

jaargang 26 | 2025.02

diep gang

HET NEDERLANDS MARITIEM PASTORAAT MAGAZINE



HARTZEER



LESSEN UIT HET VERLEDEN



PLIMSOLLMERK



LAATSTE SCHIP



Port Betaald



“WIE HET HEDEN BEOORDEELT MOET OVER VOLDOENDE VERLEDEN BESCHIKKEN,”

sprak cabaretier Wim de Bie.

Daarom verdiepen we ons in dit nummer in een paar historische onderwerpen. Maar we doen dat met het oog op de toekomst. We buigen ons dus over vragen als: blijft Nederland een maritiem land? Waarom is het oude verhaal van de Zeemanspot belangrijk? Is over het merk laden iets van alle tijden?

De Engelse editie bevat een artikel dat niet in de Nederlandse editie staat – over een duikdokter. En natuurlijk is er weer aandacht voor maritieme kunst – dit keer van een ongekende omvang.

Veel leesplezier toegewenst!

P.S. Als redactie krijgen we graag reactie. Als je iets hebt op te merken of vindt dat we aan een bepaald onderwerp aandacht zouden moeten besteden: mail dan naar deepend@gmail.com.

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 en
Stichting Pastoraat Werkers Overzee*
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 diepzeevisserijsschepen,
Nederlandse zeemanshuizen
en abonnementen

grafische vormgeving

Meike van Schijndel

druk

Drukkerij Rijpsma

ISSN

1567 - 3472

diep gang

IN DIT NUMMER

Jaargang 26 | 2025.2



6

LESSEN UIT DE GESCHIEDENIS



14

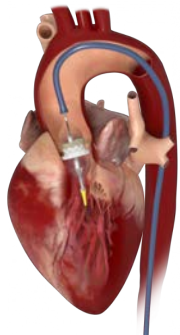
ZEEMANSPOT



24

JOE CILLEN

- 4 **Meditatie**
Ds. Stefan spreekt recht vanuit z'n hart
- 6 **Lessen uit de geschiedenis**
Onze maritieme identiteit lijkt verdwenen
- 10 **Maritiem pastoraat praktijk**
Zingende pastor bij Sail
- 14 **Zeemanspot**
Gebeurtenissen in de oorlog trekken sporen
- 18 **Overpeinzingen van een hoofdmachinist**
Over verleden, heden en toekomst
- 19 **Captain Sir**
Het Plimsollmerk en over de ijk gaan
- 22 **Zeemansvrouw**
'Dit kon wel eens het laatste schip zijn'
- 24 **Maritieme kunst - MS Noordereiland**
Grootste schip ter wereld ligt in Rotterdam
- 28 **Spetters**
- 30 **Moddergeus**
Een beeld bij stoere zeelui
- 32 **Adressen**



RECHT VANUIT HET HART

door Stefan Francke



Ik lag op de operatietafel. Alles in mij moest stilgelegd worden. Letterlijk. Hart stil. Bloed omgeleid. Een pomp nam het even over. Slangen, leidingen, kleppen — het leek misschien wel meer op een machinekamer dan op een menselijke lichaam...

Als baggerdominee kom ik vaak aan boord van schepen en op projecten. Daar zie ik ook systemen die druk opvangen, stromen omleiden, verstoppingen verhelpen. Alles moet het doen, anders kom je niet vooruit. Toen ik geopereerd moest worden, dacht ik: mijn lichaam is in de handen van mensen die weten wat ze doen, net zoals een schip toevertrouwd is aan een bemanning die het onderhoud kent.

En toch. Hoe technisch het ook

is, hoe precies de procedure ook wordt uitgevoerd — uiteindelijk blijft het een wonder. Dat het hart opnieuw op gang komt. Dat het bloed weer stroomt. Dat er leven is. Niet vanzelfsprekend, maar gegeven.

Het lied dat mij in die dagen droeg, zingt het zo raak:

Gods goedheid is te groot voor het geluk alleen.

Zij gaat in alle nood door heel het leven heen.

Juist in je kwetsbaarheid proef je soms die goedheid die dieper gaat dan geluk. Die je draagt, ook als je zelf niets meer kunt doen.

Eind maart kreeg ik bij het sporten ineens last van pijn op de borst. Toen begon het circus dat leidde tot een openhartoperatie, waarbij ik verschillende omlei-

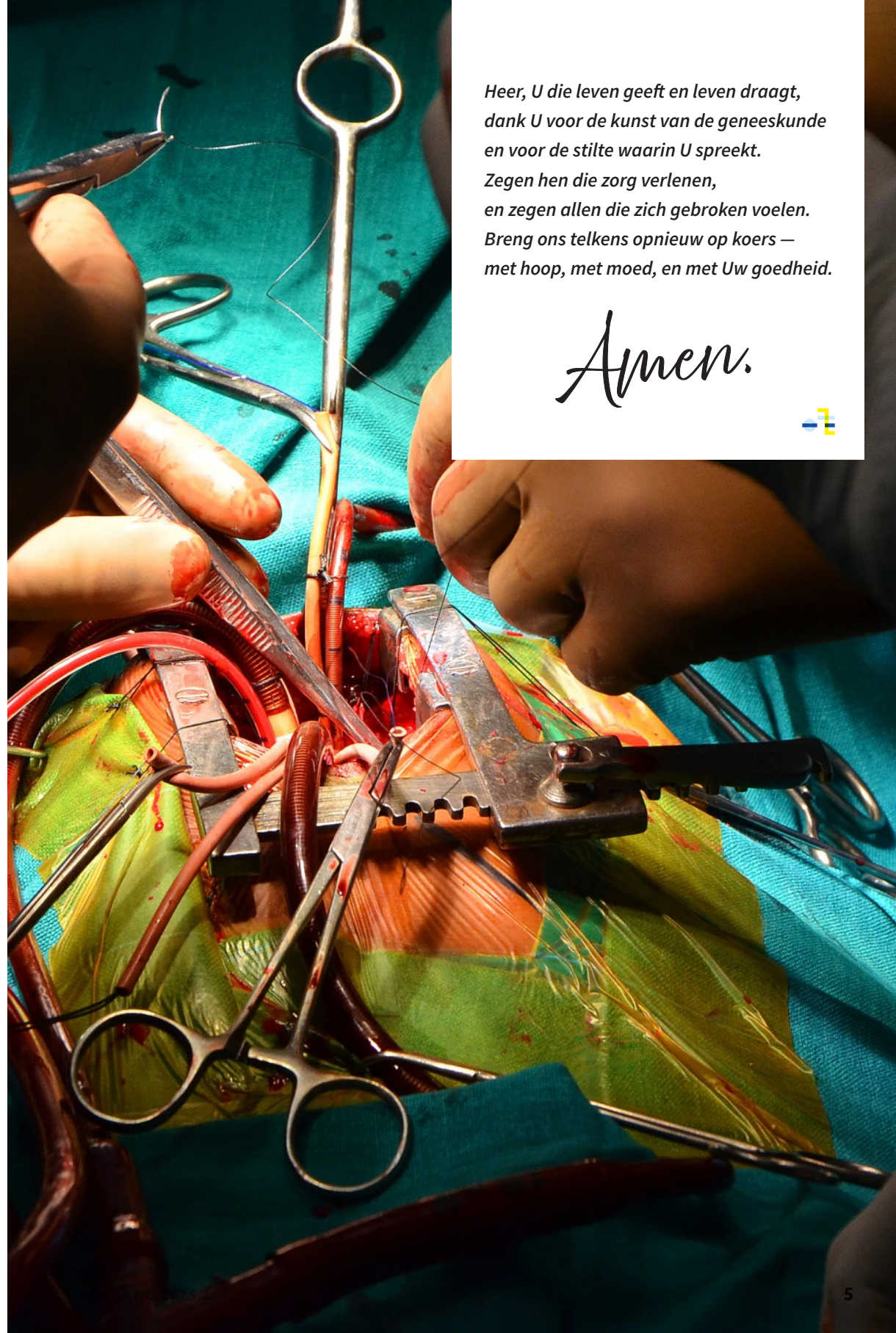
dingen heb gekregen. Ik moest denken aan hoe een schip na een intensieve werkperiode de werf opgaat voor een docking. Alles wordt nagekeken. Gekeurd. Soms moet er iets worden vervangen of omgeleid. En daarna — een nieuwe vaart, met verlengde levenscyclus.

Zo voel ik mij nu ook: hersteld. Niet perfect, maar opnieuw op koers gezet. En met een diepe dankbaarheid voor de tijd die mij gegeven is.

Voor elke zeevarende die dit leest: ook jouw leven is geen machine. Jij bent meer dan je functie, je kracht of je prestaties. Je bent een mens. Gekoesterd. Gekend. En — hoe het ook gaat — gedragen.

Heer, U die leven geeft en leven draagt,
dank U voor de kunst van de geneeskunde
en voor de stilte waarin U spreekt.
Zegen hen die zorg verlenen,
en zegen allen die zich gebroken voelen.
Breng ons telkens opnieuw op koers —
met hoop, met moed, en met Uw goedheid.

Amen.



Nederland een maritieme natie?

*Lessen uit de
geschiedenis*

door Stefan Francke

Nederland, een maritiem land? Het klinkt als vanzelfsprekend, maar is het dat nog wel? Onze vloot krimpt, werven sluiten, en jongeren kiezen steeds minder voor een leven op zee. We glijden af. De geschiedenis leert echter dat we vaker op dit punt hebben gestaan.

Wie 'Nederland' zegt, denkt aan de zee. Onze dijken, havens, schepen en handel bepaalden niet alleen onze economie, maar ook ons zelfbeeld. Wij spiegelen onszelf aan beroemde zeehelden, pronken met de VOC. Toch is het maritieme karakter van ons land door de eeuwen heen geen rechte lijn geweest. Er waren momenten van glorie, maar ook van neergang. Op die momenten kwam telkens weer de vraag naar boven: willen we nog een maritiem land zijn?

Zo waren we in de 17e eeuw een wereldmacht op zee. Onze schepen bevoeren alle wereldzeeën, de scheepsbouw was toonaangevend en maritieme

kennis werd geëxporteerd naar andere landen. Maar tegen het einde van die eeuw begon de glans te verbleken. Oorlogen met Engeland en Frankrijk putten de vloot uit. Terwijl andere landen nieuwe scheepstypen en efficiëntere productie ontwikkelden, hielden veel Nederlandse werven vast aan vertrouwde ontwerpen. Langzaam maar zeker verloren we marktaandeel en invloed.

Tijdens de Franse tijd, rond 1800, zakte het maritieme karakter van Nederland tot een dieptepunt.

De vloot werd opgeheven of in Franse handen gebracht en de

havens lagen stil. Pas na 1815, onder koning Willem I, kwam er herstel.

Hij stichtte de Nederlandsche Handel-Maatschappijenstimuleerde scheepsbouw en infrastructuur. Dat gaf de sector weer zuurstof, al was de focus nu vooral op de koloniën gericht en niet wereldwijd.

Eind 19e eeuw dreigde opnieuw achterstand. Ditmaal door de overgang van zeil naar stoom, en van hout naar staal. Veel kleine reders en werven konden die omslag niet maken. De oplossing kwam in de vorm van schaalvergroting en vernieuwing. Grote stoomvaartmaatschappijen als de Stoomvaart Maatschappij

Uitsnede van 'De Gouden Leeuw', het voormalige vlaggenschip van Cornelis Tromp, door Willem van de Velde de Oude.



DE JONGELIEVE EOPDERHEE VAN TEXEL.
UITGERUST VOOR BATAVIA IN JAN 1774



N.V. KONINKLIJKE PAKETVAART-MAATSCHAPPIJ
AMSTERDAM (ROYAL PACKET NAVIGATION COMPANY) BATAVIA



Nederland en de Koninklijke Paketvaart Maatschappij werden opgericht, en maritieme opleidingen werden technischer en moderner.

Na de Tweede Wereldoorlog volgde misschien wel de krachtigste wederopstanding.

Met de Marshallhulp, vernieuwde werven en een moderne haveninfrastructuur groeide Rotterdam uit tot de grootste haven ter wereld. De Nederlandse offshore-sector ontwikkelde zich tot wereldspeler. Ons land stond opnieuw bekend als innovatief, ondernemend en maritiem vooruitstrevend.

Vandaag zien we echter signalen die doen denken aan eerdere periodes van neergang. Steeds meer schepen varen onder buitenlandse vlag. De scheepsbouw beperkt zich tot afbouw en nicheprojecten. Maritieme opleidingen zien minder jongeren instromen, terwijl de sector juist schreeuwt om nieuwe mensen.

Je hoeft geen historicus te zijn om in deze ontwikkelingen een patroon te herkennen:

- De internationale concurrentie wordt steeds sterker
- Er zijn investeringen en menskracht nodig om (technologisch) bij te blijven
- De Nederlandse politiek en de bestuurders reageren traag en lopen achter de feiten aan

Verskil met vroeger is dat de vanzelfsprekendheid van onze maritieme identiteit verdwenen lijkt. Zeevaart is niet meer het nationale uithangbord dat het ooit was. Voor veel mensen is het een sector zoals alle andere, niet langer een bron van trots of een kern van wie we zijn. We zijn "zeeblind" geworden. Het leven op zee heeft altijd offers gevraagd. Maar in een samenleving die hecht aan werk-privébalans, flexibiliteit en nabijheid van familie, is die prijs voor velen te hoog.

De lange reizen, het sociale gemis en de fysieke belasting maken het vaak minder aantrekkelijk voor jonge Nederlanders.

Daar komt bij dat de sector vaak een traditioneel beeld van werken op zee laat zien, terwijl er juist veel moderne en technologische ontwikkelingen plaatsvinden. Duurzame machinerie aan boord, geavanceerde navigatiesystemen, digitalisering – het zijn aspecten die een jongere generatie zouden kunnen aanspreken. Maar in het algemeen gangbare beeld van leven op zee komen ze nog (te) weinig naar voren – al werkt men er hard aan dit te veranderen.

Iedereen weet dat de verduurzaming van de scheepvaart een enorme opgave is. Internationale regels dwingen tot minder emissies, alternatieve

brandstoffen en efficiëntere schepen. Kan Nederland hier opnieuw het voortouw nemen, zoals het dat eerder deed met innovatieve baggertechniek of offshore-windprojecten? Er wordt op dit terrein fors geïnvesteerd, maar dat lijkt af en toe meer óndanks dan dankzij steun van de overheid.

Wat kunnen we leren van de geschiedenis?

Als we terugkijken, zien we dat duidelijk patroon van verval door internationale druk, technologische verandering en politieke keuzes - en herstel via (overheids)investeringen, vernieuwingen in techniek, opleidingen, het vinden van nieuwe markten en niches. Die uitdagingen en antwoorden daarop zijn nog steeds actueel.

Als we naar de toekomst kijken: de zee ligt er nog en de havens draaien. Maar zijn we over twintig jaar nog een maritiem land? We kunnen langzaam wegzakken, zoals in de late 18e eeuw. Of we kunnen, zoals na 1815 of 1945, proberen om de sector nieuw leven in te blazen. Het gaat niet alleen om tonnage of haven-capaciteit. Dan gaat het zeker ook om vakmanschap, om kennis, om verhalen die generaties verbinden. Om de vraag of we de zee nog zien als deel van ons eigen DNA, of als een decor waar anderen de hoofdrol spelen.

MARITIEM PASTORAAT IN DE PRAKTIJK



Tijdens het grootse
evenement Sail
Amsterdam gaven
havendominiee
Leon Rasser en oud
vlootpredikant en
Elvis-vertolker Fred
Omvlee acte de
présence door zegen
en gezang - twee
verschillende manieren
om het hart te raken.



VERLEDEN, HEDEN – ÉN TOEKOMST

Gebeurtenissen in de oorlog trekken
hun sporen tot op vandaag.

door Helene Perfors

De lijnen van het verleden lopen door tot in ons heden. Gebeurtenissen van 85 jaar geleden hebben nog altijd gevolgen – ook in de maritieme wereld en in de geopolitieke ontwikkelingen waarmee zeevarenden vandaag de dag te maken hebben. Onze kinderen en kleinkinderen stellen vragen, en ook als zeevarende sta je voor keuzes.

GESCHIEDENIS KOMT TOT LEVEN

Tijdens de Wereldhavendagen in Rotterdam kreeg het Nationaal Koopvaardijmonument *De Boeg* twee nieuwe gedenktekens. Burgemeester Carola Schouten onthulde de zogenoemde lessenaars, een initiatief van de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 en de Stichting Gedenkteken Zeemanspot en Nationaal Steunfonds. Ze blijven permanent bij het monument staan en bevatten QR-codes die leiden naar persoonlijke verhalen en historische context. Zo komt het verleden letterlijk tot leven met een scan van je telefoon.

OP ZEE – DE KOOPVAARDIJ, VAREN VOOR VRIJHEID

Zeevarenden waren tijdens de Tweede Wereldoorlog van onschatbare waarde. Zij zorgden voor de bevoorrading van de geallieerden en het transport van troepen. Hun werk op de wereldzeeën – gevaarlijk, vaak ver van huis – was cruciaal voor onze vrijheid en droeg in hoge mate bij aan de bevrijding van Europa én het einde van de oorlog in Azië.

AAN DE WAL – DE ZEEMANSPOT EN HET NATIONAAL STEUNFONDS

Naast de strijd op zee speelde zich aan wal een ander verhaal af: dat van bankiers en vrijwilligers uit alle lagen van de maatschappij die

met vindingrijkheid en lef de Zeemanspot en het Nationaal Steunfonds opbouwden. Met slimme, maar soms levensgevaarlijke methoden verzamelden zij geld om gezinnen van zeevarenden te ondersteunen en het verzet te financieren. Het was een unieke vorm van financieel georganiseerd verzet in bezet Europa. Van de circa 2.000 betrokkenen betaalden er 84 uiteindelijk met hun leven.

VROUWEN – VERGETEN HELDINNEN

De vrouwen van zeevarenden droegen een zware last. Terwijl hun mannen op zee alle risico's trotseerden, hielden zij in bezet Nederland het thuisfront overeind, vaak in angstige onzekerheid. Elke kloppende deur kon slecht nieuws betekenen. Toch bleven zij standhouden, met kracht en veerkracht. Daarnaast waren er vrouwen die in de top van het verzet zaten en de koeriers die geld en informatie door bezet gebied brachten. Zij namen leiding, toonden ongelooflijke moed en speelden een essentiële rol. Hun bijdrage is te vaak onderbelicht gebleven. De Zeemanspot-lessenaar geeft hen – terecht – de erkenning die zij verdienen.

Het verleden blijft ons raken, het heden houdt het levend, en de toekomst vraagt ons om het door te geven.



DE NEDERLANDSE KOOPVAARDIJ IN OORLOGSTIJD – OP ZEE ÉN AAN DE WAL

Op 10 mei 1940 valt Duitsland Nederland binnen. De meeste koopvaardij schepen zijn dan op zee. Voor de 32.000 zeelieden die zich daarop bevinden, geldt vanaf dat moment de zogenoemde vaarplicht: zij moeten zich inzetten voor de oorlogsinspanning en varen voor de Geallieerden.

Vaak in konvooien varende, vervullen de schepen een cruciale rol in de aanvoer van voedsel, materieel en het vervoer van duizenden troepen naar het front. Maar overal dreigt gevaar: mijnen, U-boten en bommenwerpers maken elke reis levensgevaarlijk. Op de Atlantische Oceaan, de Middellandse Zee en rond Nederlands-Indië wordt zwaar gevochten. Tijdens de konvooireizen naar Moermansk en Archangelsk moeten de zeelieden bovendien de meedogenloze kou trotseren – een strijd op leven en dood.

De tol is hoog: meer dan 500 Nederlandse koopvaardij schepen gaan verloren en ruim 4.200 bemanningsleden sneuvelen. De Stichting Koopvaardij personeel 1940-1945 zet zich in voor erkenning en waardering van deze koopvaardij veteranen.

www.koopvaardijpersoneel40-45.nl

Ook aan de wal organiseren zeevarende en hun bondgenoten zich om de gezinnen van zeelieden te ondersteunen en het verzet te voeden. De Duitse bezetter eist dat de ruim 800 koopvaardij schepen in geallieerde dienst terugkeren naar Nederland, maar de bemanningen weigeren. Als straf worden hun gezinnen financieel drooggezet. Om hen te helpen ontstaat de Zeemanspot, een verzetsorganisatie van en voor zeevarende. De aanzet komt van kapitein Abraham Filippo van de Holland-Amerika Lijn, samen met voormalig marineofficier Iman Jacob van den Bosch en bankier en oud-stuurman Walraven van Hall. Met de 5,2 miljoen gulden die de Zeemanspot inzamelt, worden ongeveer 18.000 gezinsleden van zeevarende ondersteund.

Ook buiten de koopvaardij hebben steeds meer mensen hulp nodig. Onderduikers – vooral joden

en verzetsmensen – moeten voorzien worden van voedsel, kleding en onderdak. Dat vraagt om meer middelen. Daarom wordt in 1943 het Nationaal Steunfonds (NSF) opgericht. Dit fonds zamelt uiteindelijk meer dan 100 miljoen gulden in. Dankzij een netwerk van jonge vrouwen die als koeriers met gevaar voor eigen leven het geld verspreiden, kunnen circa 150.000 mensen onderduiken en de oorlog overleven. De prijs die de initiatiefnemers betalen, is hoog. Van den Bosch wordt op 28 oktober 1944 gefusilleerd, Van Hall volgt op 12 februari 1945. Filippo overlijdt kort na de bevrijding in zijn woonplaats Rotterdam. www.zeemanspot.nl

Zo wordt zichtbaar dat de strijd voor vrijheid door de koopvaardij, naast op zee, ook aan de wal werd gevoerd – samen vormden zij twee onmisbare fronten van dezelfde oorlog.

OVERPEINZINGEN

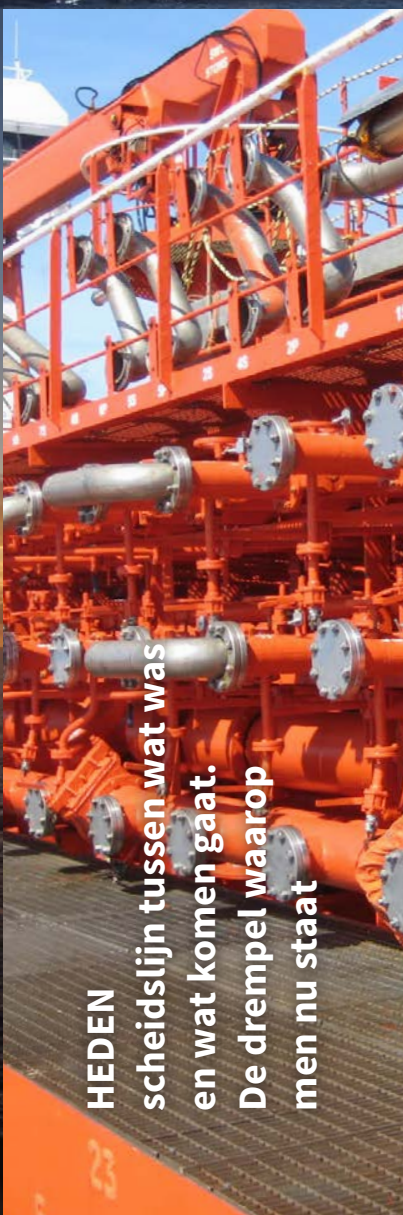
*van een
hoofdmachinist*

door Hans Luesink



VERLEDEN

is hetgeen achter ons ligt.
Ge- en beleefd,
in ons geheugen
gegrift



HEDEN

scheidslijn tussen wat was
en wat komen gaat.
De drempel waarop
men nu staat



TOEKOMST

is hetgeen achter de einder ligt.
Dat wat nog komen gaat
en deels morgen alweer
in het verleden staat

PLIMSOLL MERK

Plimsol was een handelaar in kolen. Hij zag al gauw dat kapitalisme aan reders de vrijheid bood om schepen te overladen. Zij hadden hun schepen en de lading verzekerd. Dus voor hen maakte het niet uit als de schepen vergingen. Toen Plimsolls bedrijf stopte werd hij lid van het parlement. En nam de taak op zich om zeevarenden te helpen. In 1876 werd zijn wetsvoorstel aangenomen om een merk aan te brengen aan schepen waar zij niet overeen mochten laden, zodat ze wel veilig over de zeeën konden varen.

Peter Jan had hem benaderd om op één van zijn schepen te gaan varen die geschikt waren voor de Saimaa meren. Dit trok hem wel aan. Hij woonde al meerdere jaren in Finland en kende de meren wel van als ze op vakantie waren in het oosten. Veel rivieren, meren en zeeën had hij al bevaren, maar Saimaa nog niet.

Hij stapte in Brake aan boord en maakte kennis met de bemanning. Hele jonge Nederlandse jongens aan boord, samen met Filipijnse jonge matrozen. De sfeer was zeer aangenaam en hij voelde zich direct thuis. Stuurman Hjalmar was stil, vriendelijk maar toch ook afstandelijk. Zijn antwoorden waren kort. Het duurde even voor-



dat hij het vertrouwen had. Een prachtige jongen, hardwerkend, die zijn verantwoording serieus nam.

De andere dag kwam Peter Jan aan boord. Hij had hem eerder ontmoet tijdens het sollicitatiegesprek van een paar maanden ervoor. Toen hadden de wat nonchalante opmerkingen van Peter Jan hem wel wat verbaasd. Eerder al had hij kennis gemaakt met diens zwager, die hem nog een paar dagen zou inwerken voordat hij naar huis zou gaan om Kerstmis te vieren.

Hij had toen bij de zwager opgemerkt dat het toch niet nodig was om het schip te diep ofwel over de ijk heen te laden. Hij had bij zijn vader gevaren die een schip had en waarbij elke ton telde. Hij kende het spel wel.

“Nee, dat is absoluut niet nodig, dat hoeft je zeer zeker niet te doen.” Had hij dit maar niet gezegd, want het bleek vragen om moeilijkheden.

Peter Jan liet hem weten: *“Het is niet nodig om een loods te nemen als je naar Harlingen gaat, dat kan zonder.”* Nu was hij weleens in Harlingen geweest, maar dat was jaren geleden en dan met een binnenvaartschip door Kornwerderzand heen. Het voelde onaangenaam om dit nu zonder loods te doen. Maar Peter Jan had de toon gezet en wel zo duidelijk dat het geen tegenspraak duldde. Dat voelde hij wel. Tijdens het sollicitatiegesprek had hij aan Peter Jan laten weten dat hij zich wel aan de wet wilde hou-

den. Maar dit had dus op hem blijkbaar geen indruk gemaakt. Of juist wel en nu wilde Peter Jan meteen laten zien dat hij zich daar niks van zou aantrekken. De kaarten waren geschud en hij zou het er het beste van maken. Hij wist wel: dit zou niet meer over varen gaan, dit zou persoonlijk worden, als zo vaak eerder.

Hij had de Brandaris aangeroepen. *“Kom maar binnen, alles is vrij,”* antwoordde die. Eerst langs Stortemelk, hij kon de golven daar zien opkoken. Toen koers naar Vlieland; hier voer hij dicht langs de kust. Nog een stukje varen om de haarspeldbocht in de haven van Harlingen te maken. Hier gaf Peter Jan hem een waarschuwing voorzichtig te zijn. Met trots vertelde die dat hij zelf hier met wel windkracht 8 had gevaren. Hij was onder de indruk van Peter Jan, maar liet dat niet merken.

Ze maakten vast en alles was goed verlopen. Precies op tijd om een lading zout in te nemen voor Pasages. Maar niemand maakte zich druk dat er opnieuw geen loods aan boord werd genomen. Dat was wel verplicht en nu voelde hij nog meer het risico dat hij nam als het verkeerd zou gaan. Hij wilde echter de confrontatie uit de weg gaan. Hij was 24 uur aan boord. En Peter Jan zou natuurlijk van niks weten.

Niet lang daarna moesten ze weer zout laden in Harlingen. Peter Jan zou het schip komen aftoppen met groente, brood en vlees. En ook met lading. Dat laatste overviel hem. De stuurman was het schip



aan het laden en Peter Jan zat bij hem op de brug. Hij moest nog even de documenten voor de agent in orde maken. Totdat de stuurman naar boven kwam. Of hijzelf *“even het afladen wilde doen. Peter Jan is er ook bij”*.

Oh jee, dacht hij nog. Dit gaat wat worden. Vanaf de kade kon hij wel zien dat ze te diep lagen van voren, maar Peter Jan beweerde dat de boeg nog wel terug omhoog zou komen als hij vanachter er nog wat bij zou gooien. Hij vreesde het ergste.

“Hij ligt er mooi bij,” zei Peter Jan.

“Ja inderdaad maar wel te diep.”

“Dat geeft niet, dat heb ik altijd zo gedaan,” zei Peter Jan.

“Waarom gooien we er dan niet nog 200T bij?”

“Nee, dat gaat ook weer niet” zei Peter Jan.

“Als jij zegt dat dit allemaal kan, dan hou ik jou eraan.”

“Nee, jij bent verantwoordelijk,” zei Peter Jan.

Hij kon wel gaan protesteren, maar voelde dat dit zou uitlopen op een fiasco. Hij zou wel zien, hoe hij dit kon oplossen. Hier was in ieder geval niet met Peter Jan uit te komen. Die had vast van zijn zwager gehoord hoe hij erover dacht om over de ijk te laden en er toen een uitdaging in gezien om hem wél zover te krijgen.

Onderweg naar Imatra. Het schip bewoog als een dweil door het kanaal. In Finland werden de loodsen gewisseld. De nieuwe loods stelde vast dat ze te diep lagen.

“Als ik bij de eerste sluis aan boord was gekomen en dit had gezien, had ik je niet doorgelaten maar eerst naar Hamina gestuurd om daar 100T te lossen zodat je weer op de juiste diepgang komt te liggen.”

“Was je maar bij de eerste sluis aan boord gekomen,” zei hij.

“Oh,” zei de loods

“Ja, want dan had ik een probleem minder. Je weet toch dat sommige eigenaars altijd de lat hoger willen leggen. En zeker met deze eigenaar die jij ook goed kent, maar breng ons nu alsjeblieft naar Joensuu. Ik zal met hem praten en uitleggen wat er gebeurd is, misschien komt hij tot inzicht, wat ik overigens betwijfel.”

“Ik zal het met mijn loodsstation overleggen.”

“Graag, doe dat.” zei hij

De volgende dag ging er vanuit het loodsstation een bericht uit naar alle bevrachters die lading transporteerden naar het Saimaameer: de maximale diepgang op het kanaal moet worden aangehouden.

Plimsoll was een moedig lid van het parlement. Hij wist dat het niet eenvoudig was om dit wetsvoorstel erdoor te krijgen. Waar zijn deze mensen toch gebleven die het opnemen voor de zeevarenden of voor de burgerbevolking?

Zijn laatste schip.

"Dit kon wel eens mijn laatste schip zijn".

Zo maar uit het niets komt mijn man met deze mededeling. Na ruim 30 jaar varen op tientallen schepen, komt het als een donderslag bij heldere hemel. Er gaan dan ook alarmbellen af in mijn hoofd. Wat is er gebeurd? Is de reis niet goed gegaan? Welke signalen heb ik gemist? Hoe serieus is dit? Maar duidelijker dan dit wordt het niet: "Nee, er is niets gebeurd, ik denk gewoon dat dit mijn laatste schip is."

Nu heb ik me wel eens eerder afgevraagd hoe mijn-, zijn- en ons leven zou zijn zonder de scheepvaart erbij. Die vraag kon ik steeds moeiteloos weer loslaten, het was immers niet aan de orde. De scheepvaart is er namelijk altijd bij, zo lang als wij bij elkaar zijn.

Samenleven met een zeeman betekende dat bij veranderingen ons leven flink moest worden aangepast. Omdat er nu eenmaal meer mensen op een kantoor werken dan in de scheepvaart, had ik vrij weinig voorbeelden. Zo door de tijd heen is het zeemansleven mij gaan passen als een jas. Tenminste, ik denk dat het leven voor mij weinig anders voelt dan dat van de buurvrouw wiens man iedere dag naar kantoor fietst; het is heel gewoon allemaal.

Opeens komt de werkelijkheid hard binnen; namelijk dat ik na 30 jaar scheepvaart werkelijk geen enkel idee heb hoe zijn-, en mijn leven, ons leven, eruit zal zien zonder de scheepvaart.

De toekomst is voor mij een groot gapend gat en het is dan ook de hoogste tijd om daar verandering in te brengen. Het lijkt me een goed idee om er samen over na te denken. Maar dat hoeft niet, want hij heeft er zelf allang over nagedacht.

"Ik wil het onderwijs in" zegt hij tot mijn verbazing. "Toen ik zelf op de zeevaartschool zat kreeg ik les van mensen die op de top van hun carrière zaten en daarom veel kennis en ervaring hadden om over te brengen. Ik heb daar bij het varen erg veel aan gehad, daarom wil ik dat ook doen voor de jeugd".

Ik vind het een mooie gedachte. Jongeren wordt vaak verweten dat ze zo weinig kennis hebben. Als dat zo is, dan ligt dat aan de kwaliteit van het onderwijs, is mijn overtuiging.

De generatie volwassenen die het onderwijs bedenkt, vormgeeft en verzorgt is er verantwoordelijk voor - de jeugd moet het er mee doen. Dus wat is er mooier dan dat er ervaren vakleerkrachten worden ingehuurd die hun kennis overbrengen aan jonge mensen?

Natuurlijk is een machinist nog geen leraar, want hoe breng je je kennis over? Hoe ontwikkelen de hersens van jeugdigen zich rond hun 20e jaar en hoe speel je daarop in met de lesstof en de opdrachten gedurende de leerjaren? Wat kun je ze nu al vragen en wat kan pas later? Hoe houd je daarbij rekening met de verschillen tussen studenten? Geen twee kapiteins zijn gelijk en dat geldt ook voor studenten.

En hoe creëer je een pedagogisch klimaat? Aan boord wordt er van je verwacht dat je te allen tijde je mond open trekt als je een onveilige situatie ziet. Hoe zorg je er bijvoorbeeld voor dat ook die ene zwijgzame student zich ontwikkelt en vertrouwen krijgt in zichzelf? Hoe bereid je jonge en enthousiaste mensen voor op een stage aan boord van een Nederlands schip, waar je het vak moet leren van een Russische kapitein, een Roemeense stuurman en een Poolse machinist?

Kortom; mijn man moet een opleiding volgen om leraar te worden. Logisch, het leraarschap is een vak op zich. Maar wat verdient een leraar eigenlijk? Dit blijkt een flinke tegenvaller. "Hoe kan dat nou. In mijn tijd gaven ervaren kapiteins les met behoud van hun kapiteinssalaris. Ik ga er zoveel op achteruit dat het simpelweg niet kan," zegt mijn man teleurgesteld. Het verschil in salaris is te groot. Nu het onderwijs geen optie blijkt en hij nog geen andere ideeën heeft, pakt hij zijn koffer weer en gaat aan boord. Na een paar dagen bel ik hem op om voorzichtig te vragen hoe het gaat. Ik maak me zorgen, maar dat blijkt niet nodig te zijn. "Prima", zegt hij. "Ik had gewoon zoveel last van die enorme aantallen regels en al die administratie. Het werd me te veel, want het werk schiet niks op zo. Ik laat het nu los, en ik doe ontspanningsoefeningen. En ook Zen-meditaties".

Als ik ophang weet ik hoe mijn toekomst er voorlopig weer uit zal zien, namelijk zoals ik die al heel lang ken: met een zeeman.

Take care, @strid

ER LIGT EEN SCHIP IN ROTTERDAM. DIT LIJKT EEN OPENINGSZIN DIE NET ZOVEEL INFORMATIEVE WAARDE HEEFT ALS BIJVOORBEELD: OP SCHIPHOL LANDT EEN Vliegtuig. NATUURLIJK LIGT ER EEN SCHIP IN ROTTERDAM, VELE SCHEPEN ZELFS. MAAR HET SCHIP WAAR HET HIER OVER GAAT IS NIET ZOMAAR EEN SCHIP. HET IS HET GROOTSTE TER WERELD, MAAR LIEFST 1300 METER LANG EN 100 METER BREED!

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.

MS NOORDER-EILAND

Joe Cillen

door Kees Wiersum

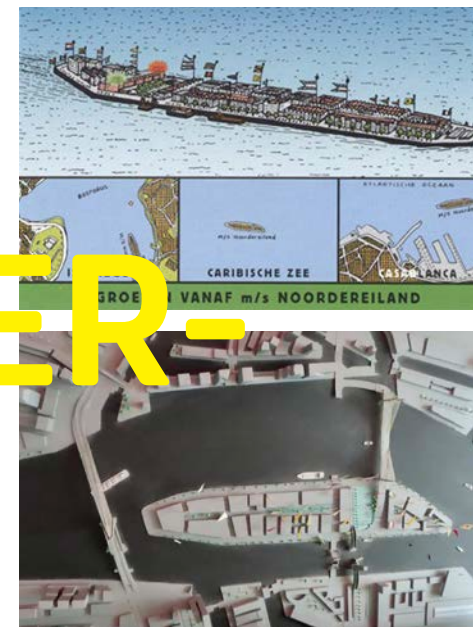
De naam van het schip: MS Noordereiland. Ze vaart onder de vlag die ik hiervoor nog nooit eerder had gezien: een vlag met drie horizontale banen, groen – wit – groen, met in het midden van de witte baan een rood hart.

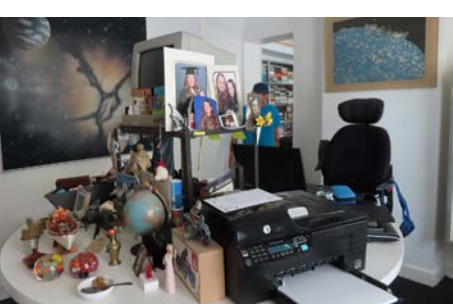
Ik loop over de Willemsbrug richting het eiland, want dat is het. Maar het heeft inderdaad meer weg van een gigantisch schip, onverstoort geankerd in de Nieuwe Maas. Ik heb een afspraak met misschien niet de kapitein van het schip, maar wel een heel belangrijk bemanningslid: Joe Cillen.

Want het is Joe, voormalig volmatroos op de wilde vaart, nu duikinstructeur maar vooral beeldend kunstenaar en initiator van het eilandschip, die mij aan boord heeft uitgenodigd. We treffen elkaar bij zijn galerie, ergens stuurboord vóór op het schip gelegen.

Hij blijkt een goed verteller en weet veel over het eiland waar hij in een huis woont, met uitzicht op de scheepvaart die op korte afstand voorbijgaat.

Toen ik begin dit jaar het afscheidsboek ontving van de stichting Nederlandse Kaap Hoornvaarders – zij hielden het voor gezien nadat het ledenbestand dramatisch was





afgenomen – stond daarin het verhaal van Joe en een foto van de levensgrote muurschildering die hij had gemaakt van Kaap Hoorn. Er bestaan niet veel afbeeldingen van deze beroemde kaap en aangezien ik hoor tot de selecte groep zeevarenden die de Kaap heeft gerond was mijn interesse in de kunstenaar en zijn werk gewekt. En hij bleek te wonen op het gigantische eilandschip in hartje Rotterdam.

Tijdens de wandeling aan dek van dit schip val ik van de ene verbazing in de andere. Zo heeft het een kluisgat op de boeg, een kunstwerk gemaakt door weer een andere kunstenaar. Het heeft boordlichten, gesitueerd op twee hoge gebouwen stuurboord en bakboord van het eilandschip. Het had nogal wat voeten in de aarde deze lichten geplaatst te krijgen; autoriteiten zijn doorgaans niet ruim uitgerust met verbeeldingsvermogen.

De toegangshal van de nieuwbouwflats op het achterschip zijn allen voorzien van maritieme kunst, gemaakt door Cillen. Voorts wijst Joe mij op allerlei subtiële feiten en feitjes op het eilandschip. Daar waar eens de spoorbaan liep (via De Hef naar het vaste land) is nu een park. Door toedoen van Cillen werden daar kersenvormen geplaatst. Als ik bevreemd opkijk verklaart hij:

'TEGEN SCHEURBUIK UITERAARD...!'

Veel bewoners van het Noordereiland gaan graag mee in het fantasierijke kunstwerk MS Noordereiland. Sommige bewoners geven, wanneer ze gevraagd worden waar ze wonen, als adres op: 'aan stuurboord', 'midscheeps' of 'op het achterschip' in plaats van straatnamen.

Het hele eiland ademt een maritieme sfeer, maar het meest tot de verbeelding spreekt de machinekamer. Aan het einde van de vorige eeuw was de steeg, waar nu de machinekamer gesitueerd is, een slecht verlichte, onveilige, smerige plek waar junks hun heroïne gebruikten en kroegtijgers hun blaas leegden. Nu is het een lange gang met striptekeningachtige muurschilderingen van fantasiemachines. Het is gemaakt door kunstenaars en buurtkinderen. Het allermooiste aan



deze machinekamer is dat het er schoon is en heerlijk rustig. Want dat kán op een kunstwerk-eilandschip: een machinekamer zonder hitte, olie, vet of lawaai! Wanneer je via de gangway, (ook wel Willemsbrug genoemd) een voet aan dek (Maaskade) zet van het MS Noordereiland word je opgenomen in een maritieme wereld. Aan bakboord en stuurboord alleen maar water; uitkijkend vanaf de boeg naar het westen vermoed je de zee. Wanneer vertrekken we? Of is het een illusie?

Cillen weet het antwoord: *'Ik geloof - en uit dat in mijn werk - dat alles een illusie is. Niets is wat het lijkt en zelfs dat simpele idee is een illusie...'*

Daar heb ik even niets op te zeggen. De dag is om voordat ik het beseft. Nog nadenkend over alle indrukken stort ik me weer in het kosmopolitische leven van de stad Rotterdam, thuishaven van het grootste schip ter wereld.

'IK GELOOF - EN UIT DAT IN MIJN WERK - DAT ALLES EEN ILLUSIE IS. NIETS IS WAT HET LIJKT EN ZELFS DAT SIMPELE IDEE IS EEN ILLUSIE...'



Spetters

Kleine nieuwsdruppels
vol actualiteit,
opvallende feiten en
maritieme curiosa.

Tip!

EEN KAPITEIN IS NIET ALTIJD EEN MAN MET EEN SNOR



Een nieuwe tentoonstelling in het Maritiem Museum Rotterdam vertelt de verhalen van maritieme vrouwen. Deze verhalen bleven tot nu toe onbekend, terwijl vrouwen wel degelijk hun stempel op onze maritieme geschiedenis hebben gedrukt. En dat tot op de dag van vandaag nog steeds doen.

De aanname is dat vrouwen er eigenlijk niet waren en dingen niet konden, wilden of deden. Maar dat beeld klopt niet.

Vrouwen aan het roer

Van kapiteinsdochters die stiekem aanmonsterden tot vrouwen die een scheepswerf runden of hun man op zee vergezelden – ze waren er altijd al. Soms uit liefde, soms uit pure passie voor het vak. “Dat vrouwen niet mochten varen, betekent niet dat ze het niet deden”, zegt conservator Irene Jacobs. Deze vrouwen krijgen nu een gezicht.

Vrouwen in beeld

Ook hedendaagse maritieme vrouwen krijgen een plek in de spotlight. Fotografe Anne Reitsma volgde vijf vrouwen tijdens hun werk op zee en in de haven. De fotoreportages zijn te bewonderen in de gratis expo ‘In Zicht’ bij de entree van het museum.



Vanaf 3 oktober 2025
Maritiem Museum Rotterdam
Leuehaven 1, Rotterdam
www.maritiemmuseum.nl

HAVENMEESTER DOET OPROEP:

*Toegang tot wal in
Amsterdamse haven kan beter!*

Recentelijk vond in het Seafarers Centre in Amsterdam een goed bezochte bijeenkomst plaats over walverlof voor zeevarenden. Opvallend was dat deze nu eens niet werd georganiseerd door de vakbond of Stichting Zeemanswelven, maar door het Havenbedrijf Amsterdam zelf.



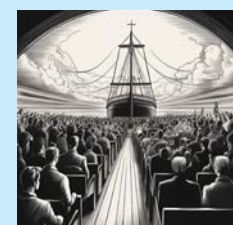
Tijdens de bijeenkomst presenteerden medewerkers van het havenbedrijf de resultaten van een verdiepend onderzoek naar het belang van walverlof en de knelpunten die zeevarenden daarbij ervaren. De bevindingen maken duidelijk dat er ruimte is voor verbetering. Havenmeester Milembe Mateyo deed een nadrukkelijke oproep aan de terminals en bedrijven om

samen met het Havenbedrijf te kijken naar oplossingen. “Dit is het startpunt om door te gaan.”

Meer informatie bij Port of Amsterdam of download het onderzoek op: <https://kvn.nl/nl/actueel/recht-op-walverlof>.

SEAFARERS MATTER!

KOOPVAARDIJDIENTEN 2025



Zondag 9 november

14.30 uur
Pelgrimvaderskerk
Rotterdam Delfshaven
16.00 uur
Zeemanshuis Eemshaven
Borkumweg

Zondag 16 november

15.30 uur
Nieuwe Kerk
Kanaalstraat 250 IJmuiden

Meer informatie:
www.zeevarendencentrale.nl



PAPEGAAI

Vroeger – en dan bedoel ik écht vroeger, niet “voor de wifi” maar “voor het kompas” – had je als zeevarende vooral twee dingen nodig: lef en een goed stel ingewanden. Lef om met als navigatie een ster en wat tweedehands kennis in een soort houten badkuip de oceaan op te gaan. En ingewanden die niet protesteerden na maandenlang gedroogde kabeljauw en scheepsbescuit. Wat een dappere gasten waren dat!

Ik heb ook een beeld bij die stoere zeelui van weleer: ze rookten natte pijp (die elke keer uitging door een overspoelende golf), droegen truien die jeukten als een malle en konden met één blik op de horizon zeggen of er storm kwam of gewoon een zwerm verdwaalde meeuwen. Ze vochten tegen zeemonsters, stormen, scheurbuik én oude verhalen - na twee jaar dezelfde collega's om hen heen. En natuurlijk met een papegaai op de schouder.

Ik hoorde onlangs een geweldige podcast over hoe de Polynesiërs navigeerden en hoe ze daarmee James Cook hielpen bij zijn wereldreizen. Die gingen in een soort grote kano met een zeil de oceaan op, de wereld over en leefden met de natuur. Pas een paar jaar geleden ontdekten wetenschappers hoe die gidsen wisten waar ze zaten, zó ingenieus zat hun navigatie in elkaar.

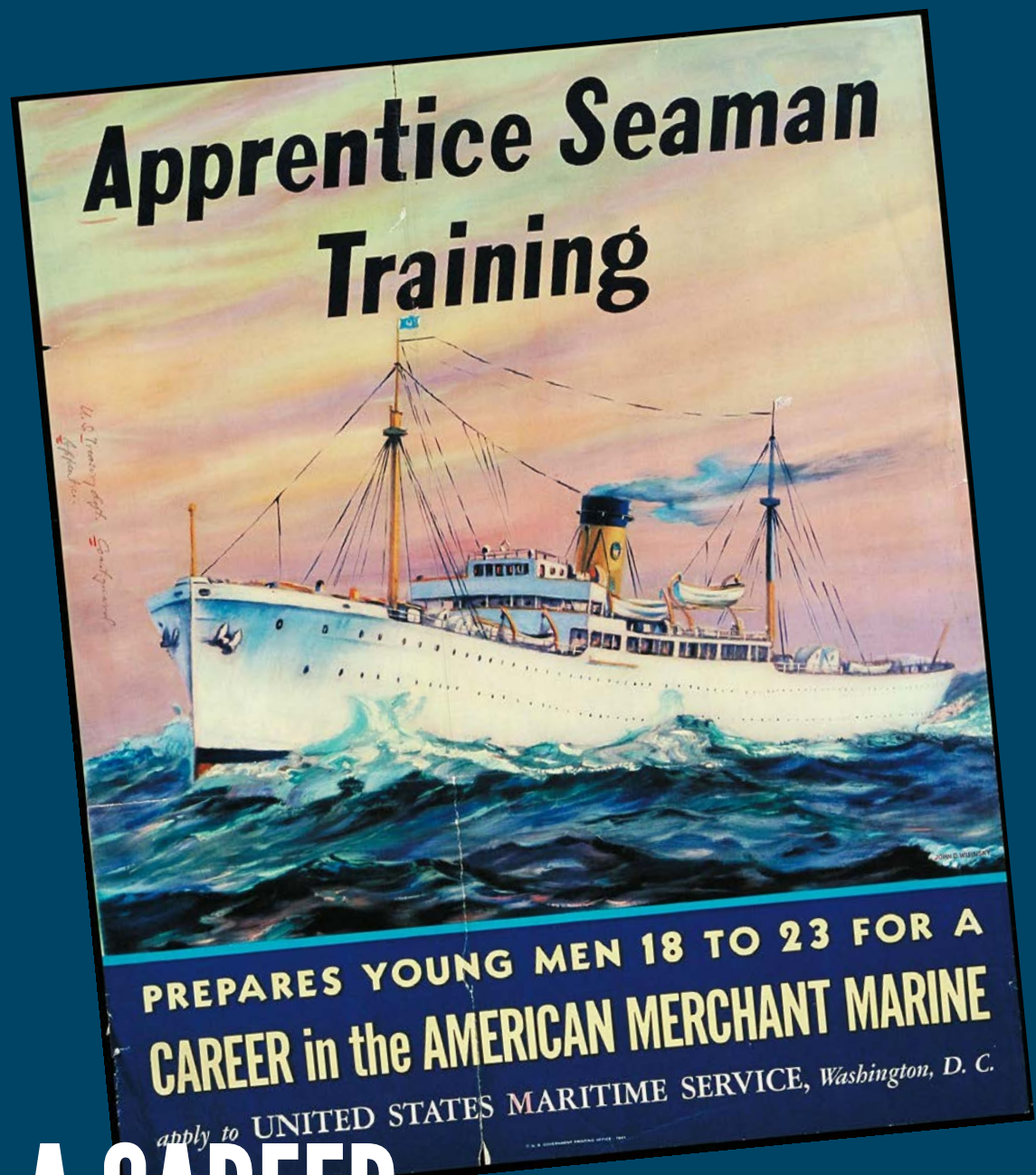
Fast forward naar nu: de moderne zeevarende zit in een drijvend flatgebouw van 400 meter lang, met Wi-Fi, Netflix en airco. De grootste strijd? Een stabiele Zoom-verbinding met het thuisfront te houden en de discussie in steenkolenengels met vijf nationaliteiten over wie de laatste stroopwafel heeft gepakt. En het hoofdkantoor meldt zich zodra je ook maar 5 minuten afwijkt van de voorgeschreven koers. Daar staat tegenover: GPS vertelt je exact waar je bent, de heftigste stormen kun je enigszins ontwijken, het schip stuurt

zichzelf en het enige ongedierte aan boord is gefrituurd en wordt geserveerd met wasabi-mayonaise.

En de toekomst? Die ziet er nog gekker uit. Hebben we straks autonome schepen zonder bemanning? De zeeman zou dan een soort gamer op het vasteland zijn: joystick in de ene hand, blikje Red Bull in de andere. Een schip sturend alsof het een potje Mario Kart is. Ik geloof het niet, ChatGPT gaat geen filter vervangen of een nieuwe waaier steken of een extra handje helpen.

Daarom blijft er iets trekken aan zeevaart – of je nu een baard vol zout of een headset op je hoofd hebt. Midden op de oceaan op een zeilende kano of in een ergonomische stuurstoel achter een partij schermen: zodra je het woord “bakboord” gebruikt, ben je onderdeel van een eeuwenoude traditie. Zolang er water is en dingen die van A naar B moeten, zal er een zeevaarder zijn. Mensen die creatief oplossingen bedenken voor veranderende weersomstandigheden, met een oude fietsband en een matras het schip draaiende kunnen houden en die zich verantwoordelijk voelen voor lading en collega's. Misschien niet meer met een papegaai op de schouder, maar met een smartwatch die zegt: “Over 20 mijl rechtsaf.” En eerlijk?

Vroeger was niet alles beter...



**A CAREER
BEYOND HORIZONS—
WIFI NOT INCLUDED**

ZEEMANSHUIZEN & PASTORES IN NEDERLAND

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 2209 0334
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 1211 6928
Pastor S. Standhardt
t. +31 (0)50 3127 178 / +31 (0)6 2929 6930
svenserg@zeevarendencentrale.nl



TERNEUZEN

Seafarers Centre

t. +31 (0)6 5712 4811
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 1107 0913
janwillemester@gmail.com



VLISSINGEN

Flying Angel Club

Ritthemsestraat 498
4389 PA Ritthem
Havennummer 562
t. +31 (0)118 467 063



ROTTERDAM / OOSTVOORNE

International Seafarers Centre The Bridge

Stationsweg 33
3233 CS Oostvoorne
t. +31 (0)6 3227 4725
Rev. H.M. Perfors
t. +31 (0)6 5367 9265
helene.perfors@gmail.com

WORLDWIDE

Rev. S.N.D. Francke
Parelduikerhof 8
4332 DA Middelburg
t. +31 (0)118 651 888
t. +31 (0)6 3700 8432
waterbouwpastor@gmail.com



NEED HELP?

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