

nummer 4 2004
vijfde jaargang



Diepgang

TPG Post

Port betaald
Port payé
Pays-Bas

ISPS

Top Gear






Eldorado naderen

Joint Venture Christendom

Van de redactie

Gedeelde smart is halve smart. In deze Diepgang wordt geprobeerd het ISPS-leed met u te delen. Dit gaat zover dat zelfs het kerstverhaal en de meditatie in het licht van de anti-terrorisemaatregelen staan. Mocht dit nog niet genoeg zijn, dan kunt u van u af praten bij onze kersverse pastor Joost de Bruin. Gedeelde vreugd is dubbele vreugd. Wellicht dat het enthousiasme voor niet economisch autorijden van Bert Steensma op u overkomt. Deze stuurman en nieuw redactielid raadt u aan naar het programma Top Gear te kijken. Samen met de andere rubrieken hopen we zo bij te dragen tot een voorspoedig 2005.

In dit nummer

- Vrede op aarde  3
- Een kerstmeditatie
- ISPS  4
- Door de ogen van een consultant
- ISPS  6
- Door de ogen van een flagstate inspector
- ISPS 8
- Door de ogen van een zeeman
- ISPS 10
- Door de ogen van een zeemannsvrouw
- ISPS 11
- Door de ogen van een scheepspastor
- ISPS 12
- Als de jaartelling met 2005 wordt gecorrigeerd
- Joost de Bruijn  14
- Een nieuwe pastor in de Rotterdamse haven
- Joint Venture Christendom  16
- Bestaat er een corporate identity onder de zeevaartpastores?
- De gevaren van zonlicht  18
- Waarom je soms factor 30 zonnebrand moet gebruiken
- Eldorado naderen 19
- Een gedicht over kerstboomvuur
- Ketchup en poedersneeuw  20
- Zo realistisch mogelijk oefenen
- Puffy  22
- Hoe je kinderen uitlegt dat je vaart
- Top Gear  23
- Alles wat leuk is aan autorijden
- Brandend Zand  25
- Theo van Gogh en André Hazes
- Spetters  27
- Het regent wetenswaardigheden
- Adressen koopvaardijpastores
- Colofon



Vrede op aarde

Het is een mooie najaarsdag midden oktober. Ik ben met mijn zwager aan het werk in de moestuin die naast de boerderij, langs een dijkje, gelegen is. Aan de overkant een bongerd alwaar men appels aan het oogsten is. Lange ladders staan in de bomen naar de hemel te reiken en tussen het lover ziet men de mannen bezig. Rijpe rode appels hangen als kerstballen in de boom. Voor velen onder hen is het oogsten een uitje. Het zijn meest agrariërs uit de omgeving en dit sociale contact geeft ze vreugd. Je hoort ze met elkander praten en lachen. De dorpsnieuwttjes worden uitgebreid belicht. Hoogst actueel is de scheuring welke de PKN in het dorp teweeg heeft gebracht.

In de verte hoor je het grommen der tractoren die bezig zijn met de oogst. Enige kinderen lopen op het nabij gelegen maïsland kolven te lezen. Op het bankje langs de dijk, bij de moestuin, is een oma met kleinkind neergestreken. Ze zitten in het zonnetje te genieten. Mijn zwager is de weg over geslenterd en is naast haar gaan zitten, daar ze elkaar nog kennen uit de schoolbanken. Er worden herinneringen opgehaald. De geluiden der menselijke activiteiten vermengen zich die der natuur. Verwarmd door de zonnestrallen daalt een welgevallige rust als een deken neder. Vrede op aarde is zeer nabij. Achter den einder ligt de grote boze wereld, met daarin wederom kleine vredige tafereeltjes als boven beschreven.

De scheepvaart diende zich afgelopen jaar beter te beschermen tegen deze boze wereld. Identiteitscontroles voor zover nog niet aanwezig werden geïntroduceerd of geïntensiveerd. Zorgvuldige controle van geleverde goederen moet gebeuren. Zelfs het mogelijke presentje van onze Koningin, verzonden via 'kerstfeest op zee', is niet boven verdenking verheven. Indien nu de Wijze mannen, beladen met goud, wierook en mirre uit het kerstverhaal zich zouden melden, dan wordt hen zeer waarschijnlijk de toegang ontzegd. Ze komen uit het Oosten, komen onverwachts, hebben onbekende goederen bij zich en zijn derhalve hoogst verdacht.

De veiligheidscodes hebben een waarschijnlijk onbedoelde bijwerking. De vraag die Johannes liet stellen: "Zijt gij het die komen zou of hebben we een ander te verwachten?" wordt regelmatig herhaald (matt.11). Wordt er doorgang verleend dan volgt de zucht met achterliggende gedachten: "Gelukkig, er wordt aan mij niet getwijfeld".

Als Jezus heden ten dage aan boord zou willen komen en hem dezelfde vraag wordt gesteld, wat zou u dan als antwoord willen horen om overtuigd te zijn dat Hij het is die tot u komen zou?

• Oogsten datgene wat gezaaid is • Mannen in de bongerd met hen ten hemel reikende ladders • Oma in het zonnetje, keuvelend op het bankje • Scheepsbemanningen, van velerlei gezindten, samen bijeen om te gedenken dat Hij gekomen is

Moge al die gekoesterde vredige momenten op aarde zich, als een olie vlek op water, uitdijen en aaneenvoegen tot een overwelvend vrede op aarde. Zodat we uit volle borst kunnen zingen:

"Vrede op aarde...".



Interview



ISPS vanuit commercieel gezichtspunt

Een vlag, schip, route en crewgebonden veiligheidsadvies

Gwen Cloudt houdt zich op commerciële basis bezig met de ISPS Code. Ze werkt als

Leading Consultant bij het beveiligingsbedrijf Secumarit. Gwen maakt Ship Security

Assesments, Ship Security Plans en geeft trainingen.

Noodzaak

Na 11 september is er grote druk van Amerikaanse zijde geweest om binnen korte tijd strenge beveiliging door te voeren. Met alle regelgeving die daar bij hoort. Gwens bedrijf is in het gat in de markt gesprongen. Ze levert wat er volgens de internationale normen gevraagd wordt. En dat levert een goede boterham op. Afgezien daarvan vindt Gwen Cloudt dat de noodzaak voor beveiliging er altijd is geweest. Men neemt met de ISPS Code geen slechte maatregelen. Ze noemt het wel hypocriet dat de Code nu ineens uitgevoerd moet worden. Jarenlang waren er problemen met piraterij en met verstekelingen en gebeurde er weinig. Nu er

maatregelen genomen worden is het panniekerig en uit balans.

Moeilijk

Daarom is het moeilijk om de zeevarenden en de rederijen de noodzaak voor een goed Ship Security Plan (SSP) te laten inzien. Gwen: "Mensen die eerder met piraterij of verstekelingen te maken hebben gehad, staan meer open voor beveiliging. Voor de anderen kan ik daar staan praten in de hoop dat ze het oppakken. Ik kan niet naar iemand teruggaan en zeggen: Zie je nu wel, ik heb je gewaarschuwd. Door middel van harde cijfers kan men overgehaald worden." En heel praktisch: "Of men wil of niet, toch moet

ISPS



men een certificaat hebben. Vlak voor 1 juli was het een gekkenhuis. Heel veel bedrijven zijn er pas op het laatste moment ingesprongen.”

Assesment

Gwen geeft advies en houdt daarbij met van alles rekening. Ten eerste bezoekt zij het schip, maakt veel foto's en vraagt de bemanning het hemd van het lijf. Ze maakt een 'plaatje' van het geheel. Voor het assesment kijkt ze ook naar dingen die specifiek zijn voor de vlag. Dit betekent vele uren uitpluiskwerk om de regels te vinden en te doorgronden. Heel wat vlagstaten hebben namelijk regels bovenop de IMO regels.

Een assesment is behalve schip-, en vlag ook crewgebonden en houdt rekening met de routes die het schip vaart. Op basis van al deze factoren wordt een advies voor een SSP gemaakt. Dit gaat naar de klant. Vervolgens kan het in overleg en binnen de regels aangepast worden. Daarna gaat het naar de Recognized Security Organisation en dan naar de auditor. De klant moet zich realiseren dat als het plan aangenomen wordt, het ook zo moet lopen.

Efficiënt

Gwen Cloudt kijkt naar de mogelijkheden

van het schip, naar de bemanning en naar het bedrijf om het zo efficiënt mogelijk te beveiligen. Ze kijkt ook naar de meest simpele dingen die een bedrijf kan doen om een schip veiliger te maken. Gwen: "Ik laat bijvoorbeeld controleren wat je kan zien als je de belichting aan doet. Moeten er nog lampen bij, zijn er donkere hoeken waar mensen zich kunnen verbergen? Zijn de brandslangen zo geplaatst dat je ook piraten van het schip af kan spuiten? Zijn er grote zaklantaarns die goed licht geven en tegelijkertijd gebruikt zouden kunnen worden als zelfbescherming?"

Ook met een goed plan en een goede uitvoering kun je het schip niet voor 100 % beschermen. "Beveiliging is ook erg ieder voor zich. Als het bij de een niet lukt zullen ze de ander aanvallen."

Leefbaar

De maatschappijen doen dit niet zomaar uit zichzelf, want er is veel geld mee gemoeid. De noodzaak voor de beveiliging wordt bij een groot aantal bedrijven ook niet gezien. Er wordt veel gemopperd. Ze verwacht dat het op den duur wel rustiger zal worden. De ISPS Code gaat volgens Gwen Cloudt nog niet over de grens. Maar als het ondeskundig wordt

ISPS



ingevoerd kan het gevaarlijk zijn. Beveiliging komt dan in botsing met veiligheid. Bijvoorbeeld als er hekwerken voor ingangen zitten die in geval van nood vrij moeten zijn.

Zelf let ze op het zo leefbaar mogelijk te houden. Alles wordt in hapklare brokken verdeeld. Regels maakt ze niet te sterk, om niet teveel verzet op te roepen. Haar eigen houding is hierin ook heel belangrijk. Gwen: "We kunnen het elkaar erg moeilijk maken, maar er zijn al genoeg moeilijke mensen op de wereld".

Informatie geven is heel belangrijk. Als ze aan boord niet genoeg weten gaan ze zich verzetten. Laat de crew met ideeën

komen, betrek ze erbij, want zij moeten op dat schip werken. En het vervolg ligt echt in training, anders is het hele SSP een papieren tijger.

Verzuchting

Aan het eind van het gesprek verzucht Gwen dat ze zou willen dat bedrijven zo snel mogelijk beginnen met de herzieningen van het SSP, want dat moet toch ieder jaar. Maar waarschijnlijk, zo vreest ze, wacht iedereen weer tot het laatste moment. Maar ook dan kunnen ze uiteraard met haar contact opnemen.

Helene Perfors



ISPS vanuit een ambtelijke invalshoek

De zaken moeten de tijd krijgen om te bezinken

"Het hele beveiligingsgebeuren heeft iets teweeg gebracht. Niet ieder flapdrol komt zomaar meer het terrein op en stapt op een boot. Honderd procent beveiliging is het niet. Een schip is altijd te vinden. Een terrorist is heus niet alleen een vent met

een bommetje in zijn tas. En hij gaat ook niet op de pier van Hoek van Holland met een Stinger staan."

Aan het woord is Ton Tromp, flag state inspector voor Liberia en sinds de ISPS



Code 'nautical inspector security auditor'. Daarvoor heeft hij 35 jaar gevaren bij Shell.

Elk Ship Security Plan (SSP) moet na goedkeuring door de Recognised Security Organisation (RSO) ook door een auditor van de vlagstaat getoetst worden. Deze gaat aan boord en gaat op onderzoek uit om te controleren of alles wat in het plan staat er ook daadwerkelijk is en wordt toegepast. En of alles conform de ISPS Code is.

Ton Tromp: "Ik geef pas een certificaat uit als ik vind dat de security voldoende is."

In Rotterdam zitten drie auditors voor de vlagstaat Liberia. Van de 2000 schepen onder Liberiaanse vlag zijn er zo'n zestig in Nederland geauditeerd. Officieel wordt elk schip boven de 500 bruto ton bekeken, een enkele keer ook kleinere schepen.

De auditor moet een bepaald programma afwerken. Bij de invoering van het SSP komt na een trainingsperiode van ongeveer drie weken de auditor aan boord. Het SSP wordt besproken, er wordt gekeken of het werkt. Er wordt geverifieerd of het wordt uitgevoerd zoals het beschreven staat. Ton Tromp houdt interviews met mensen aan boord. Iedereen heeft een taak in het plan. Wat doet bijvoorbeeld de gangway man? Weet hij wat hij

moet doen als het level 3 is? Ton Tromp: Het 'level of security' in een haven wordt beslist door de overheid. Een normaal niveau is level 1. Met level 3 worden 'alle operaties uitgesteld'. Dat wil niemand graag, want dan kan er niet meer gewerkt worden. De port facility wil dat alle zaken zo gewoon mogelijk doorgaan. Een conflict met een kapitein of reder is gauw geboren. Common sense, of in goed Nederlands gewoon je gezonde verstand gebruiken, is noodzakelijk.

In hoeverre ben je soepel bij een audit? Ton Tromp: "Alles is in ontwikkeling. De zaken moeten de tijd krijgen om te bezinken. Ook hier is common sense noodzakelijk. Ik begrijp het standpunt van de mensen aan boord. De kapitein voelt zich een kantoorclerk. De bemanning heeft last van al die nieuwe regelgeving. Toch vind ik de versterkte veiligheidsmaatregelen juist. Je houdt de ongewenste bezoeker van boord."

Op de vraag of er uiteindelijk wel een werkbare situatie blijft voor de bemanning komt een bevestigend antwoord. "Het kost natuurlijk wat tijd. Alles wat nieuw is geeft meer werk en dat brengt bij de zeeman aversie met zich mee. Omdat het van bovenaf is opgelegd trappen ze er tegen aan. Maar heel veel maatregelen



len waren al genomen. En ze zijn nodig. De bemanning moet er bij betrokken worden. Laat zo'n Port Facility Security Officer maar eens langs gaan om een praatje te maken. Zij werken op zo'n schip, ze weten wat er speelt."

Over de mate van beveiliging is Ton Tromp duidelijk: "Honderd procent is het niet. Als je als terrorist een boot met passagiers midden in Straat Dover wil pakken

ga je op Kaap Gris Nez staan met je computertje en raketje en 'poef'. Maar de ISPS Code scheidt tegen ongewenst volk in de haven en het scheidt tegen piraterij en verstekelingen. Dat hij soms zelf grote moeite heeft om een haventerrein te komen, neemt hij op de koop toe.

Helene Perfors

ISPS door de ogen van een zeevarende

Jan de zeeman is een crimineel

Enige tijd geleden lagen we in Brisbane, Australië te lossen. Aangezien dit enige dagen zou duren was er ruim de mogelijkheid voor een ieder om eens ongestoord, rustig de wal op te gaan. Aangezien het ook nog mooi weer was, deed zich een ideale gelegenheid voor die niet vaak meer voorkomt in de wereld van de scheepvaart.

Na het avondeten ging ik dan ook met de 2de WTK een wandeling over de kade maken. Er lag een oude 'Russische' L-boot van onze rederij een paar plekken

voor ons langszij. Die wilden we even van dichtbij bekijken. Op de heenweg was dit geen enkel probleem. Dat was wel anders toen we teruggingen. We liepen langs een ander schip, dat aan het laden was, en opeens kwam een van de stewedores op ons af. Het was een bolle gozer die op zijn plat Aussies tegen ons begon te schreeuwen. "Wat we hier wel niet aan het doen waren en of we de regelgeving wel wisten". Je mocht volgens de regels namelijk alleen even langs je eigen schip lopen om de diepgang te nemen waarna je weer aan boord moest. Om bij een an-

dit terrein wordt
d.m.v. videocamera's
bewaakt

ICOVA
020 - 447 66 6

der schip te komen moest je eerst met een zo kort mogelijke weg richting poort om daarna met een zo kort mogelijke weg naar het andere schip te gaan. Wij keken elkaar aan en dachten: "Waar heeft die kerel het over, hij is toch niet de baas hier?"

We hebben ons er weinig van aangetrokken maar het feit blijft wel, dat de weinige tijd die je hebt om eventueel even van je schip te komen, steeds minder wordt. Als die er dan is, is het ook nog eens bijna verboden om van boord te gaan. Zoals in Yokohama waar de bemanning niet de poort uit mocht om even van de telefooncel gebruik te maken die notabene twee meter daarvandaan stond!

de USA maar te zwijgen. Die ervaring is voor een volgende keer maar ik weet nu al dat er er minder goede zaken te melden zijn. Jan de zeeman is een crimineel, dat is hij altijd geweest en dat zal waarschijnlijk alleen maar erger worden in de ogen van de meeste landrotten. Vrijbuiters zijn toch uitschot? ISPS oké? Weg er mee! En als we er dan aan moeten dan maar meer man aan boord want het laden, lossen en onderhoud gaat gewoon door. Een mens heeft maar één paar handen en moet ook af en toe even slapen en een ander behang zien. Anders stomp je af. Of is dat misschien juist de bedoeling? Het is een trieste veronderstelling die al wat scherpe contouren laat zien.

Dit was dan Australië en Japan om over

Matthijs Treffers



Veiligheidsofficier aan boord?

Bij het aan boord gaan van een buitenlands schip weigerde een Amerikaanse immigratie officier zich te legitimeren. Geheel volgens het Ship Security Plan mocht hij niet aan boord, maar toen moest de hele bemanning van boord om zich te presenteren. Een onwerkbare situatie. De oplossing van de rederij was om het SSP aan te passen, zodat voortaan alle officials aan boord mogen zonder zich te legitimeren.

P.S. Wil iedereen die dit leest erop letten dat deze aangepaste SSP niet bekend wordt onder terroristen? Zij zouden zich wel eens kunnen gaan verkleden.



ISPS vanuit gezinsoogspunt

Een paar doosjes smarties om de boel rustig te houden

Voor het eerst sinds lange tijd zou mijn zeeman Antwerpen aan doen. Het was erg lang geleden dat ik daar geweest was. Wat ik me er vooral van kon herinneren is dat door het centrum rijden niet leuk was. Dus dit keer zou ik de route over Bergen op Zoom nemen, die direct uitkomt in het havengebied. Met op de achterbank twee jongetjes voorzien van twee stripboeken, twee zakken snoep en twee gameboys ging ik op weg. Na Bergen op Zoom merkten we aan het wegdek dat we op Belgisch grondgebied waren. Helaas voor de mannen achterin, geen douane te zien. Daar ging ik ook niet van uit, want van die ene had ik geen paspoort bij me.

De goede afslag vinden was geen probleem maar na het eerste kruispunt kwam ik voor een wegfzetting. Na twee keer hetzelfde blokje te zijn omgereden kwam ik gelukkig weer op de goede route terecht. Nu de Belgische havennummers, dat is duidelijk anders dan in Nederland.

De logica die erin zit is dat er om de andere splitsing een bord staat. Die splitsingen er tussenin moest ik dus gokken. Toen ik dit systeem door had lukt het me om bij de juist poort te komen. Maar dan: een hele weg met afgesloten bedrijven-terreinen en daarachter was een glimpje te zien van de boot waar ik zo graag naar toe wilde. Er was geen sterveling te zien om raad te vragen.

Na een poosje wachten leek mijn redding er aan te komen. Er kwam een auto waarvan de bestuurder de poort voor het kantoor kon openen met een pasje. Vlug de auto starten en er achteraan rijden dan maar. Helaas, dat was geen goed idee. Voor mij sloot een slagboom en achter mij ging de poort weer dicht! Daar stond ik helemaal klem! Rennen dus voordat de mannen in het kantoorgebouw zouden verdwijnen. Het waren gelukkig uiterst vriendelijke Belgen die bereid waren mijn auto weer te helpen bevrijden. Ik was even bang dat ze me als domme Holland-



aise rustig een tijdje daar zouden laten staan. Zowel het hek als de slagboom werkten met sensoren, het was dus de kunst om tussen die punten te keren en het terrein weer te verlaten want via deze toegangspoort bleek de kade helaas niet bereikbaar. Een paar extra doosjes Smarties naar de achterbank om de boel daar ook rustig te houden en daar was ik weer terug op de weg.

Van die aardige mannen kreeg ik de code waarmee ik de naastgelegen poort naar het fabrieksterrein zou kunnen openen. Daar ging ik dus weer op weg naar de paal bij het hek. Ik toetste de code in en dacht dan nu eindelijk bij mijn man te kunnen komen. Echter als reactie kwam er een stem uit de zuil die me in vijf talen

vertelde dat ik niet was aangesloten op hun netwerk! Maar ik wil helemaal niet op hun netwerk, ik wil er gewoon door!

Mijn hopeloze blik werd gezien door een schat van een schoonmaker die binnendoor even polshoogte kwam nemen. Met behulp van zijn pasje gaat dan eindelijk het hek voor mij open. Tussen sissende leidingen en plasjes met enge vloeistoffen door rijdend weet ik tenslotte de kade te bereiken. Daar staat mijn lieve schat met zijn telefoontje in de hand te wachten op een volgende noodkreet van mij. Dat zou pas weer zijn toen ik ging proberen het bedrijfsterrein te verlaten, maar daar wilde ik nog maar even niet aan denken.

Een zeemansvrouw

ISPS

Hoe een scheepspastor de moed kan verliezen

Het is kwart voor twaalf en ik heb vandaag twee schepen bezocht. Behalve dat ik een folder van de zeemansclub heb afgegeven heb ik ook wat telefoonkaarten

verkocht. Contact met thuis is immers belangrijker dan dat met een pastor. Toch had ik het gevoel een acceptabele nummer twee (of misschien nog wel hoger) te

kunnen zijn. Met een aantal bemanningsleden heb ik gepraat over wat hun zoal bezig hield. Niet hoogdravend maar gewoon gewoon.

Op de computer had ik gezien dat er een tanker was aangekomen waar ik wel eens vaker op bezoek ga. Ik ben benieuwd hoe het met de bemanning gaat en het eten aan boord is ook niet slecht. Om half twee heb ik ergens een afspraak dus ik kan er mooi naar toe.

Allereerst rijd ik naar een heel ander gedeelte van de haven dan waar het schip ligt. De bewaking van de losplaats is namelijk gecentraliseerd. Voordat ik het hek binnenkom moet ik me via een telefoon aanmelden. Ik vraag gelijk het telefoonnummer van de scheepsagent. Deze bel ik op zodat hij me per e-mail kan aanmelden op de bezoekerslijst.

Aangekomen bij portiersloge blijkt dat de e-mail nog niet is gearriveerd. Ik bel het kantoor van de agent nog een keer op en er wordt me enigszins geïrriteerd verteld dat ik waarschijnlijk een kwartier moet wachten. Ik besluit naar de WC te gaan en te proberen mijn hoogste score bij een spelletje op mijn mobiele telefoon te verbeteren. Na een kwartier zijn beide por-

tiers druk over iets in gesprek. Met al de tactische vaardigheden die ik me kan bedenken probeer ik hun te onderbreken opdat ze de e-mail gaan bekijken. Daar bleek iets mee mis te zijn en uiteindelijk ben ik pas na twaalfen op weg naar het schip.

Aangekomen voor een dicht hek, druk ik op een knop. Er worden wat pieptonen geproduceerd maar verder gebeurt er niets. Na een paar minuten wachten besluit ik nog het nog een keer te proberen en het hek gaat open. Mijn auto moet op een speciale parkeerplaats staan waardoor het nog even lopen is naar het schip. Na alle administratieve verplichtingen word ik helaas niet in de mess maar met een kop koffie in de smokingroom geplaatst. Na verloop van tijd komt er nog iemand binnen en we raken in gesprek. Na ongeveer 3 minuten komt er iemand van de douane binnen. Hij wil alle paspoorten zien en daar moet de officier voor zorgen. In de lege smokingroom drink ik mijn koffie op en merk dat het al tegen enen is. Ik moet zo langzamerhand naar mijn afspraak. Rijdend in mijn auto vraag ik me af wat ik de afgelopen uren nou eigenlijk gedaan heb.

Léon Rasser

Een kerstverhaal

De jaartelling gecorrigeerd met 2005 jaar

De wereld is een grote brandhaard en een vat overvol van bruisend nationalisme en fundamentalisme. Broeïnest van het kwaad. Een erg onzekere en instabiele situatie.

Het 'thuisland-veiligheids-buro' onder aanvoering van de president had verregaande maatregelen afgekondigd tenein-

de de gevoelens van nationale onveiligheid te beteugelen.

Iedere allochtoon moest terug naar de plaats van zijn of haar herkomst om zich wederom te laten registreren en de vernieuwde visa procedures te doorlopen alvorens terug te kunnen keren. De te verwachten enorme mensen stroom

maakte het onmogelijk om de veiligheid van het luchtruim te waarborgen. Derhalve was het reizen per vliegtuig verboden.

Slingerend op de golven ploegde het zeeschip zich voort. Aan boord enkele passagiers die terugkeerden naar hun geboortestreek om zich daar te laten inschrijven. Onder de passagiers waren een ambachtsman en zijn hoog zwangere vrouw. Over enige uren zouden ze weer voet aan wal zetten. De vrouw zou dan in alle rust kunnen bevallen omringd door zorgzame en ervaren handen.

Juist toen het schip arriveerde, was de tijd van de geboorte gekomen. De vrouw bracht een zoon ter wereld. Ze wikkelde hem in enige doeken en legde hem in een oud olievat, inderhaast door de machinedienst gefabriceerd, dienende als wieg. Voor het schip was er in de haven geen plaats, daar de passagierslijst niet overeenstemde met het aantal opvarenden. Het nieuws had zich verspreid dat er een kind geboren was en van specialistische zorg werd onthouden. Bij de haven hadden zich mensen verzameld om het kind te zien. Door de hekken heen zagen ze het schip liggen in het volle schijnsel van de dekverlichting. Ze werden niet toegelaten. Onder hen voegden zich ook enkele wijze mannen uit het oosten.

De veiligheidsdiensten hadden reeds verkondigd dat er een Groot Leider onderweg was.

Nu was het de minister van orde, waarden en normen ter ore gekomen dat er een verstekeling was op een der schepen. Hij riep zijn raadsheren bijeen voor crisisberaad. Drie wijze mannen werden ontboden en moesten het schip gaan bezoeken om te onderzoeken of de boventallige de verwachte Grote Leider zou zijn.

Zo doende arriveerden de drie onderaan de statietrap bepekt en bezakt met geschenken.



De gangway-wacht controleerden hun identiteit. Alert als hij was, zag hij dat hun nationaliteit niet overeenstemde met die van de havenstaat welke zij vertegenwoordigden. De officier belast met de security werd erbij gehaald. De meegebrachte geschenken, waaronder goud, wierook en mirre werd grondig doorzocht, daar er geen goederen verwacht werden. Ondanks alle commotie konden ze een glimp opvangen van moeder en kind. Ze wierpen zich in aanbidding neder en kregen ingegeven dat ze de minister van orde, waarden en normen konden melden dat de veiligheidscode niet toestond dat ze het kind konden bezoeken.

De ambachtsman was het ondertussen ook zat en had ingegeven gekregen zijn weg met het schip te vervolgen en te debarkeren in het Suez-kanaal.

Zo ging in vervulling wat de Heer door de profeet Hosea had gezegd.:

“Ik heb mijn zoon uit Egypte geroepen”.

We schrijven echter het jaar 2004. Binnenkort herdenken we dat Hij tot ons gekomen is. Kunnen we ondanks alle kommer, kwel en ISPS-codes welke zijn komst mede tot ons bracht nog steeds met trots zeggen: “Hij was het die komen zou en dat willen we gedenken”.



O p K o e r s

Terug naar Rotterdam

Als avontuurlijke theoloog, die veel koersen heeft gevaren, begon ik op één september vol enthousiasme aan een nieuwe uitdaging: Pastor in 's werelds grootste haven. Vanuit een Christelijke grondhouding ga ik de schepen om zeevarenden te ontmoeten.

Ik was maar een paar turven hoog, toen ik gebiologeerd vanaf de knie van mijn opa tuurde naar de loodsen die langs touwladders omhoogklommen de grote schepen op. De rede van Vlissingen, een machtig schouwspel, vanaf het standbeeld van Michiel de Ruijter. Jaren later had ik een vakantiebaantje als barman in de Belgische Loodsensociëtië, op een steenworp afstand van 'Michiel'. Het machtige schouwspel kreeg nu ook een mooie lading door de verhalen van de loodsen.

Ik was heel wat turven hoog en begon aan de studie rechten in Rotterdam. Ik betrok een studentenkamer in het Scheepvaarts-kwartier. Vanaf mijn Frans balkon en vanaf de Parkkade tuurde ik dikwijls naar de schepen op de Maas. Zo avontuurlijk ik dat schouwspel vond, zo saai vond ik mijn studie. Van het aardse gerecht loodste ik mezelf naar het hemelse. Ik raakte op koers in mijn studie theologie in Leiden en ervaarde het meer en meer als een roeping om mensen te ontmoeten en hen bij te staan.

Het avontuur riep. Na mijn studie trokken mijn rugzak en ik door Azië. Op het dak van de wereld gaf ik een aantal maanden Engelse les aan Nepalese kinderen en leefde bij een Nepalese familie. Veel kilo's lichter en veel ervaringen rijker keerde ik terug naar ons land aan de Noordzee.

Amsterdam werd mijn volgende avontuur. Voor de Diaconie werd ik consulent. 'Helpen waar géén helper is', in de grote stad Amsterdam waren er velen die tussen wal en schip vielen. Hoewel ik veel leerde, ervaarde ik het diaconale werk daar teveel als tweedelijns en afstandelijk. De ontmoetingen met de mensen in nood kwamen teveel op de achtergrond. 'Géén tweedelijns woorden, maar pastorale en diaconale daden!' De Rotterdamse studentenband Hermes House zingt: "Terug naar Rotterdam, ik zie schepen op de Maas!"

Sinds 1 september werk ik als pastor voor het Protestantse Koopvaardijwerk Rijnmond. Na het zien van het schouwspel op de Schelde, het horen van de Vlaamse loodsenverhalen en andere avonturen, neem ik nu deel aan het leven van de zeevarenden. Vanuit een Christelij-

ke inspiratie en beweging probeer ik zeevarenden uit alle windrichtingen dienstbaar te zijn. De afgelopen weken ben ik daarin vooral gesteund en op sleeptouw genomen door mijn collega's. Met hen heb ik de havens verkend en het leven aan boord.

De ontmoetingen met zeevarenden zijn afwisselend: Een HWTK, die rouwt om André Hazes, een Chinese kapitein die met trots over zijn land vertelt, een Tamil die mij naar een mooie Bolly-woodproductie laat kijken, een Kroaat die zich ergert aan de lange rij wachtenden voor de telefoons in een zeemansclub, een Est die op het dek is uitgegleden en in het Havenziekenhuis ligt. Het zijn een aantal facetten van het werk, die zo normaal lijken, maar die ik als zeer waardevol ervaar. Een ladder opklimmen op open zee is een uitdaging. Voorlopig is de gangway al een avontuur om de zeevarenden te ontmoeten. Met de lading enthousiasme, avontuur en betrokkenheid, hoop ik verder op koers te raken in de Rotterdamse havens.

Joost de Bruin



Shell even niet zo kindvriendelijk

Een Nederlandse zeeman verwachtte in een Nederlandse haven zijn vrouw en kind te zien. Een portier van Shell vond dit een onterechte wens en gaf wel de vrouw maar niet het kind toestemming om het haventerrein op te gaan. Uiteindelijk kwam de man tot de conclusie dat hij de regels voor vrachtwagenchauffeurs verward moest hebben met die voor gezinsleden van zeevarenden. Hij heeft zijn excuses aangeboden.



Joint Venture Christendom

Een impressie van de ICMA conferentie New Orleans, zomer 2004

Wereldgodsdiensten kun je vergelijken met multinationals. Ze zijn verspreid over de gehele wereld. Dit geldt ook voor het christendom. Onder die noemer gaan veel organisaties schuil, maar op een of andere manier hebben ze iets gemeenschappelijk. Er is een oorspronkelijk mysterie, waar ze allemaal op teruggrijpen en dat ze allemaal levend willen houden.

Joint Venture

De christelijke multinational ontstond een kleine 2000 jaar geleden. Het begon met een kerngroep die een herinnering aan le-

mand en een boodschap van lemand levend wilde houden. De kerngroep viel snel uit elkaar want er was geen eenduidige 'corporate identity'. En over het product verschilden men ook van mening. Het bleef mensenwerk. Afsplitsingen dus, in de vorm van kerken: byzantijns, rooms, orthodox, protestants, anglicaans, methodistisch, evangelisch... Ik kan met gemak deze pagina vullen met de namen van de bewegingen die na het jaar 100 zijn ontstaan.

De kerngroep veranderde op den duur in een soort joint venture. We noemen die voor het gemak 'christendom'. Onder die vlag bleef men bij elkaar. Ondanks de gemeenschappelijke boodschap en herinnering ging het in die joint venture er niet altijd vredelievend aan toe. Geleerden bestreden elkaar op het scherpst van de snede. Boodschap en herinnering aan een bevrijdende manier van leven veranderde in een 'Heilig Gelijk'. Wie dacht het 'Heili-

ge Gelijk' aan zijn kant te hebben? Hoefde je zelf niet meer te denken. In de strijd hierom zijn bibliotheken volgeschreven met scherpzinnige woord-duels. "Het scherpste wapen dat ik ken is het puntje van mijn pen!"

Het 'Heilige Gelijk' werkt uitdagend en als je het denkt te hebben, is het ver-slavend. Wereldlijke macht, in de vorm van keizer, koning, dictator of politieke partij, wil ook graag het 'Heilige Gelijk' aan zijn kant. Een coalitie tussen wereldlijke en geestelijke macht ligt dan voor de hand. Ordinaire strijd en oorlog kan nu vanuit een hoger belang gerechtvaardigd worden. In de naam van het 'Heilige Gelijk' is heel wat oorlog gevoerd. En het gebeurt nu nog steeds.

Afdeling Maritiem

We leven nu in het jaar 2004 en de joint venture bestaat nog steeds. Zij kent heel wat afdelingen. Zelf werk ik in de afdeling 'Maritiem', georganiseerd in de International Christian Maritime Association



(ICMA). Elke vijf jaar komen zo'n 130 werkers van die afdeling bij elkaar op een wereldconferentie. Dit jaar was die in New Orleans. Het thema dat op de agenda stond was 'New Perspectives: Renew – Regather – Respond'. Gezien de 2000-jarige geschiedenis van de joint venture nogal een opgave!

In werkelijkheid zag ik nu mijn collega's in het wild en dat was interessant. Gelukkig was het onmogelijk om ze allemaal te ontmoeten. Ik zou gek geworden zijn.

Ik zag zielzorgers met een boordje om, langharige jonge herders zonder kudde, academisch gevormde denkers met een voortdurende frons, Afrikaanse collega's met een aanstekelijke lach, mystieke pastores, disku'tierende Duiters, 'Understatement Anglicanen', ondernemende Indonesiërs, wijskijkende Finnen, slapende of

mediterende 60-plussers, swingende priesters, prekende prelaten, omhoog gestoken wijsvingers, 'nice-meeting-you-yankees', zingende zusters, doordenkende dominees, stralende bekeerlingen, en je kunt het geloven of niet: zeevarenden.

Tijdens de conferentie van de afdeling Maritiem raakte iedereen met bijna iedereen aan de praat. Dat was ook de bedoeling. Dat het geen heilige oorlog werd, is een wonder. Want in die gesprekken stak soms het duivelse 'Heilige Gelijk' weer zijn kop op. Dan was het niet leuk meer.

Heel bijzonder was het dat al deze funktionarissen met en voor zeevarenden werken. De een brengt bijbels rond, de ander telefoonkaarten. Velen runnen een Seafarers Centre en anderen promoten sport. Sommigen zitten gewoon met zeevarenden voor de TV en wachten af. Er zijn er die

graag met zeevarenden bidden of de zeevarenden van andere godsdienstige multinationals willen bekeren. Ook zijn er collega's die meevaren op de schepen en weer andere werken aan 'plannen-voor-crisis-opvang-in-hun-haven'.

En allen konden hun werk rechtvaardigen!

Weer thuis

Nu denk ik dat het maar goed is dat er zoveel verschillende zeevarenden zijn, die passen bij zoveel verschillende pastores.

En soms geloof ik dat ik denk dat ik bijna zeker weet dat Degene in wiens of wier naam we allen zegen te werken zo'n groot hart heeft. Ging daar de oorspronkelijke Herinnering en Boodschap over?

Toon van de Sande

Pastor bij de Stichting Pastoraat Werkers Overzee, SPWO



De gevaren van zonlicht

Hoewel het in Nederland winter is, gaat de gezondheidsrubriek dit keer over de gevaren van zonlicht. Waarschijnlijk zijn veel dingen die staan beschreven al bekend. Toch hopen we dat u het artikel aandachtig leest. Het is namelijk erg belangrijk dat u alles wat hier staat weet.

De zon kan je huid verbranden en kanker veroorzaken. Elke keer als je huid verbrandt, neemt de kans op huidkanker toe. Het gaat daarbij niet alleen om blaren maar ook om de rode kleur. Ook als je bruin bent en daardoor niet meer verbrandt moet je voorzichtig zijn. Ook dan blijft de kans op huidkanker door elke zonnestraal groter worden.

Zonnestrallen zijn een beetje te vergelijken met roken. Een gebruikte huid heeft, net zoals een sigaret, iets stoers. En ook bij zonlicht zijn pas de laatste jaren de wetenschappers er achter gekomen dat het (overmatig) genieten ervan gevaarlijk is. Een derde overeenkomst is dat het belangrijkste negatieve gevolg, kanker, zich pas na velen jaren manifesteert.

Blanke zeevarenden die aan dek werken, lopen de kans op termijn om huidkanker te krijgen. De weerkaatsing van water maakt het zonlicht sterker. Mensen met blauwe ogen, sproeten, moedervlekken en rood, dun of stijl haar, hebben een nog grotere kans.

Door het gat in de ozonlaag bereikt steeds meer UV-straling de aarde. Niet langer vormen alleen de tropische gebieden de gevarenzone. Daardoor is ook in het noorden van Noorwegen en het zuiden van Australië de straling bijzonder groot.

Er zijn een aantal manieren om met de gevaren om te gaan. Zo kun je de werktijden aanpassen. Specialisten adviseren om de 6 uren die rond de tijd dat de zon op zijn felst is, niet langdurig uit de schaduw te gaan. Verder kun je kleding gebruiken om je hoofd en huid te bedekken. Op plaatsen waar dat niet mogelijk is, kun je zonnecrème gebruiken. In de gevarenzones moet deze minimaal factor 30 zijn.

Tot slot is het belangrijk om je huid regelmatig te controleren. Let daarbij op kleurveranderingen van de huid en schurftachtige bobbeltjes die niet na een paar weken zijn verdwenen. Ook mogen moedervlekken niet groter worden. Bij iets verdachts dient men contact op te nemen met een dokter. Hoe eerder huidkanker ontdekt wordt, des te beter het is te behandelen.

Voor meer informatie kan men mailen naar the Maritime and Coastguard Agency. Het adres is infoline@mcga.gov.uk

Eldorado naderen

*Zo stonden we ooit bij kerstboomvuur,
Een kleumend troepje jongens.
Iemand sleepte een blik benzine aan.
Alle ogen waren op de vlammen gericht:
niemand sprak een woord.*

*In het schijnsel zagen we onszelf.
Dreigende woorden dreunden onophoudelijk
in ons hoofd - duister, onbegrepen.
Ik zou ze op willen delven.*

*In één uur werden we zeven jaren ouder -
om graf te worden, wachtende grond.*

Meer kerstbomen, hout uit verlaten huizen.

Nog steeds werd er geen woord gesproken.

*Jan Kostwinder uit de bundel:
"Alles is er nog" verzamelde gedichten*



Ketchup en poedersneeuw



Vanmorgen hadden we een naar ongeluk met de incinerator, de vuilverbrander in de machinekamer. Toen de tweede machinist wat afval wilde verbranden schoot de deur open en een enorme steekvlam zette zijn overal in brand.

Hij liep daarbij tweede- en derdegraads brandwonden op aan zijn gezicht, armen en borst. Tevens had hij meer rook ingeademd dan in zijn hele leven als verstokte zware shag-roker. Zelfs zoveel dat hij het bewustzijn verloor. Tegen de tijd dat de uitgestuurde reddingsploeg hem had gevonden kwam hij bij zijn positieven. Luid kermend werd hij aan dek gebracht waar eerste hulp werd verleend. 's Middags liep hij trouwens gewoon weer zijn wachtje.

Vorige maand viel een onvoorzichtige stuurman overboord. Gelukkig dat een oplettende matroos die in de buurt stond te kwasten, het ongeval zag gebeuren. Hij sloeg direct alarm. De daaropvolgende tien minuten heerste er een gecontroleer-

de chaos: mannen die haastig hun overlevingspakken aantrokken, de buitenboordmotor die bevestigd werd aan de rescueboot, ons schip dat d.m.v. een Williamson-turn terugkeerde naar de plek waar de drenkeling overboord gegaan was en een paniekerige uitkijk die de stuurman uit het oog dreigde te verliezen. Toen we hem niet konden vinden, zijn we maar doorgevaren.

Diezelfde maand kwam één van onze leerlingen jammerlijk om toen hij met een sigaret in zijn kooi in slaap viel. En dat terwijl wij ervan overtuigd waren dat die jongen helemaal niet rookte! De met perslucht uitgeruste ploeg redders kon hem niet snel genoeg bereiken: de derde stuurman was vergeten de buitendeuren van het slot te halen, iets wat hij dadelijk dient te doen zodra we buitengaats zijn. Uiteindelijk werd de brand geblust. De Hwtk vindt het nog nodig op te merken dat het gelukkig niet zijn leerling was. Daar konden we wel om lachen en de normale routine werd hervat.

Is de Nederlandse koopvaardij zo onveilig? En zijn zeevarenden zo hardvochtig? Natuurlijk niet. Bovenstaande rampen zijn scenario's die geoefend werden om calamiteiten het hoofd te kunnen bieden. Er



wordt wat afgeoefend aan boord: schip verlaten, brandrol, man-over-board, piratendrill, stranding, security-oefeningen, olie mor-sing, persoonlijke

verwonding en nog heel veel meer. Dat verveelde routine zo nu en dan om de hoek komt kijken is bijna niet te vermijden. Wat daartegen helpt, is de situatie zo natuurgetrouw mogelijk na te bootsen en steeds weer een ander scenario te spelen.

Bij het verzinnen van een nieuwe oefening was mijn ogen gevallen op de verfstore. Die bevond zich in de bak, in het voorschip. Een ideale plaats om een brand te simuleren, dacht ik, al was het maar dat ik vanaf de brug de verrichtingen kon gadeslaan (en daar later commentaar op kon geven). Het mooiste is als je een slachtoffer hebt, iemand die gered moet worden. Ditmaal was de gelukkige de derde machinist. Ik had hem instructies meegegeven om in het verfhok een paar pallets overhoop te halen, het licht uit te doen en tussen de rommel te gaan liggen alsof er een heftige explosie had plaatsgevonden. 'Maak het maar zo echt mogelijk' instrueerde ik hem. Hij vertrok met een fles ketchup onder de arm.

Na het alarm was de persluchtploeg snel ter plaatse. Met geblindeerde maskers (in dichte rook kan je ook niets zien) zouden zij de verfruimte betreden. Daar lag inmiddels de derde Wtk, zwaar gewond te zijn, besmeurd met ketchup voor het effect,

met pallets op en over hem heen. Het was duidelijk dat er een verschrikkelijke explosie had plaatsgevonden en dat kortdaat optreden gewenst was.

Ook de persluchtploeg was geïnstrueerd zo realistisch mogelijk te handelen. Gewapend met een poederblusser drong de ploeg naar binnen, blind stampend en struikelend met zware brandweerlaarzen over de pallets. Om het nog echter te maken besloot men de blusser in de verste hoek leeg te spuiten; de brand moest immers uit.

Vanaf mijn hoge uitkijkpost op de brugvleugel zag het tafereel er zeer realistisch uit: Dikke, witte poederrook wolkte door de deuropening naar buiten. Er woedde daar een stevige brand. Net toen ik wilde vragen over de VHF of men het slachtoffer had gevonden verscheen er een wankelende gedaante in de deuropening, wit bepoederd, roodgevekt met ketchup, luidkeels tierend en scheldend. De alerte brandploeg matrozen aarzelden geen moment en richtten hun brandslangen op het slachtoffer. Iemand met brandwonden dient allereerst langdurig gekoeld te worden. Nadat de derde Wtk had bedreigd de matrozen één voor één over boord te kiepen lieten ze hem met rust. Het wonderbaarlijk genezen slachtoffer beende woedend weg, als een verzopen kat. Het leek mij een goed idee de oefening te stoppen en aan de evaluatie te beginnen.

Kees Wiersum



20 uur in de zee

Een avontuur van de 26-jarige Kerstin Burns, tweede stuurman van het containerschip Hansa Bergen, komt wellicht in het Guines Book of Records te staan. Nadat hij overboord geslagen werd, werd hij na 20 uur gevonden. Geluk bij een ongeluk was dat het gebeurde in de buurt van Mauritius. Het oceaانwater had een temperatuur van 27 graden.

Zeevarende schrijft kinderboek



Puffie het sleepbootje



Menige varende vader krijgt van kinderen vragen over het leven op zee: hoe is het om zo lang van huis te zijn, waar slapen jullie aan boord, kun je ook bellen, enzovoort. Ook zeeman Menno Jacobs kreeg van de klasgenootjes van zijn dochter zulke vragen. Hij loste het op een leuke manier op. In zijn boekje 'Puffie het sleepbootje' vertelt hij in begrijpelijke taal hoe het leven van een zeeman is. Het manuscript voor een tweede boekje ligt klaar.

Puffie is een klein speelgoed-sleepbootje. Zelf vindt hij dat hij helemaal niet klein is en dat hij bij de andere zeeschepen thuis hoort op de zee. Via het schip van Stefan de zeeman komt hij in Nederland terecht. Hij wordt goede vriendjes met het zoontje van Stefan. Tijdens een dagje strand ont-snapt Puffie naar zee. Daar komt hij erachter dat het nog niet gemakkelijk is zeeschip te zijn. Zoals het betaamt, loopt alles goed af.

Puffie ontstond toen Menno Jacobs aan boord eens niets te doen had, en antwoorden op de kindervragen opschreef in een kladblokje. Dat werden langzamerhand verhaaltjes. Zijn dochter las deze verhaaltjes op school voor. De reacties waren zo goed dat hij er een boekje van heeft gemaakt. Uitgeven was een groter probleem, zeker op de verzadigde kinderboekenmarkt, dus dat heeft hij uiteindelijk in eigen beheer gedaan.

De moeilijkheid was vooral om het voor kleine kinderen eenvoudig en begrijpelijk te houden, vertelt Jacobs. Er valt inderdaad veel uit te leggen. Hoe geef je in een verhaaltje aan dat je ook kan huilen als je

blij bent? Hoe geef je aan hoe groot iets is, bijvoorbeeld een speelgoed sleepbootje?

Hoewel een verhaal over een sleepbootje niet nieuw is, blijkt het boekje aan een behoefte te voldoen. In de kennissenkring en natuurlijk ook binnen de kring van zeevarenden wordt het redelijk verkocht. Veel opa's en oma's lezen het voor en er zijn verzoeken voor een vervolg op 'Puffie het sleepbootje'. Menno Jacobs: "Ik krijg nog steeds hele leuke reacties. Natuurlijk heb ik niet de illusie ooit Carry Slee te worden. Maar ik hoop toch nog meer te schrijven."

Jacob's eigen kinderen, maar ook hun klasgenoten vinden het nu doodnormaal dat hij om de paar weken op een schip woont. Wie hetzelfde resultaat wil halen kan het boek met ISBN-nummer 90 75311 37 voor € 8,95 bestellen via het internet. Surf naar de website maritiemgezinskontakt.nl/ en klik op 'piratenclub'. Deze website bevat ook een interessant overzicht van kinderboeken die over de zeevaart gaan.

Helene Perfors



TOP GEAR



De moeder der autoprogramma's

Top Gear, de moeder van alle auto-exotica televisieprogramma's... Wie kent het niet? Wie heeft er niet eens gedroomd over het bezit van zo'n prachtig high-tech automobiel dat daar slappend, slidend en ronkend over het televisie-asfalt scheurt?

Een automobiel maatpak ontworpen door een vermaard carrossier / designer zoals Pininfarina, Bertone, Giugaro, Zagato met techniek van Ferrari, Lamborghini, Maserati, Aston Martin, Porsche of een ander even exclusief automerk is emotie in motie. Bewegend en stilstaand. In een roes van snelheid, g-krachten, adrenaline en benzinedampen wordt elk voorbehoud geboren uit een behoefte aan 'verstandigheid' doeltreffend getorpedeerd door de presentatoren. Verstandig? Nee. Verstandig = diesel = tractorbrandstof. Nee, high-octane gasoline is de brandstof van 'automotive dreams'... Het licht ontvlambare en explosieve karakter van benzine hoort onlosmakelijk bij een echte volbloed 'Gran Turismo'. Ooit wel eens gehoord van een Ferrari diesel? Het agrarische van een Belgische knol gaat

niet samen met de sierlijkheid van het 'Cavalino Rampante' (steigerende paardje) van een Ferrari zonder daarbij als bijzonder lomp op te vallen. Zoals Kaviaar met Curry Ketchup en een Rolls met trekhaak. Een exoot ontstijgt het aardse van de opzetsom die z'n technische systemen samen vormen... Met de vechtstier in het wapen van Lamborghini en of een springende Jaguar op de motorkap lijkt je kracht, viriliteit en vrijheid grote sprongen voorwaarts te nemen. Rijk of arm, drogen kost niets. Om de realiteit niet geheel uit het oog te verliezen... is er in elke aflevering een tijdtrace met een Suzuki Liana. Een gezins 'incognomobiel' waarin de haat/liefde verhouding van de mens en automobiel gematerialiseerd lijkt te zijn. Niet zo mooi dus. Bestuurd door een 'bekend persoon' met een helm van het model

'pot op de kop' waardoor ze er ineens heel aanraakbaar uitzien worden reputaties gemaakt en gebroken. Absurd maar leuk. Mens blijft mens en als zodanig imperfect en daar moet je om kunnen lachen om het leven leefbaar te houden. Kun je je de frustratie voorstellen van iemand die een Mercedes met 400 pk koopt die (heel verstandig...) is gelimiteerd op 250 km/u topsnelheid? Om dat soort bolides 'maatschappelijk aanvaardbaar' te houden... hebben onder andere Duitse auto fabrikanten die afspraak onderling gemaakt om maatregelen van staatswege voor te zijn. In Engeland waar de bewakingscamera-dichtheid (op straat en openbare gelegenheden) het grootste van de wereld is (zo'n 250.000!) is dus het catapulteren van een oude Top Gear Jaguar XJS vanaf het vliegdekschip 'Invincible'



Meer piratendoden

In de eerste helft van 2004 zijn er 30 zeevarenden door piraten om het leven gebracht. In 2003 waren dit er 16. Het aantal gerapporteerde aanvallen is wel gedaald, van 234 tot 182. Een probleem bij het oppakken van de overvallers is dat de marineschepen geen bevoegdheden hebben buiten hun territoriale wateren. Dit maakt het voor piraten makkelijk om te ontsnappen.

van de Royal Navy of de achtervolging van een Lotus Elise door een Apache gevechts heli-copter een uitstekend middel om dat keurslijf te doorbreken. Dat schept leefruimte (?) De auto is een uiting en focuspunt van een aantal basisbehoeften van de mens, ons gedrag wordt voor een groot gedeelte bepaald door onze instincten ten-slotte. Mensen (het overgrote deel) gebruiken een auto niet omdat het zo verstandig is. Een auto is veel meer dan alleen vervoermiddel en Top Gear speelt met de bijbehorende sentimenten. Ze hebben niet de pretentie serieus genomen te willen worden, behalve daar waar het de aanbidding van de heilige koe betreft. Ook ik bezit een auto en motorfiets, allebei de 'sportief' en dus snel. Beide zijn niet erg praktisch als vervoermiddel maar zeker een

(soms ietwat illegaal) plezier om in/op te rijden. Keyword is dus plezier. Niets mis mee toch? Vermaak om het vermaak alleen is soms heel goed voor de mens. Voor de liefhebbers van enige harde feiten: De laatste generatie econocars (vol bezet) is per km het meest efficiënte (gemotoriseerde) vervoermiddel. Met andere woorden de uitstoot aan gevaarlijke stoffen per vervoerde passagier per km is in vergelijking met trein / tram / metro, autobus of vliegtuig het laagst. (bron: via Top Gear uit een onderzoek gedaan door Britse overheid). Nog een 'feel good' factor voor auto-rijders. Feit blijft ook dat de wereld zonder auto's misschien een schonere maar zeker (want wat is het alternatief?) een veel minder interessante zou zijn...

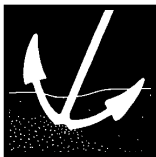
Bert Steensma

Terug naar de jaren 50



Het verlangen naar de rustige, overzichtelijke en veilige jaren 50 neemt steeds meer toe. Deze hang is op z'n minst een inspiratiebron voor organisaties die proberen de veiligheid op zee te vergroten. De 50% van de ongelukken te wijten zijn aan fouten die gemaakt zijn op de brug, leidde tot de uitgave van een nieuw instructieboek. De vormgeving is opvallend nostalgisch. De veredelde kinderboektekeningstijl (die tot voor kort alleen nog gehanteerd werd op borden van nieuwbouwprojecten) is weer helemaal terug. Ook wordt er niet langer waarde gehecht aan het belang van zelfstandig denken, eigen verantwoordelijkheid en improviseren. Zolang iedereen zich maar aan de 'rules of the road' houdt, zal alles goed gaan. Mensen die benieuwd zijn naar die rules, kunnen het boek bestellen door te e-mailen naar mail@anchorpress.co.uk.





Brandend Zand

Als ik onderweg ben voor mijn werk en tracht zoveel mogelijk meters asfalt onder de wielen van mijn auto door te laten glijden is het onvermijdelijk dat de radio wel eens aanstaat. Ik zit dan met een half oor maar handsfree te luisteren naar wat er uitgeblaast wordt.

23 september



Het is 23 september en plotseling wordt het programma onderbroken want: "Hij is dood!"

Voordat u nu denkt dat deze dominee gestoord is geworden, want Hij is al ruim 2000 jaar dood en toch ook weer niet. Nee over Jezus heb ik het niet.

Ik doel op 'onze' ongekroonde koning, de reus van het volkslied, André Hazes. De man die zowel Jan-Willem van Heugtenveld als Jan Bakker kon raken.

Die dag en de dagen daarop heb ik toch met enige stomheid zitten kijken en luisteren naar onze media. Laat ik u vast waarschuwen: Ik ben geen A.H.-fan. Ik doe er wel mijn boodschappen maar dat is meer uit gemakzucht.

Onze Andre is letterlijk de hemel in geprezen, al dan niet met hulp van 40.000 man in de Arena. Heel de natie stond op zijn kop en men was het unaniem eens: "Er is een geweldenaar van ons heengegaan."

Ik stop nu maar even want, als ik eerlijk ben, raakt het me niet echt. Natuurlijk is het erg als iemand overlijdt, maar ik kan nu niet bepaald zeggen dat zijn levenswandel er veel toe bijgedragen heeft het lijf te beschermen tegen de vele geneugten des levens. Kortom, ik begrijp oprecht de commotie niet en wens hier dus niet aan mee te doen. Daarom moet ik deze tekst eigenlijk verwijderen maar het was al getypt.

4 september

In Beslan, Noord-Ossetië kwam die dag een bloedig en vreselijk eind aan het gijzelingsdrama in een

school. Meer dan tweehonderd mensen kwamen om het leven waaronder vele kinderen. Met afgrijzen heb ik zitten kijken en luisteren naar het drama dat zich voltrok. Soms wilde ik 's avonds niet eens meer naar het Journaal kijken. Ik was murw van de beelden en de hopeloze triestheid van de situatie.

In tegenstelling tot velen heb ik geen greintje begrip voor de 'mensen' (laat ik me inhouden) die dit aangericht hebben. Historie, vreselijke daden door de Russen, bezetting, oorlog. Allemaal waar! Het Tsjetsjeense volk gaat al vele generaties door diepe dalen.

Maar wat ben je voor een mens als je kinderen dit aan kunt doen? En dat dan ook nog met een beroep doen op het 'Geloof'! Wat een zwak, misselijk en laf excuus. GELOOF... waarin!?

Ik stel het me voor: mijn eigen kinderen daar binnen, machteloos. Een situatie die me tot wanhoop zou drijven.

Ik heb respect voor mensen met een ander geloof,

echt. Maar alleen als ieder mens hier op aarde daarbij het Geloof in Leven en het Geloof in Elkaar boven alles stelt. 'Dode kinderen', ik kan en zal er nooit begrip voor hebben. Of ze nu gedood zijn door door Israëli's, door Palestijnen, door Christenen of door Moslims.

2 november



Stop de persen. Weer in de auto, weer de radio. Theo van Gogh is doodgeschoten. Op straat, in Amsterdam door een Marokkaan.



Verboden te redden

Voor het redden van 37 Afrikaanse vluchtelingen is een deel van de bemanning van de Cap Anamur in Italië gearresteerd. Betaald door een welzijnsorganisatie was men gaan varen om vluchtelingen op zee te gaan helpen. Behalve een straf voor de bemanning willen de Italianen toestemming van de rechter om het schip tot schroot te vermalen.

Theo had een film gemaakt en daar een aantal 'heilige' huisjes omver gegooid. Iemand vond dat de film niet kon, vond rechtvaardiging in zijn geloof (Lees: Misbruikte zijn geloof om zich te verschuilen achter een laffe daad) en vond dat mening van vrijheidsuiting (nee geen spelfout) ook met een mes en kogels beslecht kan worden. En nu staat de hele natie weer op de kop. Pim Fortuyn waren we alweer vergeten en dit is een 'buitenlander' toch?!

Ik heb me echt afgevraagd of het nog wel veilig is om dit stukje over Theo van Gogh nog toe te voegen. Of zinvol? Of beide? Angst is een slechte raadgever maar dat is ook een dooddoener. Niemand wil dood; ook niet om een film met een boodschap. Theo stelde de zaken aan de kaak maar ik vraag me wel in alle oprechtheid af of onder het mom van 'moet toch kunnen' (door sommigen vertaald in 'Vrijheid van Meningsuiting') hij, en met hem velen, niet te ver gaan. Iemand beledigen is niet leuk en als je dat bewust doet zeker niet. Het doet ook pijn. Het is ook makkelijk. We leven in een maatschappij die is wat we er zelf van gemaakt hebben. Daar passen dus ook mensen in met een andere cultuur en achtergrond. Die moeten dan wel zich beseffen dat ze in Nederland wonen en dat regels,

normen en waarden ook voor hen gelden. Daar verandert het geloof ook niks aan. Kortom ik kies geen partij maar niks rechtvaardigt moord. Niks en nooit. Als we met elkaar verder willen, zullen we dus wel allemaal de regels moeten eerbiedigen, eerlijk moeten zijn maar wel respect hebben voor waar een ieder vandaan komt; letterlijk en figuurlijk. Makkelijker kunnen we het niet maken, wel verdraagzamer.

We hebben een probleem, een mega probleem. Samen leven kan niet meer, we willen niet meer en wat is de oplossing? Heeft God ons verlaten? Zijn wij onze eigen roepende in de woestijn? "Brandend Zand maar nergens Water!" Ik bid te weinig en hopelijk word ik daar niet voor gestraft. Wel bid ik voor die kinderen in Beslan. Straks als ik weer in de auto zit naar huis, naar mijn kinderen die veilig in hun bed liggen, blijft de radio uit.

Ik ben alleen – met mijn gedachten.

Ds. D.A.G. Hoor

P.S. Ik heb deze nacht goed geslapen en lees het bovenstaande nog een keer door voordat het naar de drukker gaat. Ik breng wat wijzigingen aan en twijfel. Heb ik het mis? Of is er toch Ergens Water?

Adressen koopvaardijpastores

Nederlandse Zeemanscentrale

ROTTERDAM	Ds. Huibert van der Ham Broekseweg 34 4231 VE MEERKERK Tel. 0183 - 35 11 48 06 - 53 59 63 80 dshvdham@rdnet.nl	Rijk van Lent Diaconaal werker Tel. 06 - 53 67 92 62 dhrrotterdam@tiscali.nl
	Ds. Helene Perfors ds Th. Rijkewaerdstraat 6 3232 AK Brielle Tel. 0181 - 41 67 51 helene.perfors@hetnet.nl	Pastor Joost de Bruijn Van Assendelftshof 4 2312 PJ Leiden Tel. 071- 523 17 00 06 - 53 67 92 64 joostdebruijn@tiscali.nl
GRONINGEN	Dn. Sergi (Sven) Standhardt J.W. Frisostraat 45 9717 EM GRONINGEN Tel./fax 050 - 312 71 78 06 - 29 29 69 30 svenserg@wxs.nl	AMSTERDAM Ds. Léon Rasser Kempenlaan 135 1066 RB AMSTERDAM Tel./fax 020 - 669 00 65 06 - 22 09 03 34 leon.rasser@planet.nl

Apostolaat ter Zee Stella Maris

Secretariaat:

Willemskade 13
3016 DK Rotterdam
Tel. 010 - 413 31 09

Stichting Pastoraat Werkers Overzee

Pastor Toon van de Sande
Kiwigaard 3
3206 AS Spijkenisse
Tel. 0181 - 63 30 08
Fax 0181 - 64 54 42
www.spwo.nl
toonvandesande@hetnet.nl

colofon

Diepgang is een gezamenlijke uitgave van de Nederlandse Zeemanscentrale en de Stichting Pastoraat Werkers Overzee

Redactie Léon Rasser (hoofdredactie), Toon van de Sande (eindredactie), Jos Hilberding, Simon Hoek, Hans Luesink,

Helene Perfors, Jan Plug, Bert Steensma, Matthijs Treffers, Liesbeth Visser en Kees Wiersum

Redactieadres Kempenlaan 135, 1066 RB Amsterdam

E-mail: leon.rasser@planet.nl

Oplage 2000

Verspreiding Nederlandse koopvaardij-, bagger- en diepzeevervisserij-schepen, Nederlandse zeemansclubs en abonnementen

Lay-out en opmaak Anja Verhart

Druk Drukkerij Rijpsma, Rozenburg

ISSN 1567 - 3472

Een abonnement op Diepgang is mogelijk door donateur te worden van de Nederlandse Zeemanscentrale, Willemskade 13, 3016 DK Rotterdam

Gironummer 8405914 t.n.v. penningmeester Diepgang, Driebergen (ook voor giften en donaties)



Diepgang



Op de voorkant staat een schilderij van Kees Wiersum

In deze Diepgang staan foto's van Hans Luesink, Helene Perfors, Julian Olivas en Léon Rasser. Met dank aan Jo Tankers en Spliethoff.



Nederlandse Zeemanscentrale

Willemskade 13

3016 DK ROTTERDAM

Tel./Fax 010 - 412 36 94

E-mail nzc.rotterdam@worldonline.nl



Stichting Pastoraat Werkers Overzee

Kiwigaard 3

3206 AS SPIJKENISSE

Tel. 0181 - 63 30 08

Fax 0181 - 64 54 42

www.spwo.nl