

## Verhalen uit de werkpraktijk van de Amsterdamse/Noordzeekanaal havens

### Gevangenis

Bij het ophalen en wegbrengen van zeelieden van en naar het zeemanshuis gelden een aantal regels. Eén is dat het ophalen tot uiterlijk negen uur 's avonds gebeurt en een ander is dat als er niet meer dan 8 mensen komen, er per schip één keer wordt gereden met de bus. Afgelopen week belde om kwart over negen een portier van een havenbedrijf waar de bus om half negen ook al was geweest. Er stonden weer vier mensen bij de poort die graag het Seamen's Centre wilde bezoeken. De chauffeur die net even pauze had stapte zonder twijfel onmiddellijk in de bus om deze mensen op te halen. Van het groepje dat om half negen kwam had hij gehoord dat ze voor de eerste keer sinds 5 maanden weer de mogelijkheid hadden om de wal op te gaan. Ze hadden o.m. vier maanden voor de kust van Nigeria gelegen. Ook was zojuist bekend geworden dat ze de volgende dag opnieuw richting dit land zouden vertrekken. In de korte tijd dat ze in Amsterdam in de haven lagen moest er in korte tijd van alles gebeuren. Pas als het werk klaar was zou er voor een bezoek aan de wal tijd zijn. Het was daarom dankbaar werk om het tweede groepje mensen op te halen. Tegen de opmerking dat mensen in een (Nederlandse) gevangenis een beter leven hebben dan zij aan boord, kon niemand iets inbrengen.

### Pesterijen

Onlangs meldde zich in het zeemanshuis zich vlak voordat hij naar huis ging een zeevarende. Onmiddellijk viel op dat zijn arm in het gips zat. Vol emoties vertelde hij dat hij aan boord van het cruiseschip waar hij werkte te maken had gekregen met pesterijen die langzaam naar een vechtpartij hadden geleid waarbij het er zeer fors aan toe ging. Zijn superieuren beschouwden de vechtpartij als overlast en zette hem onmiddellijk onder druk een papier te ondertekenen waarbij hij de verantwoordelijkheid van het 'incident' op zich nam. Dit betekende dat hij niet alleen zijn eigen ticket naar huis moest betalen maar ook degene die hem zou gaan vervangen. Al met al een rekening van vele duizenden euro's. Geleid door de emotie om na het bezoek aan het ziekenhuis nooit meer een voet aan boord van het schip te zetten, zette hij zijn handtekening. Dat is iets waar hij nu ontzettend spijt van heeft en waarvan hij hoopt dat het nog teruggedraaid kan worden.

De vakbond is bezig om te kijken of er nog juridische mogelijkheden zijn de man te helpen. De Nederlandse Zeemanscentrale heeft n.a.v. dit vreselijke incident besloten een speciale DVD voor zeevarenden ook op cruiseschepen te gaan verspreiden. Op deze DVD is een televisieprogramma te zien waarin naar voren komt dat er een gratis te bellen 24-uurs telefonische hulplijn bestaat. Voor de professionele medewerkers van 'seafarers help' staan vragen die te maken hebben met pesterijen in de top 10 van die het meest gesteld worden. Door goed door te vragen wat er precies aan de hand is kan in de regel voorkomen worden dat zaken uit de hand lopen zoals dat onlangs in Amsterdam is gebeurd.

Daar waar mensen van verschillende culturen onder hoge druk samenwerken en vele

maanden lang dicht op een kluitje zitten en maar weinig mogelijkheden hebben hun werkplek te verlaten, lijkt het bijna niet te voorkomen dat dergelijke dingen gebeuren. Met steun aan zeemanshuizen waar men even aan de beklemmende sfeer kan ontsnappen en voorlichtingsDVD's hopen we als zeemanskerk in ieder geval ons steentje bij te dragen. En als de gelegenheid zich voordoet, wordt er ook over vergeving gesproken.

### 5-sterren maaltijd

Aan het predikantschap is een salaris verbonden dat goed is maar niet royaal. Een 5-sterren restaurant is dan ook geen plek waar men mij zal aantreffen. Dit betekent echter niet dat ik nooit op een dergelijk nivo eet. Zo ben ik een keer verrast met een werkelijk bijzonder goed smakende maaltijd tijdens een van mijn scheepsbezoeken. De bemanning vertelde mij dat ze enkele dagen voor anker hadden gelegen. De tijd hadden ze doorgebracht met vissen waardoor deze nu vers op het menu stond. Het was op en geweldige manier klaargemaakt. Toen ik de kok een compliment maakte door te zeggen dat ik mij in een 5-sterrenrestaurant waande, vertelde hij me dat hij ook daadwerkelijk jarenlang zo'n restaurant had gewerkt. Toch verdiende hij en zijn vrouw net niet genoeg geld om hun drie kinderen in de Filippijnen de opleiding te laten volgen die ze een redelijke kans op een goede baan zou bieden. Hij heeft daarom besloten scheepskok te worden. Deze beslissing is voor hem en zijn familie niet makkelijk maar als predikant was ik toch maar even te gast in een 5 sterrenrestaurant!

### Vraag aan de dominee

Als dominee ben ik opgeleid om met mensen te praten die het geestelijk moeilijk hebben. In mijn dagelijkse werkpraktijk van de haven krijg ik ook te maken met heel andere situaties en vragen. Zo werd ik onlangs gebeld door een stamelende fitter (assistent-machinist). Hij vertelde mij dat hij last had van zijn ogen en daarom naar de dokter was geweest. Die had geconcludeerd dat zijn probleem het beste in zijn eigen land, de Filippijnen konden worden verholpen. Hij schreef een verwijsbrief voor zijn kapitein die hiermee om aflossing zou vragen. Vanuit het bemanningskantoor uit de Filippijnen werd gevraagd deze verwijzing op te sturen met de mededeling dat de fitter daar de brief kan opvragen zodat hij ermee naar zijn ziektekostenverzekering kan gaan. Tot grote ontsteltenis van de fitter had de kapitein dit gedaan. Uit vergelijkbare gevallen is namelijk bekend dat het bemanningskantoor hem 'administratiekosten' zal berekenen voor het beschikbaar stellen van de brief. Wetend dat hij zal betalen om een beroep te kunnen doen op zijn verzekering zal dit een onrealistisch hoog bedrag zijn. De fitter durfde de Griekse kapitein niet in verlegenheid te brengen door hem te vragen te helpen bij een oplossing. Voor dergelijke zaken is er in zijn beleving maar 1 iemand: de havendominee. Aangezien het schip op de boei lag (dus niet aan een kade) kon ik zelf niet aan boord gaan om met de kapitein te praten. Daarom besluit ik de dokter te bellen die de situatie begrijpt en een tweede verwijsbrief schrijft die ik kon komen ophalen. Toen de fitter wist wanneer de aflossing plaatsvond hebben we een afspraak gemaakt op Schiphol. Daar overhandigde ik hem de verwijsbrief. Het mogelijke duidelijk zijn dat ik veel baat heb bij mijn theologiestudie heb gehad om deze man te helpen!

### **Buitengesloten**

Vaak als ik de deur van mijn flat afsluit, moet ik eraan denken hoe vervelend het zou zijn als ik die deur niet meer zou open krijgen. Daarom heb ik aan 2 mensen in de buurt ook reservesleutels gegeven. Een dergelijke methode is voor een scheepsbemanning niet mogelijk. Dit bleek toen een aantal zeelieden terugkwamen bij hun schip na een bezoek aan het zeemanshuis. Het hek van het havenbedrijf bleek hermetisch te zijn afgesloten. Omdat er geen portier was te bekennen werd de scheepsagent uit zijn bed gebeld. Ook hij had geen idee hoe de zeelieden hun schip zouden moeten bereiken. Over het metershoge hek klimmen was absoluut geen optie. Uiteindelijk werd er een beroep gedaan op de mannen van de koperen ploeg. Dit zijn de bootsmannen die met hun kleine bootjes door de haven varen om de schepen vast en los te maken. Zonder geklaag en zonder geld te vragen hebben zij de zeelieden via het water aan boord gebracht. De emoties van de zeelieden en de scheepsagent waren trouwens zo hoog dat zelfs als deze gezakt waren met de snelheid van het licht, dan nog zouden de mensen van het betreffende havenbedrijf door hen de volgende dag op heel weinig subtiele wijze worden medegedeeld dat het afsluiten van het hek niet op prijs is gesteld. Zelf heb ik ervoor gezorgd om op dat tijdstip ver uit de buurt van het schip te zijn.

### **Kerkelijke zeepost**

Omdat de zeemanskerk met zijn tijd meegaat, worden er vanuit Amsterdam maar liefst 20.000 DVD's verspreid op koopvaardij schepen. Er staat een programma op dat thema's als 'Islam en Christendom' en 'het voorkomen van AIDS' behandelt en er is ook een kort preekje te zien dat speciaal is gericht op zeevarenden.

In de havens rond het Noordzeekanaal komen natuurlijk nooit 20.000 schepen.

Gelukkig helpen collegae in o.a. Rotterdam, Antwerpen, Durban en Hong Kong mee ze aan boord te brengen.

Onlangs kreeg ik een enthousiaste e-mail van mijn collega uit Aberdeen. In zijn haven wilde hij ook wel DVD's uitdelen. Wetende dat er vanuit Amsterdam vaak kunstmest naar die stad vervoerd wordt, vroeg ik om hulp aan de scheepsagent. Die regelde dat er gratis en voor niks honderden DVD's meekonden. Mijn collega had trouwens ook nog een vraag voor mij. Hij had 3000 warme wintermutsen gekregen maar in zijn kleine haven raakte hij deze maar langzaam kwijt. Of de Amsterdamse zeemanskerk misschien belangstelling had. Mijn antwoord was dat die er zeker wel is maar dat ik niet wist hoe ze hier zouden moeten komen. Daar had mijn Schotse collega wel een antwoord op. Toen het schip met de DVD's aankwam werd de vriendelijke kapitein gevraagd of hij weer een lading uit Amsterdam zou moeten ophalen. 'Voorlopig niet', had de kapitein geantwoord, 'maar gemiddeld komen we daar elke maand wel een keer'. Het resultaat is dat er wekenlang een schip op de Noordzee heeft gevaren met 800 mutsen die bestemd zijn voor de zeemanskerk in Amsterdam.

### **Overbodig gezeur**

Zo nu en dan hoor ik wel eens een opmerking dat het kerkelijk werk onder zeevarenden eigenlijk niet meer nodig is. Alles is vandaag de dag toch immers goed geregeld?

Een voorbeeld hiervan lijkt de situatie van de Filippijnse steward Marcos Ancog.

Toen hij door zijn bemanningskantoor gevraagd werd aan boord te gaan was hij blij dat er een plaats vrij was op een schip. Toch twijfelde hij om te gaan want hij had wel al een opvallend lange tijd last van keelpijn. Tijdens de medische keuring besloot hij daar toch maar niets over te vertellen want voor zijn jonge zoontje had hij het geld hard nodig. Voordat hij aan boord ging bracht hij nog wel even een bezoek aan een lokale dokter die hem tegen een fors bedrag antibiotica liet kopen.

Eenmaal aan boord werd de keelpijn niet minder maar erger. Zo erg zelfs dat een bezoek aan de havendokter nodig was. Die had de indruk dat anti-biotica niet het medicijn was dat hij nodig had en stuurde hem met een bang vermoeden onmiddellijk naar het lokale ziekenhuis. Daar bleek waar de havenarts al bang voor was, de jonge zeeman bleek een zeer levensbedreigende vorm van bloedkanker te hebben. De enige kans op redding zou een peperdure maandenlange chemokuur zijn die in het VUziekenhuis

te Amsterdam mogelijk is. In de Filippijnen is men niet in staat deze behandeling te geven.

Aangezien het om een niet aan boord opgelopen ongeval ging en de kanker ook niet werk gerelateerd is, zou deze behandeling door de zeeman betaald moeten worden. Aangezien hij geen verzekering had voor de maanden dat hij niet werkt bleek dit een volkomen onmogelijke zaak.

In mijn ogen had de rederij een goede reden om boos te worden. Zij hebben een bemanningslid naar Nederland laten vliegen waarvan zij redelijkerwijs verwachten dat dit om een gezond persoon gaat. Ook al zijn ze voor de medische kosten van hun personeel (verplicht) verzekerd, het is een hoop gedoe voor ze, iemand laat zijn collegae (midden op zee) in de steek en bovendien is het niet eerlijk om ziek van huis te gaan. De reder werd echter niet boos en liet de man naar het ziekenhuis gaan. Met de verzekering is hij eruit gekomen. Ook was er bereidheid om zijn broer, die daarvoor een half jaar onbetaald verlof opnam, over te laten overkomen om hem te verzorgen. Toen zijn visum na drie maanden niet verlengt leek te worden werd zelfs een advocaat ingeschakeld!

De scheepsagent toont ook bijzonder veel initiatief. Daar waar ze wel eens wat slordig omgaan met zeelieden die in het ziekenhuis terecht komen (zo vergeten ze vaak de zeevarende de mogelijkheid te bieden naar huis te bellen), daar organiseert deze agent, gedeeltelijk in zijn vrije tijd, dagtochtjes en collecteerde hij op zijn kantoor een enorm kerstkado bij elkaar.

De vraag dringt zich op of er nog wel een zeemanskerk nodig is.

Deze vraag laat zich misschien het beste beantwoorden door andere vragen die de afgelopen tijd naar boven zijn gekomen.

Vragen als, waarom krijg ik deze ziekte en niet iemand anders? Is dat de wil van God? Heb ik nou pech dat ik deze ziekte krijg of mag ik juist van geluk spreken dat ik deze ziekte in Nederland krijg? Hoeveel hulp mag ik nog verwachten nu ik al zoveel gekregen heb? Is het leven eerlijk? Zullen de loodzware chemokuren resultaat opleveren?

Een vertegenwoordiger van de kerk vindt het stellen van dit soort vragen geen gezeur.

### **Woord, daad en evangelisatie**

Twee jaar geleden werd een kapitein uit Bangladesh opgenomen in het Rode Kruis ziekenhuis. Hij was tijdens een hevige storm met een helikopter van boord gehaald nadat hij door een onverwacht hoge golf was meegesleurd toen hij aan dek probeerde een anker los te krijgen. Er werd voor zijn leven gevreesd.

Hoofdzakelijk vanwege een gecompliceerde beenbreuk heeft hij meer dan een maand in het ziekenhuis gelegen. Toen hij op weg naar huis op Schiphol was, gingen de detectiepoortjes al af toen hij er naar keek. Om het gebroken bot meer stevigheid te geven had de dokter het met een stuk metaal van maar liefst 20 centimeter en vele schroeven en draad vastgezet. Zo kon hij weer lopen maar het bouwwerk in zijn been zorgde wel voor minder comfort, stijfheid en angst. Daarom bezocht hij in Bangladesh samen met zijn vrouw diverse ziekenhuizen waarbij ze konden merken dat de dokters niet goed konden zeggen of en hoe ze dit konden verwijderen.

Na de zoektocht stond het besluit van de vrouw van de kapitein vast: Haar man moest terug naar dezelfde dokter die hem weer had kunnen laten lopen. Daarbij aanvaarde ze de mogelijke consequentie dat hun spaarpot en die van familieleden tot op de bodem moest worden leeggeschraapt.

Om reiskosten te besparen werd besloten te proberen het ziekenhuis te bezoeken na afloop van een contract op een schip dat veel op de Noordzee vaart. Per e-mail werd de hulp van de zeemanskerk gevraagd om het plan uit te voeren. Mede dankzij de bemiddeling en kennis van diakonaal werker Rijk van Lent bleek het mogelijk te zijn de operatie op kosten van de verzekering te laten uitvoeren.

De kapitein ging vijf dagen voor zijn afspraak in Londen van boord. Hij meldde zich bij de Nederlandse ambassade die een onverwachte mededeling voor hem had. Als inwoner van Bangladesh mocht hij tijdelijk in Engeland verblijven maar vanwege regelgeving kon hij alleen naar Nederland reizen als alle vertegenwoordigers van de Schengenlanden hier in een vergadering toestemming voor zouden geven. Deze zou plaatsvinden na de gelande operatie. Om er zeker van te zijn geopereerd te kunnen worden werd hem gewezen op de mogelijkheid van Londen naar Bangladesh en van Bangladesh dan weer naar Amsterdam te reizen.

In overleg met de scheepsagent besloot ik een telefoontje te wagen richting de ambassade. Daarbij verwees ik ondermeer naar de koninklijke bescherming van de Nederlandse Zeemanscentrale. Dat het daarbij gaat om wijlen ZKH Prins Bernard was ik voor het gemak maar even vergeten.

Hoewel het nooit te achterhalen is of zo'n telefoontje zin heeft gehad, feit is dat de kapitein gewoon van Londen naar Beverwijk kon en mij een paar dagen later vol trots een plastic zak met uit zijn lichaam verwijderd mecano-achtig materiaal liet zien. Alles was zonder problemen verwijderd en na vier dagen liep hij alweer zonder krukken.

Terugkijkend op het zo wonderbaarlijk goed afgelopen ongeval bedankte de kapitein mij hartelijk voor het werk van de zeemanskerk. Daarbij merkte hij op dat hij de hulp bij het regelwerk zeer op prijs stelde. Als meest bijzondere heeft hij echter ervaren dat toen hij verward en ver weg van vrienden en familie in het ziekenhuis lag, er iemand was die hem regelmatig bezocht.

Doorpratend over de rol van de zeemanskerk vertelde hij dat alles zoveel voor hem betekent heeft dat hij voornemens is om zich tijdens zijn verloven zich te gaan inzetten voor het welzijn van zeelieden in Bangladesh. Mede vanuit zijn Islamitische achtergrond voelt hij dat het zijn taak is om te helpen dat in zijn land zeevarenden op dezelfde manier worden geholpen als hier.

### **Kerst valt vroeg dit jaar**

Zoals de aanwezigheid van bepaalde trekvogels voor een bioloog de winter aankondigen, zo is de vraag naar kadootjes voor een havendominee de eerste aankondiging van kerst. Het heeft te maken met een jarenlange traditie waarbij elk bemanningslid van een schip dat voor 25 december Amsterdam/IJmuiden als laatste haven heeft, een presentje krijgt. Dit kan tzt op zee worden uitgepakt nadat eerst de meegeleverde CD is afgespeeld. Daarop is in meerdere talen een kerstpreek te horen. Ook degenen die het materieel goed hebben kijken er erg naar hun pakje uit. In de zeemanskerk denken we dat het te maken heeft met het feit dat zeevarenden wel geld naar huis sturen zodat hun familieleden kadootjes krijgen maar dat er niemand is die aan hén denkt. Dit jaar hopen we in de vierde haven van Europa meer dan 1000 pakjes uit te delen. Er is trouwens nog een gat in onze begroting. Dit kan gedicht worden door geld over te maken op giro 346367 t.n.v. de PKWA te Leidschendam (dus niet Amsterdam!) o.v.v. kerstactie. Als ik mijn vak biologisch zou benaderen zou

kerst trouwens dit jaar op 5 december vallen. De eerste vraag of de kadootjes al klaar waren kreeg ik op 17 november!

### **Myanmar**

De nationaliteit van scheepsbemanningen verandert voortdurend. Een van de laatste ontwikkelingen is dat Aziatische rederijen mensen uit Myanmar aannemen. Bijzonder triest is dat zij een hoge belasting moeten betalen over hun gage. Zoiets is in andere landen niet gebruikelijk. Alsof de inkomsten voor de staatskas nog niet hoog genoeg zijn, verdient de regering van Myanmar ook nog geld aan zeelieden via de enige telefoonmaatschappij die het land heeft. Daar waar Chinese zeelieden voor 6 cent per minuut van Nederland naar huis kunnen bellen en de behoorlijk door corruptie geteisterde Filippijnse zeelieden 23 cent per minuut moeten afrekenen, is de prijs voor een Birmees maar liefst 71 cent per minuut! Dankzij diakonale gelden kon ik de bemanning voor 30 cent per minuut naar huis laten bellen. Aan de gezichtsuitdrukkingen was overduidelijk te zien hoe blij ze waren met deze gelegenheid. 'Seamens Mission no make business' (de zeemansmissie maakt geen winst) merkte een zeeman op. Hij had maar half gelijk want iets van de liefde van Jezus Christus te laten zien is een buitengewoon winstgevende zaak.

### **Romantiek**

In het zeemanscentrum wordt nogal eens de vraag gesteld of we een taxi willen bestellen. De bestemming is stevast het centrum van Amsterdam. Tot onze verbazing vroeg iemand afgelopen week om naar een havenbedrijf te worden gebracht. Ons antwoord was een wedervraag: Of het privé of zakelijk was. Er kwam een aarzelend en vaag verhaal. We besloten de man het voordeel van de twijfel te geven en namen hem mee in de bus van het zeemanshuis. In de bus vertelde de man zijn verhaal. Het was hem ter ore gekomen dat het (zuster)schip waar zijn verloofde als hulp in de keuken werkte tegelijkertijd met zijn schip in de haven van Amsterdam zou zijn. Dit verhaal was ook bekend bij de hoofdmachinist. Deze had bij de maatschappij een verhaal opgehangen dat hij wist dat er aan boord van het zusterschip reserveonderdelen

waren die hij nodig had. Hij wou graag iemand 2 dagen langs sturen om dit allemaal uit te zoeken. Bij de rederij vonden ze dit verzoek in eerste instantie maar onzin maar toen ze er achter kwamen dat de echte reden de vereniging van een paar was, gingen ze accoord. Alleen moest de zeeman zelf zijn taxikosten betalen. Aangezien dit bijna een half week salaris was voor de man, gaf het ons bijzonder veel voldoening om hem even weg te brengen en later ook weer op te halen. Onze beloning was een enorm grote glimlach gedurende de gehele busrit niet verdween. Het was dan ook 11 maanden geleden dat de geliefden elkaar hadden gezien.

### **Scheepseigenaren**

Wie regelmatig de verhalen uit de haven leest zou de indruk kunnen krijgen dat de zeemansmissie elke dag ten strijde trekt tegen scheepseigenaren die niet goed zijn voor hun bemanning. Gelukkig is de waarheid anders. Zo is er op dit moment in Amsterdam een zeeman bij wie bloedkanker is geconstateerd. Eigenlijk had deze jonge vader niet door de medische keuring mogen komen maar het redt misschien zijn leven. Toen de ziekte werd vastgesteld heeft de rederij namelijk besloten hem niet naar huis te sturen maar er voor gezorgd dat hij hier een half jaar lang behandeld gaat worden. In zijn thuisland, de Filippijnen, is hij niet verzekerd tegen deze peperdure behandeling en op het eilandje waar hij woont is de kennis ook minder groot dan in het ziekenhuis waar hij nu ligt (de Vrije Universiteit). De scheepseigenaar heeft ook zijn broer laten overkomen die hem gezelschap houdt en verzorgt! Voordat u denkt dat de zeemanskerk er misschien mee kan stoppen: Via ons netwerk is een

vrijwilligster gevonden die de 2 broers op sleeptouw neemt. Ze vertaalt, legt uit waar je goedkoop boodschappen doet en spreekt ze bestraffend toe als ze hun kamer niet opruimen. Met elkaar hopen en bidden we dat de behandeling het gewenste resultaat mag geven.

### **Tuvalu**

Heeft u ooit gehoord van Tuvalu? Het is een klein eiland in de buurt van Nieuw Zeeland waar niet veel gebeurt. Relatief veel mannen werken in de zeevaart. Stel dat je getrouwd bent met zo'n zeeman terwijl je zelf maar een paar keer van het eiland naar Nieuw Zeeland bent geweest, hoe zou je je dan voelen als je plotseling helemaal alleen wekenlang in een Amsterdams hotel moet verblijven? Elisabeth Tawaa is dit overkomen. Haar man ligt al meer dan 6 weken in het Slotervaart ziekenhuis om te herstellen van een herseninfarct. De verzekering van de scheepseigenaar betaalt haar reis-en verblijfkosten. U begrijpt dat in dit geval niet alleen de zeevarende maar ook zijn echtgenote pastorale zorg nodig heeft. Gelukkig kon de zeemanskerk helpen en nog veel belangrijker: bestaat er een netwerk van mensen die haar willen en kunnen helpen. Binnen afzienbare termijn hoopt het echtpaar naar naar Nieuw Zeeland af te reizen voor verder herstel. Het is nog onduidelijk of de 48-jarige zeeman zijn werk weer kan gaan doen.

### **Gevangenisdominee**

In de haven gelden strenge veiligheidsregels. Bijna alle bedrijven zijn de zeemanskerk welgezind waardoor ik in de praktijk bijna altijd de schepen kan bezoeken die ik wil. Bijna, niet altijd. Laatst ging het mis omdat ik 2 scheepsnamen met elkaar verwisselde (ik had 8 van de 10 letters goed). Bij het haventerrein aangekomen bleek ik niet op de gastenlijst van het betreffende schip te staan. De jonge (inval) bewaker en de jonge vertegenwoordiger van de scheepsagent durfde de verantwoordelijkheid niet aan om me toch op het terrein te laten. Gelukkig was het een zonnige dag. Na telefonisch overleg met de zeeman die ik wilde bezoeken besloten we elkaar te treffen bij het hek. Met de privacy was het prima gesteld want het wordt op een kilometer afstand elektronisch bediend. Wel kreeg ik het gevoel dat ik een gevangenisdominee was. Dit terwijl een zeeman toch echt geen crimineel is.

### **Een terugblik op de ramp met Turkish Airlines**

Bij de ramp met het vliegtuig van Turkish Airlines op 25 februari 2009 zijn 2 zeevarenden betrokken. Het gaat om Syriërs die op weg waren naar hun schip in de Amsterdamse haven. Dit schip, de Vans Queen, vervoert normaal gesproken 2e hands auto's. Deze markt is helemaal tot stilstand gekomen. De eigenaar heeft besloten het schip op te leggen. Met het wettelijk vereiste minimum aantal van 8 mensen wordt het schip beheerd.

Bij mijn scheepsbezoek werd ik met deze onverwachte situatie geconfronteerd. Al snel vroegen de bemanningsleden om hulp. Niet alleen bij de verwerking van het trauma maar ook bij de juridische aspecten.

Als eerste begonnen we met het van het 'afpraten' van alles wat was meegemaakt. Het was voor mij bijzonder om te horen dat niemand aan boord het vermoeden had dat het vliegtuig in de moeilijkheden was. Plotseling was er een klap, het licht viel uit, de bagage viel uit de compartimenten en in een reflex haastte iedereen zich naar de nooduitgang. Pas in 2e instantie gingen er weer mensen naar binnen om diegenen te helpen die zelf niet uit het vliegtuig konden komen. De zeelieden zeiden zich hiervoor te schamen en ook verbaasd te zijn van zichzelf. Staande in een weiland bleek dat ze in de chaos hun mobiele telefoon waren kwijt geraakt. Ze leenden er een van een medepassagier en belden de kapitein. Ze vertelde hem doodleuk dat ze niet wisten hoe ze aan boord moesten

komen en vroegen of hij iets kon regelen om ze te halen.

In een opwelling begon de kapitein de zeelieden te gaan zoeken. Dit betekende dat hij per taxi van ziekenhuis naar ziekenhuis ging. Omdat hij een rol kon spelen bij de identificatie van slachtoffers kreeg hij mensen te zien met vreselijke verwondingen. Nadat hij uiteindelijk 1 zeeman had gevonden had hij geen kracht meer. Ze gingen terug naar het schip waar niet veel later de ander met een taxi werd gebracht.

De verwondingen bleken relatief mee te vallen. Een had een blauw oog, de ander was een corset aangemeten vanwege rugpijn en moest om te beginnen 3 weken rust houden. Geestelijk was het helaas een stuk minder gesteld met hen. Slapeloze nachten, lusteloosheid en het constant moeten denken aan wat er was gebeurd ging de kwaliteit van hun leven bepalen.

De volgende dag zijn ze met geld van de kapitein wat kleren gaan kopen. Daarna gebeurde er meer dan een week eigenlijk niets. Turkish Airlines liet niks van zich horen en de mensen van slachtofferhulp wisten niks van de situatie af. Wel kwam er een uitnodiging om de herdenkingsdienst bij te wonen op Schiphol al had men geen idee hoe daar te komen. De brief van de burgemeester van de Haarlemmermeer was dan ook cryptisch. Hij zei het ongeval te betreuren en heel erg mee te leven. Ook bood hij hulp aan maar wel met dien verstande dat hij niet overal op in kan gaan. 'Typisch politiek' was de reactie van de zeevarenden. Uit nieuwsgierigheid en met een houding van 'baat het niet dan schaadt het' besloten we te gaan. Als zeemanspastor zou ik ze begeleiden en we zouden met mijn auto gaan. Op Schiphol aangekomen vroeg ik de weg aan 2 vertegenwoordigers van de politie. Zij wilden onmiddellijk de paspoorten zien van de zeevarenden en begonnen moeilijkheden te maken over het feit dat ze illegaal waren. Duidelijk niet op de hoogte van de rechten van zeevarenden kregen we de opdracht om ons na de bijeenkomst onmiddellijk bij de marechaussee te melden. Uiteraard zijn we van plan dit te doen.

De bijeenkomst in de hangar maakte weinig indruk op de zeevarenden. Ze hadden geen idee wie de 9 overleden mensen waren en bovendien hadden ze zelf teveel moeilijkheden om zich in te leven in het verdriet van hun nabestaanden. De toespraken zeiden hun weinig. Dit kwam enerzijds omdat er geen Arabische tolk was aangesteld maar anderzijds omdat de politici die beweerden 'heel erg mee te leven' niet vertrouwd werden. Een politicus is immers in staat om allerlei zaken te regelen: Compensatie, snel nieuwe paspoorten en het snel terugkrijgen van de verloren bagage. Over deze zaken werd niet gesproken.

Verbazingwekkend was dat de meeste politici zich voordeden als specialisten op pastoraal psychologisch en psychiatrisch gebied. Naast wat tegelwijsheden werd er gesteld dat de ramp niet had mogen gebeuren omdat het niet hoort. Verder zouden we aan het begin van een lange weg staan waarbij onze hoop en verwachting voor een piepklein deel te vinden zou zijn bij medemensen, medische wetenschappers en de kunst. De Turkse ambassadeur was gelukkig bescheidener. Als vertegenwoordiger van een strikt seculiere staat gaf hij aan hoeveel het voor hem betekende dat er gebeden werd voor de mensen die leden onder de gevolgen van de ramp. Onwillekeurig vroeg ik me af de man in de gaten had hij als enige het zo zorgvuldig vermeden G(ods)-woord wel had uitgesproken.

Na de bijeenkomst konden de passagiers en hun begeleiders elkaar ontmoeten. Voor de zeevarenden begon toen het verwerken. Plotseling waren ze niet meer lusteloos. Toen de mogelijkheid werd aangeboden om naar het vliegtuigwrak te gaan, was er twijfel.

Mede op mijn aandringen besloten we te gaan. Het bleek heel confronterend. Het kostte moeite om uit de bus te gaan omdat buiten alles nog duidelijker te zien zou zijn. De sfeer was intens. Anders dan bij de herdenking werd er wel gehuild, gebeden, omhelsd en was er een gevoel van nabijheid tussen mensen die elkaars naam niet eens kenden.

We maakten ook foto's waarop de zeemannen en het wrak te zien zijn. Het hielp de ramp een betere plek te geven. Deze is nu op commando te zien op een computerscherm. Zo bevindt de ramp zich nu niet meer zo dominant in het hoofd maar is tot een herinnering gemaakt, net zoals een vakantie, bruiloft of verjaardag. De herinnering staat op een laptop en kan naar eigen inzicht worden opgeroepen. Opvallend was dat na de bijeenkomst de zeelieden weer grapjes begonnen te maken, iets waar ze aan boord altijd om bekend stonden. Bij het voorstel van een medepassagier om naar een psychiater te gaan hadden ze twijfels. Heel anders reageerden ze op mijn idee om de (Arabisch sprekende) priester van de Syrische kerk in Nederland uit te nodigen om aan boord te komen. Het feit dat zij Islamitisch zijn bleek een detail te zijn. Met mij hadden ze al wat gepraat over het belang om de piloten hun fouten te vergeven en hun dankbaarheid voor God dat zoveel mensen de ramp hadden overleefd. Taalproblemen verhinderden om dit echt goed te doen. Gelukkig was het voor de Syrische priester ook helemaal geen punt om zijn Islamitische landgenoten te helpen. Hij bleek er ook heel goed toe in staat.

Afgelopen week zijn we ook naar de bijeenkomst van slachtofferhulp geweest. Hun advocaten leverden goed werk door uit te leggen bepaalde papieren van Turkish airlines niet te ondertekenen. Niet lang daarna kwamen vertegenwoordigers van de vliegmaatschappij aan boord. Er ging een hele trukendoos open waarbij een forse Turkse man in militair uniform de 2 zeelieden met luide stem commandeerde. Er werd gesteld dat Syriëërs veel minder rechten hebben dan Nederlanders, er werd tijdsdruk gesuggereerd en ook werd een beroep gedaan op een vermeende solidariteit die tussen moslims zou bestaan. Feit is dat men poogde de mensen een formulier te laten tekenen waarin zij na ontvangst van 5000 euro verder af te zien van claims. Volgens een verdrag, gesloten in Montreal, hebben ze sowieso recht op dat geld. Als blijkt dat de man met de rugklachten nooit meer kan werken, zou dit bijzonder weinig geld zijn geweest.

Bij de bijeenkomst van slachtofferhulp ontmoette ik ook de pastor van Schiphol. Pratende over de kritiek over de afwezigheid van de naam van God bij de herdenking wist hij nog te melden dat de daar aanwezige CDA-ministers de bijeenkomst 'wel erg seculier vonden'. De overweging om een interreligieuze dienst te houden was wel gemaakt en men bleek er met name praktisch niet toe in staat. Onwillekeurig dacht ik aan de vergadering die ik binnenkort heb over Sail 2010. Daar zijn we bezig een interreligieuze dienst te organiseren die wellicht live op de televisie te zien is. Hopelijk wordt deze dienst zo mooi dat men zich deze in het onverhoopte geval van een volgende ramp op Schiphol nog kan herinneren.

Via slachtofferhulp is er ook een advocaat gevonden die de schadevergoeding van A tot Z zal begeleiden. Deze bood zich gratis aan omdat bij een in Nederland gewonnen rechtszaak de veroordeelde de advocaatskosten moet betalen. Toen de advocaat aan boord kwam, bleek dat gezond boerenverstand niet genoeg is in een dergelijke situatie. Het is als een koophuis aanschaffen of een verhuizing. Er zijn zoveel zaken waaraan gedacht moet worden dat het gaat duizelen. Dat de zaak nu in handen is van een (hoogstwaarschijnlijk betrouwbare) specialist geeft ook een hoop rust. Zo is de basis tot herstel gelegd.

Leon Rasser