

jaargang 26 | 2025.01

diepgang

HET NEDERLANDS MARITIEM PASTORAAT MAGAZINE



**GEVAREN
OP ZEE**



**KOKOS
NOTEN**



**CITADEL
KERST**



AFSCHEID



Port Betaald



AFSCHEID

Voor zeevarenden is afscheid nemen de normaalste zaak van de wereld. Elke keer neem je weer afscheid van je geliefden, soms voor een paar weken, soms voor een paar maanden. Maar soms is het definitief — en dat is een stuk moeilijker. Helaas moesten we onlangs afscheid nemen van ons redactielid Jos Hilberding. Hij werd getroffen door een ziekte die hem binnen enkele maanden fataal werd. Jos was bijna vanaf het begin betrokken bij Diepgang en een vertrouwd gezicht in onze redactie. In dit nummer staan we stil bij zijn overlijden en plaatsen we twee van zijn eerder geschreven artikelen als eerbetoon.

Gelukkig is het afscheid van onze vormgeefster Anja Verhart van een heel andere orde. Na jarenlang de opmaak van Diepgang te hebben verzorgd — en onder andere de overstap naar kleur in goede banen te hebben geleid — gaat zij nu genieten van een welverdiend pensioen. In dit nummer zetten we haar in het zonnetje met een speciale collagepagina. Tegelijkertijd heten we Meike van Schijndel van harte welkom als onze nieuwe vormgeefster. We zijn heel blij dat zij het stokje overneemt; ze was eerder al betrokken bij de opmaak van het eerste tweetalige nummer.

Zo betekent een afscheid soms ook een mooi nieuw begin.

Veel leesplezier gewenst!

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

VAN DE REDACTIE



COLOFON

DIEPGANG

is een gezamenlijke uitgave van
Nederlandse Zeevarendencentrale
(zeevarendencentrale.nl) en *Stichting*
Pastoraat Werkers Overzee (spwo.nl)

redactie

Joost de Bruijn, Astrid Feitsema,
Stefan Francke (hoofdredacteur),
Hans Luesink, Helene Perfors
(eindredacteur), Léon Rasser
en Kees Wiersum

redactieadres

Parelduikerhof 8 | 4332 DA Middelburg

oplage

2000

verspreiding

Nederlandse koopvaardij-, bagger-
en diepzeevisserijschepen,
Nederlandse zeemannshuizen
en abonnementen

grafische vormgeving

Meike van Schijndel

druk

Drukkerij Rijpsma

ISSN

1567 - 3472

SPWO
Stichting Pastoraat Werkers Overzee



diepgang

IN DIT NUMMER

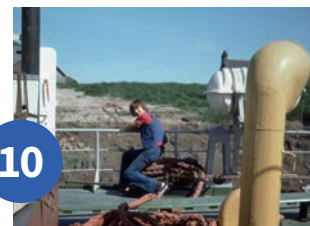
jaargang 26 | 2025.1

- 04 **Meditatie**
Een 'blessing of the sails'
- 06 **De zee brandt**
Citadelkerst: onze reddingsboei is tijd
- 08 **Captain Sir**
Gevaar uit onverwachte hoek
- 10 **Zeewiersum**
Was vroeger écht alles beter?
- 12 **Zeemannsvrouw**
Astrid verdwijnt in een 'rabbit hole'
- 14 **De zin en onzin van waarschuwen**
Stefan is kampioen veiligheidsinducties
- 16 **Adressen centra**
- 17 **In Memoriam**
Jos Hilberding
- 18 **Gezien en gelezen**
Reprise van Jos Hilberdings 'artikel uit 2020'
- 20 **Afscheid Anja**
25 jaar Diepgang
- 22 **Maritieme kunstrubriek**
Waddenschilder Geurt Busser
- 24 **Spetters**
- 26 **Moddergeus**
Kokosnoot gevaarlijker dan haai



6

DE ZEE BRANDT



10

ZEEWIERSUM



14

WAARSCHUWEN

BLESSING OF THE SAILS

door Helene Perfors



Een zonnige zondagmorgen in augustus. SAIL Amsterdam is in volle gang. Het klapperen van zeilen, het brommen van vliegtuigen hoog in de lucht, het diepe geluid van een scheepshoorn dat weerkaatst tegen de gevels langs het water.

De haven ligt vol met tallships, trotse zeilschepen van over de hele wereld. Op de kade dwalen vroege bezoekers, zoekend naar het mooiste schip, of wellicht gewoon even stil van verwondering.

Op het dek van een Nederlands fregat is een zonnenscherm gespannen. Er klinkt een psalm-melodie. Mensen zitten stil, luisteren, kijken uit over het water.

Samen met de vlootpredikant, de rabbijn en de aalmoezenier, sta ik op het dek van Zr. Ms. De Ruyter. Het klinkt bijna als het begin van een mop: 'Een dominee, een pastoor en een rabbi komen bij elkaar...' Maar vandaag is het geen grap. Vandaag is het ernstig. Vandaag is het heilig.

We spreken een zegen uit over de zeilen, over de schepen, over hen die varen. Voor een behouden vaart. Voor bescherming en vrede op het water.

We noemen de naam van een bezoeker die twee dagen geleden is omgekomen in deze haven. We noemen het verdriet dat nog leeft, rond het Chileense schip *Esmeralda* dat hier ook ligt, en de schaduwen van het verleden.

Niet alles is zonlicht en zeewind. Soms lijkt het alsof het leven ons zomaar aan de golven overlaat. Alsof God niet ziet of wij zinken of blijven drijven.

Dan spreekt de rabbijn:
"Het lijkt zo, mijn vrienden, ja het lijkt zo... Alsof ik de koers bepaal, het tempo kies, alsof ik leef bij elke ademhaling, alsof mijn daden alles zijn wat telt. Ja, het lijkt zo... Maar het is niet zoals het lijkt. Want op zee weet ik beter. De wind vult mijn zeilen, de golven dragen mij – of slaan mij neer. En dan weet ik: ik heb het niet in de hand. Mijn koers wordt gedragen, gestuurd, gezegend – door iemand groter dan ik."

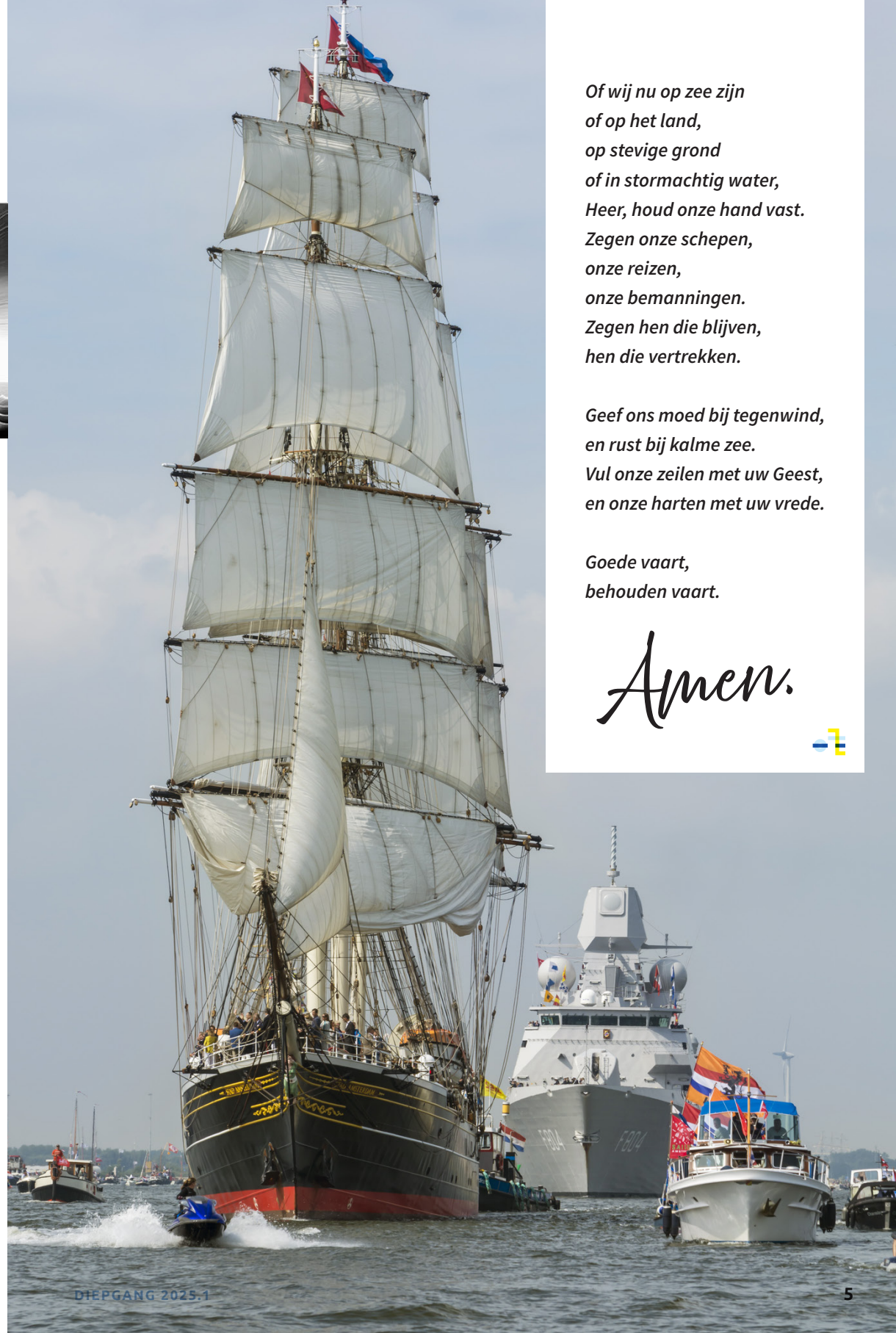
En daarom bidden wij:

*Of wij nu op zee zijn
 of op het land,
 op stevige grond
 of in stormachtig water,
 Heer, houd onze hand vast.
 Zegen onze schepen,
 onze reizen,
 onze bemanningen.
 Zegen hen die blijven,
 hen die vertrekken.*

*Geef ons moed bij tegenwind,
 en rust bij kalme zee.
 Vul onze zeilen met uw Geest,
 en onze harten met uw vrede.*

*Goede vaart,
 behouden vaart.*

Amen.



DE ZEE STAAT IN BRAND



door Hans Luesink

De avond valt en we maken ons op voor de nacht. Nog even een ronde en een bak koffie in de messroom. Terwijl de koffie pruttelt maak ik een praatje met enkele bemanningsleden. De kerstverlichting in de kunstboom verzacht de harde kaalheid van de messroom. Op de achtergrond klinkt het zoemen der motoren - en de monotone trillingen van de voortstuwing zijn voelbaar. Ogenschijnlijk een avond als zoveel anderen.

Hoe anders is de werkelijkheid...

In de nacht zien we niet al het prikkeldraad dat we om het schip moesten wikkelen. Zien we niet de barricades van de trappen en ladders. Buitendeuren zijn hermetisch geblokkeerd om toegang van buitenaf te verhinderen. Alle mogelijke lichtbronnen naar buiten geblindeerd. Op de brug en in de machinekamer dubbele wachtbezetting. Compromissen gesloten tussen safety en ISPS in het nadeel van safety. In het huidige vaargebied heeft "veiligheid" een andere dimensie.

De reddingsboei in een 'Piracy Sensitive Area' is tijd. Tijd die gewonnen dient te worden om hulp troepen te mobiliseren om

ons te ontzetten 'in geval van'. Fort Gorée in Dakar sloot jaren geleden de deuren. Sindsdien is er weinig handelsbelang met West-Afrika. Geen financieel gewin te beschermen. Daarom ook geen vette krantenkoppen en hulp troepen. Welk nut heeft het winnen van tijd als er geen hulp troepen zijn?

Een stalen kooi waarin we ons terug kunnen trekken om tijd te winnen.

Wat wel blijft zijn de protocollen die opgesteld. Extra stalen deuren om een citadel te creëren. Een stalen kooi waarin we ons terug kunnen trekken

om tijd te winnen. Protocollen om een schip, ontworpen om handelsvaart te bedrijven, te transformeren in een vesting. Maar wat we ook doen, het blijft balanceren tussen SOLAS en ISPS-regels. Duidelijk is dat ten zuiden van Dakar de regels anders geïnterpreteerd worden dan noordelijk daarvan.

Het is bijna Kerst en de wereld brandt met oorlogen in Gaza, Oekraïne en Syrië. Wij varen in de Golf van Guinee ter hoogte van Bata, Equatoriaal-Guinee. Schijnbaar heerst er rust aan boord. Beter te omschrijven als "berusting". Berusting omdat we ook willen dat ons salaris aan het eind van de maand betaald wordt. Onze gage om



onze geliefden van bed, bad en brood te voorzien. Het beste ervan zien te maken onder de huidige omstandigheden. Onderhuidsheersterspanning. Deze schijnbare rust wordt plots verstoord door alarm-sirenes en uit de omroep-installatie klinkt: “code yellow, code yellow, code yell.....”.

Overal slaande deuren, gehaaste voetstappen dreunen door het trappenhuis. Iedereen op weg naar de citadel. Ruw gewekt uit de slaap. De brug slechts bemand door de gezagvoerder met stuurman en uitkijk. De deuren naar de citadel bewaakt, om direct te

kunnen sluiten als de laatste man zich moet terugtrekken. Tussen brug en citadel vier stalen deuren. Staal dat ons beschermt, maar ook scheidt van vrijheid. Ondertussen worden in de citadel de koppen geteld. Is ieder present? We tellen achttien koppen in de citadel en nog eens vier man op de brug.

Twee skiffs, die proberen langsij te komen. Het is nacht, geen maan en alleen radarbeeld.

Achttien koppen op een kluitje in een kleine ruimte. Gespan-

nen wordt er geluisterd of er info van de brug komt. Wat is er gaande... De informatieve monitoren geven aan dat de hoofdmotor tot de limiet belast wordt. De snelheid wordt opgevoerd. Informatie van de brug. Twee skiffs, die proberen langsij te komen. Het is nacht, geen maan en alleen radarbeeld. Geen visueel contact. De warmtebeeldcamera bereikt maar net de bak. Evasieve manoeuvres worden uitgevoerd. Gespannen wordt op de schermen de technische installatie gemonitord. Wat als er nu een storing optreedt?

We zitten in de citadel en zijn ook afgesloten van de machinekamer. We moeten nu vertrouwen hebben in de al 27 jaar oude systemen.

Ik weet dat er eentje tussen zit die eerder een kaping heeft meegemaakt.

Ogenschijnlijk kalm maar van binnen brandend maak ik een ronde langs de bemanning. Ik weet dat er eentje tussen zit die eerder een kaping heeft meegemaakt. Ogen en oren maken overuren om alle beschikbare informatie te

vergaren en te wegen. Gaat het goed met de motor, met de koeling en met de manschappen? Op telefoons worden teksten getikt. Afscheidswaarden naar het thuisfront?

De spanning is om te snijden. De brug, het commandocentrum, is druk om de aanval af te slaan. De buitenwereld te informeren. In de citadel zitten we te smachten naar informatie. Wat gebeurt er, wat is de stand van zaken? Gaan we naar een algehele blackout achter vier stalen deuren waar we de voetstappen van de piraten horen? Of kunnen we de citadel veilig verlaten?

We balanceren tussen hoop en vrees. Dan klinkt de sirene van de telefoon. “Hallo citadel, hier de brug. Aanval afgebroken...”.

We blijven nog alert en in de citadel tot we op veilige afstand zijn. Twee hele uren later is de situatie voldoende gestabiliseerd om de citadel te verlaten. Het ‘Vrede op Aarde’ waarover we zingen met kerst, krijgt zo een heel andere dimensie. Diezelfde nacht zijn er in het gebied nog twee pogingen tot kaping geweest, waarvan één succesvol.



PEDAAL MARIFOON

‘Nog vier weken aan boord, dan ga ik naar huis.’ denkt Niels. Zijn blik dwaalt over zee. De zon komt op, haar stralen geven het water een gouden gloed. Boven het geluid van de hoofdmotor uit kan hij achter het schip de meeuwen horen krijsen, loerend in het schroefwater op een prooi.

Zijn mijmeringen worden plotseling onderbroken: ‘Goedemorgen, Niels!’ Het is de stem van Mixer. Niels en Mixer werken al langere tijd samen, ze kennen elkaar uit-en-ter-na. Door de jaren heen is er een goede band ontstaan, waarin ze elkaar vertrouwen en veilig voelen.

‘Goedemorgen, Mixer’, groet hij terug. ‘Zeg, we hebben niet genoeg handen om met dit schip veilig door drukke havengebieden en door de sluizen van de Moezel te varen. Ik kom een hand te kort voor de communicatie met de jongens.’

‘En, daar kom je na al die jaren pas achter?’ ‘Ja, daar kom ik na al die jaren pas achter’, herhaalt Niels licht geërgerd. ‘En wat wil je daaraan doen?’ vraagt Mixer.

‘We vragen aan kantoor of we een pedaal kunnen bestellen voor één van de marifoons, dan kunnen we die met een voet bedienen en houden we onze handen vrij voor het roer, de boegschroef én de bediening van de hoofdmotor,’ zegt Niels met een tevreden glimlach. ‘Dat is helemaal geen slecht idee,’ vindt Mixer, ‘En, waar ga je dat pedaal plaatsen?’ ‘Nou, wat dacht je?’

Ergens op de vloer natuurlijk, dat je er met je voeten bij kan,’ zegt Niels. ‘Nee zeg, geniaal!’ antwoordt Mixer met gespeelde bewondering.

‘En nog wat, ik ga deze niet plaatsen, maar jij, als dat pedaal aan boord komt,’ zegt Niels en kijkt Mixer grinnikend aan. ‘Dat komt natuurlijk omdat ik stuurman ben en jij kapitein.’ ‘Precies, daardoor komt dat. En vergeet niet dat er hier aan boord geen democratie maar pure dictatuur heerst.’ ‘Ja, dat heb je weleens verteld. Het is al goed. Ga maar slapen!’

Uiteindelijk komt het pedaal een reis later aan boord. Niels heeft het schip in de haven van Sunderland gebracht, waar ze een lading coils moeten lossen. Hij kijkt uit over de haven en mijmert weer eens wat. Mixer komt uitgeslapen boven op de brug ‘Nou Mixer, het is zover, alsjeblieft, het voetpedaal. Veel plezier ermee, je ziet me met de lunch wel weer,’ zegt Niels tegen hem. ‘En jij acht mij hiertoe in staat?’ kaatst Mixer terug. ‘Nou, in dit geval kun je er niet veel verkeerd aan doen. Het is in principe vrij simpel: een gaatje boren, de kabel er doorheen trekken en aansluiten op de marifoon en dan zet je het pedaal vast met twee schroeven. Dit moet te doen zijn, toch!’, zegt Niels enigszins cynisch. ‘Ik moet zeggen dat je enorm veel vertrouwen in me hebt,’ zegt Mixer lachend. ‘Ja, ik verbaas mezelf er ook wel eens over,’ zucht Niels.

Als ze op vertrek staan, laat Mixer nog even zien waar hij het voetpedaal heeft geplaatst en samen testen ze of het pedaal ook functioneert. Dat blijkt het geval.

Ze vertrekken uit Sunderland, de lucht hangt zwaar boven de Noordzee. De weersvoorspellingen zien er niet best uit. Het gaat zelfs tot windkracht 9 uit het zuidoosten waaien en dat is precies ertegenin. Het moet maar. Gelukkig is het maar 26 uur varen naar Hoek van Holland. Ze zullen natuurlijk wel wat vertraging oplo-

pen. Maar met ieder uur komen ze dichterbij de verlossing en zijn ze van het geslinger en gestamp af. Niels neemt de wacht over in de buurt van Whitby. Hij voelt zich wat ongemakkelijk op de brug en weet niet goed waar hij moet gaan zitten. De ene keer laat hij zich in de verstelbare stuurstoel zakken, dan weer naar achteren op de bank. Om de tijd te doden zet hij de radio aan en luistert naar de BBC.

Over de radio hoort hij dat iemand in Whitby het noodverkeer op zee stoort. Hij denkt nog, wie doet nou zo iets? Dat moet iemand zijn die zich loopt te vervelen ergens in zijn auto met een zender en de middengolf noodfrequentie op zee verstoort. In ieder geval heeft hij zelf nergens last van. Hij is te druk bezig met de storm om hier dieper over na te denken. Hij hoort geen storing via zijn marifoons.

De zee wordt woester en woester, de golven slaan over het voorschip en de wind zweept het water tegen de brug aan. Over de radio klinkt het liedje “I will always love you”, en hij zingt het uit volle borst mee. Ach ja, alleen op de brug, wat maakt het uit. Plotseling zegt de diskjockey van de BBC: ‘Hey, you are disturbing the communication traffic at sea and you sing very badly as well.’

Was dit naar hem gericht? Dat kan toch niet? Het kan niet zo zijn dat een diskjockey van de BBC het over hem heeft, tegen hem spreekt... Al voelt het wel zo. Maar hoe dan? Hij is te moe om er verder over na te denken.

De volgende morgen krijgt hij tijdens zijn wacht een bericht op de Navtex: ‘A ship with a blue hull is disturbing the communication traffic at sea.’ Zij hebben een “blue hull.” Hij kijkt alles verschrikt nog een keer na: de VHF ‘s zijn in orde. Maar wanneer de verstelbare stoel naar voren wordt gedrukt, drukt deze heel licht op het voetpedaal van de marifoon...

door Kees Wiersum

Vanaf het begin van mijn carrière tot aan mijn pensioen hoor ik het al: *'Vroeger was alles beter'*, De ervaren zeelui met wie ik te maken kreeg als jong kereltje met grootse ambities, wisten wel raad met mijn enthousiasme. Wanneer ik weer eens ergens van onder de indruk was, werd maar al te vaak gereageerd in de trend van: *'Goed hoor, leuk dat je dat hebt meegemaakt... Maar vroeger was het allemaal véél beter!'*

Ik liet het maar zo, genoot in stilte van alle nieuwe dingen en vroeg me tegelijkertijd af waarom die ouwe knarren nog bleven varen wanneer er toch niks meer aan was...

Terwijl de oude garde zich verpoosde in de lokale kroegen liep ik met mijn fotocamera door vreemde steden

Er zat eerlijk gezegd een grond van waarheid in wat die oude rotten beweerden. Toen zij jong waren, bestond de bemanning voornamelijk uit Nederlanders. In ieder geval de officieren en soms nog een verdwaalde Nederlandse matroos. Ik voer in het begin met Portugezen, Spanjolen en Kaapverdianen. Ik kon goed met ze opschieten en leerde daardoor nog een woordje Portugees/ Spaans. De schepen lagen lang in een haven, er werd meestal gewerkt tot vijf uur, waardoor je genoeg tijd had 'even de benen te strekken'. En terwijl de oude garde zich verpoosde in de

lokale kroegen liep ik met mijn fotocamera door vreemde steden. Nou ja, zo nu en dan ook in de kroeg, je bent tenslotte zeeman...

Toch veranderde het leven als zeevarende, eerst langzaam, maar uiteindelijk was het niet meer bij te houden.

De aanslag op de Twin Towers – beter bekend als 9/11 – zie ik als een omslag in de wereld én in de scheepvaart. Kon je voor deze beruchte datum haast overal zonder mankeren een haventerrein op, binnen één jaar was dat wereldwijd afgelopen. Overal verschenen hekken, poorten, bewakers en prikkeldraad. Niet dat er zoveel aanslagen op havens of schepen werden gepleegd (ik kan me geen geval herinneren) maar 'men' vond het verstandig om zulke zaken vóór te zijn. De zeevarende was - en is - de dupe en wordt daardoor ernstig beperkt in zijn/haar vrijheid.



Helaas bleef het niet bij deze ene zwarte bladzijde. Er werden steeds meer restricties opgelegd. Kon je in het begin van mijn carrière nog onbekommerd met je MOB-bootje in de deltavan de Forcadosrivier in Warri, Nigeria, varen; de delta is nu afgesloten. In Amerika mocht je alleen nog met een zogenaamde TWIC-pas de wal op. Die pas kostte 80 dollar en je moest er een cursus voor volgen.

In veel gebieden werd het ronduit gevaarlijk

Het leek soms alsof zeelui niet langer welkom waren. Maar dat niet alleen, in veel gebieden werd het ronduit gevaarlijk. Wanneer je op de rede van West Afrikaanse landen lag had je geluk wanneer je niet werd 'bezocht' door dieven. Daarom besloten veel kapiteins tientallen mijlen uit de kust te gaan drijven i.p.v. de rede gebruiken. Later werden dat zelfs honderden mijlen omdat steeds vaker piraten de eenzaam drijvende schepen overvielen.

Waren het toen nog de zeelieden die hun persoonlijke spullen en geld kwijtraakten, niet lang daarna werden de dreigingen serieuzer. De Eerste Golfoorlog brak uit, gevolgd door de Tweede. Schepen, ook Nederlandse, raakten betrokken bij die oorlog doordat ze enorme hoeveelheden wapens, militaire voertuigen en munitie naar het gebied vervoerden. Je kon als zeeman ontslag krijgen wanneer je weigerde. Later werd onder grote nationale druk de keuze gelaten aan de (Nederlandse) zeevarenden of ze - voor een hogere gage - meewilden of niet. Niet dat de schepen toen veilig waren.

Aangevallen, beschoten of gekaapt door piraten

Somaliërs, die door roofbouw op hun visgronden werkloos waren geworden, vonden een nieuwe manier van inkomsten: zeeroverij. Tientallen schepen werden in de Golf van Aden en de Indische Oceaan aangevallen, beschoten of gekaapt door piraten die daarna losgeld vroegen

voor bemanning en schip. Zelf heb ik regelmatig met zwaarbewapende bewakers door deze contreien moeten varen. Tenslotte was de situatie zo verslechterd dat veel reders besloten hun schepen om Kaap de Goede Hoop te laten varen i.p.v. door het Suezkanaal.

Nadat deze crisis bezworen was door internationale inzet van marineschepen brak de coronacrisis uit. Nu mochten zeelieden nergens meer de wal op. En erger, ze konden vaak door de reisrestricties ook niet meer naar huis. Velen zaten meer dan een jaar aan boord.

Veel landen vonden het eigenlijk wel handig dat bemanningen niet rond mochten struinen over haventerreinen en verlengden de beperkende regels ook nadat corona officieel uitgebannen was.

Het varen van en naar Oekraïne was levensgevaarlijk geworden

De coronacrisis was amper voorbij of Rusland viel Oekraïne binnen. Veel Nederlandse schepen voeren (en varen) met een gemengd Russisch/Oekraïens/Filipijnse bemanning (o ja, soms ook nog een verdwaalde Nederlander). Hoewel de reders bij hoog en laag beweren dat 'politiek geen issue is', op veel schepen kan het niemand ontgaan zijn dat Russen en Oekraïners geen goede match zijn. Voorts was ook het varen van en naar Oekraïne levensgevaarlijk geworden.

Schepen zonken, raakten zwaar beschadigd en onschuldige zeelieden vonden de dood

Toen kwam 7 oktober 2023. Hordes Hamasstrijders vielen Israël binnen en richtten een slachting onder burgers aan. De reactie van Israël was



nóg gewelddadiger: de volledige Gazastrook werd verpulverd met als resultaat tienduizenden doden. Als gevolg van dit geweld dreigde het Midden-Oosten volledig te exploderen. Houthi's vielen schepen aan in de Rode Zee. Schepen zonken, raakten zwaar beschadigd en onschuldige zeelieden vonden de dood. De VS en VK bombardeerden doelen in Yemen. Op dat moment hadden koopvaardij schepen niets meer te zoeken in dit gebied en wederom werd gekozen voor de route om Kaap de Goede Hoop.

Wat brengt de toekomst? In de VS is een imperialistische, narcistische president gekozen, die niet onder stoelen of banken steekt hoe graag hij Groenland, het Panamakanaal en Canada zou willen hebben. Een mogelijk militair ingrijpen wordt niet ontkend. Gaat dat weer scheepvaartroutes ontregelen?

Een handelsoorlog komt de scheepvaart niet ten goede

Tevens begon deze president een internationale handelsoorlog die alleen nog maar in hevigheid toeneemt. Ook dat komt de scheepvaart niet ten goede, om het maar zwak uit te drukken.

In het Midden-Oosten hebben Houthi's verkondigd weer Israëlische schepen te gaan aanvallen en in Oekraïne heeft Rusland het voorzien op de infrastructuur – o.a. het graanschip *MJ Pinar* werd onlangs beschoten, waarbij vier zeelieden omkwamen. Pfff.

Teruglezend denk ik, was het vroeger dan tóch beter? Ik laat het aan de lezer.

Rabbit hole

Ik zag laatst een heel eng filmpje op sociale media, waarin een groot schip frontaal de kade ramt. Kleine jachtjes die aangemeerd liggen worden verpletterd door deze reus, terwijl mensen schreeuwend en in paniek rondrennen. Het gekke is dat ik daarna nog veel meer van dit soort ongelukken zag op mijn smartphone. Botsingen tussen twee schepen blijken ook vaak voor te komen. Die gaan heel traag en zijn op een gegeven moment onafwendbaar. Alsof het een slow motion film is draaien de rompen op het laatste moment nog van elkaar af, maar er is geen houden meer aan.

Ik ben terecht gekomen in een – wat de Engelsen noemen – rabbit hole, met allerlei filmpjes over aanvaringen. Als je eenmaal in dit konijnenhof zit blijken er veel ongelukken te gebeuren in de scheepvaart. Regelmatig denk ik: dit is vast niet echt, de filmpjes zijn gemaakt met AI. Volgens onze kinderen kun je daar heel veel mee.

Ik weet zeker dat het schip van mijn man heel veilig is. Ik ben daar zo van overtuigd dat ik me ook niet bezighoud met waar hij is. Hij vaart op een werkschip en is ergens op de Noordzee en alles komt natuurlijk goed.

Maar niets is minder waar. Dat blijkt wel uit de recente botsing voor de kust van Engeland tussen containerschip Solong en olietanker Stena Immaculate. Het containerschip is recht op de tanker afgevaren. Was het met opzet of per ongeluk? Lette er dan niemand op? Keek er niemand even door het raam? Of op dat peperdure radarsysteem?

Stel je voor dat je gewoon ergens voor anker ligt, aan je ontbijt zit of in je bed ligt, 'minding your own business', en er op volle kracht een containerschip tegen je aan vaart. Dat kan dus.



Het is eigenlijk net zoiets als wanneer ik met mijn auto over de weg rijd, 'minding my own business', terwijl ik me aan de maximumsnelheid houd. Altijd met die Audi als bumperklever en vaak met een snelheidsduivel die me rechts inhaalt met een enorme vaart en een telefoon in de hand.

Onveiligheid op de weg, soms gewoon pech, maar vaak veroorzaakt door anderen. Onveiligheid op zee, soms pech, vaak veroorzaakt door anderen. Je kunt je nog zo goed houden aan alle veiligheidsvoorschriften, maar er zijn altijd anderen die dat niet doen.

Je zult ze maar tegenkomen.

Take care, @strid

DELIVERY
RS MUST

DANGER

Keep Clear of:
Yellow Crane Paths
Low Pedestrian Walkways

DE ZIN EN ONZIN VAN WAARSCHUWEN

door Stefan Francke



**SAFETY HELMETS
MUST BE
WORN BEYOND
THIS POINT**

Mijn moeder zegt altijd als ik in mijn auto stap: “Rij je voorzichtig?” Soms heb ik dan de neiging om te antwoorden “Vandaag maar eens niet”. Het is echter goed bedoeld en ik wil haar niet van streek maken. Maar het spreekt toch voor zich dat ik in de auto oplet?

Heeft het zin mensen voortdurend te waarschuwen voor gevaar? Volgens verschillende onderzoeken schijnt dat ervan af te hangen. Zo zouden de codes geel en rood die alarmeren voor gevaarlijk weer, uiteindelijk niet veel indruk te maken - hooguit op de beperkte doelgroep die het weer tóch al in de gaten hield. De verschrikkelijke foto's op pakjes sigaretten lijken beginnende rokers wel af te schrikken, maar verstokte paffers gezinsins.

Hoe zit dat in de maritieme wereld? Ik durf mij – samen met de servicemonteurs – wel tot de groep mensen te rekenen met de meeste veiligheidsinducties achter hun naam. Bij ieder project, ieder bezoek aan de haven, ieder scheepsbezoek krijg ik een verhaal voorgeschoteld over mogelijke risico's en gevaren. Tegenwoordig gebeurt dat ook online – dan vaak met een quizje er achteraan. Dat daarbij ook vragen worden gesteld over zaken waar in het inductiefilmpje helemaal niet is gesproken, is een terugkerend fenomeen. Dan moet ik ineens de jaartallen van de kleurenlabels van hijsmiddelen weten (ik ben maar een dominee!). Of alle codes en afbeeldingen voor het vervoer van chemische stoffen.

Maar goed, een project, schepen of een haven zijn een gevaarlijke omgeving. Het kan geen kwaad om te worden gewaarschuwd. Inducties zijn dus zinnig, net als veiligheidsprogramma's. Maar af en toe krijg ik wel het gevoel dat er erg veel tijd en energie gaat zitten in het waarschuwen voor dingen die toch min of meer vanzelf spreken. Wat mij betreft zou je daarvoor een soort van landelijk certificaat moeten krijgen – dat je de volgende

zaken mag overslaan:

- op het haventerrein niet harder rijden dan 15 of 20 km
- niet onder hoogtewerkzaamheden doorlopen
- altijd oogcontact zoeken met een vrachtwagen of heftruckchauffeur
- alleen roken op rookplekken
- lopen op de paden met gele strepen
- een helmpie en hessie dragen

Want eerlijk gezegd: als aan deze zaken veel dia's worden gewijd, kan ik mijn aandacht er niet meer bij houden – en is het gevaar groot dat ik de belangrijke dingen juist mis. Ik probeer bij een inductie daarom altijd maar iets nieuws te ontdekken of een originele aanpak te waarderen (net als bij die veiligheidsfilmpjes in het vliegtuig).

Aan boord van een schip is het meestal wel duidelijk. De stuurman die je rondleidt stelt vast of je bepaalde zaken weet en wijst vooral op de plekken die voor een eenvoudige baggerdominee belangrijk zijn om te weten: musterstation, valboot, reddingsvloten, etc. En waar je eventueel niet zonder begeleiding mag komen. Want ze hebben het al druk genoeg.

Wat ik tegen mijn moeder zeg, als ze me waarschuwt voorzichtig te rijden?

“Ja, natuurlijk ma.”

CAUTION! SAFETY FIRST! CAUTION! SAFETY FIRST! CAUTION!

ZEEMANSHUIZEN EN PASTORES IN NEDERLAND



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



ROTTERDAM / SCHIEDAM Flying Angel Club

Admiraal Trompstraat 1, 3115 HK Schiedam
Havennummer 562
t. +31 (0)10 4260 933
Rev. Daniel Odhiambo
daniel.odhiambo@mtsmail.org
Rev. M. Hafkenscheid
mark.hafkenscheid@mtsmail.org



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



TERNEUZEN Seafarers Centre

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



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
janwillelemester@gmail.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



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



HULP NODIG?

ISWAN gratis, betrouwbare & meertalige hulplijn voor zeevaarders en familie
24/7 bereikbaar | bel +44 20 7323 2737 | help@seafarerhelp.org

Jos Hilberding

door Leon Rasser

Kanker is een vreselijke ziekte waar mensen aan overlijden die midden in het leven staan. Het verreweg sportiefste redactielid van Diepgang, Jos Hilberding is daar een voorbeeld van. Net zomin als met sport kun je met het leiden van een goed leven de tijd die je op de aarde hebt niet verlengen. Jos stond altijd klaar voor zijn vrouw en stiefkinderen, was vrijwilliger in de kerk, stond 'om niet' achter de bar in het zeemanshuis en had ook vrije tijd over voor dit tijdschrift.

Eén van de meest bijzondere eigenschappen van Jos was dat hij niet tegen onrecht kon. Als vakbondsmedewerker verdedigde hij de belangen van zeevaarders die te maken hadden met reders die hun verplichtingen niet nakwamen. Jos kende de wet en de CAO op zijn duimpje, ze hadden geen schijn van kans.

Als bezoeker van bemanningen op schepen in de Amsterdamse haven merkte ik dat Jos oprecht belangstelling had voor de misstanden die ik soms tegenkom. De kapitein-eigenaars die een hangslot op de koelkast aanbrengen omdat hun bemanningsleden ze anders arm zouden eten, het quotum dat ze stellen aan het scheppen suiker in de koffie en de Filipino's die van hen geen rijst maar brood moeten eten... Samen konden we echt kwaad worden en vergaten we dat we als christenen moesten proberen onze vijanden lief te hebben.

Bij de begrafenis vertelde zijn dochter dat Jos van al zijn gezinsleden betere mensen had weten te maken. Het is een cliché maar ik hoop dat het voor iedereen geldt die Jos heeft gekend, al is het maar door het lezen van dit *In Memoriam*.



WIJ WAREN DE BESTEN!

door Jos Hilberding

Als Feyenoordsupporter ben ik een hoop gewend. Alleen al de sticker van mijn club op de deur van mijn kantoor bij de vakbond staat garant voor vele vernederende opmerkingen. Dat mijn bibliotheek onlangs vanwege Corona voor lange tijd gesloten was, is voor mij dan ook iets van de categorie klein leed. Niks meer dan een aanleiding om een keer wat ongelezen boeken uit de kast te trekken. Zoals een boek over het WK Voetbal van 1974. Het wist het mij zo vertrouwde lege en trieste gevoel enorm op te wekken. Misschien is het wel op die zondag 7 juli dat ik er kennis meemaakte. En het de loop van mijn leven bepaalde...



WK-finale 1974

Met mijn ouders en broertjes verbleef ik in een vakantiehôtel in Valkenburg. Het gebouw, met rotanstoelen en -tafels, had geen televisie in de gemeenschappelijke ruimte, laat staan in de kamers. Maar in het hotel tegenover was de bar ruimte afgeladen met gasten. Ze hadden zich verzameld rond de televisie. Op die bewuste zondag in 1974 werd de WK-finale Nederland – Duitsland gespeeld. Door de Europese clubsuccessen van Feyenoord en Ajax in 1974 was er enige interesse in het nationale team ontstaan. De verwachtingen waren niet hoog. De voorbereiding op het toernooi was niet goed. Bestuurlijk was de KNVB slecht georganiseerd. Voorafgaand aan de wedstrijden in aanloop naar het WK werd er gesteggeld over geld. Het is dan al 36 jaar geleden dat Nederland voor het laatst op een WK actief was.

Nederlands elftal

Het Nederlands elftal onder leiding van keizer Rinus Michels, verbleef in Hiltrup, waar het Waldhotel streng bewaakt werd. Na een terroristische aanslag op sporters in München tijdens de Olympische Spelen wilden men geen risico nemen. Het hotel had niks te maken met een trainingskamp. De spelers leefden er op los. Er werd gedronken, gerookt en het werd een sport het beveiligde hotel stiekem te verlaten. De Duitsers verwonderden zich over de losse levenswijze van de Nederlanders. En dan was er nog het beruchte 'zwembadincident'. De beelden daarvan gingen de hele wereld over.

Neeskens en Crujff

Het spel van het Nederlands elftal verbaasde vriend en vijand. Het was gedurfd, aanvallend en succesvol. Het constant van posities wisselen bracht Brazilië in de halve finale in grote verwarring. In het spijkerharde duel (6 gele kaarten en 1 rode kaart) werden ze met

2-0 verslagen. Binnen een kwartier hadden Neeskens en Crujff de wedstrijd beslecht.

Hoogmoed

Aangetrokken door de menigte voor de televisie aan de overkant gingen mijn vader en ik daarheen om de WK-finale te zien. Na enkele minuten, zonder dat de Duitsers de bal hebben geraakt, ligt de bal op de elfmeterstip voor Nederland. Er wordt gescoord. Door het sierlijke vallen van Hölzenbein (de uitvinder van de schwalbe) krijgt Duitsland ook een penalty. Gedurende de 1-1 stand speelt Nederland controlerend en zeer arrogant. Het tergt de Duitsers. Hoogmoed komt voor de val en het lot wordt bezegeld door Gerd Müller: 2-1. In de tweede helft nam Nederland het initiatief. Het vloeiende combinatiespel en de overmacht waarmee Oranje eerder in het toernooi indruk had gemaakt, ontbraken echter.

Trauma

"Zijn we er toch ingetuind," sprak NOS-sportcommentator Herman Kuiphof. Het zijn inmiddels legendarische woorden. Die zwarte zondag van 7 juli was de dag waarop alles misging. Het verdriet daar in de bar van het hotel in Valkenburg was enorm. Ik was oud genoeg om er zowat een trauma aan over te houden. Een trauma dat zich zou herhalen in 1978 in Argentinië en - nee, drie keer is niet alleen scheepsrecht - in de verloren finale tegen Spanje in 2010. Was u in 1974 nog niet geboren dan geeft het boek 'Wij waren de besten' u een mooi beeld van wat voor volk wij waren in 1974. Zo kunt u mijn stil verdriet beter begrijpen. Het komt erop neer dat je je er heel erg van doordrongen voelt dat het leven soms onrechtvaardig is. Als Feyenoordsupporter ben ik vertrouwd met dit gevoel. Als vakbondsmedewerker neem ik er echter nooit genoeg mee!



Dit (enigszins bewerkte) artikel verscheen eerder in 2020 (Diepgang 21/2) Feyenoord en vakbond

DIEPGANG 2025.1

ANJA BEDANKT!

Een magazine is meer dan alleen tekst; de vormgeving speelt een essentiële rol. Zonder een goede visuele bedding komt een verhaal niet goed tot zijn recht. Vanaf het allereerste begin is Anja Verhart betrokken geweest bij *Diepgang* en heeft ze, met haar vakmanschap en creativiteit, het magazine vormgegeven.

Na 25 jaar draagt Anja het stokje over. De redactie wil haar hartelijk bedanken voor haar toewijding, haar geduld – vooral wanneer er op het laatste moment nog wijzigingen kwamen – en haar oog voor detail. Dankzij haar werk is *Diepgang* niet alleen een inhoudelijk sterk blad, maar ook een visueel pareltje geworden. Met deze speciale collagepagina eren we Anja's veelzijdigheid en veelkleurigheid als vormgeefster.

Anja, we zijn je enorm dankbaar voor alles wat je voor *Diepgang* hebt betekend.



DE WADDEN-SCHILDER

door Kees Wiersum

Midden in een turbulente wereld vaart een nietig scheepje op het wad, ten zuiden van Schiermonnikoog. Het manoeuvreert voorzichtig vlak onder de kust en laat dan een anker vallen. Even later, wanneer de eb doorzet, ligt het scheepje droog. Dat is nu net de bedoeling. Want zodra het vaartuigje niet meer slingert kan er met het eigenlijke werk begonnen worden.

Omdat ik iemand van de oude stempel ben, lees ik nog steeds ouderwets de kranten en luister ik naar de radio. Natúúrlijk surf ik ook zo nu en dan over het internet. Maar mijn ideeën over hoe goed (of slecht) het in de wereld gaat, komen toch voor een groot deel van die goeie ouwe mainstream media. In één van die papieren kranten stond laatst een uitgebreid artikel over de Waddenzee. Het stuk voelde als een warm bad tussen de oorlogsberichten door. Het ging over een heel bijzondere man die vaak op het wad te vinden is. Geurt Busser vaart al decennia op zijn varende atelier; hij is namelijk kunstschilder. Voor Diepgang vaar ik een dag met hem mee.

Een varende atelier is een scheepstype waar ik nog niet eerder van gehoord had. Het lijkt nog het meest op een omgebouwd garnalenkottertje (en dat is het ook). Het heeft een vooronder met daarin een klein kombuisje en een potkacheltje. Er is zowel in het vooronder als in het achterschip een aantal kooien. Een minuscule toilet compleet de accommodatie.

In het stuurhuis bevinden zich, behalve wat navigatieapparatuur, veel schildersspullen. Op het console liggen een aantal grote en minder grote kwasten die nu eens niet voor scheepsonderhoud zijn bedoeld, wél om aquarellen te vervaardigen. Aan het onderdeks in het stuurhuis rusten aquarelblokken in rekken. Klaar voor gebruik. Doorgaans vervaardigt de schilder veel van zijn werken terwijl zijn varende atelier is drooggevalen op het wad.

Zo ook vandaag. Nadat we droog zijn gevallen gaat de kunstenaar/kapitein druk in de weer met een aantal schragen. Die worden buitenboord aan de reling gehangen: zijn schildertafel. Niet lang daarna wordt het eerste werk van de dag gemaakt. Met zekere streken, die jarenlange ervaring verraden, wordt de kustlijn vastgelegd. Terwijl er aan de andere kant van de oceaan alweer dramatische beslissingen worden genomen door een narcistische president werkt de Waddenschilder onverstoord door. Hier op het wad lijken er geen oorlogen, politieke dwazen, de waan van de dag of andere verontrostende berichten te bestaan. Alleen de lucht en de zee als een kalmerend medicijn tegen een op hol geslagen wereld.

Toch blijkt later, als we in de stuurhut zitten, dat de gebeurtenissen in de wereld Geurt wel degelijk bezighouden. Hij is een luis in de pels van de NAM, inderdaad, hét gaswinbedrijf van Nederland. Verhalen over de processen die hij voerde tegen vervuiling en exploitatie van onze enige overgebleven woestijn, de Wadden, maken duidelijk hoe begaan Geurt is met de natuur om hem heen.

Hij won een rechtszaak over het recht met zijn boot droog te vallen in een voor toeristen verboden gebied. 'Wanneer garnalenvissers hier wél mogen vissen mag ik hier zéker schilderen!' is zijn stelling. 'Ik leg alleen maar de schoonheid van water en wad vast – met water – neem niets weg en lig niemand in de weg.'

Zo is de schilder ook nog eens activistisch bezig. Maar wat hij eigenlijk wil zeggen zie je in zijn aquarellen: de verstilde uitgestrektheid van het wad, 's morgens vroeg of in de late middag wanneer het licht op zijn mooist is, in een paar penseelstreken gevangen. Er hoeft niets daar op het wad, er is rust, stilte en vrede. En dat moet natuurlijk zo blijven! Er zijn politici, ook hier in Nederland, die dáár een voorbeeld aan zouden moeten nemen.

DIEPGANG 2025.1

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



Spetters

Kleine nieuwsdruppels
vol actualiteit,
opvallende feiten en
maritieme curiosa.



IMO INTERNATIONALE DAG VAN DE ZEEVARENDE 2025

Zeevarenden vormen de ruggengraat van de wereldhandel. Op 25 juni staan we wereldwijd stil bij hun onmisbare bijdrage aan de scheepvaart, de wereldeconomie en de samenleving. Dit jaar draagt de dag het IMO-motto: "Our ocean, our obligation, our opportunity", met als doel te bouwen aan een toekomst van respect op zee.

Ook in de haven van Rotterdam worden zeevarenden in het zonnetje gezet. Rond 25 juni organiseert ISC The Bridge diverse activiteiten in het zeemanshuis. En, net als vorig jaar, brengen vrijwilligers zo'n 1000 tompouces aan boord – als blijk van waardering en steun.

SEAFARERS MATTER!



BLESSING OF THE SAILS

SAIL - Amsterdam zou niet compleet zijn zonder The Blessings of the Sails. Dit jaar vindt deze kerkelijke viering plaats aan boord van de *Zr.Ms. Evertsen*. Het befaamde Katwijks mannenkoor *Jubilate* en het koperkwartet van de Marinierskapel verzorgen de muzikale omlijsting. Vlootpredikant *Gert Pennekamp* zal de dienst leiden, de Amsterdamse havendominiee *Leon Rasser* zal hem assisteren. De lezers van *Diepgang* zijn van harte uitgenodigd om de dienst bij te wonen.

Ten tijde van het schrijven van dit bericht is de aanlegplaats nog niet bekend en er is een kans dat het tijdstip wordt gewijzigd. Het is daarom raadzaam het programma van SAIL door te nemen voor men van huis gaat.



Blessing of the Sails
datum: zo. 24 aug. 2025
tijd: 11:00 - 12:00 uur
locatie: Zr.Ms. Evertsen



Een kokosnoot is gevaarlijker DAN EEN HAAI!

Onlangs volgde ik een cursus over veiligheid, waarin ik leerde dat onze perceptie vaak niet overeenkomt met de werkelijkheid. Bij het zien van een foto van een grote witte haai dachten we onmiddellijk aan gevaar, terwijl een kokosnoot associaties oproep met vakantie en ontspanning. Toch sterven er wereld-wijd meer mensen door vallende kokosnoten dan door bijtende haaien.

Uiteraard is het zo dat als je dagelijks tussen de haaien zwemt je een groter risico loopt, terwijl je in Nederland (helaas) behoorlijk veilig bent voor kokosnoten.

De zee is altijd een plek van tegenstrijdigheden geweest. Ze is zowel een bron van leven als een voorbode van gevaar. Zeevarenden begrijpen al eeuwenlang dat gevaar op zee nooit absoluut is, maar relatief. Het wordt gevormd door ervaring, technologie en onze eigen percepties.

Voor de landrot en de beginnende zeeman kan de oceaan als een overweldigende

bedreiging voelen. De uitgestrektheid, de onvoorspelbaarheid van de golven en de pure isolatie kunnen een gevoel van kwetsbaarheid oproepen. Wat voor een doorgewinterde zeeman een kalme dag op zee is, kan voor een onervaren reiziger al zenuwslopend aanvoelen bij de minste weersverandering.

Voor professionele zeilers en commerciële zeevaarders schuilen de grootste gevaren elders. Ze weten dat de meeste verraderlijke omstandigheden niet alleen door stormen ontstaan, maar vooral ook door menselijke fouten,

apparatuurstoringen en geopolitieke omstandigheden. Een beetje creatieve hwtk weet ook in zulke situaties inventieve oplossingen te bedenken. Een bemanning die haar schip, het weer en de ritmes van de oceaan begrijpt, kan een ogenschijnlijk gevaarlijke reis omzetten in routinematige navigatie – zij het soms zeezieke, zoals een landrot uit eigen ervaring kan bevestigen.

De perceptie van gevaar op zee is sterk afhankelijk van de context. Een storm vormt een veel groter risico voor een eenzame zeiler in een klein jacht dan voor een vrachtschip met stevige rompen en moderne navigatiesystemen. Een koraalrif is voor een duiker een adembenemend onderwaterparadijs, maar voor een kapitein die onbekende wateren doorkruist een potentieel gevaar. Zelfs haaien, lange tijd als de schurken van de zee beschouwd, zijn een minimale bedreiging voor mensen vergeleken met stromingen, uitdroging, mechanische storingen – of kokosnoten.

In veel opzichten weerspiegelt de relativiteit van gevaar op zee hoe we in het leven met risico's omgaan. Hoe meer we leren, ons voorbereiden en aanpassen, hoe minder we bang zijn voor wat ooit onoverkomelijk leek. Het nieuws staat tegenwoordig bol van potentiële gevaren en onrust. Maar is de wereld nu echt zoveel gevaarlijker dan pakweg dertig jaar geleden? Of is het alleen onze perceptie die is veranderd? Niemand die het ons kan zeggen, maar de meeste risico's blijven gelukkig ver van ons bed. Voor sommigen biedt geloof of zingeving houvast; het verandert de situatie niet, maar kan wel rust geven.

Zoals de oceaan altijd onvoorspelbaar zal blijven, kunnen we met kennis en respect voor Moeder Natuur leren navigeren door haar gevaren. Niet door ze als absolute bedreigingen te zien, maar als uitdagingen die begrepen en overwonnen kunnen worden.

THE EXPRESSION “SHIP OF THE DESERT” NORMALLY REFERS TO A CAMEL...

De uitdrukking “schip der woestijn” slaat normaal gesproken op een kameel...

