

diep gang

HET NEDERLANDS MARITIEM PASTORAAT MAGAZINE



MAKE
SEA ★
GREAT
AGAIN



Port Betaald



“MAKE THE SEA GREAT AGAIN”

Dit leek ons een mooi thema voor de nieuwe Diepgang. Want de zee, de zeevaart en de zeevarenden hebben veel te verduren gehad in de afgelopen tijd. Dus: hoog tijd voor het verkennen van wat positieve ontwikkelingen. En toen werden we door de actualiteit ingehaald; oorlog in het Midden-Oosten. Schepen zijn getroffen door raketten en vele zeevarenden zitten vast in de Perzische Golf. Hopelijk is deze situatie bij het verschijnen van het blad ten goede gekeerd.

Toch hebben we vastgehouden aan het thema. Vanuit verschillende invalshoeken denken we na over de toekomst van het zeevarende beroep, de invloed van het oceanwater op ons leven en het belang van de vakbondsorganisatie. Daarnaast komt een jonge zeevarende aan het woord, zijn er de columns van Zeemansvrouw en Moddergeus en is er aandacht voor maritieme kunst.

In dit nummer verwelkomen we een nieuw redactielid: Pier Jager. Hij werkt voor Nautilus International in Rotterdam. Het is aardig om te vermelden dat zijn vader en de vader van de hoofdredacteur in een ver verleden samen hebben gevaren. Pier heeft talloze schepen bezocht en zal ons in de komende nummers van zijn maritieme kennis deelgenoot maken.

Veel leesplezier toegewenst!

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),
Pier Jager, 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 zeemanshuizen
en abonnementen

grafische vormgeving

Meike van Schijndel

druk

Drukkerij Rijpsma

ISSN

1567 - 3472



6

INTERVIEW



10

ZEEMANSVROUW



14

KUNST AAN BOORD

jaargang 27 | 2026.1

- 04 **Meditatie**
Make Jesus Great Again
- 06 **Interview**
Joris Hoogenbosch
- 10 **Hoe Groots is de Oceaan**
Het belang van de Blauwe Motor
- 12 **Make Seafaring Great Again**
Zeewiersum
- 16 **Make the Union Great Again**
Vandaag wordt de toekomst bepaald
- 19 **Spetters**
- 20 **Zeemansvrouw**
Make Maritime Education Great Again
- 22 **Maritieme kunst**
Aan boord van een iconisch passagiersschip
- 25 **Spetters**
- 26 **Moddergeus**
Make *Bagger* Great Again

IN DIT NUMMER



door Stefan Francke

“Wie onder jullie groot wil worden, moet jullie dienaar zijn.”

Is je een zeker iemand op een hoge positie in de Verenigde Staten in het nieuws hoort praten hoor je voortdurend de woorden: Great! Biggest ever! Highest number in history! Enzovoort. Het is duidelijk wie er volgens hem in de wereld de baas moet zijn. Het criterium voor MAGA is: groot worden door het eigen belang voorop te stellen en de ander te overheersen – als het moet met geweld.

En dan lees ik die woorden van Jezus: “Wie onder jullie groot wil worden, moet jullie dienaar zijn.” Dat is heel andere taal. Dan gaat het niet om het vooropstellen van het eigen belang, of die ander te overheersen.

Nu zijn de woorden van Jezus lastig te vertalen naar de internationale politiek. Ook als we dichterbij huis blijven en naar het leven aan boord kijken kun je je ook afvragen of dit gaat werken. Want een kapitein kan natuurlijk moeilijk het werk van een matroos gaan doen. Of de hoofdmachinist het werk van

een greaser. Er is nu eenmaal een hiërarchie. Anderzijds is een kapitein die zich in een ivoren toren opsluit in zijn hut ook niet echt geliefd. Er bestaat zoiets als “meewerkend leiderschap” – dat wil zeggen: jouw leiderspositie is er niet om jou te dienen, maar om dienstbaar te zijn voor je ondergeschikten.

Ik denk wat Jezus wil zeggen is, dat grootsheid misschien wel in eenvoudige dingen zit. Aan boord klinkt grootsheid zelden luid. Ze zit niet in wie het hardst roept, maar in wie zijn werk goed doet. In de matroos die zonder klagen een extra wacht draait. In de officier die kalm blijft als systemen haperen. In de kapitein die luistert voordat hij beslist. Op zee weet iedereen: uiteindelijk draait het om betrouwbaarheid en zorg voor elkaar. Zonder dat red je het niet. Schepen varen niet op ego's, maar op samenwerking.

Elkaar kunnen vertrouwen is van levensbelang aan boord. En is dat nou net wat op wereldniveau helaas aan het afbrokkelen is.

En daarom voelen mensen zich onzeker over de toekomst.

Make Jesus Great Again! Maar Jezus heeft geen campagne nodig. Wat als grootheid minder te maken heeft met winnen, en meer met dienen? Wat als invloed begint bij integriteit? Wat als “great” betekent: betrouwbaar, rechtvaardig, menselijk? Voor wie op zee werkt, zijn dat geen vrome woorden. Het zijn dagelijkse keuzes. Hoe ga je om met collega's uit andere culturen? Hoe blijf je professioneel onder druk? Hoe houd je koers als de omstandigheden veranderen? Daar, in het gewone werk, krijgt grootheid vorm. In een tijd van grote woorden kan het bevrijdend zijn om terug te keren naar iets eenvoudigs: doe je werk goed, draag verantwoordelijkheid, behandel elkaar met respect.

Eigenlijk hoeft de zee hoeft niet “weer” groot gemaakt te worden. Ze is groot. Misschien geldt juist dat ook voor wat mensen groot maakt.



door Helene Perfors

HET VAREN VAN DE - ECHTE - STERKE VERHALEN

“Ach,” begint Joris, “ik kan best begrijpen dat Nederlanders niet lang blijven varen. En dat er zorgen zijn – want er zijn beslist nadelen.”

Zelf is hij één van de slechts drie Nederlandse zeevarenden bij Nescos Shipping, waar hij sinds 2025 vaart. Maar voor hem staat één ding vast: “Ik vind het hartstikke tof.”

Ik ken Joris van gastlessen op het STC in Rotterdam en van LinkedIn. Nu hij naast zeevarende ook vrijwilliger is bij ISC The Bridge, vroeg ik hem zijn positieve verhaal over het varen te vertellen. Want Joris is uitgesproken enthousiast. Hij vaart bij Nescos Shipping, een lijn die onder charter van Universal Africa Lines langs de westkust van Afrika opereert. “Ik had het niet beter kunnen treffen,” zegt hij. “Het is één groot avontuur.”

Wat het voor hem zo bijzonder maakt, begint bij de lading. Op veel schepen wordt het meeste laadwerk al aan de wal voorbereid, maar op zijn schip is dat anders. Er is veel variatie: zware stukken, bulk,

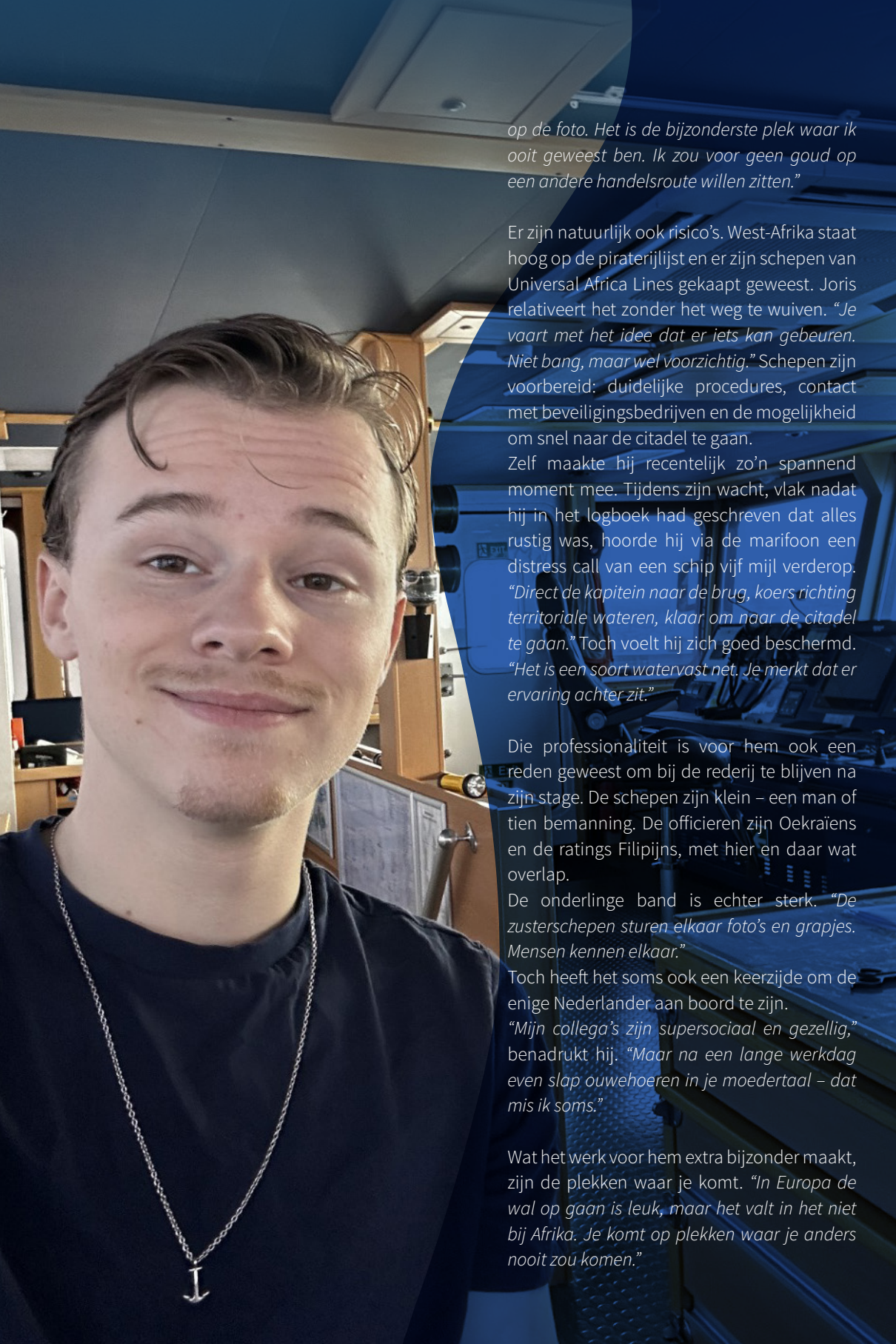
eigenlijk elk type lading dat je kunt bedenken. Daardoor moeten ladingsplannen steeds opnieuw worden aangepast.

“Je beste vriend in Afrika is een tien meter rolmaat,” vertelt hij lachend. “Je staat op de kade – soms midden in een Nigeriaans dorp – alles opnieuw op te meten. Past dit? Is er ruimte? Is de kade lang genoeg?” Voor Joris is dat precies waar hij op hoopte: “Het varen van de sterke verhalen. Dat is wat ik in mijn hoofd had. Voor mij is het magisch. Een jongensdroom.”

Dat betekent niet dat hij de realiteit niet ziet. West-Afrika is geen Europa. Er is veel armoede en de omstandigheden zijn hard. “Die jongens die daar in

het havenbedrijf werken krijgen niks. Geen werkkleding, er zijn weinig veiligheidsmaatregelen. En je moet alert zijn dat er niet gestolen wordt.” Tegelijk probeert hij er pragmatisch mee om te gaan. “Je kunt boos worden, maar je kunt ook laten merken dat je iets gezien hebt en proberen samen een oplossing te vinden. Die mensen zijn echt arm.” Aan boord geven ze bijvoorbeeld veel water weg en niets wat nog bruikbaar is wordt weggegooid.

Juist dat menselijke aspect maakt de regio volgens hem zo bijzonder. “In West-Europa zie je op terminals bijna geen mensen meer. In Afrika is het face-to-face. Mensen komen aan boord, willen met iedereen



op de foto. Het is de bijzonderste plek waar ik ooit geweest ben. Ik zou voor geen goud op een andere handelsroute willen zitten.”

Er zijn natuurlijk ook risico's. West-Afrika staat hoog op de piraterijlijst en er zijn schepen van Universal Africa Lines gekaapt geweest. Joris relateert het zonder het weg te wuiven. "Je vaart met het idee dat er iets kan gebeuren. Niet bang, maar wel voorzichtig." Schepen zijn voorbereid: duidelijke procedures, contact met beveiligingsbedrijven en de mogelijkheid om snel naar de citadel te gaan.

Zelf maakte hij recentelijk zo'n spannend moment mee. Tijdens zijn wacht, vlak nadat hij in het logboek had geschreven dat alles rustig was, hoorde hij via de marifoon een distress call van een schip vijf mijl verderop. "Direct de kapitein naar de brug, koers richting territoriale wateren, klaar om naar de citadel te gaan." Toch voelt hij zich goed beschermd. "Het is een soort watervast net. Je merkt dat er ervaring achter zit."

Die professionaliteit is voor hem ook een reden geweest om bij de rederij te blijven na zijn stage. De schepen zijn klein – een man of tien bemanning. De officieren zijn Oekraïens en de ratings Filipijns, met hier en daar wat overlap.

De onderlinge band is echter sterk. "De zusterschepen sturen elkaar foto's en grapjes. Mensen kennen elkaar."

Toch heeft het soms ook een keerzijde om de enige Nederlander aan boord te zijn.

"Mijn collega's zijn supersociaal en gezellig," benadrukt hij. "Maar na een lange werkdag even slap ouwehoeren in je moedertaal – dat mis ik soms."

Wat het werk voor hem extra bijzonder maakt, zijn de plekken waar je komt. "In Europa de wal op gaan is leuk, maar het valt in het niet bij Afrika. Je komt op plekken waar je anders nooit zou komen."



“NA EEN LANGE WERKDAG EVEN SLAP OUWEHOEREN IN JE MOEDERTAAL – DAT MIS IK SOMS.”

Als hij hoort dat mensen zeggen dat varen niet meer zo leuk is als vroeger, begrijpt hij dat wel. Door digitalisering is veel veranderd. "De oude ambachtelijkheid is deels weg," zegt hij. "Maar er is een nieuwe voor in de plaats gekomen." Hij noemt ECDIS als voorbeeld. "Als je het alleen gebruikt als een papieren kaart, dan snap ik dat mensen zeggen dat het ambacht weg is. Maar je kunt er volledige manoeuvres mee uitplannen. Er is een hele nieuwe dimensie bijgekomen."

Joris is nu tweede stuurman op schepen van ongeveer 130 meter. Klein, maar geschikt om overal te komen. De accommodatie is bescheiden en entertainmentopties zijn

beperkt, al heeft hij wel een eigen hut. "We doen soms karaoke," zegt hij lachend. "Heel de bemanning doet mee."

Dat soort momenten maken het leven aan boord gezellig. "Af en toe een feestje kan best, maar je moet wel een balans hebben. Je werkt ook samen en je moet wel wat gezag houden."

Voor Joris staat het voorlopig vast: "Ik zie mezelf nu echt niets anders doen. Het is gewoon het leukste wat er is."

HOE GROOTS IS DE OCEAAN

In onze maritieme wereld tellen allereerst de stromen die zich over het water bewegen. Olie uit de Perzische Golf. Containers vol prullaria uit China richting Europa. Chemicaliën tussen de Golf van Amerika en Noordwest-Europa of Azië. Veelal bulkgoederen, doorgaans in één richting. De zee verschijnt ons daarbij vooral als doorgangsweg — een natte handelsroute, niets meer.



Sinds de industriële revolutie vertrouwen wij op mechanische voortstuwing en hebben wij ons langzaam losgezongen van de natuurkrachten die leven op zee ooit dicteerden. Gedreven door motoren beuken wij tegen de ruwste stormen in en onze koerslijn is verworden tot een rechte streep op het scherm — veelal ongeacht stroming of wind. Hoog boven het wateroppervlak, op gesloten bruggen van oceaanreuzen, ervaren wij de kracht van het water nauwelijks nog. Zo zijn wij de zee gaan beschouwen als een instrument, een route — zoals asfalt dat is voor de buschauffeur. Doch de oceaan is oneindig meer. Het zoute water is geen louter decor van ons bedrijf, maar een levensbron voor de mensheid. Dan heb ik het niet over het visje dat we eten, of het zeewier. De oceaan is de drijvende kracht achter een leefbare aarde.

Hoe zit dat? Zonlicht en CO₂ vormen de grondslag van fotosynthese. De koolstof uit CO₂

dient als bouwstof voor al het levende, terwijl zuurstof onze levenslucht in balans houdt. Tegelijk verwarmt het zonlicht het zeewater. Kleine temperatuurverschillen beïnvloeden het zoutgehalte en daarmee de dichtheid van het water. Onder invloed van wind en de corioliskracht — voortvloeiend uit de draaiing van de aarde — ontstaat een grootschalige, circulerende stroming. Water dat wegstroomt moet immers worden aangevuld. Deze wereldwijde circulatie fungeert als transportas van warmte en energie en wordt daarom wel de “Blauwe Motor” genoemd.

Warm water stroomt van de evenaar naar de polen. Omdat warm water lichter is, blijft het in de bovenlagen. In de poolgebieden koelt het af, wordt zwaarder en zinkt, waarna het als onderstroom terugvloeit. Kort door de bocht kunnen we stellen dat deze beweging een wereldomspannende lus beschrijft — een on-

zichtbare energierivier die warmte brengt naar streken waar de zon minder krachtig schijnt, en die bijvoorbeeld Noordwest-Europa zijn milde klimaat bezorgt.

Maar de milieueffecten van ruim twee eeuwen industrialisatie gooien zand in deze Blauwe Motor. De aarde warmt op, poolkappen en gletsjers smelten, en de witte dekens die zonlicht terugkaatsen verdwijnen. Ook luchtverontreiniging beïnvloedt de warmtestraling. Gebieden die van nature warmte uit de zeestromen opnemen, warmen zelf ook op en kunnen minder energie absorberen. Het dichtheidsverschil in het water neemt af — en daarmee de snelheid van de circulatie.

De snelheid van deze oceaanstrooming bepaalt in hoge mate hoe warmte over de aarde wordt verdeeld. Tekenen van hapering van de Blauwe Motor uiten zich in strengere winters en extremer weer in Europa. Ook de moessons kunnen verschuiven, met ingrijpende gevolgen voor natte en droge gebieden rond de evenaar. Vrijwel iedereen heeft wel gehoord van El Niño en La Niña — fenomenen in de Stille Oceaan die reeds grote invloed hebben op de landen

rondom die oceaan. Het haperen, laat staan stilvallen, van de wereldwijde Blauwe Motor die energie over de planeet transporteert, zou echter van een geheel andere orde zijn. Een catastrofe — en dat is nog zacht uitgedrukt. Het werkgebied van zeevarenden bevindt zich bij de bron van het leven op aarde. De veranderingen die daar optreden raken hen direct, bijvoorbeeld in de vorm van zwaardere stormen. Maar evenzeer worden hun geliefden aan wal getroffen, doordat het leefklimaat verandert. Wij als zeevarenden kunnen het tij niet keren door simpelweg een andere koers te varen. Maar het even stilstaan bij — en begrip krijgen voor — de wisselwerking tussen oceaan en klimaat, tussen werkgebied en wereld, is een begin. Een mosterdzaadje wellicht, waaruit iets groots kan groeien.

Meer lezen?

www.groene.nl/2023/35 Helen Czerski: Blue Machine
<https://vistikhetmaar.nl/dossiers/klimaatverandering-wat-doet-het-met-de-zee/>





CAN WE?

CAN WE?

MAKE SEAFARING GREAT AGAIN

Beste Stefan,

Toen ik na de laatste onlinevergadering van Diepgang mijn computer dichtklapte, dacht ik nog eens na over het thema van het komende nummer. Eigenlijk was het geen echt thema, maar een knipoog naar de slogan van een bekende - en niet onomstreden - president: Make ... great again. Op de puntjes konden wij als redactie invullen wat volgens ons beter kon, en hoe.

Ikzelf zou iets schrijven over 'Make the Seafarer great again'. Het leek mij een belangrijk onderwerp, want in de media verschijnen maar al te vaak verontrustende of negatieve berichten over de zeevaart. In de dagen na de vergadering bleef de vraag door mijn hoofd spelen: hoe maken we het beroep van zeevarende weer interessant/leuk? Hoe langer ik erover nadacht, hoe somberder ik werd over een snelle oplossing. Die is er niet.

Hier een kleine greep uit het nieuws van nog geen jaar geleden.

- 10 maart: Voor de kust van Hull ramt het vrachtschip Solong de voor anker liggende Stena Immaculate midscheeps.
- Begin dit jaar: in verschillende zeegebieden - de Golf van Aden, de Rode Zee en rond de Straat van Singapore en Malakka - steken piraten na een periode van relatieve rust opnieuw de kop op en vallen koopvaardij schepen aan.
- Op 29 september wordt de Minervagracht aangevallen door Houthi-strijders, met een dodelijk slachtoffer tot gevolg. De bemanning van de Eternity C wordt pas na maanden gevangenschap vrijgelaten door deze groepering.
- Op de Zwarte Zee worden eind november meerdere tankers en bulkcarriers ('Kairos', 'Virat', 'Midvolga 2') het doelwit van drones,
- Elders dobert de Marine I dagenlang hulpeloos rond zonder voedsel of drinkwater voordat de bemanning wordt gered.
- En begin december neemt de Verenigde Staten zonder veel plichtplegingen de grote olietanker Skipper in beslag.

Zouden bovenstaande gebeurtenissen een directe invloed hebben op andere ontwikkelingen? De instroom op zeevaartscholen blijft dalen en de Hogeschool van Amsterdam zette begin februari zelfs - is het tijdelijk? - een streep door de opleiding Maritiem Officier. Alsof dat nog niet genoeg is, blijkt uit een grote enquête van de World Maritime University dat maar liefst 51,9 procent van de zeevarenden verwacht binnen vijf jaar de sector te verlaten.

De redenen zijn weinig verrassend: het ervaren van zware stress, werkweken van gemiddeld ruim zeventig uur en voor velen geen enkele vrije dag tijdens hun periode aan boord. Daar komt nog bij dat veel - vaak Nederlandse - stagiairs, voor het eerst van huis, terechtkomen in een volledig buitenlandse bemanning.

Beste Stefan, met zo'n (onvolledige) reeks berichten en cijfers valt het mij eerlijk gezegd zwaar om een oplossing aan te dragen om de seafarer weer great again te maken. Mogelijk heb jij betere ideeën?

Hoor graag, groet, Kees

SEA FEVER

I must go down to the seas again,
to the lonely sea and the sky,
And all I ask is a tall ship
and a star to steer her by;
And the wheel's kick and the wind's song
and the white sail's shaking,
And a grey mist on the sea's face,
and a grey dawn breaking.

I must go down to the seas again,
for the call of the running tide
Is a wild call and a clear call
that may not be denied;
And all I ask is a windy day
with the white clouds flying,
And the flung spray and the blown spume,
and the sea-gulls crying.

I must go down to the seas again,
to the vagrant gypsy life,
To the gull's way and the whale's way
where the wind's like a whetted knife;
And all I ask is a merry yarn
from a laughing fellow-rover,
And quiet sleep and a sweet dream
when the long trick's over.

© John Masefield, 1902

YES WE CAN!



YES WE CAN!

Beste Kees,

Dank voor je brief. Die schetst inderdaad een heel somber beeld van het leven op zee. Daar kan en wil ik eigenlijk niets tegenin brengen, want je presenteert gewoon de feiten: een hoop ellende op zee. Zeker als Europeaan kun je je de vraag stellen waarom je nog zou willen varen.

Met de bemanningen aan boord gebeurt eigenlijk hetzelfde als wat al jaren in de scheepsbouw zichtbaar is: water loopt naar het laagste punt. Eerst maakten West-Europeanen plaats voor bemanningen uit goedkopere landen, maar inmiddels worden ook die weer verdrongen door nóg goedkopere arbeidskrachten. Wat dat betekent voor de kwaliteit van zeevarenden laat zich raden.

Zijn er dan nog lichtpuntjes? Dat geloof ik wel. Kijk bijvoorbeeld naar de textiel- en schoenenindustrie: ooit groot in Nederland, later grotendeels verdwenen naar lagelonenlanden. Toch hebben sommige – vaak kleine familiebedrijven – zich weten te handhaven door te kiezen voor kwaliteit. Als ik kijk naar het fenomeen “huisarts” – de dorpsdokter die iedereen persoonlijk kende – dan bestaat die ook niet meer. Moderne huisartsen werken in deeltijd en willen niet meer bij nacht en ontij erop uit. Toch hebben we met de huisartsenposten in Nederland nog steeds zorg op hoog niveau.

De wereld verandert, en het beroep van zeevarende verandert mee. De grote Nederlandse rederijen komen niet meer terug, maar een aantal Nederlandse bedrijven heeft werk weten te behouden in specialistische sectoren zoals offshore, baggerwerk en hulpmaterieel. Juist daar is behoefte aan zeevarenden die zelfstandig en creatief kunnen denken. Vaak gaat het om kleinere (familie) bedrijven, waar de loyaliteit groot is en waar men nog graag (een deel) Nederlandse bemanning inzet. Bedrijven die iets extra's doen voor hun mensen – een studiefonds of een feest – krijgen daar ook waardering voor terug.

De oude aantallen zeevarenden komen waarschijnlijk niet meer terug en het zal ook minder vaak een beroep voor het hele leven zijn. Maar dat was vroeger eigenlijk ook al zo: velen stopten zodra er een gezin kwam. Bovendien blijven jongeren tegenwoordig sowieso minder lang bij één werkgever. Misschien wordt maritiem officier meer een functie voor een bepaalde periode, zoals in de krijgsmacht de ‘kortverbanders’. Daarbij gaat weliswaar ervaring verloren op zee, maar de samenleving profiteert weer van de kennis en werkhouding die oud-zeevarenden elders inzetten.

Dat zijn lichtpuntjes. Tegelijk blijven de basisvoorwaarden belangrijk: een goed salaris dat het leven lange tijd van huis rechtvaardigt, een redelijk verlofschema en fatsoenlijke omstandigheden aan boord. Dat laatste hoeft ook voor de rederijen niet ingewikkeld te zijn. Ik mocht pas een zegen uitspreken over een gloednieuw offshore schip. De rederij had een binnenhuisarchitect ingeschakeld voor de accommodatie. Dat geeft meteen een andere sfeer dan de bekende noppenvloeren en foto's van schepen aan de wand. Het verandert niet alles, maar het draagt wel bij aan betere leefomstandigheden aan boord. Misschien kan Al ondertussen helpen om de steeds groeiende papierwinkel wat te verminderen?

Ik geloof dus ook niet, Kees, in een grootse herleving van het beroep van zeevarende. Maar ik zie zeker nog toekomst. Al is het misschien hopen tegen beter weten in. Ja, je moet behoorlijk gek zijn om je in die jungle op zee te wagen. Maar was dat vroeger eigenlijk niet ook al het geval?

Met een hartelijke groet,
Stefan



MAAK DE VAK- BOND WEER GROOT!

- werknemers kunnen de vakbond groter maken -

door Pier Jager

Veel werknemers, vaak ook jongere, denken bij een vakbond aan iets van vroeger. Iets voor oudere werkenden, bijvoorbeeld hun eigen ouders. Of zelfs nog verder terug in de tijd, toen vakbonden veel werk hadden aan het verbeteren van zware en slechte arbeidsomstandigheden, het regelen van loon- en arbeidsvoorwaarden en het opzetten van pensioenfondsen. Een tijd waarin mensen vaste banen hadden en jarenlang bij dezelfde werkgever werkzaam waren.

De vakbond ziet al jaren het ledental dalen. Als je aan ongeorganiseerde werknemers of ex-vakbondsleden vraagt waarom ze geen vakbonds lid zijn, geven ze vaak als reden op dat ze geen problemen hebben. En mocht dat onverhoopt tóch het geval zijn, bijvoorbeeld op het werk, dan stappen ze gewoon op en zoeken ze een andere werkgever. Of ze doen een beroep op een privé afgesloten rechtsbijstandsverzekering.

Toch zijn er in deze 'moderne tijden' vele redenen om je aan te sluiten bij een vakbond. Er zijn veel werknemers (veelal pas afgestudeerden) met een flexibel, tijdelijk contract. Hetzij rechtstreeks met een rederij of via een maritiem uitzendbureau. Deze positie betekent: minder zekerheid, minder onderhandelingsmacht en sneller vervangbaar. Zij hebben bijvoorbeeld studieschulden of hoge woonlasten. Individueel sta je dan behoorlijk zwak. Georganiseerd zijn is dan misschien belangrijker dan ooit.

Gezamenlijk en georganiseerd staan werknemers namelijk zoveel sterker. De vakbond maakt bijvoorbeeld afspraken met reders over een eerlijke stagevergoeding voor de maritieme student tijdens de praktijkperiodes aan boord. Later, als werknemer, gelden collectieve afspraken over de loon- en arbeidsvoorwaarden die door de vakbond (samen met de leden) tot stand zijn gekomen na onderhandelingen met werkgevers. Deze afspraken worden vastgelegd in een cao-reglement. Ze gelden niet alleen voor oudere werknemers, maar voor iedereen die onder de rechtswerking van een cao valt. Verder kan de georganiseerde werknemer een beroep op de vakbond doen in het geval van arbeids- en inkomenskwesaties en werkgerelateerde situaties aan boord. Te denken valt aan bijvoorbeeld ongevallen aan boord, ziek worden, slechte leefomstandigheden, slecht eten of veiligheidskwesaties.

Een organisatie zoals *Nautilus International* (dé vakbond in de maritieme sector) is er voor iedereen die werkt aan boord van een schip – zowel ouderen als jongeren. Zonder organisatie blijven vooral jongeren de “flexibele schil” van de arbeidsmarkt.

Wat je nu accepteert bepaalt je toekomst

Arbeidsvoorwaarden die je nu normaal vindt bepalen hoe je verdere loopbaan eruitziet. Als starters structureel lage lonen en onzekere contracten accepteren, wordt dat de nieuwe standaard. Maar als zij lid worden en meedoen aan cao-onderhandelingen verandert dat de ondergrens. Werkgevers kijken naar organisatiegraad. Hoe groter de groep werknemers binnen een vakbond, hoe serieuzer de stem van iedereen (en daarmee ook jongeren) door werkgevers wordt gehoord en gerespecteerd.

Vakbonden praten niet alleen met werkgevers maar ook met bijvoorbeeld de overheid, de landelijke politiek, het maritiem onderwijs en internationale belangenorganisaties binnen Europa en daarbuiten. Het gaat over het minimumloon, het pensioenstelsel, de arbeidsmarkt waarbinnen je werkzaam bent en over welzijn.

Solidariteit is geen ouderwets woord

Wat velen niet altijd weten is, dat net als werknemers, ook werkgevers in een verband zijn georganiseerd. Dat is geen toeval; samen sta je nu eenmaal sterker! Dat heet solidair zijn. Jij met je eigen collega's en samen met andere werkenden in jouw sector. Als bijvoorbeeld meer jongeren zich organiseren worden zij niet meer zo makkelijk tegen oudere werknemers uitgespeeld. Denk aan discussies over pensioenen of loonstijgingen. Een grotere, jongere vakbond voorkomt generatietegenstellingen. Dit zorgt voor eerlijker afspraken voor iedereen.

Voor jongeren zien een vakbond als iets waar je lid van wordt “als het misgaat”. Maar een vakbond is meer dan juridische hulp. Het is een collectief van mensen die samen bepalen hoe werk eruitziet. De arbeidsmarkt van morgen wordt vandaag gevormd door jongeren. Als die zich organiseren, beslissen ze zelf over hun toekomst. Dan is een grotere vakbond geen doel op zich, maar een middel om grip te krijgen op werk, inkomen en zekerheid. Werknemers hebben daar veel bij te winnen.



Spetters

80 JAAR EINDE VAARPLICHT

Kleine nieuwsdruppels vol actualiteit, opvallende feiten en maritieme curiosa.



Op 2 maart 2026 was het 80 jaar geleden dat de Vaarplicht werd opgeheven: de verplichting voor Nederlandse zeevarenden om tijdens de Tweede Wereldoorlog onder geallieerd bevel te blijven varen.

Ter gelegenheid hiervan organiseerde de Stichting Koopvaardijpersoneel 1940-1945 op 2 maart een herdenkingsconcert in de Nieuwe Kerk in Katwijk. Naast veel Nederlandse koopvaardij- en marinemensen waren ook ambassadeurs en attachés aanwezig uit diverse voormalige geallieerde landen, waar

onder Australië, Canada, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten.

Het concert stond niet alleen in het teken van herdenken, maar ook van erkenning en waardering voor de veerkracht, het doorzettingsvermogen en de offers van de zeevarenden die onder de Vaarplicht dienden. Daarnaast werd aandacht besteed aan de zeevarende van nu én aan de actuele realiteit dat civiele scheepvaart in tijden van conflict snel betrokken raakt – met alle gevolgen van dien.

Maak het maritieme onderwijs great again!

De maritieme sector in Nederland moet nodig innoveren. Iedereen weet dit, maar in de praktijk blijkt het niet zo gemakkelijk. De overheid bedacht daarom een plan: in 2033 moeten er op z'n minst 30 klimaatneutrale schepen zijn gebouwd. Dat is niet niks. Dus om er de vaart in te krijgen is er een subsidie van 230 miljoen euro beschikbaar gesteld. Dit werkt, het ene na het andere moderne schip rolt de band af. Tegelijkertijd is er ook een groot probleem: er is een tekort van duizenden werknemers in de sector, ook aan scheepsbemanning.

Er zijn dan ook veel goed opgeleide jonge mensen nodig. Wat een kansen liggen er voor de Nederlandse zeevaartscholen. De maritieme toekomst is hot en happening en vol uitdagingen. Maar: er willen nauwelijks nog jongelui naar zee.

"Dat komt wel weer! Zeven vette en zeven magere jaren, is altijd al zo geweest in de scheepvaart."
 Roept mijn man vanaf de bank.
 "Het verdient niet genoeg, en trouwens, wie wil er nou varen

op een boot waar je bereik slecht is? Het is toch logisch. De jeugd is ermee opgegroeid, een dag zonder internet is een dag niet geleefd" besluit hij zijn betoog.

De scholen proberen ondertussen het tij te keren, maar dat lukt lang niet altijd. De zeevaartschool in Amsterdam heeft de stekker er inmiddels ongeveer wel uitgetrokken. De rest probeert op zijn eigen manier leerlingen te werven. Er worden strategieën bedacht en er wordt reclame gemaakt met de supermoderne en aantrekkelijke simulatiecentra. Er wordt zelfs een samenwerking met de marine opgestart en tijdens een reünie wordt aan de 650 oud- leerlingen gevraagd om in vredesnaam mee te denken over oplossingen.

Ik snap niet dat er zo weinig belangstelling is voor de zeevaartschool. Als er een sector is waar je veel van de wereld kunt zien, je kunt werken met de modernste technieken, waar je goed kunt verdienen én waar het nooit saai is, dan is het wel in de scheepvaart! De scholen zelf

zijn opgetuigd met de modernste simulatoren en als familie van een student is het altijd superleuk om tijdens de 'Open Dag' op de brug te klimmen.

Maar zo'n middagje als familielid op de brug van het simulatiecentrum geeft je een aardig inkijkje als je een praatje maakt met studenten. Want minder leuk om te horen is dat een student tijdens zijn stage niets geleerd heeft, omdat de Roemeense stuurman bang was dat hij daarna zijn baan in zou nemen. Trouwens; er is geen enkele Nederlander aan boord, dus wat maakt het nou uit bij welke rederij hij stage vaart. Waarom is het eigenlijk zo moeilijk om een stageplaats te vinden? Hoezo zijn de accommodaties zo klein dat er geen leerling meer mee kan?

Intussen klagen de Nederlandse rederijen steen en been over het tekort aan zeevarenden. Samen met een Nederlandse zeevaartschool investeren ze al jaren in het Filipijnse zeevaartonderwijs, waar deze jongelui worden opgeleid om te kunnen werken op de Nederlandse schepen.

Ik denk dat zo'n investering ook welkom is in Nederland én ik weet ook al hoe. Ik lees dat de meeste zeevaartscholen geen eigen opleidingsschip meer hebben en dat ze dat erg missen. Een schip kan nooit vervangen worden door een simulatiecentrum. Ik denk dat je het varen moet zien, voelen en ruiken, kortom het meemaken met al je zintuigen. Je moet met je maten aan boord slapen, eten, mee slingeren, kotsen, de smeerolie ruiken, aan het roer staan. Je moet het varen ervaren! Het liefst al zo vroeg mogelijk in de opleiding. En wat ook fijn zou zijn voor de ouders: een betrokken en kundige begeleiding. Daarom denk ik dat de Nederlandse reders gezamenlijk moeten investeren in een opleidingsschip. Hoeft niet nieuw te zijn en eentje is genoeg voor alle scholen samen. Welke reder heeft nog iets geschikts drijven?

Nu maar hopen dat de accommodaties op die dertig nieuwe klimaatneutrale schepen lekker ruim zijn van opzet. Dan kunnen er veel jonge studenten mee varen. De jeugd heeft de toekomst.

@strid

Wanneer de namen Rembrandt van Rijn, Salvador Dali, Pablo Picasso of Willem van de Velde in een gesprek vallen weet ik er meestal wel een schilderij bij te bedenken. Vooral Van de Velde natuurlijk, met zijn tot in detail uitgewerkte schepen van de VOC. Prachtige schilderijen! Maar Matthieu Ficheroux, Piet Bongers en A. Brenet? Daar had ik nog nooit van gehoord. Tot ik een uitstapje naar de ss Rotterdam ondernam.



Kunstzinnige SCHEPEN

door Kees Wiersum

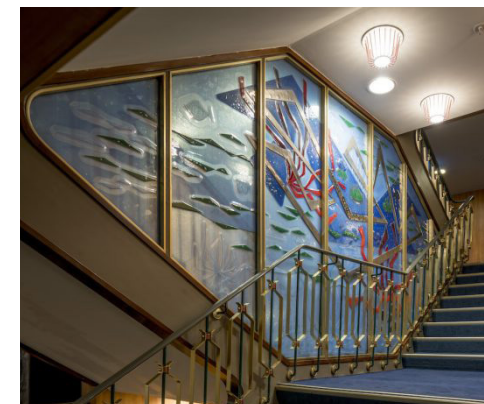


Wanneer het over kunst gaat, denken we meestal aan schilderijen, tekeningen, beelden, muziek of toneel. En wanneer het over de zeevaart gaat, komen eerder stoere verhalen, wilde zeeën en verre havens naar voren.

In de kunstwereld worden schepen juist vaak wél afgebeeld: in havengezichten, zeegezichten of strandtaferelen, prachtig vastgelegd op doek of papier. Maar onder (oud-)zeevarenden krijgt een schip meestal een heel andere beschrijving. Dan gaat het

over tonnages, soorten lading, het type machine en het vermogen daarvan, of het hijsvermogen van zware-ladingkranen.

Over het interieur van schepen – en al helemaal over wat er aan de schotten hangt – wordt zelden gesproken. Dat is ook niet zo vreemd: de “schilderijen” aan boord bestaan meestal uit het algemeen plan, vluchtroutes in geval van brand of instructies voor veiligheidsmiddelen en apparatuur. Geen kunstwerken van gerenommeerde kunstenaars. En toch zijn





er schepen waarop het juist wemelt van de kunst. Zoveel zelfs, dat je het eigenlijk niet direct opmerkt wanneer je aan boord stapt.

Nog nooit had ik een voet aan boord gezet van het ss Rotterdam, het voormalige vlaggenschip van de Holland-Amerika Lijn dat tegenwoordig permanent ligt afgemeerd aan de Maashavenkade in Rotterdam. Toen ik met de watertaxi bij de buitensteiger aankwam, had ik geen idee hoezeer kunst een bepalende invloed heeft op de sfeer van dit schip. Al bij binnenkomst wordt de argeloze bezoeker geconfronteerd met de stijl en kunst die zo kenmerkend waren voor de jaren zestig en zeventig.

Omdat ik er vooraf nauwelijks iets van wist, ben ik me na mijn bezoek gaan verdiepen in de totstandkoming van het ss Rotterdam. Daarbij blijkt dat bij de bouw niet alleen lassers, pijpenfitters, metaalbewerkers, timmerlieden en schilders betrokken waren. Ook architecten en kunstenaars werkten nauw samen om het schip een sfeer te geven die een reis met de Rotterdam

onweerstaanbaar moest maken. Interieur- en scheepsarchitecten trokken daarbij gezamenlijk op met beeldend kunstenaars. Het resultaat is overal aan boord terug te zien: in wand- en plafondschilderingen, keramiek, vloeren en andere kunstzinnige elementen in het interieur. Veel daarvan is nog precies zoals het was toen het schip in 1959 te water werd gelaten.

Het zou te ver voeren om alle kunstwerken en interieurs hier te beschrijven. Voor wie meer wil weten over de architecten en kunstenaars die hun bijdrage leverden aan het interieur van het ss Rotterdam, scan de QR code hiernaast.



Zelf heb ik het aan boord moeten doen met een enkele afbeelding van wat kunstig gedrapeerd fruit. Een afbeelding in, inderdaad, de messroom. En o ja, op de laatste in Japan gebouwde schepen hing in de kapiteinshut - sorry, de lounge - ook zo af en toe een kunstwerkje uit dat land.

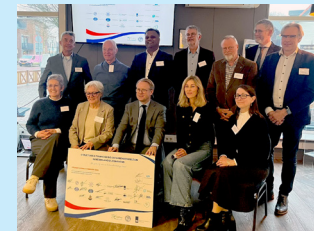


Spetters

MINISTER VAN I&W ONDERTEKENT VERKLARING

STRUCTURELE FINANCIERING WELZIJNSVOORZIENINGEN ZEEVARENDEN

Onder leiding van de Erasmus Universiteit en de Nederlandse Zeevarendencentrale is een belangrijke stap gezet naar vaste financiering van welzijnsvoorzieningen voor zeevarenden in Nederlandse havens.



Tijdens een bijeenkomst in zeevarendencentrum The Bridge in Oostvoorne riep voormalig minister Robert Tieman betrokken partijen

op om samen de Maritime Labour Convention 2006 uit te voeren. Daarna ondertekende hij een intentieverklaring, samen met vertegenwoordigers van de NZC, zeevarendencentra, havenmeesters, reders en vakbond.

De bijeenkomst is ook de start van een gezamenlijk traject met het Erasmus UPT om een goed en toekomstbestendig netwerk van voorzieningen te maken voor de vele zeevarenden die jaarlijks in Nederlandse havens werken.

Meer informatie? Nederlandse Zeevarendencentrale info@zeevarendencentrale.nl

Tip! BOEK

Zeemanspot

Voor (oud-)zeevarenden en andere geïnteresseerden in de maritieme geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog is er een bijzondere titel verschenen: *Het Nationaal Steunfonds en de Financiering van het Verzet 1941-1945*. Deze herziene uitgave van de Stichting Gedenkten Zeemanspot beschrijft de financiële steun die tijdens de bezetting werd verleend aan zeemansgezinnen en onderduikers in Nederland. Het boek vormt het officiële verslag van een grootschalige, door de Nederlandse regering in Londen gegarandeerde financiële operatie, waarbij via ingenieuze fraude uiteindelijk meer dan 150.000 mensen werden onderhouden. Bijna 2.000 vrouwen en mannen werkten hieraan mee, vaak met groot persoonlijk risico. Het is een belangrijk, maar geen licht verteerbaar stuk geschiedenis: vooral geschikt voor de echte liefhebber.

'*Het Nationaal Steunfonds en de Financiering van het Verzet 1941-1945*' door Piet Sanders
ISBN 9789464566581



MAKE *Bagger* GREAT AGAIN

Iedereen wil alles weer “great again” maken. Dat is op zich heel positief, maar ik mis vaak de nuance. Alsof de geschiedenis een foutje was dat we met genoeg wilskracht kunnen rechtzetten.

Mijn eerste tip bij elk probleem op wereldschaal: zoom eens uit, kijk eens 100 jaar terug, dan zijn er maar heel weinig mensen die echt naar die tijd terug willen. Zo slecht gaat het niet, en vroeger was echt niet alles beter. Tegelijkertijd doet het volgens mij geen recht aan de werkelijkheid, we leven nu eenmaal in een gebroken wereld.

Misschien blijven we wel juist het verkeerde verhaal herhalen. We doen alsof alles maakbaar is, alsof falen een soort bug is in plaats van een vast onderdeel van het menselijk bestaan. Maar het leven is geen marketingcampagne. Het is een logboek met losse eindjes, afwijkingen, schrammen en hoofdstukken die je liever overslaat.

Ik krijg als echte Moddergeus van Google e-mails wanneer er nieuws verschijnt met het woord “bagger”. Dat leek me interessant om te ontvangen. In de praktijk is het gemiddelde bericht echter: “de wedstrijd van Ajax was bagger” en “de dames van B&B vol liefde krijgen een hoop bagger over zich heen op sociale media”. Kortom, weinig zakelijk interessante berichten; de associatie met het woord bagger is niet zo gezellig.

Onlangs hadden we oude vrienden op bezoek. De maaltijd was lekker en natuurlijk deelden we onze mooie dingen, onze trots, en vierden we dat. Maar er was ook het diepe gesprek over waar het schuurt in ons leven — onze bagger, zozegd. Over waar we dat in en bij elkaar herkennen. Het meeleven met elkaar geeft juist daarin een diepere waarde aan onze vriendschap.

Het leven is niet altijd zo “great” als social media ons doet geloven. Lijden is geen

bewijs van falen, maar van mens-zijn. Niet alles wat gebroken is, kan of moet gerepareerd worden. Soms vraagt het leven niet om oplossingen, maar om aanwezigheid. Om naast elkaar staan terwijl het schuurt, om medelijden.

Volgens mij moeten we stoppen met alles great again te willen maken. Natuurlijk komt vooruitgang door mensen die een situatie niet accepteren en eraan werken - blijf dat vooral doen. Maar dat is wat anders dan dat alles maakbaar is. Misschien is de opdracht kleiner, maar ook moediger: erkennen wat normaal is, zien wat gebroken is en er niet meteen van weggijken. Geen glans, geen slogan, maar eerlijkheid. Dat is al genoeg. Aan boord weet je als geen ander dat stormen bij het leven horen, je vaart met wat je krijgt en je bent afhankelijk van elkaar. Het leven in een notendop.

Ik was in Azië voor een tewaterlating. Onderweg in Thailand kreeg ik uitleg van een oude monnik over een Chedi, een torenvormig religieus bouwwerk. Het verbindt van beneden naar boven de aarde, mensen en de hemel. Beneden is er veel versiering, van scherven van porselein. De top wordt steeds leger, dat staat voor loslaten en verlichting. (Het Boeddhisme heeft minder met vergeving, meer met inzicht). Dat porselein kwam ooit als ballast mee op de Chinese handelsvaart, ook toen dachten ze al circulair. De monnik gaf over de scherven wel een prachtige boodschap mee toen hij zei: Wat kapot is kan een hogere betekenis krijgen. Samen zetten we de schouders er weer onder.

Vooruit dan:

Maak bagger great again.



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

Seamen Centre

t. +31 (0)6 5712 4811
Engelandweg 1A
4538 BE Terneuzen
info@seamencentreterneuzen.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 1107 0913
janwillemeister@gmail.com



VLISSINGEN

Flying Angel Club

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



ROTTERDAM / OOSTVOORNE

International Seafarers Center 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

BEER TASTES BETTER THAN POLITICS

“Dit is toch beter dan over politiek praten...”

