

DECEMBER 2024

diepgang

25^E JAARGANG KWARTAALBLAD

MARITIEM PASTORAAT

KERST
OP ZEE

Port Betaald



GROTE
EGO'S

ZEELIEDEN SJOEMELN MET

RUSTUREN

*Extra die
Kerstnummers!*

MARITIEME KUNST
VAN DE ROTTERDAMSE HAVEN



VAN DE REDACTIE

Vijftwintig jaar geleden besloten de Nederlandse maritieme welzijnsorganisaties tot het gezamenlijk uitbrengen van een nieuw blad: *Diepgang*. De bedoeling was om achter het gewone nieuws te kijken naar wat ontwikkelingen in de maritieme wereld betekenen voor “de mens aan boord”. Volgens ons zijn we daar in de afgelopen 25 jaar redelijk in geslaagd.

Maar de tijd heeft niet stil gestaan en tegenwoordig ziet het leven op een schip met een Nederlandse vlag of eigenaar er anders uit dan toen we als *Diepgang* begonnen. De bemanning is internationaal geworden en er wordt Engels aan boord gesproken.

Dat is de reden om tijdens dit jubileumjaar de overstap te wagen naar het uitbrengen van een tweetalig nummer. Aan deze kant heet het blad *Diepgang*. Wanneer je het omdraait staat er *DeepEnd*.

Het getal 25 heeft in de decembermaand een bijzondere betekenis: dan wordt er in de westerse wereld kerst gevierd. In dit nummer - dat ook nog op 6 januari gelezen kan worden wanneer men in sommige andere landen kerst viert - is er daarom veel aandacht voor het grote feest. Daarnaast een kritisch artikel over rusturen, een interview met een geldkenner en een verhaal van een havendomee die een kok met een zere rug ontmoet. We starten ook een nieuwe rubriek: maritieme kunst.

Veel leesplezier!

COLOFON

DIEPGANG is een gezamenlijke uitgave van **Nederlandse Zeevarendencentrale** en **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 diepzeevisserij schepen, Nederlandse zeemansclubs en abonnementen **grafische vormgeving** Meike van Schijndel **druk** Drukkerij Rijpsma, Rozenburg **ISSN** 1567 - 3472 **abonnement** op *Diepgang* is mogelijk door donateur te worden (voor minimaal € 25 per jaar) van de Nederlandse Zeevarendencentrale, Lichtenauerlaan 46, 3062 ME Rotterdam **IBAN** NL72 INGB 0000 144030 (ook voor giften en donaties) **pdf** Het is mogelijk *Diepgang* kosteloos te ontvangen in PDF. Stuur een verzoek naar: contact@zeevarendencentrale.nl

IN DIT KERSTNUMMER

04 Meditatie

Ds. Stefan deelt het goede nieuws

05 Recept scheepskok

Met kerst kan het varkentje natuurlijk niet ontbreken

07 Captain Sir

Verzoening op de Rijn

10 Zeewiersum

Zeelieden sjoemelen met rusturen

13 In Memoriam Wim Zaagsma

14 Zeemansvrouw

De geschiedenis herhaalt zich

16 Maritiem pastoraat in de praktijk

De kok heeft een zere rug

20 Maritieme kunstrubriek

Sasja Hagens in de Rotterdamse haven

22 Bijeenkomst ICMA in Genève

Zeevarendenwelzijn in een stad zonder haven

24 Een nieuwe koers in de beleggingswereld

Interview Kees Gootjes van ‘De Nieuwe Beurskoers’

26 Moddergeus

Het verlangen is het ware kerstgevoel

28 Adressen centra

NIET STOREN ALSTUBLIEFT

“WAT IS ER MIS MET DE KOK? HIJ IS DE AARDAPPELS VERGETEN. EN ER STAAN SPERGIEBONEN OP HET MENU. MAAR IK ZIE HELEMAAL GEEN SPERGIEBONEN.”



Wanneer we in de messroom aan tafel zitten, maakt één van de bemanningsleden deze opmerking. Er wordt geknikt en wat gebromd, maar daar blijft het verder bij. Ik wil er echter meer van weten en stap op de kok af. “Is er iets aan de hand? Er wordt gezegd dat je vandaag een paar gerechten vergeten bent.”

De chieft cook zucht wat en trekt me mee naar een hoekje in de kombuis. Hij fluistert: “Vannacht is mijn vrouw bevallen van een baby. Maar dat hoeft niemand te weten.” Ik reageer verbaasd: “Hoezo niet? Dat is toch prachtig nieuws. Gefeliciteerd!!” We praten verder en het blijkt dat de kok thuis heel erg mist op dit moment. En hij is bang dat hij met alle aandacht van zijn collega's thuis alleen nog maar meer zal missen. Dus probeert hij het grote

nieuws een beetje weg te duwen. Ik kan dit wel begrijpen. Toch raad ik de kok aan het nieuws wel met de kapitein te delen, voordat er wellicht klachten komen over zijn functioneren. Het is namelijk volkomen begrijpelijk dat hij door de komst van een zoon in zijn leven van slag is.

De komst van een kind maakt wat los in een mensenleven. Het is niet zomaar een storende onderbreking van de dagelijkse gang van zaken. Het is een totaal nieuw begin. Als er een kind in je leven komt, wordt alles anders. Want dat klein wezentje maakt jou ineens tot vader of moeder die de zorg heeft voor dit kwetsbare leven. Je hebt niet alleen maar meer jezelf, maar iemand die van jou afhankelijk is. De kok probeerde dat aan boord nog te negeren, maar eenmaal thuis heeft hij met liefde dit kind in zijn leven toegelaten.

In Bethlehem wordt meer dan 2000 jaar geleden een kind geboren. In een stal, waar bijna niemand het opmerkt. De christelijke traditie ziet in

de geboorte van dit kind een beginpunt – niet alleen van onze jaartelling, maar van een nieuw leven voor heel de wereld. Dit kind staat symbool voor het feit dat de wereld alleen kan overleven dankzij zorg voor het kwetsbare, dankzij liefde voor het kleine leven, dankzij de mogelijkheid tot vergeving, wat er ook gebeurt. Symbool voor het feit dat ieder mens toch van oneindig grote waarde is, ook in die grote donkere wereld van de keizers en gouverneurs die hun duistere oorlogen voeren. In de donkere kerstnacht laat de Eeuwige licht schijnen. Immanuel wordt het kind genoemd: God mens met de mensen.

Al 2000 jaar lang proberen velen het storende nieuws van de geboorte van dit kind te negeren. Maar het is ook nieuws dat al meer dan tweeduizend jaar door velen gedeeld wordt. Omdat het een boodschap is die inspireert en hoop geeft. Omdat het een boodschap is die de waarde van medemenselijkheid levend houdt. Ook in onze donkere tijden.



Fiesta Pork Hamonado

KERSTRECEPT

van een Filipijnse kok

KNIP AF LANGS DEZE LIJN EN BEWAAR

Ingrediënten

- Knoflookteen naar eigen smaak
- Uien 170 gram
- Ananassap 0,83 L
- Ananasschijven 500 gram
- Varkensbouillon 2,5 blokje
- Varkensschenkel 3350 gram
- Sojasaus 0,21 L
- Bruine suiker 42 gram
- Kraanwater naar eigen smaak

BEREIDING *Fiesta Pork Hamonado*



1. Meng het ananassap met de sojasaus. Roer goed. Plaats de varkensschenkel in een grote hersluitbare zak en giet het mengsel erin. Laat de lucht uit de zak ontsnappen en sluit deze goed af. Zet in de koelkast en laat een nacht marineren.



2. Verhit olie in een pan. Snipper de ui, pers de knoflook of snijd fijn.

Fruit de ui en knoflook in een koekenpan.



3. Voeg het gemarineerde varkensvlees toe zodra de ui zacht wordt en de knoflook begint te kleuren. Braad één kant aan gedurende één minuut.

Draai om en braad nog een minuut.



4. Giet de resterende marinade in de pan. Voeg water toe. Breng aan de kook.

Voeg de bouillonblokjes toe. Roer goed. Dek de pan af. Kook op laag tot middelhoog vuur gedurende 1 uur.

Draai de varkens-schenkel om. Kook nog 1 uur in de afgedekte pan.



5. Voeg de bruine suiker en ananasschijven toe. Dek af en kook nog 15 minuten.

Breng op smaak met gemalen zwarte peper.

Laat inkoken tot de saus is gehalveerd.



6. Leg het varkensvlees op een feestelijke schaal. Serveer, deel, en geniet!

Optie:
Serveer met een paar ananasschijven erop.



Mmmmm!

KNIP AF LANGS DEZE LIJN EN BEWAAR



KERST OP DE RIJN

In de steden langs de Rijn worden kerstmarkten opgebouwd. Overal fonkelen kleurrijke lichtjes en hangt de geur van Glühwein in de lucht. Aan boord van het passagierschip brengt de bemanning versieringen aan in de lounge, voordat de passagiers in Königswinter aan boord gaan.

Voor deze kerstreis is Jack aangesteld als tweede kapitein om de eerste kapitein, Peter, bij te staan. Op binnenvaartschepen zijn twee kapiteins volledig verantwoordelijk voor hun eigen wacht. Jack heeft al eerder met Peter samengewerkt, hoewel hun relatie te wensen overlaat. Peter is een bekwaam navigator, technisch vaardig, maar erg jong en ongeduldig met zijn collega's. Hij vertrouwt hen niet en werkt liever alleen, zoals je dat juist niet doet in een team. Peter vindt dat hij de controle over alles moet houden.

Kerstverhaal

Jack is een stuk ouder en hoeft zichzelf al lang niet meer te bewijzen. Hij is kalm en ervaren, heeft geleerd een teamspeler en een eerlijke leidinggevende te zijn. Peter ziet hem als een bedreiging vanwege zijn autoriteit en goede reputatie, en Jack voelt die rivaliteit.

Hij kijkt uit over de 'Drachenfels'. Hier, volgens de legende, doodde Siegfried de draak. Verderop ziet hij 'Rolandsbogen' op de heuvel. Hij herinnert zich de woorden van zijn vader: "Wanneer je de 'Rolandsbogen' passeert, ben je bovenstrooms en kun je de motoren terugnemen. Rustig water ligt voor je..."

Ze zijn vertrokken. Een mistige nevel hangt boven de rivier en de bomen hoog in de bergen. Terwijl ze Remagen passeren, kunnen ze nauwelijks iets zien; slechts een zwakke gloed van een kerklicht is in de verte zichtbaar. Ze bespreken hoe ze de wacht zullen verdelen en spreken af de passage



bij de 'Lorelei' samen te navigeren. Peter, zoals altijd verbaal scherp, maakt enkele opmerkingen over Jacks gedrag, en waarom hij geen naamplaatje draagt. Op een passagiersschip hoort men immers een naamplaatje te dragen! Het zijn niet zozeer de opmerkingen zelf, maar de toon van Peter die Jack een beetje irriteert. Hij antwoordt snel: *"Het gaat niet om de naam, maar om de rol van de kapitein, en daarom ben ik hier."* Hij kijkt naar Peter, wachtend op zijn reactie. Peter frons en verlaat zwijgend het stuurhuis. Jack voelt een lichte bezorgdheid: wat kan hij verwachten?

★ Een uur later moet Jack zich echt concentreren op het navigeren van het schip. Het heeft al weken niet geregend in het Rijngebied, waardoor de vaargeul smaller en ondieper is. Jack weet dat hij op tijd snelheid moet terugnemen, anders zal het schip de bodem raken.

Ondertussen, uitgedaagd door Jack, beraamt Peter een plan om hem een fout te laten maken. Alleen zo, denkt hij, kan hij Jack zijn juiste plaats aan boord laten zien.

Hij knoeit met de navigatieapparatuur en verstrekt bovendien verkeerde informatie over de ballasttanks.

Boven Boppard verschijnen de twee kastelen van 'Die feindlichen Brüder' (De vijandige broers). Jack herinnert zich de sage die zijn moeder hem jaren geleden vertelde. Toen was hij te jong om het volledig te begrijpen, maar later werd hij zelf ook uitgedaagd door zijn eigen broer; ieder had zijn standpunt, en ieder daagde de ander uit. Maar toen hij ophield zijn broer uit te lachen, verbeterde hun relatie aanzienlijk. Nu, alleen op de brug, houdt hij het stuur vast en laat zijn gedachten afdwalen terwijl hij naar de rivier kijkt. Hoe kunnen hij en Peter normaal met elkaar omgaan? Deze strijd moet eindigen.

De mist wordt dikker. Hij kan nauwelijks de mast voor zich zien. Terwijl ze Ehrent-haler Werth passeren, waar vele schepen hun kiel hebben beschadigd, komt Peter terug naar de brug. *"Jack, wat ben je aan het doen?"* roept hij, zogenaamd bezorgd. *"Hoe kan dit? We zouden nog genoeg water*

onder de kiel moeten hebben." Peter voelt zich geschokt, nu met een schuldgevoel, maar zijn trots weerhoudt hem ervan toe te geven wat hij heeft gedaan.

Het schip reageert niet op het roer, en ze hebben de volledige breedte van de rivier nodig om weer controle te krijgen. *"We lossen dit wel op,"* zegt Peter - hij beseft nu dat hij te ver is gegaan met zijn trucs. De Lorelei komt dichtbij, en Jack heeft Peters hulp nodig. Binnenkort passeren ze de 'Geissenrücke'-dam, waar de rivier het ondiepst is. Ze zijn zo dicht bij de bodem van de Rijn dat ze de stenen onder het schip horen schrapen. Gelukkig trekt de mist een beetje op. *"Jack, stuur iets meer stuurboord. De rode boei is vrij dicht bij de boeg."*

"Oké, Peter. Is dit genoeg?"

"Ja, Jack. Er is nu vier meter tussen de boeg en de boei; dat is voldoende."

In stilte varen ze verder, de sterke zijstromen van 'Taubenwerth' passerend en de

★ 'Clemensgrund' opklimmend, waar de rivierstroming het sterkst is. Ze laten de kliffen van 'Assmanshausen' achter zich, met 'Bingerloch' nog voor de boeg. Samen navigeren ze langs de obstakels, en beginnen vertrouwen op te bouwen. Er ontstaat een gevoel van verzoening.

Ze arriveren op tijd in 'Rüdesheim', terwijl kerstliederen vanuit de smalle straatjes klinken. Op de ponton waar het schip aanmeert, zingen kinderen *"Oh Tannenbaum"* om de passagiers te verwelkomen.

Jack kijkt naar Peter met een glimlach.

"Peter, ik weet dat ik je soms te veel uitdaag."

"Jack, dat doe je."

"Dat heeft te maken met mijn ego, vermoed ik."

"Oh, echt?" Peter's stem druipt van ironie.

"Ik zal eraan werken."

"Vrolijk kerstfeest."

"Vrolijk kerstfeest, Peter."





RUSTUREN LIJSTEN

Dus deelt de kapitein de bemanning in twee ploegen in. Omdat de eigen scheepskranen gebruikt moeten worden, is daarvoor helaas het merendeel van de dekbemanning nodig. Wanneer het offshorepersoneel keurig na zes uur werken afgelost wordt door de nieuwe ploeg moet de scheepsbemanning nog door. Maar dan stormt de eerste stuurman het scheepskantoor binnen.

'Kapitein! Dit gaat écht niet. De matrozen en derde stuurman staan al vanaf zes uur vanmorgen en moeten vanavond ook nog door omdat we straks twee reels gaan laden! Ze maken op deze manier vijftien uur of meer!'

Dan vul je hun uren maar 'creatief' in op de rusturenlijsten!

De kapitein kijkt verstoord op van zijn laptop. *'Het zal toch moeten gebeuren, stuurman.'* *'Maar de hele week hebben de jongens al meer dan twaalf uur gemaakt en je mag niet eens meer dan veertien uur werken en...'* *'Dan vul je hun uren maar 'creatief' in op de*

rusturenlijsten!' En het gesprek is daarmee ten einde.

Aan het eind van de maand, wanneer de maandadministratie opgemaakt moet worden bladert de kapitein door de rusturenlijsten. Eerst fronst hij zijn wenkbrauwen, dan grijpt hij kwaad de telefoon. *'Stuurman, bovenkomen!'* snauwt hij. De eerste stuurman krijgt de volle laag wanneer hij zijn hoofd om de deuropening steekt.

'Deze lijsten kan ik onmogelijk naar kantoor sturen! Kijk hier! Alvin maakt vijftien uur! En de bootsman zelfs zestien. En de volgende dag ook weer! Daar gaan we gedonder mee krijgen. Maak maar nieuwe lijsten, en vul ze met niet meer dan twaalf uur! Creatief schrijven, zei ik toch!?''

Even is het stil. Dan zegt de stuurman: *'Deze uren zijn daadwerkelijk gemaakt. Als u die lijsten veranderd wilt hebben mag u het zelf gaan doen. Ik doe het namelijk niet!'* En weg is hij.

Le Trait, Frankrijk.

Gisteravond is het zwareladerschip aangekomen om projectlading aan boord te halen. Het ligt aan de kade van een offshorebasis die uitgerust is met een zware walkraan om reels (kabelhaspels) te laden. De walkraan is helaas defect maar, zo heeft de kapitein verzekerd, dat is geen probleem. Ook zijn schip is uitgerust met zware kranen dus laden zal geen probleem opleveren. Wél heeft men haast; er zal daarom vierentwintig uur gewerkt moeten worden.

Date

01	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
02	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
03	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
04	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
05	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
06	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
07	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23

Working Hours ☐ Rest Hours ☐

10 hours of rest in any 24 Hours ☒

Divided into not more than 2 parts, one being at least 6 Hours ☒

77 Hours of rest in any 7 days period ☒

Compliance with exception ☒



Er wordt vaker gesjoemeld met de zogenaamde rusturenlijsten. Zoals bij Hatk Andresj, een jonge zeevarende uit Letland en eerste machinist op een Nederlands schip. Hij is trots: niet iedereen kan zeggen op deze leeftijd al deze functie te hebben! En zeker niet op een Nederlands schip!

Bekaf is hij wanneer het schip om vier uur 's morgens meert

Na een hele nacht in loodsvaarwater te hebben gevaren is zijn schip aangekomen in Houston en ligt in de Harbour Docks. Bekaf is hij wanneer het schip om vier uur 's morgens meert en de motor wordt afbesteld. De hele Buffalo Bayou door is hij in de machinekamer geweest.

'Ik ga even liggen, roep mij wanneer de bunkerboot komt!' heeft hij de derde WTK opgedragen. Vijftien minuten later gaat de telefoon in zijn hut. Het is de derde, of hij naar beneden wil komen, de bunkerboot is er...

Andresj zucht, sjort zijn broek weer op en stommelt naar het bunkermanifolt. Omdat er maximale bunkers besteld zijn, zijn de machinisten de gehele dag bezig.

Andresj moet daar per se bij blijven; de andere machinisten zijn nog maar net aan boord en hebben op dit schip nog nooit gebunkerd. Wanneer de laatste ton HFO verpompt is volgt het bijna rituele gekissebis hoeveel er nu wérkelijk gebunkerd is. Andresj zegt dat er te weinig is, de bunkerboer weet zeker dat er meer dan voldoende is geleverd. De woordenstrijd, peilingen en telefoontjes duren tot ver in de avond. Wanneer er uiteindelijk overeenstemming is bereikt en Andresj denkt even zijn ogen dicht te kunnen doen, wordt er luid getoeterd vanaf de wal.

Er staan drie tankwagens met diesel, die moeten verpompt worden en wel nu! (*'Now!'* aldus de chauffeur, op zijn Amerikaans). Het bunkeren duurt de hele nacht. Nog voor het ontbijt komen gewichtige en drukdoende mannen in uniform de gangway opstampen. Op hoge toon delen ze mee het annual survey (in de machinekamer) uit te komen voeren. Port State Control komt ook nog even opdagen en wil persoonlijk van de HWTk het oliejournaal en andere belangrijke papieren zien.

Lijkbleek en met wallen onder de ogen komt Andresj uit de machinekamer. Net als hij denkt te gaan slapen, het is alweer avond, staat de scheepsagent in mijn kapiteinskantoor. *'Jullie gaan verhalen, van Harbour Docks naar Dock 5. Now!'* Ik heb slecht nieuws voor hem: mijn HWTk is niet fit en heeft rust nodig. *'Elk uur dat jullie blijven liggen kost tweeduizend dollar, kapitein'*, laat de agent dreigend weten.

Een lang verhaal kort: we zijn blijven liggen, na diverse instanties te hebben ingelicht (de



reder, de US Coast Guard). Desondanks werd er (na twee maanden) een boete van achtduizend dollar opgelegd. Om dit aan te vechten werden de originele rusturenlijsten opgevraagd. Tot mijn stomme verbazing had onze HWTk iedere dag in Houston slechts acht uur werken ingevuld. Zijn commentaar: *'Maybe the company don't like real working hours...'*

Dit is slechts één van de voorbeelden waarom zeelui knoeien met hun rusturenlijsten: angst voor meerderen.

.....
Meer lezen?

<https://zwarekeesartenstories.jouwweb.nl>

Op 27 september jl is dominee **Wim Zaagsma** overleden. Hij is 66 jaar oud geworden. Voor de zeevarendencentrale heeft hij aan de wieg gestaan van de goed bezochte website van de stichting. Tot aan zijn overlijden was hij bezig met vernieuwing en onderhoud. Bij zijn gezin en in de gemeentes waar hij werkzaam was stond hij bekend om zijn waardering van de kleine goede dingen. We wensen zijn echtgenote, (klein)kinderen en moeder veel sterkte toe bij het dragen van dit verlies.

IN MEMORIAM

Wim Zaagsma
1958 -2024

Kerstmis

- DE GESCHIEDENIS HERHAALT ZICH -



IK BEN EEN NEDERLANDSE ZEEMANSVROUW. MIJN PARTNER VAART. HIJ IS MACHINIST OP EEN OFFSHORE SCHIP. WE HADDEN NOG MAAR KORT VERKERING TOEN HIJ ZIJN EERSTE BAAN KREEG IN DE SCHEEPVAART.

Hij vertrok voor periodes van vier maanden. Ik vond het lang. Internet bestond niet, we belden met elkaar als hij in een haven was. Het was best moeilijk, maar ik studeerde nog en ik had veel vrienden. Ik had dus mijn eigen bezigheden waardoor mijn leven best prettig was.

In het verlof waren we veel samen. We gingen uit eten, naar de bioscoop en op vakantie. Op een dag kochten we een fijn huis en werden er gelukkig.

Ik maakte mijn studie af en ging aan het werk. Mijn partner had het erg naar zijn zin op zee. Hij was een machinist in hart en nieren. Regelmatig zei hij: "Als er kinderen komen, dan stop ik met varen. Ik denk zo rond mijn dertigste, maar misschien ook wel iets later".

We kregen samen drie kinderen, maar hij stopte niet. Toen ons eerste kind werd geboren was hij er. Drie maanden lang verzorgde hij liefdevol onze baby, om daarna weer aan boord te stappen.

Pas vijf jaar later leek het alsof het afgelopen was met de scheepscarrière. Ons middelste kind, een dochtertje, werd geboren. Helaas ging het niet goed met haar waardoor ze kwam te overlijden.

Haar vader was erg, erg verdrietig. Het leek beter dat hij voorlopig thuisbleef en hij kreeg zijn eerste walbaan. Twee jaar

lang werkte hij voor een scheepswerf in de buurt. Hij knapte op en vond het werk en de mensen leuk, maar al snel miste hij het verlof. Net als ik. En zo gebeurde het dat hij weer aan boord ging en tot op de dag van vandaag met veel plezier vaart. Ons derde kind werd geboren, gezond en wel. De zon ging weer schijnen, we hadden geluk.

Inmiddels zijn we 15 jaar verder en het is bijna kerstmis. Iedere zeeman wil dan graag thuis zijn, bij familie of vrienden, maar zoals je zelf wel weet is het altijd maar afwachten of je aan de beurt bent of niet.

Onze kinderen zijn groot, de oudste zoon is zelfs volwassen. Hij gaat naar de zeevaartschool, net als zijn vader. Zijn vader is dit jaar thuis met de kerstdagen, wat heel erg fijn is. Of mijn zoon er is weet ik nog niet, want hij is aan boord voor zijn stage. De geschiedenis herhaalt zich - ik moet het afwachten.

Voor alle zeevarenden die aan boord zijn: ik wens je fijne kerstdagen toe, samen met de collega's waarmee je iedere dag leeft en werkt. Draag zorg voor elkaar en maak er iets moois van. Weet dat er thuis op je wordt gewacht.

Verder wens ik iedereen een behouden vaart toe in 2025. Dankjewel voor het lezen.

PIONLIJK!

"OP DE BANK NAM HIJ
EEN MERKWAARDIGE HALF
LIG- HALF ZITHOUDING AAN,
VER WEG BIJ MIJ VANDAAN."



MARITIEM PASTORAAT IN DE PRAKTIJK

door Léon Rasser

Af en toe komen er schepen uit het jaar kruik naar de haven van Amsterdam. Als havendomeinee weet ik dat de bemanning van zo'n schip het vaak fijn vindt om uitgenodigd te worden om naar het zeemanshuis te komen. Onlangs kwam er weer zo'n roestbak en inderdaad was men blij dat ik langs kwam. Iedereen was aan het werk en ik werd gevraagd om even te wachten in de recreatieruimte. Omdat ik zelf ook een drukke dag had vond ik het eigenlijk wel prettig om even rust te kunnen nemen. Dat gold helemaal toen de kok met een kop koffie kwam aanzetten.

Toen ik neerzeeg op de bank bleef er van mijn weldadige gevoel niets meer over. Er ging een enorme pijnscheut door mijn rug; de bank was totaal doorgezeten! Zo goed en zo kwaad mogelijk ging ik op het randje zitten. Daar liep namelijk een balk waar mijn ruggengraat wat steun aan had.

**HET KON NIET ANDERS
DAN DAT DIT DE BESTE
MANIER MOEST ZIJN OM
GEBRUIK TE MAKEN VAN
DIT MEUBEL**

Even later kwam de kok weer terug. Op de bank nam hij een merkwaardige half lig- half zithouding aan, ver weg bij mij

vandaan. Het kon niet anders dan dat dit de beste manier moest zijn om gebruik te maken van dit meubel. Toen ik vroeg of hij ook last van zijn rug had, vertelde hij dat dit inderdaad zo was. Hij dacht dat het kwam van het sjouwen van de proviand, maar de versleten bank speelde ook een rol.

De kok kocht een simkaartje en het bleek dat zijn vrouw hem filmpjes van zijn dochter had gestuurd. Trots liet hij me zien hoe zij aan het zwemmen en pianospelen was. Het viel me op hoe het jonge meisje haar best deed een goede indruk te maken op haar vader.

Het zou goed kunnen dat haar moeder daar instructies voor had gegeven.

**STEEDS MEER BEGON
IK ME AF TE VRAGEN
HOE HET MOGELIJK IS
DAT ZEEVARENDEN HET
MET ZULK MEUBILAIR
MOETEN DOEN**

's Avonds in bed voelde mijn rug nog steeds pijnlijk en hetzelfde gold voor de nacht erna. Steeds meer begon ik me af te vragen hoe het mogelijk is dat zeevarenden het met zulk meubilair moeten doen.

Om een antwoord te krijgen belde ik als eerste de Haven-dienst. Zij zien er altijd streng op toe dat iedereen met zwemvest, helm en veiligheidsschoenen rondloopt en schijnen zelfs boetes uit te delen. Hoe het aan boord gesteld is met het comfort van de zeevarenden valt echter niet onder hun verantwoordelijkheid.

Toen ik het aan een inspecteur van de vakbond vroeg, vertelde hij dat een slechte bank tijdens vergaderingen over de



IK ZEI DAT IK HET MOOI VOND TERWIJL IK DAT NIET MEENDE

Terugblikkend vraag ik mij af welk gesprek nou het minst pijnlijk was. Was het toen ik met mijn zere rug de video van de scheepskok bekeek waarop zijn dochter pianospelend te zien was en ik zei dat ik het mooi vond terwijl ik dat niet meende? Of zijn het de gesprekken met de inspecteurs die weten dat iets niet mag maar er in de praktijk niks aan doen? Of de mensen die vinden dat er iets aan gedaan moet worden maar niet vertellen op welke manier dat moet gebeuren?

Als dominee kom ik dan eigenlijk altijd op hetzelfde antwoord uit. En dat is dat het altijd van mensen afhangt. Hopelijk monstert er een keer een kapitein aan die de reder vraagt om een nieuwe bank. Of zegt een inspecteur van de vlaggenstaat of verzekering dat er iets moet gebeuren. Of komt er een barmhartige Samariitaan met een oplossing.

Overigens had ik zelf de kok het advies kunnen geven de problemen met de bank kenbaar te maken als hij de kapitein in een goede bui aantreft. Of had ik bij de kringloopwinkel een bank voor ze kunnen aanschaffen. Ergens vind ik het een beetje pijnlijk dat ik dit heb nagelaten.

veiligheid aan boord aan de orde gesteld kan worden. Voorheen dacht ik bij veiligheid aan reddingsvesten, brandblussers en sloepen, dus dit was een leerzaam antwoord.

IN DE INTERNATIONALE REGELS OVER RECREATIERUIMTES STAAT DAT EEN BANK GEWOON LEKKER MOET ZITTEN

Bij de Inspectie Leefomgeving en Transport waren ze benieuwd naar een foto van de bank. Als deze inderdaad zo beroerd was dan zouden ze een e-mail naar de kapitein sturen met de vraag er iets aan te doen. Toen mijn bericht aangekomen was, was het schip echter al weg en bleek het te laat.

De generaal-secretaris van de samenwerkende zeemannsmissies ICMA, Jason Zuidema, is altijd wel benieuwd naar dit soort verhalen. Dus hem stuurde ik ook een bericht. Als antwoord kreeg ik een artikel waarin gepleit werd goed op dergelijke zaken te letten. De vraag hoe er iets aan gedaan kan worden werd echter niet behandeld. Ook stuurde Jason mij de internationale regels over recreatieruimtes. Daarin staat dat een bank gewoon lekker moet zitten.



Kerstfilms!



ANIMA

OP 21 SEPTEMBER GING OP HET NEDERLANDS FILMFESTIVAL DE DOCUMENTAIRE ANIMA IN PREMIÈRE, GEMAAKT DOOR ANNA WITTE EN JOSEFIEN VAN KOOTEN. DEZE FILM GEEFT EEN REALISTISCHE INKTIJK IN HET LEVEN AAN BOORD EN IN DE HAVEN. HIERBIJ IS HET MOTTO AAN HET BEGIN VAN DE FILM LEIDEND: "WIJ MAKEN DINGEN, MAAR DE DINGEN MAKEN OOK ONS. DES TE BELANGRIJKER IS HET DAN DAT HAVENPASTOR HELENE PERFORS AAN BOORD KOMT. DE FILM WAS INMIDDELS OOK TE ZIEN OP DE NEDERLANDSE TELEVISIE EN IS NOG STEEDS TE BEKIJKEN OP: [HTTPS://NPO.NL/START/SERIE/2DOC-KORT/SEIZOEN-7_2/2DOC-KORT-ANIMA](https://npo.nl/start/serie/2doc-kort/seizoen-7_2/2doc-kort-anima) OF SCAN DE QR CODE.



Tijdens de kerstdagen kan ook de kerstfilm voor zeevarenden worden bekeken, die gemaakt is door havendominee Léon Rasser uit Amsterdam, in samenwerking met verschillende collega's.

<https://youtu.be/Ptm1SF59tYg>
of scan de QR code



KERSTFEEST OP ZEE

Nu de kerst nadert zullen vele zeevarenden weer worden verblijd met een kerstpakket aan boord. Deze worden sinds jaar en dag verzorgd door het Comité Kerstfeest op Zee, die daarbij ook een prachtige kalender uitgeeft. Zie ook: www.kerstfeestopzee.nl



JURASSIC PARK //

Waarom ik de haven schilder

Al eeuwenlang heeft de maritieme wereld kunstenaars geïnspireerd tot het creëren van prachtige werken. In de komende nummers zal Diepgang een aandacht besteden aan maritieme kunst van korter en langer geleden.

Ons gezin ging vaak op vakantie met onze kleine zeilboot. De houten 7,10 m Waarschip heette Waratje. We zeilden altijd in Zeeland - Haringvliet, Hollands Diep, Veerse Meer. Op een dag hadden mijn ouders koers gezet naar Breskens. Daarvoor moesten we de Westerschelde oversteken. We waren daar nog nooit eerder geweest. Dwars door de Westerschelde loopt een drukke scheepvaartroute, die open verbonden is met de Noordzee. We voeren de Westerschelde op met Waratje: vader, moeder en vier kinderen. Ik herinner me het gevoel van de deining; ik had nog nooit zulke hoge golven gezien. En de zeilen waren gestreken omdat zeilen in een vaargeul verboden is. We werden hoog opgetild door een golf en ik zag de schroef van onze 8 pk buitenboordmotor hulpeloos in de lucht draaien, en

bij de volgende golf zag ik de hele buitenboordmotor samen met de achtersteven onder water verdwijnen. De motor sloeg af.

Nu dobberden we met z'n zessen, misschien wel in de drukste vaargeul van Europa. De zeilen moesten weer gehesen worden, en mijn vader bleef aan het startkoord van onze doorweekte buitenboordmotor trekken. En toen gebeurde het, de geroepen opdrachten aan boord klonken steeds meer uit de verte...

Want daar kwamen ze. Eén voor één. Als een scène uit Jurassic Park. De absurd grote containerschepen kwamen vlak langs ons voorbij. Traag en onaantastbaar. Zo dichtbij. Ik was betoverd. Voorgoed.

Sasja Hagens

Sasja Hagens (Utrecht, 1973) woont en werkt in Rotterdam. Ze begon haar kunstopleiding in 1991 in Utrecht aan de Kunstacademie. In 1992 werd ze geselecteerd voor de Koninklijke Academie van Beeldende Kunsten in Den Haag, waar ze in 1996 afstudeerde.

Met sterke kleuren en gedurfde composities geeft Sasja Hagens haar eigen interpretatie aan de thema's van havengezichten, industriële en toekomstige landschappen.

Hagens: 'Mensen vragen me soms waarom ik zoveel tijd heb besteed aan het schilderen van havens, zo'n voor de hand liggend thema. Maar hun grootte en industriële kwaliteit wakkeren het vuur in mij aan.'



www.sasjahagens.nl

DIEPGANG DECEMBER 2021



En geen zeehavens in zicht...

Het lijkt niet zo voor de hand te liggen, maar Zwitserland, en in het bijzonder Genève, is om verschillende redenen heel belangrijk voor de maritieme sector. En dus ook voor het welzijnswerk. Daarom hield de ICMA daar haar jaarlijkse bijeenkomst.

ICMA staat voor International Christian Maritime Association.

Het is de organisatie die vrijwel alles aan welzijnswerk met een christelijke achtergrond voor zeevarenden verenigt. Leden zijn grote, wereldomvattende organisatie zoals de Mission to Seafarers of Stella Maris, maar ook kleinere organisaties zijn lid. Het werk voor de zeevarenden verschilt. Er zijn bijvoorbeeld leden die zich niet direct bezighouden met scheepsbezoeken of het uitbaten van zeemannshuizen. Zij benaderen het pastoraat voor zeevarenden vanuit een ander oogpunt, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van Bijbels en andere literatuur in verschillende talen. Vanuit Nederlands perspectief zijn er twee leden: de Nederlandse Zeevarendencentrale en de SPWO, de gezamenlijke uitgevers van Diepgang. Namens de NZC mocht ik de bijeenkomst als vertegenwoordiger bijwonen.

Maar waarom is het logisch dat mensen die zich bezighouden met welzijnswerk voor zeevarenden elkaar ontmoeten in Genève?

Je zou het niet direct verwachten, maar deze stad heeft een bijzondere rol in de maritieme wereld. Dat is in eerste instantie zo omdat meerdere rederijen daar hun hoofdkwartier hebben. Wij waren te gast bij de MSC Group, inmiddels de grootste containerrederij ter wereld.

Daarnaast zijn in Genève veel organisaties van de Verenigde Naties gevestigd, zoals bijvoorbeeld de Wereldhandelsorganisatie (WTO). Ook de VN-organisatie die voor zeevarenden enorm belangrijk is, de International Labour Organization, heeft haar

hoofdkwartier in Genève. Juist de ILO slaagde erin om in 2006 het Maritieme Arbeidsverdrag (MLC) uit te onderhandelen; een verzameling van regelingen en voorschriften om het leven van zeevarenden aan boord van schepen te verbeteren.

Dit alles kwam samen in het programma en de opzet van de ICMA-bijeenkomst. Wij waren in het hoofdkantoor van de eerdergenoemde MSC Group. Een enorm gebouw, voorzien van alle luxe die je kunt bedenken. Ook zijn er veel trofeeën en prijzen te zien, en fraai uitgestalde scheepsmodellen. Wat er niet te zien is zijn foto's van zeevarenden aan het werk. Het gaat er niet om cynisch te zijn over rederijen en hun hoofdkantoren. Wel was het een sprekend contrast voor de vele ICMA-leden die regelmatig zien hoe anders het voor de bemanning aan boord van schepen kan zijn.

Waar het ICMA in feite om gaat is samenwerking met als doel: het bevorderen van het welzijn van zeevarenden en het behartigen van hun belangen.

Dit was ook het thema van de bijeenkomst. We kregen een uitleg over de geschiedenis van de ILO en over de volgende stappen die worden genomen met betrekking tot de MLC. De ILO is de enige internationale organisatie van de VN die direct na de Eerste Wereldoorlog werd opgericht en die de Tweede Wereldoorlog heeft overleefd. Ook is de ILO de enige organisatie van de VN waar niet alleen de regeringen met elkaar praten, maar ook de werkgevers en de vakbonden. Alle drie de spelers bekijken een thema als bescherming van werknemers vanuit een bepaald perspectief. En toch moeten zij er uiteindelijk samen zien uit te komen. In 2006 is

dat gelukt; de MLC kon worden aangenomen met instemming van alle drie de partners – en ook alle aanpassingen in de toekomst moeten worden goedgekeurd door deze partners.

Dingen vanuit een ander perspectief bekijken en dan iets bijdragen om het gezamenlijke doel te bereiken - is dat niet wat samenwerking zou moeten zijn?

De ICMA leeft en werkt al meer dan 50 jaar vanuit dit principe. En door die eensgezindheid heeft het welzijnswerk voor zeevarenden ook de potentie om het leven van zeevarenden te verbeteren. Niet alleen door het werk in de havens en op de schepen, maar ook op beleidsniveau. Want ICMA zit ook aan tafel wanneer komende april weer wijzigingen worden besproken voor de MLC. ICMA heeft een voorstel ingediend om het recht op walverlof te versterken. Zeker in de Nederlandse context is dat een ontwikkeling die zeer welkom is. En de kans op slagen is groot, want ook de rederijen hebben een voorstel ingediend dat vrijwel hetzelfde wil: voorkomen dat zeevarenden opgesloten zijn op schepen als ze in de haven liggen.

Zo kan samenwerking tot een betere situatie voor zeevarenden leiden. In een stad die nog nooit een zeeschip heeft gezien.





EEN NIEUWE KOERS IN DE BELEGINGSWERELD

interview met Kees Gootjes

Kees Gootjes is geboren in de havenstad Busan, Zuid-Korea, en opgegroeid in havenstad Hamilton, Canada. Na zijn studie financiële bedrijfskunde begon hij zijn loopbaan in vermogensbeheer, maar zijn interesse verschoof al snel. Hij wilde begrijpen wat er écht schuilgaat achter geld en investeringen: wat is de impact op mensen? Deze zoektocht bracht hem naar een master ontwikkelingsgeografie en een stage in de kledingindustrie in Cambodja. Hier zag hij de invloed van de wereldeconomie op individuele levens. De economie, benadrukt Gootjes, is niet zoals de natuur—eb, vloed en seizoenen zijn natuurlijke verschijnselen, maar de economie is door mensen gecreëerd. “De economie weerspiegelt wat we belangrijk vinden,” zegt hij. “Maar op dit moment wordt er vaak te weinig aandacht besteed aan mensen. De economie zou juist in dienst moeten staan van de mens.” Het woord ‘economie’ is niet voor niets afgeleid van het Griekse ‘oikos’, wat ‘gemeenschap’ betekent.

De Nieuwe Beurskoers: aandeelhouders als verantwoordelijke bestuurders

Gootjes is directeur bij De Nieuwe Beurskoers (DNB), een initiatief dat christelijke aandeelhouders aanmoedigt om bedrijven te wijzen op hun verantwoordelijkheid voor sociale duurzaamheid. Met één voet in de financiële wereld en de andere in sociale

duurzaamheid, is zijn expertise gericht op arbeidsomstandigheden en mensenrechten. Momenteel focust hij zich op zeevarenden, een fundamentele, maar vaak vergeten groep in de economie.

“Zeevarenden werken in een unieke en vaak zware omgeving”, zo zegt hij. “Wereldwijd met miljoenen en aan boord als team. Tegelijkertijd kan het heel eenzaam zijn en je werkplek is ook je woonplek. Hoewel hun werk cruciaal is voor onze economie, merken we hun aanwezigheid pas als er iets misgaat. Ja, inderdaad, als er een containerschip dwarsligt in een belangrijk kanaal.” Hij ziet het als taak van DNB om aandeelhouders te informeren over de werkomstandigheden in sectoren als de scheepvaart, zodat zij bedrijven kunnen aanmoedigen tot verbetering. Want de economische maatregelen die op een moment van crisis worden genomen zijn geen natuurwetten; er wordt voor gekozen.

Voor Kees Gootjes is dit een verantwoordelijkheid die voortvloeit uit de christelijke traditie.

Een lange geschiedenis van zorg voor zeevarenden

Gootjes’ persoonlijke betrokkenheid bij de zeevaart komt deels voort uit zijn achtergrond, maar ook uit de lange christelijke

traditie van maritiem pastoraat. Letterlijk al eeuwen is er vanuit de kerken aandacht voor zeemanswelzijn. “Veel mensen weten het niet, maar in bijna elke haven ter wereld kun je in contact komen met een havenpastor. Er is een enorme infrastructuur en netwerk.” Dit netwerk inspireert hem om het gesprek over arbeidsomstandigheden te openen met bedrijven die afhankelijk zijn van zeetransport.

Binnen DNB zijn drie kernwaarden leidend:

1. Oecumenische samenwerking: een breed netwerk opbouwen met diverse christelijke organisaties.
2. Focus op sociale duurzaamheid: mensenrechten en arbeidsomstandigheden centraal stellen.
3. Leren van bestaande initiatieven: aansluiten bij de inspanningen van kerken en christelijke organisaties, waaronder het havenpastoraat.

Mensen voorop

Hoewel Gootjes zichzelf niet in een politieke richting plaatst, is zijn motivatie sterk geworteld in de christelijke overtuiging dat ieder mens waardevol is. “In de beleggingswereld is er structureel te weinig aandacht voor mensen,” zo stelt hij. “Als christenen kunnen we heel verschillend denken over theologische kwesties. Maar bottom line is dat iedereen geschapen is in het

HET WOORD ‘ECONOMIE’ IS NIET VOOR NIETS AFGELEID VAN HET GRIEKSE ‘OIKOS’, WAT ‘GEMEENSCHAP’ BETEKENT.

beeld van God. Wij geloven dat ieder mens intrinsieke waarde heeft. Bedrijven zouden hier meer rekening mee moeten houden.” Gootjes: “Er is sprake van righteous anger, van een morele verontwaardiging.” Daarnaast zijn er praktische overwegingen. Incidenten zoals de blokkade van het Suezkanaal door de Ever Given laten zien hoezeer de wereldeconomie afhankelijk is van de scheepvaart. “Voor beleggers is het belangrijk in te zien dat investeren in goede arbeidsomstandigheden ook financieel noodzakelijk is,” zegt Gootjes. Als de werkomstandigheden van zeevarenden verbeteren, kan dit de stabiliteit in de supply chain en de wereldeconomie versterken.

De economie is een menselijk ontwerp

Voor Gootjes is de economie een systeem dat door mensen is ontworpen en dus kan worden aangepast. “Bedrijven volgen de verwachtingen van de maatschappij,” stelt hij. “Als we willen dat bedrijven veranderen, moeten wij als maatschappij hierin het voortouw nemen.”

Met De Nieuwe Beurskoers hoopt Gootjes een beweging te creëren binnen de financiële wereld die de waarde van mensen centraal stelt. Hij ziet het als een christelijke verantwoordelijkheid om vanuit het verleden te leren en naar de toekomst te kijken: “Al in het jaar 300 werd gezegd: ‘In Christus zijn wij allen één, wij kunnen geen slavenhouders zijn’. Onze lange traditie van zorg voor de medemens kan een enorme impact hebben als we die inzetten om de economie menselijker te maken.”



Witte kerst

VOOR DE MEESTE MENSEN ZAL HET WEER GEEN WITTE KERST WORDEN. DAT WAS HET SOWIESO BIJNA NOOIT, MAAR HET VERLANGEN BLIJFT. MISSCHIEN WEL DOOR BING CROSBY, DIE ONS VANAF HALF OKTOBER WEER WARM (KOUD) PROBEERT TE MAKEN VOOR DIE WITTE KERST. LANGZAAM VERSCHIJNEN OVERAL LAMPJES, KLEURIGE KERSTBOMEN, KERSTMANNEN EN VERSIERINGEN. DE SNEEUW FANTASEREN WE ER ALTIJD BIJ.

Vrijwel iedereen verlangt ook naar een paar dagen of weekjes rust van het werk, een welverdiende vakantie, familie om je heen en een gezellige avond. Toch zijn er zat zeevarenden die gewoon doorwerken. De cadeaus moeten wel bezorgd, de haven op diepte of de monopile moet geplaatst. Onderweg, op zee of in een exotische haven vieren ze kerstmis met collega's. De meeste kapiteins en vooral koks maken er echt wel iets moois van, maar voor de vaders en moeders aan boord is het best een uitdagende tijd. Het half uurtje videobellen blijft een schrale troost bij een familiefeest.

Het is voor veel varenden een hinderlijke consequentie van het verder vrije leven waar je voor kiest.

Bij ons thuis was kerst vroeger erg voorspelbaar. Buiten spelen kon je niet want het was altijd guur en nat (ook toen al) en je kleren mochten niet te vies worden. Een prachtig gedekte tafel met garnalencocktail in die mooie glazen die we maar een keer per jaar zagen, gevolgd door haas - wat ik als kind helemaal niet lekker vond. Wel als toetje een lekkere ijstaart. Maar ook veel te lang aan tafel zitten terwijl je liever een videospelletje speelde. Met de kennis van nu had ik veel beter geluisterd naar de verhalen van mijn grootouders en ouders.

We kennen ook allemaal de voorbeelden van de onuitgesproken familiezaken die ineens boven tafel kwamen, de stress bij de ouders tijdens de voorbereidingen en de drukkende warmte aan het einde van veel te veel mensen in de kamer. De vraag is dus of aan boord je idyllische beeld van kerstmis thuis wel klopt.

Maar toch kijk ik altijd uit naar de kerstperiode. We vieren de geboorte van nieuw leven en daarmee ook een mooi symbool voor nieuwe hoop voor deze wereld. Hoop die er altijd toch weer is. Voor mij geeft dat energie en voelt het als een mooie afsluiting en een frisse start van het jaar.

De hoop op de allermooiste kerst komt bijna nooit uit. Maar misschien is juist dat verlangen wel het ware kerstgevoel. Het verlangen naar warmte, gezelligheid, vrede, kameraadschap, en vooruit: een witte kerst.

Nu maar hopen...

SEAFARERS CENTRES & MARITIME CHAPLAINS IN THE NETHERLANDS



AMSTERDAM

Seamen's Centre

Radarweg 32 • 1042 AA Amsterdam
t. +31 (0)20 6117 912
Rev. L.J. Rasser
t. +31 (0)20 6690 065 / +31 (0)6 22 09 03 34
leon.rasser@zeevarendencentrale.nl



DELFIJL / EEMSHAVEN

Seafarers Centre

Borkumweg 2 • 9979 XH Eemshaven
t. +31 (0)6 12 11 69 28
Pastor S. Standhardt.
t. +31 (0)50 3127 178 / +31 (0)6 29 29 69 30
svenserg@zeevarendencentrale.nl



MOERDIJK

Seafarers Centre

Sluisweg – Roode Vaart • 4782 PT Moerdijk
t. +31 (0)168 416 650
Rev. W.J.A. Ester
t. +31 (0)6 11070913
janwillemester@gmail.com



ROTTERDAM / OOSTVOORNE

International Seafarers Centre The Bridge

Stationsweg 33 • 3233 CS Oostvoorne
t. +31 (0)6 32 27 47 25
Rev. H.M. Perfors
t. +31 (0)6 53 67 92 65
helene.perfors@gmail.com



NEED HELP?

ISWAN Free, confidential, multilingual helpline for seafarers and their families available 24/7
direct dial +44 20 7323 2737 | help@seafarerhelp.org



ROTTERDAM / SCHIEDAM

Flying Angel Club

Admiraal Trompstraat 1 • 3115 HK Schiedam
Havennummer 562
t. +31 (0)10 4260 933



TERNEUZEN

Seafarers Centre

tel. +31 (0)6 57 12 48 11
seamensclubterneuzen@hotmail.com



VLISSINGEN

Flying Angel Club

Ritthemsestraat 498 • 4389 PA Ritthem
Havennummer 562
Tel. +31 (0)118 467 063
Rev. P. Handschin
pascal.handschin@mtsmail.org



WORLDWIDE

Rev. S.N.D. Francke
Parelduikerhof 8 • 4332 DA Middelburg
t. +31 (0)118 651 888 / +31 (0)6 37 00 84 32
waterbouwpastor@gmail.com

I'm Dreaming of a White Christmas...