

diepgang

Hork

Pesten

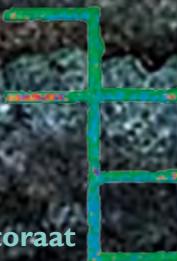
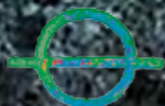
Geesten

Puntenslijper

Port Betaald



.....



Van de redactie

Een deel van de redactie van Diepgang bestaat uit varende leden. Dat betekent dat bij onze vergaderingen vrijwel nooit iedereen er is. De laatste keren waren de redactieleden die erop letten dat Diepgang geen loodzwaar, serieus domineesblaadje moet worden er niet. Het gevolg is dat in dit nummer de situatie van een slechte sfeer aan boord misschien wel uit den treure wordt besproken. Aan de andere kant wordt over deze niet vrolijk kant van het varen soms teveel gezegd en willen we aan het verleidelijke wegstappen niet meedoen. We hopen dat we erin geslaagd zijn het gouden midden te vinden.

Léon Rasser

In dit nummer

- 3 **Meditatie** • Tot God praten met je handen
- 4 **Gedicht** • Zoen van papier
- 5 **De dominee en de pater** • Boze geesten verdrijven uit een tanker
- 8 **Geesten** • Een Nederlandse dominee en Filippijnse Katholieken
- 11 **Zeewiersum** • Chinese inspecteurs in carnavalkostuum
- 14 **Wat te doen met een hork?** • Jos Hilberding bestrijdt slecht gedrag kapiteins
- 18 **Benedictus** • Deze heilige kan aangeropen worden als het samenleven niet wil lukken.
- 21 **Wat te doen met een hork?** • Joke ziet ze overal opduiken
- 22 **Wat te doen met een hork?** • Astrid Feitsema gaat ze uit de weg
- 24 **De vaderrol van de kapitein** • Familiesfeer aan boord
- 28 **Sara Maya** • Er is aandacht nodig voor pesten en intimidatie
- 30 **Kerkelijk en religieus nieuws belicht** • De grachtengordel van Amsterdam lijkt wel een scheepsbrug
- 33 **Ds Daghoor** • De dominee heeft een zwak voor moralistische Youtubefilmpjes
- 35 Adressen zeemanshuizen en pastores

Colofon

diepgang is een gezamenlijke uitgave van de Nederlandse Zeemanscentrale en de Stichting Pastoraat Werkers Overzee **Redactie** Joke van den Dool, Astrid Feitsema, Stefan Francke, Jos Hilberding, Simon Hoek, Hans Luesink, Helene Perfors, Léon Rasser (hoofdredacteur), Liesbeth Visser en Kees Wiersum

Redactieadres Veembroederhof 164, 1019 HC Amsterdam **Oplage** 2000 **Verspreiding** Nederlandse koopvaardij- bagger- en diepzeevisserijsschepen, Nederlandse zeemansclubs en abonnementen **Grafische vormgeving** Anja Verhart **Druk** Drukkerij Rijpsma, Rozenburg ISSN 1567 - 3472 Een **abbonement** op **diepgang** is mogelijk door donateur te worden (voor minimaal 25 euro per jaar) van de Nederlandse Zeemanscentrale, Willemskade 13, 3016 DK Rotterdam IBAN: NL72 INGB 0000 144030 (ook voor giften en donaties)

Handenarbeid

We werken dagelijks met onze handen. De roerganger bedient de joy-stick ermee. De machinist grijpt een sleutel en de stuurman hanteert de pen om het logboek in te vullen. Onze handen zijn werktuig om te scheppen en te sturen. Maar je handen zijn meer dan werktuigen. Buiten de handen die scheppen en boetsen zijn onze handen ook spreekbuizen. We geven er aanwijzingen mee. We communiceren bijvoorbeeld naar de kraandrijver. Naast deze gebaren kunnen handen nog meer. Kijk naar de handen van een persoon en het zegt iets over die persoon. Rouwranden rond de nagels, eeltig of die waarop de manicure zich uitgeleefd heeft.



Je handen zijn ook een deel van het communicatiemiddel “lichaamstaal”. We maken hier onbewust, maar soms ook bewust, gebruik van. Een mooie zinsnede vond ik op internet: “Je handen zeggen wat je mond stilhoudt”. Begroeten doen we vaak door elkaar de hand te schudden. Vaak is dat het eerste contact wat we met de ander hebben. Met de handdruk ter begroeting zeggen we open te staan voor de ander, maar ook wisselen we gelijktijdig informatie uit. Je laat een indruk achter van jezelf. Een ferme handdruk of een slap handje zegt veel. Maar mijns inziens is het belangrijkste dat je je handen moet openen om te kunnen begroeten. Want met een gebalde hand kun je geen handdruk geven. Onmacht, het niet in-control zijn, instabiliteit van de geest – we ballen de vuisten. Ook als we verdedigen of aanvallen. In het algemeen is de vuist het signaal van



strijd, innerlijk dan wel uiterlijk. Opgekropte emotie die een uitweg zoekt. Met een vuist kun je niet geven behalve die linkse directe uppercut.

Als een zaaier zaait, zijn zijn handen open. Anders valt het zaad er niet uit. Iemand tot steun zijn, vraagt ook om je handen te openen. Beeld je maar in, dat je je arm om iemands schouder legt tot steun of troost. Dat doen we allemaal toch wel eens, is het niet? Ik kan me niet indenken dat je dat doet met je hand tot vuist gebald. Om te geven en te delen moet je je hand openen. De geopende hand toon je kwetsbaarheid maar ook je goede wil. Ook om te ontvangen moet je je hand openen. De bedelaar doet dit om aardse, materiële zaken te ontvangen.

Maar hopelijk ook om liefde en zorg te krijgen en lief en leed te delen. Want ook dan leggen we de handen in elkaar. Dat kan natuurlijk alleen als ze open zijn. Dit vraagt om je kwetsbaar op te stellen. Dat vereist moed en vertrouwen.

Veel christenen vouwen hun handen als ze bidden. Dat is een houding uit oude Keltische culturen, waarin de vazal zijn heer naderde. Daarmee betuigde hij zijn onderwerping en trouw. De bijbel noemt veeleer het gebed met naar boven ge-richte geopende handen: een houding van ontvangen, van verwachting. Vandaar dat er



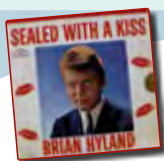
ook op deze manier gebeden wordt.

God schiep. Hij nam en hij gaf. Hij gebruikte ook wat wij mensen kinderen handen zouden noemen. Handen als werkwoord. Je steekt ze uit de mouwen. Je neemt bij de hand. Je opent ze om ze de taal van ons hart te kunnen laten spreken. Geopende handen verenigen passie, compassie, medeleven,

ofwel: liefde .

Toen Jezus het heel moeilijk aan het kruis, waren zijn laatste woorden: "Vader, in uw handen leg ik mijn geest." (Luk 23:46) Om iets in een hand te kunnen leggen moeten deze open zijn. De handen van God moeten dat dus zijn geweest. Ook God gebruikt Zijn handen dus op meerdere manieren. De opgeheven hand, volgens de lichaamstaal die van een heerser. Maar als het er werkelijk om gaat, maken zijn handen het gebaar van een UITNODIGING!

Hans Luesink



Zoen van papier

*'t Is vakantie, jij bent weg deze zomer, maar één ding dat ik nog kan doen:
Een liefdesbrief voor jou, elke dag deze zomer – zoen van papier
Ook al wordt het nog zo warm, het zal koud zijn, dus stook ik het vuur in
mijn hart*

Een liefdesbrief voor jou, elke dag deze zomer – zoen van papier

*Ik zie je in het zonlicht, de golven zingen jouw lied
Ik voel in het zand zachtjes naast me, maar nee, dan lig je er niet
Waarom blijf je niet bij mij deze zomer? Onthou nou, je hoort bij mij!
Dus geef me nu je woord van trouw tot september, bezegeld met een kus
'k Zie er o zo tegenop deze zomer, maar één ding dat ik nog kan doen
Een liefdesbrief voor jou, elke dag deze zomer
Een zoen van papier, zoen van papier, zoen van papier*

(Sealed with a kiss Geld/Udell, hertaling Jan Rot)



De dominee en de pater

Op een morgen gaat de telefoon van de havendominee. De Griekse superintendent van de tanker Tenacity is aan de lijn en verzoekt niet te lachen als zij vraagt of hij bekend is met geesten aan boord. Na aangegeven te hebben hier vaker mee te maken te hebben krijgt hij het verzoek aan boord te komen.

Nadat predikant Léon Rasser z'n jawoord heeft gegeven, denkt hij na. Geen twijfel mogelijk, hier moet gehandeld worden. De timing is een ander verhaal. Die is ronduit slecht. Hij zit midden in de voorbereidingen voor Pasen en ook op de Sea Pioneer – het probleemschip dat aan de ketting ligt – wordt op hem gewacht.

Nog diezelfde middag zoekt hij contact met stadsklooster La Verna in Osdorp. Al jarenlang is de samenwerking met de franciscanen een goede en ook nu wil hij even overleggen. Immers, een alledaagse situatie is dit zeer zeker niet. Aandachtig luistert pater Frans naar hetgeen Léon vertelt. Al snel vinden de twee elkaar. Ze gaan er samen naartoe! Als het tijdstip bekend is belt Léon Rasser een volgende partij. En jawel, ook het zeemanshuis doet mee. Het busje is beschikbaar, inclusief chauffeur. Vroeg in de ochtend van donderdag 15 maart melden beiden zich op de Radarweg. Nadat de havendominiee wat attributen uit de gebedsruimte heeft gehaald, kunnen we weg. Zo'n tien minuten later duikt de hoge poort van Oiltanking op. Omdat Léon onze komst al eerder heeft aangemeld laat de security ons direct door. Terwijl we de terminal oprijden, kijkt de pater z'n ogen uit. Dit is volstrekt nieuw voor hem. Welk een wereld. Imposant, surrealistisch, kil. Het beeld is er een van kolossale opslagtanks, ontelbare leidingen en enorme tankers. Dan staat de bus stil. We stappen uit. De Tenacity ligt er rustig bij. Niets aan de hand, zo lijkt het.

Op het dek van de benzinetanker worden we vriendelijk ontvangen. Nadat we staan ingeschreven en een pas om de hals hebben, gaat de Filippijnse matroos ons voor naar de accommodatie. Via de

pompkamer stappen we een grote ontvangstruimte binnen. Handen worden geschud. Blikken worden gewisseld. Blikken van zorg, hoop, verwachting. Als de koffie op tafel staat, steekt de kapitein van wal. Met de minuut groeit mijn bewondering voor de man. Een ding is zeker. Hij heeft lef, heeft er geen enkele moeite mee zich kwetsbaar op te stellen. Het welzijn van z'n crew heeft de hoogste prioriteit. Een klein uur later is de situatie helder. Duidelijk is dat maar weinig bemanningsleden zich hier echt op hun gemak voelen. Vooral 's nachts niet. Want juist dan gebeuren die rare dingen. Geklop op deuren terwijl er niemand is, gefluit in gangen die leeg zijn en meer van dat soort onverklaarbare zaken. De camerabeelden bevestigen de



bange vermoedens. Op een duister dek zijn vage, lichtgevende schimmen zichtbaar. Schimmen die er niet horen te zijn. Hield men het in eerste instantie nog op verbeelding, toen het stilzwijgen werd verbroken, werd ook de visie bijgesteld. Niet doen alsof er niets aan de hand is maar ... hulp inroepen.

Na het stellen van de nodige vragen denken Léon Rasser en Frans Gerritsma er eender over. Het gehele accommodatieblok dient gezegend te worden. Onder begeleiding van de tweede stuurman gaan we naar boven. Op de brug vangt de pater z'n sprenkelarbeid aan. Dat hij de waarschuwing van de dominee niet in de wind slaat, zie ik ook. Zonder de instrumenten te raken, regenen de druppels de open ruimte in. Niet eerder dan dat Gerritsma alle hoeken gehad heeft, gaan we omhoog. Een voor een worden de deuren geopend en volgt eenzelfde ritueel. Ook de woorden veranderen niet: "In the name of the Father, the Son, and the Holy Spirit". De laatste halte is de machinekamer. Niet eerder dan we de oordopjes inhebben, wordt de weg vervolgd. Voorzichtig lopen we van de ene naar de andere ruimte. Grote ruimtes, gehörige ruimtes, ruimtes vol dieselwalm. Dat de pater franciscaan vandaag in burger is gekomen, blijkt een goede zet geweest. De bordessen zijn glibberig en overal steken allerhande onderdelen uit. Een plek waar je zo onderuit gaat. En al helemaal met een lange, onhandige pij om je lichaam. Dan valt m'n oog op iets anders. Naast de generator staat een bord met eten. Een grote hoop witte rijst geflankeerd door groentes en twee stevige kippenbouten. Waarom die hier staat, had de kapitein ons al verteld. Om de geesten gunstig te stemmen had men her en der

wat voedsel neergezet. Een kwestie van het zekere voor het onzekere nemen ... Dat het gezag ze liever kwijt dan rijk is, horen we tijdens de lunch. Een lichte angst is er de oorzaak van dat meerdere bemanningsleden moeite hebben met slapen. Om wat meer grip op de situatie te krijgen, zijn er zelfs die de hutverlichting continu aanhouden. Dag en nacht. Als de kapitein middels de intercom omroept dat er om 13.00 uur ook nog een 'personal blessing' zal zijn, wordt het druk. Een voor een stappen de bemanningsleden op pater Frans af. Wat volgt is de handoplegging, het uitspreken van de zegen en het kruisteken. Tenslotte doopt de zeeman z'n hand in het de kom met wijwater en zoekt z'n plek in de cirkel weer op. Als een ieder aan de beurt is geweest en een gezamenlijk 'Onze Vader' heeft geklonken, stapt de kapitein naar voren. Uitvoerig dankt hij beide 'fathers' voor hun komst. Voor het vragen van Gods bescherming; voor crew, schip en reis. Wat volgt, is een spontaan en luid applaus. De jassen gaan aan, het schip wordt verlaten, de missie zit erop.

Dat die missie niet zonder effect is gebleven, blijkt twee dagen later. Als zes zeelieden van de Tenacity het zeemanshuis binnenstappen, is mijn vraag een vanzelfsprekende. Nadat de derde wtk een grote pitcher bier heeft besteld, zet hij een vrolijk gezicht op. "Since your visit everything calmed down", lacht hij. "I have to be careful but we think the ghosts have left our vessel". Na m'n verwondering is er de blijdschap en een even brede lach. "And when are you leaving Amsterdam", vervolg ik. "Tomorrow sir. A pity, we love this place!"

Leo Bersee



Op de foto's is te zien hoe Helene Perfors een Filippijnse bemanning helpt met het verdrijven van een kwade geest aan boord.

Geloof u in geesten?

Verstand en gevoel kunnen elkaar aanvullen

“Geloof u in geesten?”

Die vraag wordt mij geregeld door Filippijnse bemanningsleden gesteld. Meestal is er een aanleiding voor: bij sommigen voelt het niet helemaal goed aan boord.

Een kok hoorde tijdens de nachtdienst iemand in de gang langslopen – maar toen hij ging kijken, was er niemand te zien.

Een steward hoorde de WC doortrekken, maar er kwam niemand uit het toilet naar buiten.

Een matroos voelde een soort van aanwezigheid in de hoppergang, maar zag niets.

Daarover raak je dan in gesprek. In al deze gevallen kwam het gevoel naar voren, dat deze ervaringen te maken hadden met overlijdens op of rond het schip. Veel Filippijnen geloven namelijk dat de geest van een overleden mens die nog geen rust heeft gevonden, kan rondwalen.

De westerse bemanningsleden doen hier meestal wat lacherig over. Geesten en spoken bestaan immers niet. Het is allemaal bijgeloof. Maar hoe zit het dan bij mij: “Geloof u in



geesten?" Mijn antwoord is meestal: "Ik ervaar het zelf niet zo, maar wat jullie voelen, neem ik wel serieus." Is dat een lekker diplomatiek antwoord om er vanaf te zijn? Nee, zo bedoel ik het niet. De manier waarop wij de wereld en het leven ervaren, wordt alleen voor een groot deel bepaald door onze culturele achtergrond. We kijken allemaal door een bepaalde bril naar de wereld.

Als het gaat om dood en leven, denken wij westerlingen tamelijk zwart-wit. Je leeft, vervolgens ga je dood – en dan is het voorbij. Zo gaan we er ook in onze maatschappij mee om: je krijgt 4-5 dagen om de uitvaart van

iemand te regelen. Rouwgebruiken zijn iets van vroeger tijden. Het liefst zetten we in ons hoofd een knop om en dan moet je weer verder. Op een gegeven moment dien je er wel overheen te zijn. Intussen blijkt bij velen dat dit helemaal niet lukt. Heel veel mensen krijgen last van het verlies en moeten hulp zoeken. Niet voor niets is er een enorme rij aan rouwverwerkingsboeken op de markt verschenen. Wat ik maar wil zeggen: 'dood is dood' vinden wij rationele westerlingen, maar intussen weten we er toch ook niet zo goed raad mee.

In de Filippijnen wordt er minder zwart-wit omgegaan met de dood. Als iemand overlijdt, wordt er dagenlang bij het lichaam gewaakt. Er wordt ruimschoots de tijd genomen voor het afscheid. Op Allerzielen (2 november) bezoekt men de graven van geliefde familieleden. Op de begraafplaats wordt samen gegeten. Men blijft de aanwezigheid van iemand ervaren, ook al is 'ie er niet meer. Dan kan het gebeuren dat iemand nog heel dichtbij voelt. Hoe moet je daar woorden voor vinden? Zo heb je het al gauw over de geest of de ziel van iemand. Is dat minder rationeel? Ja, als je van die aanwezigheid een soort rondzwevende substantie gaat maken, dan kom je in de sfeer van bijgeloof. Mijn wetenschappelijk gevormd verstand heeft daar

Alleen maar inbeelding?

In het laatste deel van de beroemde Harry Potter reeks heeft hoofdpersoon Harry een bijna-dood ervaring. Op station King's Cross heeft hij een gesprek met de overleden professor Perkamentus. Ze praten over alles wat Harry heeft moeten doorstaan. Aan het einde wil hij nog één ding weten: of dit allemaal echt is, of dat het zich alleen maar in zijn hoofd afspeelt. "Natuurlijk speelt het zich in je hoofd af, Harry," zegt Perkamentus dan, "maar waarom zou dat in 's hemelsnaam moeten betekenen dat het niet echt is?"



moeite mee. Maar dat er iets na de dood van een mens aanwezig blijft behalve het stoffelijk overschot, vind ik niet zo'n gekke gedachte. Dat is overigens ook een kerngedachte binnen het christelijk geloof: een mensenleven blijft bewaard in Gods eeuwigheid. Er is zoiets als de opstanding der doden.

Trouwens, ook wij nuchtere westerlingen hebben toch ook wel een gevoel voor het ongrijpbare. "Er hangt iets in de lucht," kunnen we soms zeggen. We hebben het over een 'buikgevoel' of een 'zesde zintuig'. Daarom is het nog maar de vraag of de westerse rationale benadering van dood en leven zo verstandig is. Rituelen kunnen helpen om recht te doen aan deze zaken die ons verstand te boven gaan. Daarom heb ik er als dominee ook geen

enkele moeite mee om aan boord met een wijwaterkwast rond te gaan. Water heeft namelijk een rijke symbolische betekenis. Voor je geboorte drijf je rond in vruchtwater. In water kun je verdrinken, maar je bestaat als mens ook voor tweederde uit water. En water reinigt. Met de wijwaterkwast geef je aan: deze ruimte is weer fris en schoon – wat er ook is gebeurd, hier kun je weer opnieuw beginnen. Over zo'n ritueel kun je ook eindeloos gaan theoretiseren, maar voor mij telt het positieve effect. Het 'voelt' daarna anders. Overigens hebben ze dat aan boord wel goed begrepen. Want of het ene bemanningslid nu wel in geesten gelooft en het andere niet, ik krijg altijd alle ruimte om mijn ding te doen!

Stefan Francke

ZINGEN Als kleine jongen liep ik eens op een koude winteravond van de verlichte schaatsbaan over een donkere weg naar huis. In die tijd kon dat nog – het was veilig genoeg. Maar ik was, eerlijk gezegd, toch wel een beetje bang. Al die donkere schaduwen van de struiken... Zag ik daar niet één of ander beest? En zat daar niet bij dat schuurtje een enge man verscholen? Mijn verstand vertelde me, dat het allemaal maar schaduwen waren. Maar dat nam mijn angstgevoel niet weg. Toen ben ik al wandelend hard gaan zingen. Dat hielp wel. Ze hoorden me thuis al van verre aankomen.





Draftsurvey

Wanneer een schip met een lading bulk arriveert wil de ontvanger precies weten hoeveel dat schip aanlevert. Ook al is er een dikke map aan ladingdocumenten aan boord aanwezig, opgemaakt door de meest onafhankelijke instanties, ook al heeft hij al ver voor aankomst te horen gekregen hoeveel er geladen is, de ontvanger gelooft het niet. Hij heeft zijn eigen surveyor die samen met de stuurman een draft survey moet gaan maken. Een draft survey is een berekening aan de hand van de diepgangsmarken en de tabellen aan boord. Hiermee kan tot op de ton nauwkeurig worden bepaald hoeveel lading er gelost gaat worden. Tenminste, dat is in de meeste landen zo. Nantong ligt echter in China, daar gelden andere gebruiken.

Nadat we ingeklaard zijn wordt door de gangwaywachter de komst van een surveyor aangekondigd.

“Cap, surveyor onboard! Eh ... five surveyors!”

Vijf? denk ik. Mensen genoeg in China natuurlijk, maar vijf? Even later stommelt het vijftal de brug op, een voor een. De eerste is gekleed in een soort fantasie-uniform. Hij zegt de Officiële Staatsdraftsurveyor te zijn. (Als ik dit woord typ protesteert mijn automatisch correctieprogramma heftig; nou ja, ik had ook nog nooit van dit woord gehoord).

Na de Officiële Staatsdraftsurveyor (vanaf hier OS genoemd), komen er nog vier – gekleed in iets minder formele uniformen – de trap op. Dit blijken Reguliere Draftsurveyors te zijn (vanaf nu RD's genoemd). Deze kijken om zich heen alsof ze voor het eerst een scheepsbrug zien, toch wel opmerkelijk voor mensen die gewoon zijn op schepen te werken. Drie van de vier houden een mobiel in de hand waar een wit kabeltje uitkomt. Dit koordje splitst zich en zit in hun oren geplugd. Het lijkt alsof ze lopen op een soort powerbank. Alsof ze zich niet zelfstandig kunnen voortbewegen zonder dit apparaat, mijmer ik. Maar dan vraagt de OS mijn aandacht. Tabellen, documenten, scheepsgegevens, alles moet deze man zien. Het ziet er niet naar uit dat dit kort gaat duren.

“Koffie?” informeer ik. Wanneer ik naar de koffiehoeke loop zie ik een opmerkelijk tafereeltje. Een van de vier RD's, een boomlange Chinees, staat achter het stuurwiel. Hij trekt een gezicht waarvan hij denkt dat een roerganger dat doet, ernstig en oplettend, terwijl zijn maat druk doende is dit vast te leggen op zijn mobiel. Voor deze gelegenheid heeft hij zelfs zijn oren ontplugd. Ik zucht en geef iedereen een mok koffie.

wetendheid schudt hij zijn Officiële Staatshoofd. “Nee, kapitein. Ook op de tabellen dient een Officieel Stempel te staan, anders kan er niet gelost worden!” Ik begrijp niet waarom we zonder stempeltje niet de luiken kunnen opengooien en ... wat ik wel besef is dat dit nog wel wat tijd zal vergen. En inderdaad, de morgen verstrijkt voordat we er erg in hebben.



“Op deze tabellen staan geen Officiële Stempels!” zegt OS, hij klinkt alsof hij zojuist geconstateerd heeft dat het schip geheel onzeewaardig is. Ik werp een korte blik op de bedoelde tabellen en zeg: “Dat is ook niet vereist, deze tabellen horen bij het Tonnage Certificate en daar staan de Juiste Stempels op.” (Ik doe mijn best om de hoofdletters in deze zin door te laten klinken). Misprijzend om zoveel on-

Al deze problemen gaan voorbij aan de RD's besef ik. Eén ligt inmiddels op een veel te kort bankje te slapen (Chinezen kunnen echt overál slapen ...) de anderen nemen een selfie op alle mogelijke plekken op de brug. Voor het raam, met uitzicht op de nog steeds gesloten ruimen, bij de koffiehoeke, achter de radar waarbij de mimiek verradt dat ze niet helemaal door hebben wat de functie van dat ding eigenlijk is en achter

de kaartentafel.

Nadat ook de middag verstreken is in oeverloos gezwets zijn we er nog niet uit.

“U moet met uw schip van de kade! We kunnen niet lossen en de ligplaats kost veel geld!” De OS klinkt vastberaden maar net zo vastberaden geef ik hem van repliek.

“Mijn HWTk en nog andere bemanningsleden zijn de wal op: we kunnen niet weg!” Ik verzin het ter plekke.

Daar heeft hij niet van terug en vertwijfeld grijpt hij naar zijn mobiel.

Van het intermezzo gebruik-

makend, loop ik de brugvleugel op om een frisse neus te halen. Daar kom ik een van de RD's tegen, in een merkwaardige houding. Hij staat daar met een vreemde grimas om zijn mond, een arm uitgestrekt en zijn hand met de palm naar boven. Zijn maat staat met zijn mobiel in de aanslag.

Dan valt het kwartje: nummer één RD houdt zijn hand net onder de onderrand van de zon, die nu wazig door de gelige smog, net boven de horizon staat. Nummer twee legt het tafereeltje vast

voor het nageslacht. Zon in de hand: wie heeft dat nooit gedaan, bedenk ik wederom zuchtend.

“Captain! Captain! Please ...” het is OS die naar me staat te gebaren.

“Coming!” roep ik terug en hoop dat we er nu uit zijn. Al zullen de assistenten van het staatshoofd misschien graag nog een zon-in-de-hand van de zonsopkomst willen maken ...

Kees Wiersum

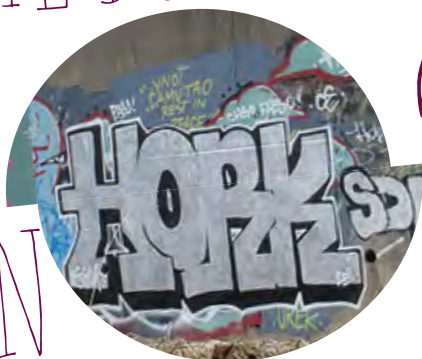


Vereniging Maritiem Gezinskontakt

De Vereniging Maritiem Gezinskontakt (VMG) viert dit jaar een feestje. Voortgekomen uit de Stichting Gezinscontact Zeevarenden zet zij zich nu al sinds 1983 in voor partners en familieleden van zeevarenden. Zoals de zeemannsvrouwen zelf zeggen: “Er is veel veranderd in 35 jaar VMG, maar niet de herkenning die we bij elkaar vinden. Of je partner nu vaart op de grote of kleine vaart, op een bulkcarrier, reefer, sleper, containerschip of zware ladingsschip, of werkt in de offshore of bagger; bij ons hoeft je niks uit te leggen. Als vanzelfsprekend houden wij thuis ook regelmatig in ons eentje het roer recht.”

De leden ontmoeten elkaar bij diverse activiteiten door het hele land. Via media en sociale netwerken laten ze zien hoe zeemannsvrouwen en zeemannsgezinnen ‘echt’ zijn en strijden tegen vooroordelen en valse beeldvorming. Ze maken zich samen sterk met belangenverenigingen van vakbond, reders en kapiteins wanneer het gaat om thema's als piraterij. Meer weten? www.maritiemgezinskontakt.nl of info@maritiemgezinskontakt.nl

WAT TE DOEN
MET
EEN



Een hork aan boord

De Wet arbeid Vreemdelingen (WAV) is niet van toepassing in de zeevaart. Op een Nederlands schip kan dus in feite een zeevarende van elke nationaliteit aan boord worden aangetroffen. Doorgaans betekent dit een Nederlandse kapitein, Oekraïense officieren, een Kaapverdise kok en Filipijnse matrozen. Maar het gebeurt ook wel eens, dat slechts het Nederlandse aan boord bestaat uit de Nederlandse Driekleur en er niemand aan boord is uit Paesi Bassi.



Verschillende nationaliteiten, culturen en gebruiken en dat allemaal op één schip. Als dat maar goed gaat! In een fabriek zijn natuurlijk ook collega's van andere afkomst, maar ja, aan het einde van de dag gaat iedereen weer naar huis.

Meestal gaat het goed. Gezellig eten in gescheiden messrooms of na elkaar. Russen of Oekraïners lijken niet zo om gezelligheid aan boord te geven en trekken zich terug in hun hutten. En de Nederlanders, de betweters aan boord, zijn nogal direct en bot. Maar wat te doen met een oncollegiaal iemand aan boord? Of iemand die zich niet veel aantrekt van het principe 'goed werknemerschap'? Een onbeschaafd iemand?

Daarvoor heeft kapitein aan boord de zorg voor het schip, de bemanning en de lading. De kapitein vertegenwoordigt de scheepsbeheerder maar is gelijktijdig ook werknemer. In de Wet Zeevarenden staat: *De kapitein is belast met de handhaving van de openbare orde aan boord en oefent aan boord over alle opvarenden disciplinair gezag uit. Hij kan tot handhaving van dit gezag de maatregelen nemen die redelijkerwijs nodig zijn.*

Maar wat gebeurt er of kan er gebeuren als de kapitein een lompe werknemer, een bully of gewoon een naar persoon is? Wanneer het, kortom, een hork is? Zoals een kapitein die het niet zo goed kon vinden met de Indonesische kok? Elke dag rijst, de soep te zout en het brood niet te hachelen, beweerde deze gezagvoerder. Toen de kok in plaats van aardappelkroketjes weer rijst serveerde was de maat vol. De kok moest maar vervroegd afgelost worden. Hierdoor ontstak de kok in woede en begon in de kombuis te schreeuwen tegen 'de ouwe'. De volgende dag werd de kok in de eerst volgende haven ontslagen (*dismissed** stond er in zijn monsterboekje) en vloog hij naar huis.

Na opheldering door de ITF heeft de rederij toch maar de resterende vijf dagen van het contract uitbetaald en het ontslag ingetrokken. De kok moest helaas in deze casus het onderspit delven. Hij trof het niet, dat hij het met een (meerdere) collega aan boord niet kon vinden. Hopelijk heeft hij aan boord van een ander schip meer geluk.

Jos Hilberding

* Een dergelijke (negatieve) aantekening in het monsterboekje is niet toegestaan. Ook hier ging de kapitein zijn boekje te buiten. De vakbond probeert de kosten van een nieuw monsterboekje nog te verhalen op de reder.





Dit schilderij is ooit gemaakt met de
nieuwste technieken op het gebied van



om een beeld te geven van de
gebied van de scheepvaart.

Aan boord kun je in de hutten nogal eens de afbeelding van een heilige tegenkomen. Zeker bij de Filippijnse collega's die een 'bidhoekje' hebben ingericht, met een rozenkrans en Mariabeeldje erbij. Welke verhalen schuilen er achter die plaatjes? Wie kent bijvoorbeeld Sint Benedictus?



SINT BENEDICTUS

REGELS VOOR EEN MANNENGEMEENSCHAP

Zelf heb ik vanuit mijn protestantse achtergrond niet zoveel met heiligen. Ik zal tenminste niet zo gauw tot ze bidden. Maar kloosters bezoek ik wel graag. Dat begon al toen ik studeerde. Als ik een dik boek voor een tentamen in mijn hoofd moest stampen, wilde ik niet worden afgeleid. Dan ging ik naar de Benedictijnse Abdij in Egmond-Binnen. Daar kon ik in alle rust zitten blokken.

Benedictijnse kloosters staan in de traditie van Sint Benedictus van Nursia in Italië (480-547). Als veertienjarige sluit hij zich aan bij een groep monniken. Vervolgens wordt hij al snel overste van een klooster, in Vicovaro. Sommige monniken vinden hem echter zo streng, dat ze besluiten hem te vergiften. Er wordt stiekem gif in de beker van Benedictus gedaan. Maar als hij de zegen over de beker uitspreekt, breekt deze wonderlijk genoeg in stukken. Later sticht Benedictus zijn eigen klooster in Monte Cassino. Daar schrijft hij de naar hem vernoemde beroemde kloosterregel *Regula Benedicti*. Die vormt nog steeds de basis van

de benedictijnse kloosters vandaag de dag. Benedictus vindt dat je leven een duidelijke structuur nodig heeft om een goed christen te kunnen zijn. Heiligheid vraagt om concentratie. Toewijding maakt een beter mens.

Nu zou je kunnen denken dat het leven van een monnik veraf staat van dat van een zeevarende. Bij een zeevarende denk je misschien niet direct aan kuisheid of armoede. Toch zijn er veel raakvlakken. Want een klooster is een mannengemeenschap, net als op veel schepen.* In het klooster wordt een strak tijdschema aangehouden: 8 uur per dag wordt besteed aan bidden, 8 uur aan werken en 8 uur kan er worden ontspannen en geslapen.

Het "Seafarer's Center" in Duluth (VS) heeft een oproep uit de Regel van Benedictus als motto:
"Alle gasten die aankomen, moeten worden ontvangen als Christus zelf."

* Er bestaan ook benedictinessenkloosters, maar die zijn er pas later gekomen.



Het levensritme lijkt op een soort van wachtlopen. Het voordeel daarvan is dat je je niet druk hoeft te maken om de vraag: ‘Wanneer ga ik wat doen?’ Het schema houdt het leven overzichtelijk.

Ora et labora – bid en werk – is een beroemd benedictijns gezegde. Aan boord is er ook een duidelijke, werkgerichte focus. Anders kan een schip niet varen. Ooit hoorde ik een zeevarende opmerken: “Aan boord kun je goed je werk doen, omdat je je nergens anders druk over hoeft te maken.”

In een klooster is er een duidelijke taakverdeling, waarbij er gerouleerd wordt als het gaat om huishoudelijke taken. De abt is duidelijk de baas en draagt grote verantwoordelijkheid, net als de kapitein op een schip. Bezoekers zijn altijd welkom, als ze zich maar nergens mee bemoeien.

Kortom: de regel van Benedictus is een soort ‘best practice guide’ voor het leven in een kleine gemeenschap. Belangrijk is het voorschrift dat er geen clubjes of kliekjes mogen worden gevormd, want die bederven de sfeer. Monniken moeten voor elkaar zorgen en hebben verantwoordelijkheid voor elkaar. Ook zeevarenden spreken van hun ‘tweede familie’ aan boord. Al met al misstaat een afbeelding van Sint Benedictus in het geheel niet aan boord. Zelf hoef ik niet meer naar een klooster om tentamens te leren. Dit jaar verblijf ik wel met drie bevriende broers, die allemaal zelfstandig ondernemer zijn, een paar nachtjes in een Belgische abdij. Dan kom je aan gesprekken toe, waar anders geen tijd voor is. Bovendien mag er een abdijbiertje bij gedronken worden. Iets waar wij natuurlijk ook weer op tijd mee ophouden.

Stefan Francke

Wie:

Benedictus van Nursia

Wanneer:

480-547

Waar:

Italië

Gedenkdag:

11 juli

Voor wie belangrijk:

patroonheilige van Europa

WAT TE DOEN MET EEN



Zeemansvrouw

Hork

Hemelvaartsdag 2018 en ik heb een writers-block. Als Daphne Dekkers dit zegt klinkt het interessant. Ik vind er weinig an. Het is stom. Ik kan er niks mee. Verdorie, ik heb hier toch helemaal geen zin in.

18.30: "Hi mam, wat ben je aan het doen behalve mokken en mopperen? Eh, ik zou m'n column afgelopen zondag af moeten hebben. Hebben ze je dit keer geen onderwerp gegeven dan? Jawel, het onderwerp is 'hork'. Wat, een vork? Nee joh, stom puber persoon, een 'hork'. Je weet wel, in de Dikke van Dale, oké in jouw wereld heet dat Wikipedia, beschrijven ze dat als een 'onaangenaam persoon, een lomperd'. En dat moet ik dan samensmelten met ons zeemansleven."

Puber begint te lachen en

zegt: "Ik weet een vier-letter woord waarmee je je column dan in één klap klaar hebt." "Oké en dat is?" vraag ik nors kijkend en mokkend. Puber draait met haar ogen en zegt heel droog: "Papa!!!" "Ja, papa is een hork. Ik hou hartstikke veel van hem maar was vorige week toch ook wel blij dat hij weer vertrok. Sorry hoor mam, maar ik werd af en toe helemaal mesjogge van hem. Jij ging dan lekker werken, maar hij zat constant op m'n lip. Ik moest op tijd beneden zijn en het was vakantie! Echt hoor! Ik moest m'n kamer glad houden. Ik moest hem helpen koken zodat het klaarstond als jij thuis was. En het ergste, hij deed overal paprika in! Echt, ik had geen vijf minuten rust. En dan dat gezeur aan tafel. Gezeur over school, m'n kamer, m'n kleding, echt alles. En over m'n vriendje, dat kon echt niet mam! Dat hij uit een niet zo'n traditioneel gezin komt is toch

geen reden om van die botte opmerkingen te maken? Wat kan die jongen er nou aan doen? Snap je nu dat ik hem niet mee durfde te nemen in papa's verlof? Je schaamt je toch dood met al die rot* opmerkingen en zogenaamd dubbelzinnige grappen!" Ik laat het even bezinken en zeg dat ik als de sodeju m'n laptop op ga starten. Ik heb wel een beeld bij wat ze zegt. Met dat ze naar boven loopt, bedank ik haar en ze roept mij nog iets na: "Graag gedaan hoor mam. En oh ja, jij kunt er ook wat van!" Humpf...

Joke van den Dool

* Eigenlijk zei ze iets anders maar ik houd het hier graag netjes.



WAT TE DOEN
MET
EEN



?

Een hork aan boord is een pest voor de sfeer



“Dewi! More coffee!” brulde de boomlange machinist naar de Indonesische matroos, ondertussen rammelend met de koffiepote op het warmhoudplaatje. Hij is zonder twijfel de grootste hork die ik ooit zag aan boord. De matroos wist niet hoe snel hij de pot moest halen om hem bij te vullen, en dat was maar goed ook. De kapitein zat erbij en glimlachte minzaam. En dus deed de hoofdmachinist dat ook. En daardoor kon deze hork zijn goddelijke gang gaan.

De rest van de aanwezige bemanning zweeg. Er heerste een beklemmende sfeer, zo een die je aantreft in een angstcultuur. Als je je mond opendeed, was je de Sjaak en als je pech had kon je je carrière wel op je buik schrijven. Ik was aan boord vanwege mijn verking, hij was nog maar maritiem officier. Dus drukte ik mijn rug diep in het klamme kunstleer van de bank en zweeg. De koffie met melkpoeder smaakte niet, maar ik slikte het door. Bang om per ongeluk de aandacht trekken, op wat voor manier dan ook. Stilletjes bedacht ik dat we het thuis toch eens moesten hebben over die carrière op zee. Misschien werd mijn verking ook wel een hork.

Toen kwam de eerste stuurman (voorheen kapitein) binnen. Hij lachte zijn lelijke gebit bloot en zwaaide met een stapeltje papieren. “Kijk eens wat ik hier heb!” riep hij door de ruimte. Iedereen zweeg. “De

takenboeken! En ze zijn alwéér slecht gemaakt!” De leerlingen zaten er stilletjes bij. Hun ouders hadden geen benul van het feit dat ze de toekomst van hun kinderen in handen hadden gelegd van deze onkundige hork. Dat ze het vak niet van hem gingen leren was overduidelijk. Eén van beiden haakte halverwege de stage af en dat was het beste wat hij kon doen. Jammer voor de rederij, die bleef zitten met de hork.

Ik moet eerlijk zeggen dat ik al in geen jaren meer zo’n hork ben tegen gekomen aan boord. Of toch! Die ene, die altijd zocht naar hiaten in de kennis van anderen. Met name (of eigenlijk: alleen maar) de lager geplaatsten in de hiërarchie moesten het ontgelden. Ze werden dagelijks vernederd vanwege de kleinste vergissing, totdat hun eigenwaarde gedaald was tot een nulpunt. Iedere reis weer een nieuw slachtoffer, iedere reis weer iemand die uit wanhoop ontslag nam. Jammer voor de rederij, die bleef zitten met de hork. Totdat er eindelijk een kapitein aan boord kwam die tijdens de koffie meedeelde dat hij zijn grote waffel moest houden. Daarna fleurde het hele schip op.

Hoe het uiteindelijk is afgelopen met de grootste hork die ik ooit trof? De bemanning heeft persoonlijk met hem afgerekend. Hij overleefde het, maar is ergens anders gaan werken.

Ik vind het lastig om over deze ervaringen te schrijven, want ik vond het heel erg voor de mensen die er het slachtoffer van waren. Gelukkig waren het er maar een paar. Als ik nu op bezoek ben aan boord, kom ik voornamelijk aardige mensen tegen. Misschien heeft dat ook te maken met het feit dat mijn man inmiddels geen marof meer is. Verder heb ik ook bijzonder goede herinneringen aan het meereizen en niet in de laatste plaats vanwege de gezelligheid aan boord. Mede hierdoor heb ik uiteindelijk altijd achter de carrière van de man kunnen staan.

In ieder geval kom ik nooit meer een hork tegen. Tenminste, niet aan boord.



Familiesfeer aan boord

De vaderrol van de kapitein



Als havendominée ben ik regelmatig op pad om bemanningsleden aan boord te spreken. Het functioneren van de kapitein is daarbij ook wel eens onderwerp van gesprek. Daarbij gaat het er steeds meer om of hij al dan niet zorgt voor een familiesfeer aan boord.

Aanvankelijk had ik het idee dat een kapitein die oprecht belangstelling toont voor hoe het gesteld is met zijn bemanning (en hun gezinnen), verjaardagen viert en de mensen aan boord stimuleert een zeemanshuis te bezoeken, niets meer was dan een onderdeel van zijn persoonlijkheid. Dit idee werd versterkt door bemanningsleden die bij een dergelijke kapitein proberen hun contract te verlengen. Inmiddels vind ik de gedachte dat je als varende 'geluk moet hebben met je kapitein' niet diepgaand genoeg.

Op bezoek aan boord van schepen waar het leven vrijwel uitsluitend lijkt te bestaan uit werken, slapen en eten begin ik me steeds meer te ergeren. Hoe kan het toch zijn dat een kok als enige Filippijn aan boord wordt gezet? Dat de Oost-Europese top 3 van zijn schip pauzes op de brug houdt en hem met een zwijgzame Kaapverdiaan beneden laat zitten?

Als het met de sfeer aan boord nog erger is gesteld, schroom ik dan ook niet meer om contact op te nemen met de reder. Dit is volgens mij trouwens niet in de laatste plaats ook in het belang van de kapitein zelf. Het verleden heeft immers geleerd dat de opgekropte frustratie bij bemanningen zelfs tot moord op hun leidinggevende kan

leiden. Mijn ervaring is dat het per reder enorm verschilt hoe ze op mijn melding reageren. Bij een zwaar drinkende kapitein heb ik overigens ooit eens de waterpolitie ingeschakeld. Het was toen een koud kunstje hem op heterdaad te betrappen.



Bij horkerige kapitein-eigenaars zijn er voor mij helaas geen middelen om ze te corrigeren. Juist omdat zij ook reder zijn, is er helemaal niemand die hun wijst op wat redelijk is. Er zijn daarom matrozen die proberen te voorkomen bij hen te werken. Ik weet dat er op dit moment een schip rondvaart waarbij er een limiet gesteld is aan de hoeveelheid suiker die de matrozen in de koffie mogen doen? Van enkele matrozen weet ik dat ze van armoede een ziekte verzinnen zodat de havenarts ze naar huis stuurt. Op deze manier hoeven ze hun ticket naar huis (en die van hun vervanger) tenminste niet te betalen.* Een ander probleem bij het bijstaan van scheepsbemanningen die slecht behandeld worden, zijn de zwarte lijsten. Iemand die bekend staat als klager krijgt

geen werk meer aangeboden. Inmiddels spreek ik bij mijn scheepsbezoeken officieren aan op hun verantwoordelijkheid voor een familiale sfeer aan boord. Als ik vraag naar de invulling van hun vaderrol, merk ik dat ze niet gewend zijn hierover te praten. Daarbij heb ik zelfs het vermoeden dat men er nog nooit over heeft nagedacht. Een HWTK merkte bijvoorbeeld op dat er op dit gebied geen enkele scholing bestaat. Dit terwijl men in de zeevaart helemaal gek is op certificaten! Mijn collegae Helene Perfors en Stefan Francke zijn onlangs begonnen met het geven van lessen op de zeevaartschool in Rotterdam. Zonder moralistisch te zijn, proberen zij de nieuwe generatie zeevarenden te laten nadenken over hun sociale gedrag. Mijn hoop is dat een officier die een familiesfeer aan boord laat heersen, een regel wordt in plaats van een uitzondering. En wat mij betreft wordt bij de volgende MLC een bepaling opgenomen dat de kapitein en machinist verantwoordelijk zijn voor de sfeer aan boord. Hierbij hoeven overigens dan geen formulieren ingevuld te worden, het kan gewoon worden gecontroleerd door de zeemansmissies!

Léon Rasser

* Bij dit alles moet trouwens onmiddellijk worden opgemerkt dat er ook eigenaars zijn die met vast personeel varen en hen bovengemiddeld goed behandelen om ze vast te houden.

NO BULLY



TNO

In Nederland helpt de regering ondernemingen een goede werksfeer te creëren. Dit doet zij bijvoorbeeld door aandacht te besteden aan pesten en intimidatie. Wanneer hier sprake van is, heb je immers te maken met de slechtst mogelijke werksfeer die er bestaat.

In opdracht van de regering heeft de Nederlandse organisatie voor Technologisch Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO) een wegwijzer over pesten gemaakt. Alleen al omdat er vastgesteld is dat het probleem makkelijk voortdoet bij bedrijven die sterk hiërarchisch georganiseerd zijn, is deze handleiding volgens mij ook geschikt voor schepen.

In het kort komt het erop neer dat er bij pesten en intimidatie minstens drie mensen een grote rol spelen*. Behalve degene die pest en gepest wordt, is dat de leidinggevende. De leidinggevende is degene die kan voorkomen dat er gepest wordt en maatregelen kan nemen als het gebeurt. Als de leidinggevende dezelfde is als de pester moet er iemand van buiten zijn waaraan het gemeld kan worden.

Verder heeft de leidinggevende een belangrijke rol in het aangeven van de grens van wat kan (wat grappig is) en wat niet meer. Wegkijken is onacceptabel. Hij/zij hoort daarbij het voorbeeld te geven en het uit te dragen. Daarnaast is het goed om te weten dat behalve de gepeste ook de pester vaak een onzeker persoon is.

Al met al gaat veel in de wegwijzer over situaties die ik in aan boord soms aantref. De mensen van TNO hebben het ook goed leesbaar opgeschreven. Daarom zou ik alle maritiem officieren willen oproepen de wegwijzer op internet op te zoeken en te lezen. Deze is niet alleen gratis maar ook makkelijk te vinden.

* Mensen die niet meedoen maar er wel getuige zijn, spelen een wat minder grote rol.



1 OP DE 6 WERKNEMERS WORDT GEPEST,
GEDISCRIMINEERD OF GEINTIMIDEERD.

Onlangs ontving ik een wegwijzer. Niet een paal met daaraan bordjes maar een digitale link die, toen ik het opende, de titel 'TNO Wegwijzer Pesten' als titel droeg. En of ik een verhaal kon schrijven of pesten ook voorkomt op schepen van de Nederlandse Koopvaardij. Immers, ik heb veel zeevarenden in mijn kennissenkring.

Ik belde een van mijn kennissen, een kapitein bij een grote rederij in het noorden van Nederland. Ik vroeg hem of hij ooit gehoord had over de 'Wegwijzer Pesten' en of die misschien aan boord ook nodig was.

DAT ZIJN 1,2 MILJOEN MENSEN.

Nog net geen hoongelach was mijn deel. Pesten, zo deelde de kapitein mij mee, gebeurt op ieder schip. Net zoals op school, net zoals op een sportclub, het hoort gewoon bij het leven. En, zo voegde hij er ter verduidelijking aan toe, wie niet tegen een beetje pesten kan vaart niet lang! Een wegwijzer die pesten moet reguleren en die kapiteins leert wanneer men met pesten te maken heeft is derhalve niet aan boord, aldus de nog nalachende kapitein. Het was duidelijk dat ik niet zo moeilijk moest doen over iets kinderachtigs zoals pesten. Dat gebeurt overal! Maar het zat me niet lekker en ik zou geen goede journalist zijn als ik niet had doorgevraagd. Wat blijkt: pesten heeft eigenlijk een andere betekenis aan boord dan aan de wal. Spreek de Wegwijzer Pesten over psychosomatische klachten,



angst, woede, verdriet en zelfs post-traumatische stressstoornissen als mogelijk gevolg, pesten aan boord wordt meer gezien als een geintje waar je tegen moet kunnen. Hooguit kijk je degene die je pest vuil aan, scheldt hem uit en mijd je hem een tijdje, maar het werk eist samenwerking. En dus ga je weer gezamenlijk aan de slag (terwijl je bezig bent een manier te bedenken de ander met gelijke munt terug te betalen).

Pesten aan boord wordt als vrij onschuldig ervaren maar er komt een andere vorm (van pesten?) voor die veel minder onschuldig is. Het is een vorm die veel meer impact heeft op met name jonge zeevarenden. Degene die niet (direct) voldoet aan het plaatje van een meerdere wordt dan stelselmatig getreiterd, gekleineerd, belachelijk gemaakt.

Een andere kapitein vertelde over een leerling die bij hem op de brug meeliep tijdens de wacht en wel heel timide deed. "Ga eens wat doen! Sta daar niet in een hoekje!" riep de kapitein wrevelig. Het antwoord was onthutsend:

"Mag dat dan?" De leerling

keek als een hond die ieder moment een klap verwacht. Hierdoor gealarmeerd vroeg de kapitein verder. Het bleek dat deze jongen op een vorig schip compleet vernederd was door de kapitein. Hij mocht niets, hij was slechts een hoerenzoon (de leerling zijn woord) die niets wist. Er werd nog net geen cirkel op de brugvloer getekend die hij niet mocht verlaten.

In niet mis te verstane bewoordingen werd duidelijk gemaakt dat enige vorm van participatie in de wacht niet op prijs werd gesteld. Voorts werd deze jongen beledigd, bedreigd en belachelijk gemaakt in bijzijn van andere bemanningsleden. Kortom, hij was niet meer en niet minder dan geestelijk mishandeld.

Toen de kapitein vroeg of hij de rederij op de hoogte had gesteld was het antwoord positief. Maar daar werd het afgedaan met 'dat men op de hoogte was maar dat de betreffende kapitein toch veel voor de rederij had betekend (...).'

Da's wel iets anders dan pesten...

Het grote verschil met de wal

is ook nog eens dat iemand die getreiterd wordt op school of werk 's avonds naar huis kan, dat zit er aan boord niet in. Natuurlijk is dit één voorbeeld van grensoverschrijdend treitergedrag, maar het aantal gevallen is moeiteloos uit te breiden. Veelal ligt de oorzaak op het vlak van machtsmisbruik:

de kapitein die, ondanks de rookverboden op de Nederlandse schepen, er overal op los pakt (en daarmee de niet-rokers behoorlijk kan irriteren), de HWTk die een niet al te snelle derde machinist een bahco naar zijn hoofd slingert, een stuurman die zijn matrozen als moderne – weliswaar betaalde – slaven belachelijk lange dagen laat maken, de kapitein die een stuurman met andere ideeën compleet negeert en/of belachelijk maakt ten overstaan van de bemanning enz.

En de meesten komen ermee weg. Tenslotte hebben leidinggevenden misschien wel geen absolute macht maar wel het laatste woord en zij rapporteren eigenlijk als enige naar de walorganisatie, of dit nu de reder is of andere instanties. Toch is de Nederlandse en Europese wet hier stellig in: 'Artikel 31 Het Europees verdrag van Maastricht zegt:

Iedere werknemer heeft recht op gezonde, veilige en waardige arbeidsomstandigheden (een Europees grondrecht).'

Intimidatie, psychisch geweld en pesten is ook op grond van de Arbeidomstandighedenwet (Arbowet) verboden. Deze wet hanteert daarvoor de term 'psychosociale arbeidsbelasting':
'Artikel 3 e.v.

De werkgever voert, binnen het algemeen arbeidsomstandighedenbeleid, een beleid gericht op voorkoming en indien dat niet mogelijk is, beperking van psychosociale arbeidsbelasting."

Duidelijk is dat leidinggeven op schepen en binnen de walorganisatie dit serieus dienen te nemen. Er staan fikse straffen op het niet naleven: 'De overtreders (...) van de Arbowet kunnen worden veroordeeld tot een gevangenisstraf van zes jaar als het misdrijf (...) opzettelijk is begaan. Is er van opzet geen sprake, dan kan de overtreder worden veroordeeld tot een hechtenisstraf van een jaar. Een werkgever kan ook worden veroordeeld voor dit misdrijf wanneer er in de praktijk geen of een

lichte gezondheidsschade is ontstaan."

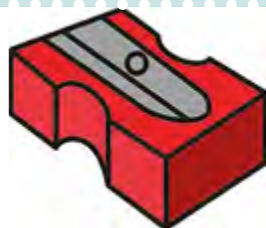
Gezien de voorbeelden waar ik tijdens mijn korte onderzoek mee werd geconfronteerd lijkt het me zinvol voor werkgevers dit probleem serieus te nemen. En het leven aan boord een stukje aantrekkelijker wordt, ook voor beginnende zeelui. Dat is mijn verhaal over de Nederlandse koopvaardij schepen.

Sara Maya

Puntenslijper

Af en toe heb je het weleens dat het tegen zit. Breekt de punt van je potlood en is de puntenslijper zoek. Geen ramp zou je denken; je gaat als machinist gewoon naar de brug om een puntje aan je potlood te slijpen. Immers daar gebruiken ze potloden om de koers uit te zetten in de kaart. Maar tijden veranderen. Vraag je de derde stuurman naar een puntenslijper, kijkt hij je met meewarige ogen aan van 'wat-bedoelt-die man-nu'. "Yes third, a pencil sharpener. To make a round tip on a hexagon pencil. Do you know why that is a hexagon? So they can't roll of your chart." Ja water kan branden, maar in de ogen van de derde stuur las ik dat hij het ook werkelijk zag. Ondertussen was de kapitein erbij gekomen en werd de kaartentafel op zijn kop gezet. Ja, Ecdis heeft de papieren kaart vervangen. En ja, daarmee is ook de puntenslijper en het gummetje verdwenen van de kaartentafel. Maar er moest er een zijn. Uiteindelijk vonden we er een in een stoffig laatje. Een oude, met zo'n slingertje eraan en een opvangbakje voor het slijpsel. Toen heb ik de derde stuurman een demonstratie gegeven van een oud nautisch ambacht. Na het bakje van de slijper geleegd te hebben werd deze weer teruggelegd in het stoffige laatje. Het kastje bleek niet leeg. Achter de puntenslijper lag nog meer. Een sextant, een plein-schaal en een incompleet sleeplog. Voor ons vervlogen tijden, voor de derde stuurman een rariteitenkabinet.

Hans Luesink



De joods-christelijke erfenis van Nederland

Grachtengordel en scheepsbrug



Toen ik vanwege mijn ambt van koopvaardijpredikant voor de havens aan de IJmond verhuisde naar de hoofdstad van Nederland, werd ik al snel als Amsterdammer gezien.

Ongevraagd wordt mij herhaaldelijk verteld dat het beste aan mijn woonstad de laatste trein met bestemming Rotterdam is. Daarnaast krijg ik met mijn stadsgenoten steeds het verwijt het geld te verbrassen dat in de Maasstad met bloed, zweet en tranen wordt verdiend. Ten derde heb ik te maken met scherpe kritiek op de mensen die in en rond het historisch centrum wonen. Vanuit hun machtige posities zouden zij tal van besluiten nemen, terwijl ze niet weten hoe het er buiten de grachtengordel aan toegaat.

Yvonne Zonderop is een vrouw die perfect past in bovengenoemd plaatje. Ze heeft carrière gemaakt bij de Volkskrant, schrijft voor de Groene Amsterdammer en werkt onder andere bij het Sociaal Cultureel Planbureau en de Humanistische omroep. Daarnaast heeft ze allemaal bijbaantjes, zoals lid van de raad van commissarissen van de FD mediagroep. Ze is geboren in een katholiek dorpje dat ze heeft verlaten om journalistiek te gaan studeren. Ze

loopt rond in mooie kleren, draagt een chique horloge en vergeet nooit op tijd naar de kapper te gaan.

Opvallend is dat zij onlangs op de Nederlandse televisie verscheen in het NCRV-programma 'de Verwondering'. Dit door Annemiek Schrijver gepresenteerde interviewprogramma is namelijk totaal niet hip in 2020. Yvonne vertelde daar over een droom die ze had gekregen. Deze ging over licht en donker en had alles te maken met godsdienst. Als kunstliefhebster raakte ze ook overweldigd door een religieus schilderij van Leonardo da Vinci.

Deze persoonlijke ervaringen rijker, vroeg Zonderop zich af of deze van waarde zijn voor Nederland. Met een enorme werklust las ze hier talloze boeken over en praatte ze met veel deskundigen over godsdienst. Terwijl ze haar leven makkelijk had kunnen vullen met goed betaalde baantjes besloot ze een boek te schrijven over de rol van religie in de toekomst van Nederland. Het heet: 'Ongelofelijk, de verras-



sende comeback van religie'.

Met het schrijven van dit boek stelt ze zich kwetsbaar op. Van haar vriendenkring valt immers geen enthousiasme te verwachten als het over godsdienst gaat. Daarnaast heeft ze te maken met de eerder beschreven vooroordelen die bestaan over de grachtengordel in Amsterdam. Toch laat zij zich niet van de wijs brengen. Zij begint daarbij met feiten. Bijvoorbeeld dat 88% van de mensen op de wereld godsdienstig is, dat in de Amsterdamse wijk de Bijlmer meer kerken zijn dan kroegen en dat ontkerkelijking geen succesvol Europees exportproduct is. Verder wijst zij erop dat niet alleen de politieke leiders van de Christenunie, het CDA en de SGP zich als christelijk profileren, maar ook Marianne Thieme (Partij voor de Dieren) en Mark Rutte (VVD) openlijk lid zijn van een kerk. Daarbij komt nog dat Geert Wilders (PVV) en Thierry Baudet (FvD) zich zeggen in te zetten voor het behoud van de 'joods-christelijke*' (dus godsdienstige) cultuur van Nederland.

Als Amsterdamse havendominiee zie ik een opvallende overeenkomst tussen de stad waar ik zelf woon en de schepen waar zeevarenden wonen. De Amsterdamse grachtengordel (het centrum van de macht) is namelijk omgeven door wijken met moskeeën en kerken. En aan boord zijn de 'neutrale' hutten van de kapitein en hoofdmachinist omgeven door de ruimtes

van matrozen waar bijbelteksten, gebeden en afbeeldingen van heiligen, Maria en Jezus aan de muur hangen.

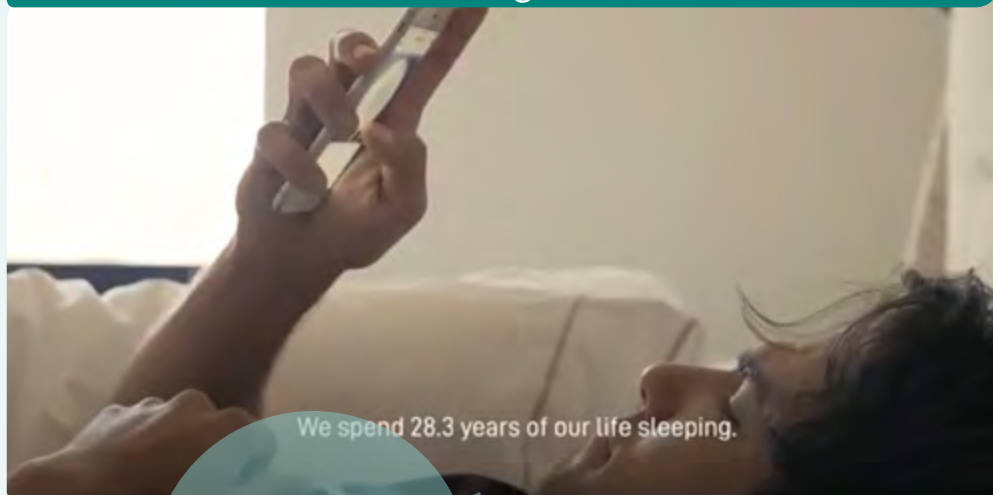
In zekere zin is Yvonne Zonderop een kapitein die deze situatie serieus onder ogen neemt. Ze denkt na over wat dit betekent voor de toekomst en wat ze kan leren uit het verleden. Een eerste conclusie die ze heeft getrokken, is dat ze veel meer door het christendom is beïnvloed dan ze in eerste instantie dacht. Ten tweede stelt ze vast dat er in Nederland voor godsdienst niks in de plaats is gekomen. Voor haar is het dan ook logisch dat die leegte weer gevuld wordt.

Opvallend is dat Zonderop er niet voor gekozen heeft om uitgebreid over haar persoonlijke ervaringen te schrijven. Terecht merkt zij op dat er al (te) veel van dat soort boeken zijn. Ze kiest juist voor het gezamenlijke, de groep mensen die het land Nederland vormgeven. Daarmee is ze iemand die haar leidinggevende positie in Nederland heel bijzonder invult en haar macht en aanzien heel verantwoordelijk en inspirerend gebruikt. Met alle Amsterdamse bescheidenheid hoop ik dan ook dat veel Nederlandse officieren dit boek zullen gaan lezen.

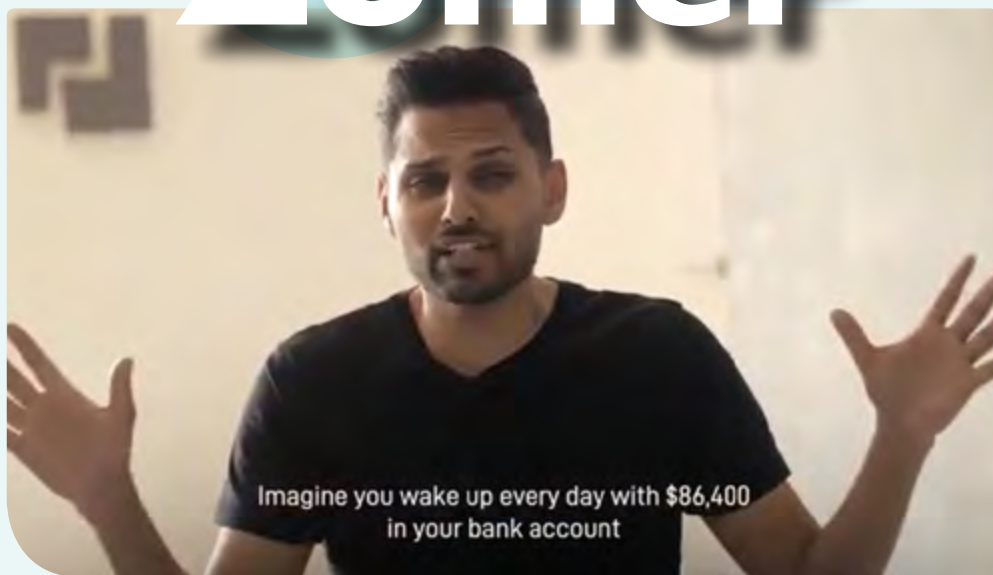
Léon Rasser

* Hierbij dient opgemerkt te worden dat ze nooit hebben beschreven wat ze daarmee precies bedoelen.





Zomer



Ook ik krijg regelmatig via social media leuke, grappige, foute en ontroerende plaatjes, filmpjes of boodschappen doorgestuurd. Zijnde een Dominee heb je dan de neiging alles zo te lezen dat er een boodschap in moet zitten.



Als winkelen bij de AH ... de supermarkt en niet de Erlebnis ..., een dominee is als een boodschappenwagentje ... Gooi er veel boodschappen in en je weet zeker als je thuiskomt dat er onnodige ballast bij zit.

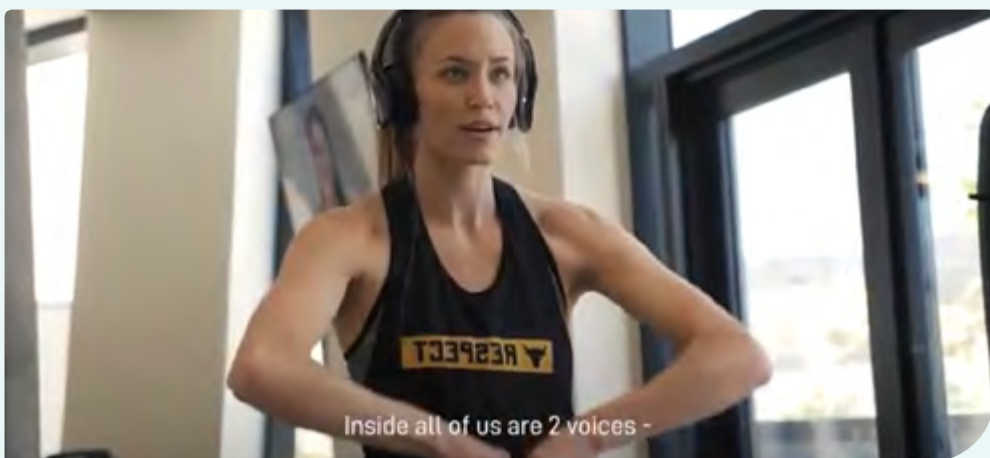
De drie lezers die met regelmaat de Diepgang pakken, om te kijken wat er nu weer door mij gebrouwd is, zullen zich nu niet meer afvragen ... waar gaat dit naar toe? Jullie drie ... dank Tom, Kees en Sissy voor jullie loyale steun ... weten het al: Geen verband tussen inleiding en thema, hoewel?

De zon schijnt buiten. Mooie bloesem, darterende schaapjes, kippenvel van warmte, terrasje pikken als de politie niet kijkt en genieten van de wereld waar we in leven. Elke dag weer. Of zijn we vergeten wat leven is? Wat genieten is? Waar het om gaat? Van sommige mensen, dierbare en dienstbare mensen in mijn

omgeving krijg ik vaak ... de simpele boodschap ... heb een fijne dag. En dat is fijn. Om dat onvoorwaardelijk te horen. Een straaltje geluk. En laten we dat ook vaker eens doen. Kleine boodschapjes van geluk. Ze kosten niks. Ze brengen ons een warm gevoel en laten zien dat we anderen geluk gunnen. Is weggeven van geluk misschien nog mooier dan ontvangen? Weggeven is echt laten zien dat je om iemand of iets geeft.

Verzin ik dit zelf ...? Ja maar zonder twijfel verzinnen anderen dit ook en dat brengt me op een klein beetje promotie ... Een video die ik opgestuurd kreeg uit Abu Dhabi, een video die mooi is, ontroerend en 'that makes you wonder' ... Een video als wonder? Oordelen jullie drie zelf hierbij de link ... de link naar ...? (een) Fijne zomer ...

Dominee DAG Hoor



Zie dus het filmpje op YouTube van Jay Shetty met de titel: 'Before You Waste Time ... Enjoy'

Adressen zeemanshuizen en pastores



Amsterdam Centrum voor zeevarenden,

Radarweg 32 • 1042 AA Amsterdam • Tel. 020 6117 912

Dominee L.J. Rasser • Tel. 020 6690 065 / 06 22 09 03 34 •

leon.rasser@nederlandsezeemanscentrale.nl

Den Helder Centrum voor zeevarenden van de Koninklijke marine

Binnenhaven 76 • 1781 BL Den Helder • Tel. 022 3612 178

Delfzijl / Eemshaven Centrum voor zeevarenden

Borkumweg 2 • 9979 XH Eemshaven • Tel. 059 6516 233

Pastor S. Standhardt • Tel. 050 3127 178 / 06 29 29 69 30 •

svenserg@nederlandsezeemanscentrale.nl

Moerdijk Centrum voor zeevarenden

Sluisweg – Roode Vaart • 4782 PT Moerdijk • Tel. 0168 416 650

Dominee H. van der Ham • Tel. 78 6138 280 / 06 53 59 63 80 •

hvdham@nederlandsezeemanscentrale.nl

Rotterdam / Oostvoorne Internationaal centrum voor zeevarenden

Burgemeester Letteweg 30 • 3233 AG Oostvoorne • Tel. 06 32 27 47 25

Dominee H.M. Perfors • Tel. 0181 416 751 / 06 53 67 92 65 •

helene.perfors@nederlandsezeemanscentrale.nl

Rotterdam / Schiedam Centrum voor zeevarenden

Admiraal Trompstraat 1 • Havennummer 562 • 3115 HK Schiedam • Tel. 010 4260 933

Terneuzen Centrum voor zeevarenden

Westkolkstraat 40 • Havennummer 562 • 4531 AX Terneuzen • Tel. 0115 695 373

Vlissingen Centrum voor zeevarenden

Ritthemsestraat 498 • Havennummer 562 • 4389 PA Ritthem • Tel. 0118 467 063

Wereldwijd

Dominee S.N.D. Francke • Parelduikerhof 8 • 4332 DA Middelburg •

Tel. 0118 651 888 / 06 37 00 84 32 • waterbouwpastor@gmail.com



Nederlandse Zeemanscentrale
Willemskade 13
3016 DK Rotterdam
www.nederlandsezeemanscentrale.nl



Stichting Pastoraat Werkers Overzee
Parelduikerhof 8
4332 DA Middelburg
www.spwo.nl