

diep gang

HET NEDERLANDS MARITIEM PASTORAAT MAGAZINE



**SOCIAAL LEVEN
AAN BOORD**



NORMAAL DOEN



**HOLLANDSE
TOMPOEZEN**



**WEDEROM
WALVERLOF**



Port Betaald



IS HET NOG WEL GEZELLIG AAN BOORD?

Die vraag – of klacht – horen we in de maritieme wereld regelmatig. Internet, de internationalisering van de bemanning, kleinere bezetting en andere ontwikkelingen lijken het leven aan boord er niet gezelliger op te hebben gemaakt.

In dit nummer van Diepgang brengen we verschillende tegenbewegingen in kaart. We kijken daarbij zowel naar initiatieven aan boord als naar het recht op walverlof. Het blijkt dat het allemaal eigenlijk niet zo ingewikkeld hoeft te zijn. Maar waarom is het in de praktijk dan toch vaak lastig?

We hopen dat dit nummer inspireert tot meer gezelligheid aan boord én een betere en gemakkelijkere toegang tot de wal.

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),
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



diep gang

IN DIT NUMMER

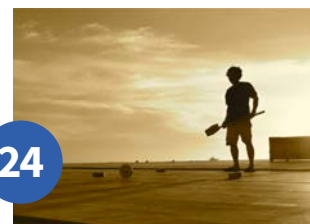
Jaargang 27 | 2026.2

- 4 **Meditatie**
De ziel van een schip
- 6 **Geven en nemen**
Sociaal leven aan boord
- 9 **Spetters**
SeaCare survey | Koopvaardijdiensten
- 10 **Zeemansvrouw**
Gewoon normaal doen toch?
- 12 **Walverlof**
Ontwikkelingen in de havens van
Amsterdam en Rotterdam
- 16 **Captain Sir**
Het schip draagt ze
- 20 **Scheepsbezoek Pier**
De vakbond komt aan boord!
- 23 **Anekdoten**
Tijdverdrijf aan boord
- 28 **Maritieme kunst - Sefanja Nods**
Gebrandschilderd kerkraam
- 32 **Moddergeus**
Met sfeer win je wedstrijden
- 34 **Adressen**



6

GEVEN EN NEMEN



24

DEKGOLFEN



28

SEFANJA NODS

DE ZIEL VAN EEN SCHIP

door Stefan Francke

Daar ligt ze. Hoog op het strand van Aliğa, Turkije. Wachtend op de snijbranders. Nog even en er blijft niets meer van haar over. *Staal zijt gij, en tot staal zult gij wederkeren.*



et klinkt bijna als de woorden die op Aswoensdag over mensen worden uitgesproken: “Stof zijt gij en tot stof zult gij wederkeren.”

Ook een schip kent haar sterfelijkheid.

Ooit gleed zij trots door de golven. Haar motor had een eigen geluid. De stuurman wist precies hoe snel ze reageerde op het roer. De machinisten werkten met haar alsof ze elkaar al jaren kenden. Ze had haar nukken, haar eigenaardigheden. Ze was betrouwbaar. Of juist niet. Iedere bemanning kende haar karakter.

En dan zijn er de verhalen.

“Weet je nog die storm in de Golf van Biskaje?”

“Die ouwe die altijd als eerste op de brug stond.”

“De hoofdstoker die met een tie-wrap en een hamer alles weer aan de praat kreeg.”

“Die jonge matroos die zijn eerste wacht liep en zeeziek over de reling hing.”

“Die Kerst aan boord.”

“Dat onverwachte bezoek van dolfijnen.”

“Dat moment waarop de hele bemanning niet meer bijkwam van het lachen.”

“Die Filippijnen die zo vals zongen.”

“Die haven waar we nog net op tijd terug waren.”

Is dát niet de ziel van een schip?

Niet het staal. Niet de verf. Niet de motor.

Maar alles wat mensen samen hebben beleefd.

Als de snijbranders straks hun werk hebben gedaan, wordt het staal misschien een brug, een auto of een scheermes.

Maar de ziel?

Die laat zich niet omsmelten.

Die leeft verder in verhalen.

Misschien is dat wel wat God met mensen doet. Ons leven is eindig. Ons lichaam keert terug tot stof. Maar niets wat in liefde, trouw of vriendschap is beleefd, gaat werkelijk verloren. God bewaart het. In oude taal: onze namen zijn gekend, gegrift in Gods handpalmen.

Zoals een oude zeevarende soms nog glimlacht wanneer hij jaren later de naam van een schip hoort.

Zij leeft voort in herinnering.

De ziel is onsterfelijk!

*Gociaal leven
aan boord
anno nu*

**Als baggerdominee
bezoek ik veel schepen
en zorg ik ervoor dat
mijn antennes altijd
uitstaan om de sfeer
aan boord te proeven.
Meestal heb je vrij snel
door of er bepaalde
spanningen heersen of
dat mensen elkaar niet
zo liggen.**

door Stefan Francke

Geener

Daar kan ik als voorbijganger niet veel aan veranderen; hooguit kun je er eens over in gesprek raken.

Des te fijner is het als je merkt dat er juist goed wordt samengewerkt en er een positieve sfeer hangt. Helemaal als er na een dag keihard buffelen rond "five thirsty" nog even gezamenlijk wordt geëvalueerd. Voor mij is het bovendien altijd een goed teken als er veel gelachen wordt.

Internet aan boord is tegenwoordig stevig verankerd en met de komst van Starlink voor vrijwel iedereen bereikbaar geworden. Maar er zit ook een keerzijde aan. Veel zeevarenden klagen dat ie-

dereen na de wacht direct de eigen hut induikt en dat het niet meer zo gezellig is als vroeger. Er wordt met thuis gechat, er worden series gekeken of zelfs op afstand huizen bekeken en andere gewenste aankopen gedaan.

De afstand tot thuis is kleiner geworden, maar de afstand tot elkaar soms juist groter.

Nu loopt deze afname van sociaal leven aan boord gedeeltelijk parallel met die aan de wal. Veel verenigingsleven in Nederland is de afgelopen jaren verdwenen. Sportclubs hebben moeite om leden te vinden, omdat veel jongeren liever naar de sportschool gaan, waar het toch vooral

om het eigen individuele lijf draait. Tegelijkertijd geven veel jongeren ook aan niet helemaal gelukkig te zijn met wat we "de individualisering van de samenleving" zijn gaan noemen. De coronatijd was voor velen een verschrikking. En als ik kijk naar wat er aan boord gebeurt, zijn het soms juist weer de jongere bemanningsleden die elkaar opzoeken om samen te gamen, te darten of zelfs te kaarten (al is het tegenwoordig dan wel pokeren en niet meer klaverjassen).

Bij de gastlessen die ik samen met havencollega Helene Perfors op de zeevaartscholen verzorg, komt vooral na de eerste stage naar voren





dat collega's aan boord het belangrijkste zijn voor een fijne stage-periode. Terwijl de studenten als eerstejaars juist nog aangeven dat het zien van de wereld hun belangrijkste motivatie is. Bij de presentaties over hun stage nemen ook de sociale momenten een prominente plaats in: de feestjes aan boord, kerstfeest op zee en het passeren van de evenaar.

Sociaal leven aan boord lijkt een lastig verhaal te zijn geworden, maar is het eigenlijk toch niet gewoon heel simpel? Het is namelijk allereerst een kwestie van geven. **Sociaal leven doe je samen.** Je moet er iets voor over hebben. Als je nooit naar de recreatieruimte gaat of naar het barretje, als je niet even wat langer blijft zitten wanneer je collega op wacht gaat, en als je jezelf direct terugtrekt in je hut, kun je niet verwachten dat er een band ontstaat. Je hoeft aan boord geen vrienden van elkaar te worden, maar een gezellige en collegiale sfeer maakt het leven en werken wel een stuk aangenamer. Waarschijnlijk heb je niet altijd zin om Engels te spreken met die internationale collega, maar

voor die ander is Engels óók slechts een tweede taal.

Natuurlijk speelt de kapitein in dit alles een belangrijke rol.

Hij of zij hoeft niet direct van alles te organiseren, maar bepaalt wel in belangrijke mate of er ruimte voor is. Soms denk ik wel eens dat het aardig zou zijn als er ook een soort cursus bestond met als titel: *"Hoe bevorder ik als kapitein de sociale samenhang aan boord?"* Natuurlijk zijn er natural talenten op dit gebied, maar anderen zouden best een duwtje in de rug kunnen gebruiken.

Sociaal leven aan boord is uiteindelijk de verantwoordelijkheid van iedereen.

Daarom snap ik niet zo goed dat het vaak bij klagen blijft dat het niet meer zo gezellig is als vroeger. Zeevarenden staan er toch juist om bekend dat ze initiatief tonen. Dan is het ook zaak dat je er zelf voor zorgt niet in een isolement te raken. Dus laat dat internet af en toe gewoon voor wat het is en word sowieso geen slaaf van je telefoon of tablet.



Spetters

SEA-CARE ONDERZOEKT MARITIEME CRISISZORG

Het Europese SEA-CARE-project werkt aan een netwerk van goed opgeleide Maritime Crisis Responders (MCR's): hulpverleners die zeevarenden ondersteunen na ingrijpende gebeurtenissen aan boord. Het project wordt gefinancierd door de Europese Unie. De World Maritime University (WMU) en vijf West-Europese organisaties voor zeevarenden werken samen aan een gezamenlijke trainingsstandaard, een beroepsprofiel en praktische richtlijnen voor psychosociale ondersteuning op zee.

Als onderdeel van het project vulden 306 mensen uit de maritieme sector een internationale enquête in. Onder hen waren zeevarenden, medewerkers van scheepsmanagement, maritieme crisisshelers en crewingorganisaties. Bijna de helft van de respondenten had zelf een crisissituatie op zee meegemaakt.

Uit de resultaten blijkt dat zeevarenden vooral behoefte hebben aan persoonlijke ondersteuning direct na een ingrijpende gebeurtenis. Het liefst

gebeurt dat zo snel mogelijk. Een crisisshelper die fysiek aanwezig is, heeft daarbij de voorkeur. Als dat niet mogelijk is, wordt persoonlijk online contact als een goed alternatief gezien.

Zeevarenden vinden het ook belangrijk dat een crisisshelper begrijpt hoe het leven en werken aan boord eruit ziet. Basiskennis van psychosociale hulpverlening, goede communicatieve vaardigheden en het vermogen om in te schatten wanneer gespecialiseerde zorg nodig is, worden eveneens als essentieel gezien. Daarnaast noemen respondenten culturele sensitiviteit, vertrouwelijkheid en – als daar behoefte aan is – aandacht voor spirituele ondersteuning en rituelen als belangrijke onderdelen van goede crisiszorg.

De resultaten worden gebruikt voor de verdere ontwikkeling van het SEA-CARE-trainingsprogramma. De eerste pilot staat gepland voor begin 2027.

SeaCare  Co-funded by the European Union

KOOPVAARDIJDIENTEN NOVEMBER 2026



Iedereen die zich verbonden voelt met de zee is van harte welkom bij deze diensten.

Zondag 8 november
14.30 uur Pelgrimvaderskerk
Rotterdam/Delfshaven,
Aelbrechtskolk 20
ds. Helene Perfors m.m.v.
organist Gerard van der Zijden
16.00 uur Zeemanshuis
Eemshaven Borkumweg 2
Pastor Sven Standhardt
Muziek Annejet Dijkman &
Gospelkoor 'Testify'

Zondag 15 november
15.30 uur Nieuwe Kerk, IJmuiden
Kanaalstraat 250 (nabij sluizen)
Pastor H. Münch, ds. L.J. Rasser
& ds. S. Zijlstra m.m.v. het 'Zaans
Interkerkelijk Mannenkoor' o.l.v.
Paul Waerts & organist Ary Rijke

Meer informatie:
www.zeevarendencentrale.nl

Gewoon normaal doen

Er werd mij laatst gevraagd wat nou precies een gezellig schip is. Zo'n schip waar een goede sfeer hangt, die je al voelt op het moment dat je een voet over de hoge drempel zet. Hoe wordt een schip gezellig? Waarom is het ene schip gezellig en het andere niet?

Er zijn talloze mogelijkheden om de kwaliteit van leven aan boord een boost te geven en daarmee de gezelligheid te upgraden.

Ik denk dat ik het allemaal wel weet; goede wifi, een goed uitgeruste gym, een karaoke-set, tafeltennisgelegenheden, goede koffiemachines en lekker eten. En last but not least: een betrouwbare aflossing.

Sommige schepen varen rond met groene planten, wat ook een indicatie kan zijn voor een zekere mate van huiselijkheid. Huiselijkheid hangt wel samen met gezelligheid, maar het is niet hetzelfde. Huiselijkheid draait om een gevoel van rust en veiligheid. Om een vertrouwde plek. Je kunt prima in je eentje een gevoel van huiselijkheid creëren. Gezelligheid draait juist om het plezier en het contact dat je met anderen hebt: samen lachen, praten en samenwerken. Gezellig samenwerken tijdens het samen werken. Dat klinkt eigenlijk best goed, vind ik.

Maar hoe bereik je dat? Wat is de sleutel?

Na 33 jaar in de scheepvaart weet de zeeman vast wel wat een schip nou echt tot een gezellige bedoening met een positieve werksfeer maakt. Dus ik vraag het hem. Vanaf de bank roept hij zijn mening naar me toe:

Op 1: Bemanning.

Op 2: Bemanning.

Op 3: Bemanning.

Op 4: Niks.

Op 5: Niks.

Op 6: Niks.

Op 7: Goede wifi, goed eten, een betrouwbare aflossing, kamerplanten, een gym, karaoke, enzovoort.

Kort gezegd bedoelt hij dat de manier waarop je aan boord met elkaar omgaat veruit het belangrijkste is. Zo belangrijk zelfs, dat er daarna een hele tijd niets van betekenis komt. Pas daarna volgen zaken als de kamerplanten en de aflosser.

Volgens de zeeman die op mijn bank zit is het trio van de eerste stuurman, hoofdmachinist en kapitein samen volledig in staat om de gezelligheid aan boord te maken of te breken. Dat is een grote verantwoordelijkheid. Een beetje moderne kapitein of hoofdmachinist realiseert zich dat iedereen aan boord van waarde is. En dat dus ook iedereen, tot en met de laagste rangen, respect verdient voor wie ze zijn en wat zijn of haar werk is aan boord. Als je er dus een troep van maakt, beste kapitein, dan ruim je dat zelf op. Of je doet het samen. Je laat het in ieder geval niet door iemand anders doen. Dus eigenlijk is het net zoals thuis. Goed voorbeeld doet goed volgen om het huiselijk te maken met z'n allen.

En natuurlijk beantwoord je vragen, beste hoofdmachinist, of die nou komen van de stuurman of van de stagiair. Je denigrerend uitlaten tegenover een collega, omdat deze lager in rang is, een vrouw is of gay, is een gepasseerd station.

Daartegenover staat, beste stagiair, dat je te allen tijde respect hebt voor hogere rangen. Dat rangenstelsel is er met een reden en je moet ermee dealen. Het is heel simpel; de kapitein is geen godheid, maar hij heeft wel de leiding, en die heeft hij niet voor niets.

"Je moet gewoon een beetje normaal doen tegen elkaar!", roept de man vanaf de bank. Dat lijkt me wel een mooie afsluiter. Doe gewoon normaal tegen elkaar. Dan wordt het aan boord best gezellig.

Take care, @strid

door Kees Wiersum

Meer aandacht voor walverlof in de Amsterdamse haven

Beweging in een hardnekkig dossier

Rond het thema walverlof lijkt eindelijk beweging te ontstaan. Hoewel het recht van zeevarenden om tijdens een havenbezoek van boord te gaan internationaal is vastgelegd, blijkt de praktijk vaak weerbarstig. Tegelijkertijd groeit het besef dat walverlof niet alleen een kwestie is van regelgeving, maar ook van samenwerking, begrip en praktische oplossingen.

De Nederlandse havens kennen ieder hun eigen dynamiek en daarmee ook hun eigen uitdagingen. Zowel in Amsterdam als in Rotterdam wordt gewerkt aan verbeteringen, zij het vanuit een andere aanpak. In Amsterdam is een aantal concrete maatregelen voorgesteld. Daarover geeft Zware Kees zijn visie. Bij een bijeenkomst in Rotterdam stond de vraag centraal hoe de verschillende partijen in de haven gezamenlijk belemmeringen kunnen wegnemen en walverlof toegankelijker kunnen maken.

Eindelijk krijgen (kerkelijke) welzijnswerkers, hulpdiensten en vakbonden iets gedaan voor het walverlof. Want het was al decennia niet meer mogelijk te roepen: 'Ik ben even de wal op, hoor!', de gangway af te lopen en via het haverterrein de eerste de beste kroeg of winkel in te duiken. Na 9/11 (in 2001, weet u nog?) werden de havens wereldwijd hermetisch afgesloten door poorten, slagbomen, hekken, wachtwoorden en norse bewakers. Onbepikt even de benen strekken was verleden tijd.

Nu, we zijn inmiddels aangeland in 2026, komen er eindelijk richtlijnen die zeevarenden de mogelijkheid en het recht geven de wal op te gaan. Natuurlijk heeft de tijd na 2001 niet stilgestaan en zijn de schepen en bemanningen drastisch veranderd. De schepen zijn, bijna zonder uitzondering, uitgerust met internet; de bemanningen zijn mee geëvalueerd met het digitale tijdperk. Er is geen enkele zee-

man meer die geen mobieltje heeft. Dit heeft tot gevolg dat bemanningen op een andere manier hun vrije tijd invullen. Series kijken, video calls hebben met het thuisfront, gamen of eindeloos scrollen op het internet; het kan allemaal. Toch blijft de behoefte bestaan om 'even van die boot af' te gaan. Walverlof dus.

De afgelopen tweeënehalf decennia zijn ook de havens verder veranderd: die verschoven steeds meer naar zee, ver weg van de bewoonde wereld. Daardoor is het 'even de wal op' steeds afhankelijker geworden van (duur) vervoer. Taxi's, busjes van zeemanscentrales of andere vervoersmiddelen zijn onmisbaar geworden.

Een quote uit de richtlijnen ter bevordering van walverlof vraagt speciale aandacht:

'Tegelijkertijd geldt als uitgangspunt dat beveiligingsmaatregelen zodanig moeten worden toegepast dat zij

minimale hinder of vertraging veroorzaken voor schepen, bemanning en bezoekers (ISPS Code, deel A artikel 14.1).'

Dat 'minimale hinder of vertraging voor schepen' steekt een beetje. Het walverlof mag niet ten koste gaan van het schema van het schip... De laatste decennia is ook de efficiëntie van laden en lossen in een haven sterk verbeterd. Lees: versneld. Er wordt bijna wereldwijd 24/7 in een haven gewerkt. Hierdoor is de ligtijd (kost geld) zeer sterk bekort. Dat komt het recht op walverlof niet ten goede. Zolang de scheepseigenaar blijft streven naar kortere ligtijden zal dit niet verbeteren.

Komen de aanbevelingen dus te laat? Zijn bemanningsleden voor hun broodnodige ontspanning dan toch uitsluitend aangewezen op de sportfaciliteiten, recreation-rooms en internet aan boord? De tijd zal het leren...

Seminar in Rotterdam

Ondanks alle goede intenties is het nog altijd geen vanzelfsprekendheid dat zeevarenden gebruik kunnen maken van hun recht op walverlof. Daarom organiseerde ISC The Bridge een seminar waarin dit onderwerp centraal stond. Op de Dag van de Zeevarende kwamen 25 organisaties uit de maritieme keten in het zeevarenden-centrum bijeen, waaronder reders, scheepsagenten, welzijnsorganisaties, vakbonden en andere stakeholders.

Tijdens het seminar belichtten drie sprekers het onderwerp vanuit verschillende invalshoeken.

Waterbouwpastor Stefan Francke van SPWO benadrukte dat walverlof geen luxe is, maar een essentiële menselijke behoefte. Zeevarenden brengen vaak maanden achtereen aan boord door, maken lange werkdagen en leven in een omgeving die letterlijk dag en nacht doorgaat. Juist daarom is het belangrijk om af en toe uit de besloten wereld van het schip te stappen. Dat geldt zeker na ingrijpende gebeurtenissen aan boord, maar ook onder normale omstandigheden. Hoewel de

communicatiemiddelen de afgelopen jaren sterk zijn verbeterd, kan niets het effect vervangen van even loskomen van de dagelijkse routine. Dat draagt bij aan de mentale gezondheid, het welzijn en uiteindelijk ook aan de veiligheid aan boord.

Vervolgens ging Jeaninne Haijemaïje van de KVNR in op de juridische kant van het verhaal. Zij wees erop dat het recht op walverlof internationaal stevig is verankerd, onder meer in de Maritime Labour Convention (MLC). Ook binnen de geldende veiligheidsvoorschriften bestaan voldoende mogelijkheden om zeevarenden toegang tot de wal te geven. De vraag is dan ook niet óf walverlof mogelijk is, maar hoe het in de dagelijkse praktijk goed kan worden georganiseerd.

Patrick van Wijland van S5 Agency richtte zich op de rol van scheepsagenten. Hij pleitte ervoor om jonge havenagenten al vroeg bewust te maken van het belang van crew welfare. Daarmee ontstaat een cultuur waarin niet alleen het schip en de lading centraal staan, maar ook de mensen die aan boord werken. Volgens Van Wijland

reikt de verantwoordelijkheid van een agentschap verder dan het regelen van documenten en logistiek. Agenten zijn vaak de eersten die een schip verwelkomen en de laatsten die afscheid nemen voordat het weer vertrekt. Juist daardoor kunnen zij een belangrijke bijdrage leveren aan het welzijn van de bemanning.

Rondom de presentaties gingen de aanwezigen met elkaar in gesprek over de knelpunten én de mogelijke oplossingen. Daarbij werd duidelijk dat verbeteringen vaak dichterbij liggen dan gedacht. Niet zozeer door nieuwe regelgeving, maar door meer begrip voor elkaars positie, slimmer ingerichte procedures en de bereidheid om af en toe net dat stapje extra te zetten.

De kracht van de bijeenkomst lag vooral in de brede vertegenwoordiging van de maritieme sector. En de gedeelde conclusie was helder: walverlof kan alleen structureel verbeteren wanneer havens, terminals, reders, agenten, overheden en welzijnsorganisaties gezamenlijk optrekken.



EEN GEZELLIG SCHIP



In de literatuur wordt het schip als vrouwelijk gezien. Zowel in het Duits als in het Frans. Het is “*Die Goethe*” en niet “*Der Goethe*.” En daar heeft hij zelf een mooie reden voor gevonden: net als de vrouw draagt zij de lading en staat ze te wachten aan de haven.



Hij ziet en behandelt haar ook zo. Toch heeft ze haar eigen wil en je moet eerst goed naar haar luisteren als je het met haar aan wil leggen. Want je kan behoorlijk gestraft worden als je het niet doet. Maar als hij eenmaal doorheeft wat ze van hem wil, dan heeft hij het gevoel dat ze zal helpen als het erop aankomt. Het is bijna als met zijn eigen vrouw, als de tijding goed is. Toch komt het ook wel voor dat hij helemaal de plank mislaat en er niets van begrijpt.

Aan boord is hij de kapitein, maar thuis is hij dat zeker niet. En eerlijk gezegd loopt hij daar weleens tegen aan, het is soms zo vermoeiend. Half geërgerd, half geamuseerd herinnert hij zich gesprekken die hij had met zijn tienerdochter en zijn vrouw.

“Goedemorgen Lisa,”

“Hoi Papa,”

“Kun je me zo meteen even helpen met appels plukken?”

“Maar Pa- hap! Dat is wérken.”

“Eh ja, als je dat zo wil zien.”

“Ja, zo zie ik dat. Je laat je kinderen toch spelen!”

Wat kun je daar nou nog op zeggen?

Aan zijn vrouw stelde hij voor om dit jaar naar Spanje op vakantie te gaan.

“Waarom naar Spanje?” antwoordde ze.

“Nou dat lijkt me leuk om ook daar eens een keer te gaan kijken.”

“Ik wil niet naar Spanje, ik wil naar Griekenland.”

Wat hij ook voorstelt, het moet altijd anders. Hij heeft door de jaren geleerd om thuis dan maar het roer over te geven. Het eindigt anders toch met eindeloze discussies die tot niets leiden. Thuis heeft hij gewoon niets te vertellen, nou ja, hij heeft wel wat te vertellen, er wordt alleen niet naar geluisterd. Dat is aan boord echt anders.

Als je daar zegt: *“Zet de spring maar vast”*, wordt het gewoon gedaan en zijn er geen discussies over. Natuurlijk is het altijd een feest om thuis te komen, maar het kan ook weleens feest zijn om weer naar boord te gaan.

Aan boord, met haar, is het anders. Ze ligt er mooi bij, strak in de voortrossen, een hekgolf van een sleepboot die juist voorbij vaart klotst tegen haar boeg. Golft verder langs haar zij, gekleurd in jadegroen, net als de rest van het schip. Haar naam in spierwitte letters en de Hollandse vlag licht wapperend hoog in de mast. De brug loopt van boord tot boord en ziet er huiselijk uit. Aan de voorkant alle apparatuur die je nodig hebt om de zeeën over te varen en achteraan een kast met allerlei boeken, pilots en mappen waarin

je de formulieren kan opslaan. Aan de andere kant van de brug staat een grote tafel, speciaal gemaakt voor het schip, met daaromheen verhoogde banken in leer. Aan deze tafel wordt het leven aan boord gedeeld. Als de kok het eten klaar heeft, helpt iedereen om het naar boven te halen. Hij herinnert zich dat een keer, varend in de Biscay, een walvis naast het schip zijn vocht uitspoot om daarna adem te halen. In welk restaurant kun je dit beleven?

Zo ook de keer dat ze een weekend overlagen in een baai buiten Stockvik. Er waren nieuwe reddingvlotten aan boord gebracht en de oude mochten gebruikt worden voor een oefening. Daar was nu tijd voor. Het was maart en er lagen nog ijsschotsen om het schip. De hele bemanning was benieuwd hoe deze vlotten zouden werken, ze hadden het nog nooit gezien. En wat een spektakel was het om te zien hoe een reddingvlot uit het niets tevoorschijn kwam! De loodsladder werd uitgerold en overboord gelegd. Nou had hij de gewoonte om in Finland, waar hij woonde, regelmatig een duik in het ijskoude buitenwater te nemen. Hij daagde de jongens aan boord uit - en wilde natuurlijk ook even laten zien dat hij nog een stoere vent kon zijn. In zijn zwembroek ging hij naar beneden

langs de loodsladder. De jongens konden bijna niet geloven dat hun kapitein daadwerkelijk het ijskoude water in zou gaan. Uiteraard kon hij niet laten merken dat de kou hem deerde. Dus, alsof het de gewoonste zaak van de wereld was, liet hij zich zonder een krimp te geven gestaag zakken. De jongens keken verbijsterd toe. Ze werden er helemaal stil van, maar hun gedachten kon hij lezen: *‘wat die ouwe hier doet, dat kunnen wij ook.’*

En jawel! De Filippijnen wilden zich niet laten kennen. Voorzichtig één voet in het water en daarna er gewoon voor gaan. Eén van de Hollandse jongens dook pardoes in het koude water en brieste het uit toen hij weer boven kwam. Wat hier gebeurde was bijzonder. De lol die iedereen aan boord had. Het was zo kameraadschappelijk. Eén voor allen en allen voor één.

Het schip. Hij wordt geacht haar te leiden. Maar hij vraagt zich regelmatig af: wordt hij niet geleid door haar? En wordt de hele bemanning niet geleid door haar? Daarom zeggen oude zeelui het zo: *“De kapitein leidt het schip, de bemanning draagt het schip en het schip draagt hen allemaal samen, een huis dat gezellig beweegt.”*



DE VAK- BOND KOMT AAN BOORD!

Sinds jaar en dag geeft Nautilus International invulling aan scheepsbezoeken door het inzetten van een vlootbezoeker.

door Peter Jager

Veel zeevarenden hebben kennis met mij gemaakt; velen echter ook niet. Ik werk inmiddels meer dan dertig jaar voor Nautilus. Voordat ik bij deze maritieme vakbond in dienst kwam heb ik ruim elf jaar gevaren.



Een interessante en leerzame tijd op de koopvaardij, passagiersvaart, binnenvaart en zeeгаande zandwinning. Al jaren ben ik vrijwel dagelijks op pad om bezoeken aan boord van schepen af te leggen. Met Rotterdam als zeer grote overslaghaven pal voor onze deur lijkt het makkelijk om te denken dat ik alleen daar schepen bezoek. Maar schepen krijgen allerlei bestemmingen; sommige komen simpelweg nooit in Rotterdam. Hierdoor ligt mijn werkgebied ruwweg binnen de range Antwerpen - Den Helder en Oostende - Emden. En soms stap ik ook in het binnenland ergens aan boord.

Scheepsbezoeken zijn bedoeld om binding te houden met de werkvloer. Als maritieme vakbond horen wij graag wat er aan boord leeft en waar zeevarenden in de praktijk van alledag tegenaan lopen. Want over het algemeen komt niemand ons dat op het vakbondskantoor in Rotterdam vertellen. De beste manier om erachter te komen is door zoveel mogelijk op die werkvloer aanwezig te zijn en het zelf te zien, te voelen, te ruiken. Oftewel praten met de mensen aan boord en sfeer proeven.

Verder is het dé manier bij uitstek om de vakbond te promoten en het werk dat wij verrichten toe te lichten. Vaak geef ik tekst en uitleg hoe een cao

tot stand komt, aangezien het regelen van loon- en arbeidsvoorwaarden nu eenmaal niet vanzelf gaat. Beginnende zeevarenden weten er vaak niet veel vanaf en dat is niet meer dan logisch. In lijn daarmee worden eveneens ontwikkelingen binnen een cao besproken. Het uitwisselen van diverse zienswijzen leidt geregeld tot interessante gesprekken.

Verder kunnen tal van andere onderwerpen de revue passeren tijdens mijn bezoeken aan boord, zoals zwaar werk, vervroegd uitreden, pensioen, leef- en arbeidsomstandigheden aan boord en veiligheid. Maar ook hoe gewijzigde (inter)nationale wet- en regelgeving van invloed kan zijn op het dagelijkse werk en leven aan boord. Ontwikkelingen binnen een rederij zoals inkrimping van de vloot, werknemers die hun baan verliezen of bedrijfsovername kunnen ook aanleiding zijn om naar boord te gaan en opvarenden voor te lichten. Op verzoek van collega's, die zich bezighouden met het bijstaan van Nautilus-leden voor het Tuchtcollege, bezoek ik eveneens schepen waarop een ongeval heeft plaatsgevonden. Daarbij wordt met betrokkenen en collega's gesproken en eventueel wordt de ongevalsplek in kaart gebracht.

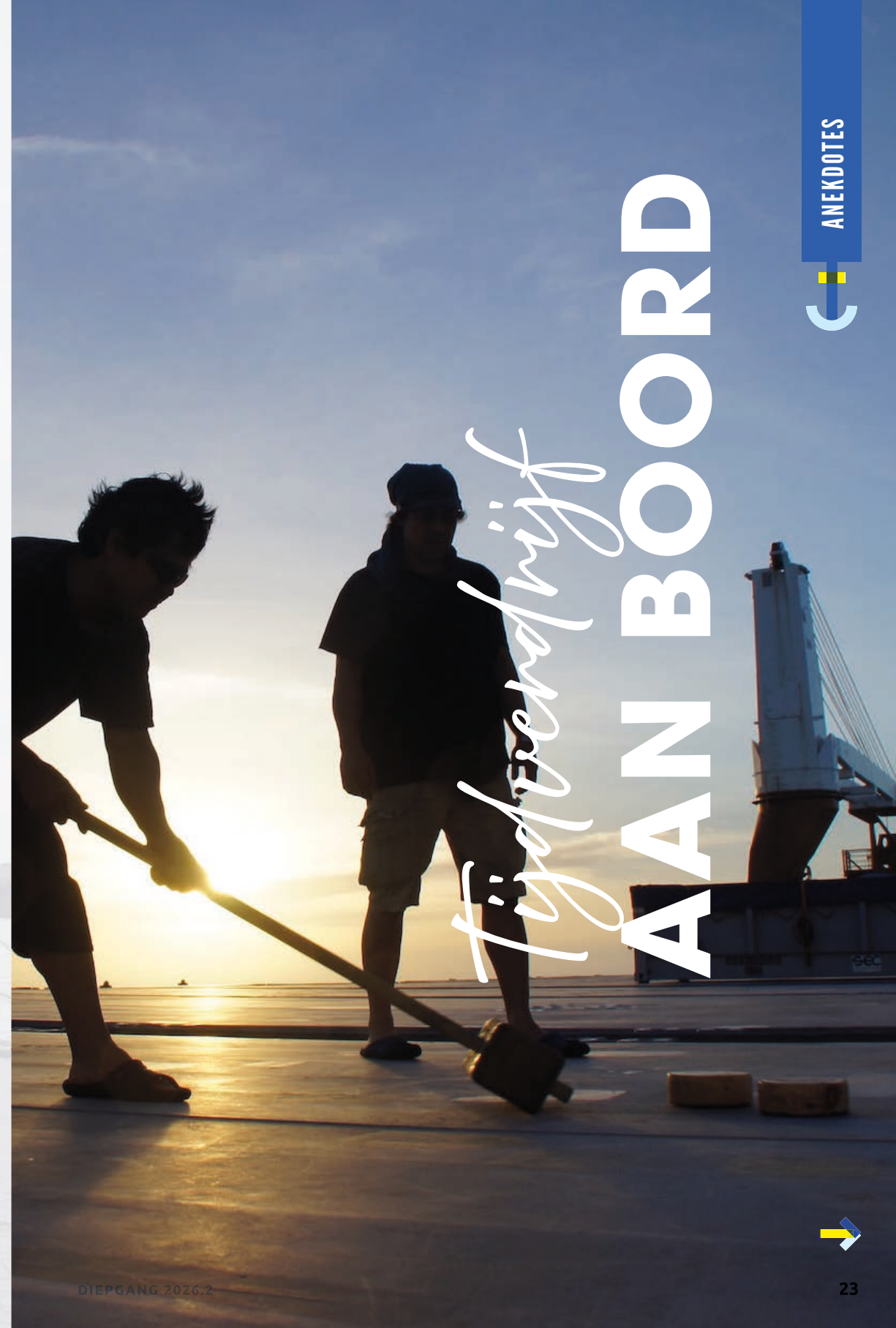


Tijdens mijn bezoeken besteed ik ook aandacht aan stagiairs. Een belangrijke doelgroep, want zij zijn immers de werknemers van de toekomst. Als hun stagetijd prettig en goed verloopt is er veel meer kans dat zij bewust voor de scheepvaart als toekomstige werkkring kiezen.

Een andere vaak voorkomende reden om naar boord te gaan betreft het afhandelen van klachten afkomstig van bemanningsleden. Klachten dan wel (serieuze) hulpvragen worden doorgaans geuit aan het adres van de ITF, de Internationale Transportwerkers Federatie (als het niet-EU opvarenden betreft), maar ook rechtstreeks aan ons adres. Soms ontvangen wij berichten via andere betrouwbare kanalen. Wanneer het een Nederlands gevlagd schip betreft wordt een door de ITF ontvangen melding naar ons kantoor in Rotterdam doorgezet en krijg ik deze ter afhandeling. Als het schip een bestemming in Nederland heeft of een nabijgelegen buitenlandse haven (bijvoorbeeld in België), probeer ik als het even mogelijk is om aan boord te stappen. De ernst van de klacht is doorgaans leidend. Soms is een vertegenwoordiging van de rederij eveneens aan boord gekomen. Voor het desbetreffende bemanningslid (of bemanningsleden) kan het dan erg prettig zijn dat juist ook iemand namens werknemers er is. Alleen sta je er immers maar alleen voor. Het persoonlijk praten met de betreffende opvarende(n) doet de mensen altijd goed. Aandacht hebben en tijd nemen zijn bindende factoren en veelal voldoende om de lucht te klaren.

Een klacht kan van alles zijn; bijvoorbeeld onenigheid met één van de officieren of de kapitein, onjuist betaalde gage, niet uitbetaald krijgen van gewerkte overuren, slecht eten of helemaal geen eten meer aan boord hebben, niet tijdig worden afgelost of juist voortijdig van boord worden gestuurd na onenigheid te hebben gehad of dat er bijvoorbeeld sprake is van ongewenst gedrag of een bedreigende situatie. De wereld aan boord wordt almaar meer beheerst door techniek en digitale communicatievormen, maar zolang er mensen op schepen werkzaam zijn heb je te maken met gevoel en emotie. Als prangende situaties niet worden opgelost kan het een (te) zware mentale belasting worden. Een schip, hoe groot ook, kan hierdoor heel snel een te klein eiland worden.

Misschien spreken wij elkaar aan boord.
Graag tot ziens!



AAN BOORD

DEKGOLFEN

Nadat we ten anker zijn gekomen vernemen we dat onze ligplaats in de haven van Cairns, Australië niet beschikbaar is. 'For a couple of days... maybe ten... or more.'

Voor de bemanning die zich erop verheugd hadden vanavond aan wal achter een Australisch biertje te zitten is het een domper. Gelukkig is het weer fantastisch met tropische temperaturen.

De films aan boord zijn allemaal bekeken en de karaokeliedjes gezongen. Daarom stelt iemand voor om een toernooi dekgolfen te houden: Men neme een houten ijshamer en fabriceert een aantal dikke, houten schijven. Teken een aantal cirkels op de scheepsluiken. De deelnemers slaan om beurten met hun hamer hun houten schijf om te proberen deze in de cirkel (genummerd 1 t/m 10) te krijgen. Elkaars schijf wegstoten met die van jezelf is toegestaan. Indien de schijf van de scheepsluiken vliegt moet je overnieuw beginnen. Succes verzekerd voor een paar sportieve speeldagen!

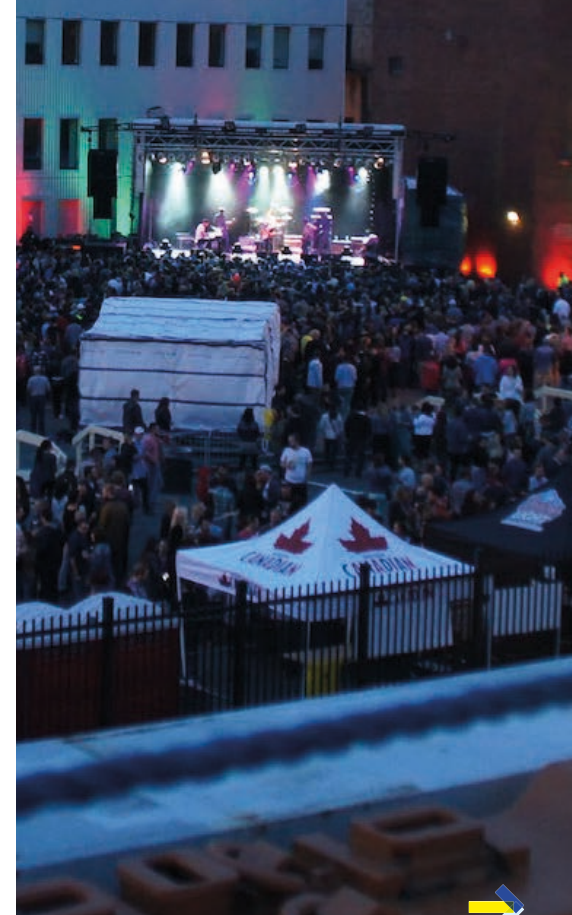


HAVENCONCERT

Het was gedurende een langdurend contract dat we regelmatig tien dagen in de haven van St. John's Harbour, Newfoundland, lagen. St. John's is volgens kenners de stad met de grootste kroegdichtheid, waar schepen op slechts vijf minuten lopen afstand gemeerd liggen. (Kruipend terug naar het schip duurt overigens al gauw een half uurtje...)

Geen wonder dus dat deze haven, zo dicht bij het centrum van de stad, bruist van het leven. Dat ondervonden wij toen er, vlak naast ons schip, net buiten het hek van de kade, een podium werd opgebouwd. Na enig navragen bleek dat er die middag een stadsfeest zou plaatsvinden met livemuziek. Een prachtige locatie: aan het water, met een groot schip als indrukwekkend achtergronddecor.

De keuze was snel gemaakt. Tot ieders genoegen werd het werk aan boord om drie uur 's middags stilgelegd. Het dek werd voorzien van vlaggen en tuinstoelen, onze matrozen wisten in recordtijd de Filipijnse community van St. John's te mobiliseren en uit te nodigen, de kok maakte heerlijke hapjes en ikzelf zette alvast een paar dozen bier koud. Langzaam stroomde het terrein naast ons schip vol met festivalgangers. Rond een uur of vier begon het spektakel: muziek van plaatselijke bands en artiesten uit de VS, dansen met de Filipijnse dames, gewoon op de luiken. De volgende dag was het voorpaginanieuws in de plaatselijke krant: de bemanning van het Nederlandse schip had de beste plaatsen van het festival – mét foto's. Over de bands zelf werd een stuk minder geschreven...





BINGO!

Gevraagd naar memorabele en gezellige momenten aan boord, kwam na enig nadenken de bingo weer bij me boven. Het is zeker 25 jaar geleden, we voeren met een multinationale crew van Indonesiërs, Filipijnen en Nederlanders. Het waren soms lange oversteken en om de sfeer te doorbreken werd er wel eens wat georganiseerd aan boord.

Favoriet was de Bingo. We hadden geen fraaie glazen bol met genummerde balletjes. Wel een zakje met kartonnetjes met daarop het nummer. De prijzenpot bestond uit items aangekocht door de crew vanuit het welfare fonds. Ook het kantoor sponsorde met representatieartikelen. Een prachtige mix van prullaria, “nice to have” en collector’s items.

Vaak speelde ik de rol van Bingo Master. Ik zette een pet op, trok een sari aan en riep vanachter een lessenaar de nummers af. Per kaart waren er drie rondes. Om de spanning op te voeren moest men, zodra nog één nummer ontbrak, plaatsnemen bij een staander met de scheepsbel. In plaats van ‘Bingo’ te roepen, luidde men de bel. Dat zorgde steevast voor groot vermaak.

Natúúrlijk was ik als Bingo-master de integriteit zelve en waakte ik met mijn onpartijdige houding over een eerlijke verdeling van de prijzen. Maar door de mix van nationaliteiten was niet iedereen even vertrouwd met het Engels. Bovendien maakten de deelnemers er een sport van elkaar een valse bingo te bezorgen door nummers te roepen die nog helemaal niet getrokken waren. Om toch een ‘level playingfield’ te creëren, zette ik mijn reputatie op het spel. Vanachter mijn lessenaar had ik een goed overzicht en kon ik zien welke nummers tot een volle kaart zouden leiden. Zo kon het zijn dat ik nummers wel trok, maar niet afriep, of een eerdergenoemd nummer herhaalde.

Op een keer was er een steward die nauwelijks Engels sprak. Hij had nog nooit een prijs gewonnen. Met het oog op de eerlijke verdeling begon ik de nummers van zijn kaart af te roepen. Sommige moest ik veelvuldig herhalen voordat hij ze aantekende op zijn kaart. Dit bleef niet onopgemerkt. Onder grote hilariteit hielp de rest van de crew hem naar een volle kaart. Trots als een pauw luidde hij uiteindelijk de bel. Voor mij als integere ‘Bingo Master’ waren zulke momenten de échte hoofdprijs: BINGO!



ONLANGS MOCHT IK EEN EXPOSITIE VAN MARITIEM SURREALISTISCHE SCHILDERIEN INRICHTEN IN DE OOSTERKERK TE HOORN. DE OOSTERKERK IS LOKAAL OOK WEL BEKEND ALS DE SCHIPPERSKERK OMDAT DAAR HET GEBOUW VLAK BIJ DE HAVEN STAAT EN DE VASTE KERK WAS VOOR HOORNSE VISSERS EN ZEELIEDEN. DAT IS GOED TE MERKEN AAN DE SCHEEPSMODELLEN, GRAF-OPSCHRIFTEN EN ANDERE MARITIEME CURIOSA IN DE KERK. TIJDENS MIJN ACTIVITEITEN DAAR VERNAM IK DAT ÉÉN VAN DE GEBRANDSCHILDERDE RAMEN RECENT DOOR EEN KUNSTENARES UIT HOORN WAS GEMAAKT. DAAR MOEST IK MEER VAN WETEN.



Thomas Franke Fotografie

SERIE MARITIEME KUNST

Al eeuwenlang heeft de maritieme wereld kunstenaars geïnspireerd tot het creëren van prachtige werken. In deze reeks besteedt Diepgang aandacht aan maritieme kunst van korter en langer geleden.

GEBRAND-SCHILDERDE KUNST

Sefanja Nods

door Kees Wiersum

Van een vriendin kreeg ik haar naam. Sefanja Nods is geboren in Middelie, een lintdorp 15 kilometer ten zuiden van Hoorn. Als inwoner van Middelie ben je omringd door water, alle vervoer, tot koeien aan toe (koeboten!) gaat per boot. Sefanja voer al jong in een eenvoudig zeilbootje over vaarten en plassen. Niet vreemd dat ze reeds als kind een heilig respect voor water meekreeg. ('Pas op, niet te dicht bij het water! Anders pakt de Krullenboes je!') Later woonde ze zelfs op een boot.

Jarenlang schilderde ze het water. Geen romantische meertjes en beekjes, nee, het water zélf had haar interesse. Het wateroppervlak, de regendruppels die het water magische cirkels gaf, de glinstering van de zon of maan, schijnend op het water; ze wist het allemaal treffend vast te leggen op doek.



De leegte van de zee 2025, acryl, 2 doeken totaal 100x120 cm



Sefanja Nods

Kunstenares, grafisch vormgever, illustrator, media
www.sefanjanodsgalerie.com

Pas later kwamen daar de boten bij. De Koeboot (Boeier) en ook wel de Grundel, traditionele Nederlandse platbodems. Eenvoudig maar bijzonder aansprekend weergegeven in acrylverf. Maar toen kwam een bijzondere opdracht. Sefanja werd gevraagd, inmiddels woonde ze in Hoorn, om een raam in de Oosterkerk te voorzien van een gebrandschilderde voorstelling. Met een indrukwekkend formaat van acht meter hoog en twee meter breed vertelt het raam – hoe kan het anders in die stad – het verhaal van Kaap Hoorn.

Via een rode lijn in haar gebrandschilderde raam volg je de route die de Nederlandse ont-

dekkingsreizigers Willem Cornelisz Schouten en Jacob le Maire voeren om op 29 januari 1616 voor het eerst Kaap Hoorn te rond. Wat is er mooier voor een Hoornse kunstenaar dan zoiets te mogen creëren!

Vanuit haar atelier, bijna naast de Oosterkerk, kan ze dagelijks het raam zien dat ze zelf heeft ontworpen. Een prachtig uithangbord voor haar andere werken. Het smaakte naar meer: intussen heeft Sefanja zich ingeschreven om ook voor De Grote Kerk te Monnickendam een raam te ontwerpen. Ik vermoed dat we nog veel meer van deze kunstenaar horen!



**MET EEN
INDRUKWEKKEND
FORMAAT VAN 8
METER HOOG EN
2 METER BREED
VERTELT HET RAAM
HET VERHAAL VAN
KAAP HOORN**

Terwijl ik deze column schrijf, domineert het WK voetbal deze zomer de gesprekken. Welk land heeft het beste team? Een heerlijke periode van onzinnige voorspellingen, scheldpartijen tegen het televisiescherm en onverwachte uitslagen. Toch wint uiteindelijk het beste team meestal.



In de scheepvaart geldt eigenlijk hetzelfde. Iedereen kan een schip bestellen, maar de productie – en minstens zo belangrijk: het werkplezier – hangt uiteindelijk af van een groep mannen en vrouwen die weken achter elkaar op elkaar zijn aangewezen. Samen op een groot stuk staal, met hopelijk goede verse koffie en een topkok. Uiteindelijk draait alles om één ding: sfeer. Als de sfeer goed is, loopt het werk soepeler, wordt er meer gelachen en lijkt zelfs een lange wacht nét iets korter.

Wat maakt die sfeer dan zo goed?

Een kok die niet alleen lekker kookt, maar ook een luisterend oor heeft, is goud waard. Mooie voorzieningen aan boord helpen natuurlijk ook, net als een hoofdkantoor dat begrijpt hoe het leven op zee eruitziet. Maar uiteindelijk zijn er ook genoeg dingen waar je als bemanning zelf invloed op hebt.

Allereerst: vertrouwen. De vrijheid en veiligheid om jezelf te zijn, fouten te mogen bespreken en je mening te geven

zonder bang te hoeven zijn dat je wordt afgeserveerd. Dat vormt de basis van een goede ploeg. Daarnaast is voorspelbaarheid belangrijk. Niet in het werk – dat verandert sneller dan het weer op de Noordzee – maar in gedrag. Een kapitein die vandaag A zegt en morgen B omdat het hoofdkantoor weer een nieuw idee heeft bedacht, maakt het zichzelf onnodig moeilijk. Bemanningen kunnen verrassend veel hebben, zolang ze weten waar ze aan toe zijn. Duidelijkheid is vaak waardevoller dan briljante improvisatie, hoe belangrijk die laatste vaak ook is.

Een tweede punt: rechtvaardigheid. Iedereen begrijpt dat de één meer verdient of een hogere rang heeft. Wat niemand accepteert, is willekeur. Wie de wachtindeling of het verlofschema laat afhangen van vriendjespolitiek, krijgt vanzelf een schip waarop mensen elkaar gaan afmeten in plaats van helpen. Dat werkt ongeveer net zo goed als zand in een tandwielkast: het draait nog wel, maar soepel is anders.

Dan de klassieker: communicatie. Opvallend genoeg wordt dat in iedere sector genoemd als verbeterpunt – zelfs in de communicatiebranche. Aan boord betekent het eigenlijk iets heel eenvoudigs: zeg wat er speelt. Loopt een project uit? Zeg het. Is de loods of de klant lastig? Zeg het. Doet een collega half werk? Spreek elkaar erop aan. En als het hoofdkantoor weer iets heeft bedacht dat aan boord totaal niet werkt, mag dat ook best gezegd worden. Mensen kunnen verrassend goed omgaan met slecht nieuws. Met halve waarheden lukt dat een stuk minder. Opvallend trouwens dat we meestal vinden dat vooral de ánder beter moet communiceren.

Humor helpt misschien nog wel het meest; het is de smeerolie van een goede bemanning. De droge boordhumor, de grap

op precies het goede moment of die net iets te scherpe opmerking waar iedereen om moet lachen. Natuurlijk niet ten koste van een ander, maar mét elkaar. En misschien is één van de mooiste Nederlandse eigenschappen wel dat we ook om onszelf kunnen lachen. Als verschillende nationaliteiten samen kunnen lachen, zit het meestal wel goed aan boord.

Goed leiderschap blijkt dan ineens minder ingewikkeld dan men vaak denkt. Het begint met vakmanschap, maar gaat niet om grote woorden, slimme kennis of indrukwekkende (ego-strelende) manoeuvres. Het draait juist uiteindelijk om iets anders: aanwezig zijn, luisteren, duidelijk zijn, soms ingrijpen voordat iets escaleert en soms juist níet ingrijpen, zodat mensen hun eigen oplossing vinden.

Soms zit alles gewoon tegen. Slecht weer, technische problemen, vertragingen of een hoofdkantoor dat nét iets te enthousiast meedenkt. Juist dan wordt de sfeer getest. Dan zie je het verschil tussen een team en een verzameling individuen. De één trekt samen de klus erdoorheen; de ander begint eilandjes te bouwen. En behalve in de bagger is dat zelden een goed idee.

Een goede sfeer ontstaat niet vanzelf. Het is geen HR-project en ook geen invuloefening. Je bouwt eraan door betrouwbaar te zijn, eerlijk met elkaar om te gaan, helder te communiceren en af en toe de boel te relateren met een beetje humor. Dan werk je niet alleen prettiger, maar vaak ook beter.

En net als bij het WK geldt uiteindelijk: niet de verzameling beste spelers wint het toernooi, maar het beste team. Al hopen wij Nederlanders natuurlijk stiekem dat we deze keer óók de strafschoppen weten te winnen.

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



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



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



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



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



TERNEUZEN

Seamen Centre

t. +31 (0)6 5712 4811
Engelandweg 1A
4538 BE Terneuzen
info@seamencentreterneuzen.nl



VLISSINGEN

Flying Angel Club

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

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



ROTTERDAM DAY OF
THE SEAFARER 2026
HAPPINESS SOMETIMES
COMES IN A SMALL BOX...