varen. De loods wijst hem erop.

“We kunnen niet achteruitslaan, anders loopt ze uit het roer,” zegt hij.

Maar deze loods weet eigenlijk ook wel dat hij nu beter zijn mond kan houden. Pas als ze met haar voorsteven in de sluis is, kan “vol achteruit!” gegeven worden.

Ze hebben nog veel vaart om de sluis aan te lopen. Maar het lukt wonderwel. Heel de manoeuvre is van begin tot eind voortreffelijk gelopen. Alle zwaarte en angst in zijn borst maken plaats voor kalmte en stille vreugde. Als ze goed en wel vastliggen, realiseert hij zich dat hij nog nooit zo één is geweest met zijn schip, met haar ...

Captain Sir



Het veroveren van de 'Zilvervloot' is nog steeds een hoogtepunt in de Nederlandse geschiedenis – u weet wel, Piet Hein. Je was niet per se een boef als je schepen kaapte. Simon de Danser bijvoorbeeld was een beroemde kaper uit Dordrecht, die in de Gouden Eeuw bekend was om zijn fatsoenlijke optreden. In die tijd kon je bij de regering ook gewoon kaperbrieven kopen. Zelf heb ik ook een romantisch beeld bij kapers en zeerovers, vanuit de stripboeken van Kuifje. Mannen met baarden en zwaarden in de mond die met één hand aan boord zwaaien. De werkelijkheid vandaag de dag is echter iets minder vrolijk.

Vanuit Jemen worden sinds enkele maanden militaire aanvallen uitgevoerd op langsvarende schepen. De meeste rederijen laten hun schepen gelukkig inmiddels omvaren. Maar helaas zijn dit niet de eerste aanvallen op de scheepvaart. De geschiedenis leert dat in oorlogstijden de koopvaardij altijd wordt gezien als 'vierde macht' naast het leger, de luchtmacht en de marine. En natuurlijk is er die rol voor de scheepvaart in grootschalig transport van militaire versterkingen, grondstoffen en voedsel.

Handelsbescherming op zee is van oorsprong een taak van de marine – in overleg met de reder. Maar tijden veranderen. En dat levert veel vragen op. Want wie is er nu verantwoordelijk voor de bescherming, is dat de reder of de overheid? Voor de reder kan de perverse prikkel ontstaan dat varen door risicogebieden financieel aantrekkelijk wordt.

De vraag blijft namelijk groot, maar het aanbod vermindert. Zou dan de samenleving moeten betalen voor de winst van de reder? Anderzijds zijn veel producten, zoals bijvoorbeeld olie en gas, van grote (strategische) waarde voor de samenleving. De aanvoer moet verzekerd zijn.

Maar ook: zouden álle soorten scheepvaart beschermd moeten worden? Handelsvaart lijkt geen discussie, maar wat te doen met visserij of baggeraars? Of – je moet er maar zin in hebben in risicogebieden – pleziervaart? Beschermen we alleen Nederlandse schepen of die van Nederlandse eigenaars, of alle schepen die Nederland aandoen?

Kapers en Rovers





Al vanaf de Middeleeuwen zijn er konvoeien. Na WOII werden schepen nog uitgerust met bescherming tegen chemische wapens en besmettingsmeters. De discussie over mariniers aan boord loopt inmiddels ook al jaren. Overigens ook daarbij weer een boeiende vraag: wat als andere landen veel goedkopere mariniers leveren, is dat oneerlijke concurrentie? Tijdens de Iran-Irak oorlog in de jaren 80 werden er meer dan 400 schepen aangevallen. Nederland wilde graag ingrijpen en bescherming bieden, maar vond geen steun in Europa. Sommige Nederlandse reders zochten uit armoede maar bescherming bij de Sovjetmarine. Die laatste optie is in de huidige tijd ook ingewikkeld geworden.

Kortom: het is niet eenvoudig om een makkelijk antwoord te geven op de vraag wie verantwoordelijk is voor bescherming van de scheepvaart, voor welke schepen en hoe dan. En tot zover de theorie, want je zult ondertussen als opvarende aan boord toch onderweg zijn naar een risicogebied. Zelf blijf je heel kalm en zeg je stoer tegen het thuisfront en je collega's dat het zo'n vaart niet zal lopen. Maar je ziet op je mobieltje ook de schokkende beelden vanuit Jemen en zal best af en toe eens moeten slikken. Daar helpt geen extraatje als beloning tegen, al was het de hele zilvervloot.

— Moddergeus





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@zeevarendencentrale.nl

DELFIJL / 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@zeevarendencentrale.nl

MOERDIJK



Centrum voor zeevarenden • Sluisweg – Roode Vaart •

4782 PT Moerdijk • Tel. 0168 416 650 • Rev. W.J.A. Ester • Tel. 31 (0)6 11070913 •

janwillemester@gmail.com

ROTTERDAM / OOSTVOORNE



Internationaal

Centrum voor zeevarenden *The Bridge* • Stationsweg 33 • 3233 CS Oostvoorne •

Tel. 06 32 27 47 25 • Rev. H.M. Perfors • Tel. 06 53 67 92 65 • helene.perfors@gmail.com

ROTTERDAM / SCHIEDAM



Centrum voor zeevarenden *Flying Angel*

Club • Admiraal Trompstraat 1 • Havennummer 562 • 3115 HK Schiedam • Tel. 010 4260 933 •

TERNEUZEN



Centrum voor zeevarenden • Engelandweg 1A •

4538 BE Terneuzen • Tel. 06 57 12 48 11 • info@seamencentreterneuzen.nl

VLISSINGEN



Centrum voor zeevarenden *Flying Angel Club* • Ritthemsestraat 498 •

Havennummer 562 • 4389 PA Ritthem • Tel. 0118 467 063 • Rev. 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

