

diepgang

VIJFENTWINTIGSTE JAARGANG KWARTAALBLAD MARITIEM PASTORAAT



Ketelbinkie

Kerk & kroeg

Nanny

Groentjes

Port Betaald



IN DIT NUMMER



4 **Meditatie** pastor Joost ziet 'Heaven in de Haven'



6 **Het oude**

vuur Kees zet zijn ervaring tegenover de groentjes



10 **Maritiem Monument Ketelbinkie** waarbij ds. Stefan verzucht dat

het de moderne jonge zeevarende gelukkig beter vergaat



14 **Interview**

Cor den Hertog STC over trends bij de stage en trots op de studenten



18 **Zeemansvrouw** Astrid adviseert een professionele nanny om

jonge zeevarenden voor de vaart te behouden



20 **Belangen van**

zeevarenden Jos geeft voor Nautilus gastlessen aan studenten



24 **Maritiem pastoraat** Facebookkanaal Seafarers' Church Amsterdam:

Top10 Gebeden



30 **Captain Sir** What's in a name?



34 **Gastlessen**

in de Filippijnen over regimental training, silent drills en toch maar geen

instant noodles uitdelen



41 **Moddergeus** jonge zeevarenden als de

verbindende schakel tussen het heden en de toekomst van de maritieme

wereld 43 Adressen zeemanshuizen en pastores

COLOFON

diepgang is een gezamenlijke uitgave van de Nederlandse Zeevarendencentrale en de Stichting Pastoraat Werkers Overzee | **Redactie** Joost de Bruijn, Astrid Feitsema, Stefan Francke (hoofdredacteur), Jos Hilberding, Hans Luesink, Helene Perfors (eindredacteur), Léon Rasser en Kees Wiersum | **Redactieadres** Parelduikerhof 8, 4332 DA Middelburg | **Oplage** 2000 | **Verspreiding** Nederlandse koopvaardij- bagger- en diepzeevervisserij schepen, Nederlandse zeemansclubs en abonnementen | **Grafische vormgeving** Anja Verhart | **Druk** Drukkerij Rijpsma, Rozenburg | ISSN 1567 - 3472 | Een **abonnement** op **diepgang** is mogelijk door donateur te worden (voor minimaal 25 euro per jaar) van de Nederlandse Zeevarendencentrale, Lichtenauerlaan 46, 3062 ME Rotterdam IBAN: NL72 INGB 0000 144030 (ook voor giften en donaties)



Het is mogelijk Diepgang kosteloos te ontvangen in PDF. Stuur een verzoek naar:

contact@zeevarendencentrale.nl

VAN DE REDACTIE

De volgende generatie - the next generation: mijn geschiedenisleraar hield niet op ons voor te houden dat wij “alleen patat konden vreten”. En af en toe hoor je bij de oudere opvarenden soortgelijke geluiden over hun leerlingen aan boord. Maar is dat terecht?

In deze Diepgang laten we verschillende generaties aan het woord. En hoe je er verder ook over denkt: er is altijd nieuwe aanwas nodig wil er in de toekomst gevaren kunnen worden.

Dit is de laatste Diepgang in de Nederlandse taal. Nou, niet helemaal. Vanaf nu gaat Diepgang tweetalig verschijnen. De ene voorkant blijft de vertrouwde Diepgang. Maar draai je het blad om, zul je DeepEnd zien staan. Zo hopen we ook onze internationale collega's aan boord kennis te laten nemen van wat wij belangrijk en zinvol vinden te midden van alle maritieme ontwikkelingen.

Veel leesplezier toegewenst!

Voor het vijfde jaar op rij organiseerde de Stichting Havenlicht met Pasen hun 'Tulpen-actie'. Er zijn zo'n 3000 tulpen uitgedeeld in de haven.

Foto: Marien Gijsbertsen



Heaven in



MEDITATIE

DE AFTRAP VAN ONZE NIEUWE KERK-IN-DE-KROEG-AVOND WAS BIJZONDER GESLAAGD! VAN KROEGPRAAT OVER VERVELENDE WERKGEVERS EN DE BESTE CAMERA'S OP MOBIELTJES TOT AAN EEN MINICOLLEGE OVER DE GESCHIEDENIS VAN DE REFORMATIE; ER KWAM VAN ALLES LANGS. DE SFEER WAS GEZELLIG.

'Heaven in de Haven' van de Protestantse Gemeente Noordwijk bestaat sinds begin dit jaar. Het zijn 'kerken kroegavonden' in het bruine café Harbourslights. Avonden waarop gezelligheid voorop staat, maar het ook echt om iets mag gaan. Avonden om te kletsen, anderen te ontmoeten, elkaar, jezelf en misschien zelfs God beter te leren kennen. 'Van levenskunstenaar tot flierefluiter, van barfly tot kerkmuis, van boekenwurm tot social media-junkie, van feest-beest tot familiemens – iedereen is welkom', zo berichtten collega dominee Axel Wicke en ik onlangs. Er komen vooral jongvolwassenen op af.

De sfeer in de 'kerk in de kroeg' doet me denken aan de zeemanscentra van weleer, op de Heijplaat en in de Beer. In mijn werk als koopvaardijpastor, zo'n kleine 20

de haven

jaar terug, ontmoette ik dikwijls jongvolwassen zeelieden uit allerlei windstreken. Ook hier was er kroegpraat over de successen van Pacquiao, de nieuwste Bollywoodfilm en hoe lekker ‘Piva Baltika’ wel of niet smaakte. Kroegpraat lijkt in eerste instantie oppervlakkig, maar wellicht juist in de ruimte van een kroeg kan er ruim uit het hart worden gedeeld. De gesprekken met de zeelieden kregen dikwijls een diepere lading: over heimwee, over het je lastig kunnen uiten aan boord, over wat de zin van het werk op de zee is.

Een gesprek met een jonge Filipijnse zeeman staat me nog goed bij. Een jaar eerder had hij de zeevaartschool in Batangas afgerond. Daarna had het hem de nodige moeite gekost om emplot te vinden. Hij was niet de enige ‘marino Pinoy’; de concurrentie was moordend. Hij was dankbaar nu aan het werk te zijn, maar het leven aan boord met een mixed crew was ook zwaar. Hij vroeg zich af wat voor zin het werk had dat hij deed. En of hij eigenlijk wel tot deze baan geroepen was, waarbij hij mij (hij wist dat ik port chaplain was) verlangend aankeek in afwachting van een ‘goddelijk antwoord’ over de theologische betekenis van werk.

Als groene, nog niet door wol geverfde pastor, antwoordde ik hem in algemeenheden. Dat de Bijbel begint met God die aan het werk gaat. God scheidt immers de hemel en de aarde en alles wat daarin is. God geeft dan aan de mens de opdracht om voor de schepping te zorgen. Wij zijn Gods rentmeesters op deze aarde. En, zo vervolgde ik, als je christen bent, kan je in dat daglicht eigenlijk elk soort werk doen. Ik haalde ook Maarten Luther aan, die zei dat elke christen een roeping heeft. Hij bedacht daar-

voor een nieuw woord: ‘Beruf’ – beroep. Het hoofd van de jonge Filippijn ging eerst wat teleurgesteld omlaag bij dit toch wat dorre college. Maar daarna gaf hij wel aan dat mijn luisteren naar zijn verhaal hem goed had gedaan. Hij groette me met ‘kabayan’ (‘vriend in verbondenheid’ vrij vertaald). Het is een herinnering aan een ontmoeting in de zeemanskroeg die ik nog steeds koester, want het ging uiteindelijk toch om iets.

Tegenwoordig zit ik in het bestuur van de Stichting Pastoraat Werkers Overzee. Een tijdje geleden stond een themadag van de SPWO in het teken van ‘zin in je werk’. We richtten ons vooral op jongeren. We spraken met onder andere jongere werknemers bij Van Oord en Boskalis over de zin van het werk in hun leven, over zorgen voor de toekomst, maar ook over uitdagingen. In de gesprekken kwam ook aan de orde dat werk de bron van zingeving in het leven kan zijn. Want in werk kan je je ontplooiën en daarmee in verbondenheid ook anderen helpen. Dat kan je leven zin geven. Maar – het tegengestelde werd ook aangedragen – kan werk ook zinondermijnend zijn? De gesprekken en het naar elkaar luisteren om en op de themadag voedden de betrokkenen. Er werd ruim uit het hart gedeeld. En het ging uiteindelijk toch om iets.

Naar elkaar luisteren voedt, of zoals de Bijbel vrij vertaald zegt: ‘Wie aandachtig naar God en naar elkaar luistert zal ruimschoots te eten hebben en genieten van een overvloedig maal.’ Het mag over iets gaan en zo kan iedere haven een haven zijn.

Joost de Bruijn

HET

ZEEWIERSUM

OUDE VUUR

A man in a white uniform is leaning over a control panel in a ship's bridge. He is looking at a map on the panel, which is illuminated with yellow and blue. The control panel has various screens and buttons. The background shows a view of the sea through the bridge windows.

Elke vergadering van de redactie van Diepgang eindigt met huiswerk, de zogenaamde actiepunten. Na de laatste bijeenkomst stond er achter mijn naam: 'ERVARING VERSUS DE GROENTJES'.

Het is een onderwerp dat ikzelf had aangedragen en nu zit ik er dus aan vast. Tijdens mijn carrière heb ik bijna altijd te maken gehad met 'groentjes', jongens (heel soms een meisje) die als stagiair aan boord stapten. En zag ik hoe de omstandigheden veranderden.

In toenemende mate nam ik een verschil waar hoe het vroeger toeging en tegenwoordig.



Want wat een verschil met de tijd dat ik als leerling mijn eerste mijlen maakte! Weliswaar met een diploma op zak (Stuurman Kleine Handelsvaart plus aanvulling) maar op de bemanningslijsten vermeld als 'OG' (matroos onder de gage). Dit betekende dat er gewone diensten als matroos gedraaid werden; pas daarna was er tijd voor je takenboek. Je woonde in een hut, bestemd voor matroos of motorman. Extra accommodatie voor leerlingen? Daar had niemand ooit van gehoord. Maar kijk nu eens. Veel schepen waarop leerlingen komen te varen, zijn uitgerust met een instructiebrug en een klaslokaal. Er is een compleet eigen dek – uitsluitend voor leerlingen én hun begeleider – sportfaciliteiten en op de bemanningslijst worden de leerlingen aangeduid als 'trainee'. Helaas worden deze schepen veel vaker met Filippijnse leerlingen bemand dan Nederlanders. Is het omdat Nederlanders niet meer willen varen? De reders zeggen van wel ...

Ik vroeg het aan mijn eersteklassers, in het begin van het nieuwe schooljaar. De antwoorden logen er niet om; bijna iedereen had het oude vuur nog te pakken. Iedereen kende wel iemand die werkzaam was in de scheepvaart, wilde de wereld zien, wilde een vrij leven en meer van deze argumenten. Argumenten die ook wij bijna vijftig jaar terug gebruikten.

“Laatst is er een tanker aangevallen in de Rode Zee, door Houthi-rebellen. Vinden jullie dat niet erg spannend?” vroeg ik om hen uit de tent te lokken.

Maar nee, het was 'vet gaaf' en het is te hopen dat onverlaten die het op de scheepvaart hebben voorzien niet te maken krijgen met de nieuwe generatie Nederlandse zee-
lieden! Vol bravoure werd duidelijk gemaakt dat ze voor niets en niemand bang waren. Maar dát dit onderwerp aansprak werd snel duidelijk toen ik gevraagd werd mijn ervaringen te vertellen met piraterij; voor ik het wist luisterden de leerlingen geboeid naar mijn belevenissen met bewapende bewakers, prikkeldraad aan scheepsboorden, citadel, veiligheidsprotocollen en wat al niet meer. Verhalen van een ervaren zeeman aan de gretige jeugd!



Zelfs toen ik hen vertelde dat je tegenwoordig niet zomaar overal de wal op kan en dat schepen véél vaker dan vroeger 24 uur per dag laden of lossen; dat je steeds verder weg van een stad ligt (niks geen Darling Harbour in Sydney meer!). Of dat de controles van autoriteiten aanzienlijk veelvuldiger en strenger zijn (in bijna élke haven) dan vroeger. Dat je met steeds meer buitenlanders komt te varen. Niets werd als onoverkomelijk ervaren door de jeugdige toehoorders.

Toen ik zo ongeveer uitverteld en uitgevraagd was met alles wat anders was (= slechter in mijn optiek) bleek het enthousiasme om te varen toch nog onveranderlijk groot. Om achter het waarom te komen ging ik in gedachten terug naar mijn eigen leerlingentijd. Als groentje was ik meerdere keren het pispaaftje, want ‘wat weet jij nou eigenlijk van varen ...?’

A nautical chart titled 'LOWESTOFT AND APPROACHES' showing the coastline, depths, and various navigational markers. The chart includes a compass rose, depth contours, and labels for 'St. Bartholomew's Church' and 'St. Margaret's Church'. The title is in large, bold, serif font, with 'DEPTHS IN METRES' and 'SCALE 1:25 000' below it. There are also logos for the International Hydrographic Organization and the UK Hydrographic Office.

INTERNATIONAL
CHART SERIES
ENGLAND - EAST COAST
**LOWESTOFT
AND
APPROACHES**
DEPTHS IN METRES
SCALE 1:25 000

Of wist ik niet 'dat het vroeger véél beter was?'

'We lagen wéken binnen! Mooie meiden die aan boord kwamen! Smokkelen van een flesje, kon je een hoop geld mee verdienen...! En nu? Het is allemaal naar de ...'

En daar had ik direct het antwoord: wat je niet hebt meegemaakt mis je ook niet. De leerlingen anno 2024 hebben niet de ervaring dat iederéén maar het haventerrein op kon, zonder bij een poort allerlei veiligheidsprotocollen te moeten doorlopen. Ze hebben niet meegemaakt dat er maar acht uur per dag werd geladen of gelost en dat de bemanning van pure verveling maar wéér de kroeg indook om daar te veel te drinken. Het zijn leerlingen van het ISPS-tijdperk.

Maar nog met dezelfde redenen als vroeger om te gaan varen.

Dus, ervaren rotten met leerlingen aan boord, verveel ze niet met verhalen over vroeger dat het allemaal beter zou zijn. Dit zijn vergelijkingen die jij kunt maken, niet de beginners. Vertel ze niet dat het vroeger beter was, zeg hooguit dat het ánders was.

Laat iedereen zijn eigen ervaringen opbouwen, doof het oude vuur niet bij 'aankomend beroepsbeoefenaars'.

Kees Wiersum

KETELBINKIE



MONUMENTEN VAN DE ZEE

NEDERLAND KENT VELE GROTE EN KLEINE MARITIEME MONUMENTEN. SOMMIGE STAAN OP PROMINENTE PLAATSEN, ANDERE ZIJN ZO WEGGESTOPT DAT ZE NAUWELIJKS TE VINDEN ZIJN. IN DE SERIE 'MONUMENTEN VAN DE ZEE' STAAT DIEPGANG STIL BIJ EEN AANTAL VAN DEZE GEDENKPLAATSEN.

ROTTERDAM

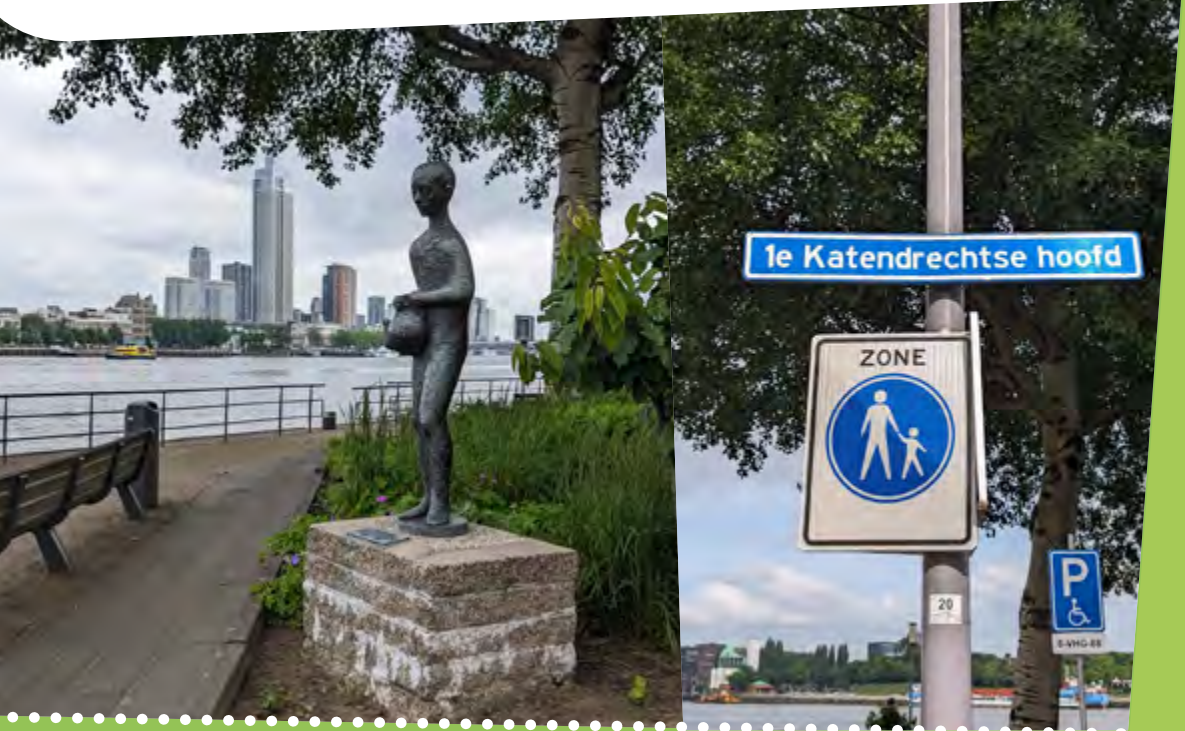
HET DRAMA VAN EEN JONGE ZEEVARENDE

WIE KENT NIET HET LIED
OVER KETELBINKIE, DE
JONGE ZEEMAN DIE VAN
ROTTERDAM VERTROK
MET DE 'EDAM', DIE OUWE
SCHUIT. HIJ DURFT OP DE
KADE ZIJN MOEDER GEEN
ZOEN TE GEVEN BIJ HET
AFSCHEID, BANG NIET
STOER GENDEG, TE WORDEN
GEVONDEN. AAN BOORD
VALT HET NIET MEE: HIJ IS
ZEEZIEK EN ROEPT IN ZIJN
SLAAP OM ZIJN MOEDER.
MAAR ALS HET DAN OP EEN
GEGEVEN MOMENT WEL
WAT BETER GAAT, WORDT
HIJ ZIEK EN KOMT TE
OVERLIJDEN. DAN VOLGT
HET LAATSTE COUPLET:

IN ZEILDOEK EN OP ROOSTER BAREN
WERD HIJ DIEN DAG OP 'T LUIK GEZET
DE KAPITEIN LICHTTE ZIJN PETJE
EN SPRAK MET GROCSTEM EEN GEBED
EN MET EEN 'EÉN-TWEE-DRIE-IN-GODSNAAM'
GING 'T KETELBINKIE OVERBOORD
DIE 'T OUWETJE NIET DORST TE ZOENEN
OMDAT DAT NIET BIJ ZEELUI HOORT
DE MAN EEN EXTRA MOKKIE 'SCHOOT-AN'
EN 'T OUWE MENS EEN TELEGRAM
DAT WAS HET EINDE VAN EEN 'ZEEMAN'
DIE STRAATJONGEN UIT ROTTERDAM.

Gelukkig zijn de tijden veranderd en vergaat het de
moderne jonge zeelieden beter.

Stefan Francke



Het beeld van Ketelbinkie staat op het 1e Katendrechtse hoofd in Rotterdam.
Het is gemaakt door Huib Noorlander.

WAT VINDEN DE STAGIAIRS ZELF?

We vroegen een aantal leerlingen op stage naar hun ervaringen.

MIKE

Op wat voor soort schip loop je stage? Is dit je eerste of tweede stage? Word je opgeleid tot stuurman, machinist of beide?

Ik loop nu stage op een hopper dredger - dit is mijn 2e stage bij Boskalis.

Wat lijkt je leuk aan het varende beroep? Denk je altijd te blijven varen?

Dat je met een team aan boord werkt en altijd samen moet werken. Ik hoop dat ik altijd kan blijven varen.

Denk je dat er in de toekomst veel gaat veranderen op de schepen? Zo ja, wat zou er dan anders kunnen worden?

Ik denk dat schepen in de toekomst zonder bemanning gaan varen en vanaf de wal bestuurd gaan worden.

Wat vind/vond je het leukste tijdens je stage?

Het droogdokken van de Freeway, tijdens mijn eerste stage bij Boskalis. Ik heb er erg veel van geleerd: alles uit elkaar zien liggen en daarna weer opgebouwd.

Wat vind/vond je moeilijk tijdens je stage?

Tijdens mijn eerste stage, om langer van huis te zijn dan wat ik gewend was. Dat was in het begin erg lastig voor mij.

Als je iets zou kunnen veranderen aan de zeevaartopleiding, wat zou dat dan zijn?

Meer praktijkvakken, dat heeft een enorm voordeel als je in de praktijk gaat werken.

INTERVIEW

Het is
wel de
bedoeling
dat je nog
een tijdje
blijft
varen!

.....

RDAM®
De Kuip

Cor den Hertog (1964) is al 25 jaar verbonden aan het Scheepvaart- en Transportcollege (STC) in Rotterdam. Hij was docent technische vakken bij de afdelingen scheepsbouw, waterbouw en zeevaart en is nu actief als relatiebeheerder bij het stagebureau van de maritieme opleidingen. Hij houdt zich met name bezig met de wervingskant: het vinden van stageplekken bij bedrijven en doorkoppelen van vragen vanuit het werkveld. Daarnaast is hij als coördinerend docent en practor betrokken bij een onderzoek hoe het bedrijfsleven een plaats binnen het maritieme onderwijs kan krijgen, onder andere via structureel vastgelegde bedrijfsbezoeken en sponsoring. Want de sector heeft veel mensen nodig.

Interview met Cor den Hertog

Cor en ik hebben elkaar vele malen ontmoet, maar het interview kan alleen online plaatsvinden. Ik vraag hem naar de nieuwe ontwikkelingen in het zeevaartonderwijs.

“In plaats van aparte opleidingen hebben we nu in de opleiding Maritiem Officier verschillende ‘uitstroomprofielen’. De eerste twee jaar volgen alle leerlingen hetzelfde programma met technische en nautische vakken. Dan kiezen ze na hun eerste half jaar stage een bepaald uitstroomprofiel. Machinisten kunnen daarmee alle kanten op. De stuurlieden kiezen voor koopvaardij, waterbouw of visserij, waarbij ze wel wachtloopbevoegdheid hebben voor de technische kant. Met een kopstudie kunnen ze ook nog een dubbele vaarbevoegdheid krijgen.”

Ik vraag me af wat dit voor de leerlingen betekent.

“Op zich verandert er qua stage niet zoveel – zeker aan boord niet. En voor de sta-

gairs is het takenboek ook nog hetzelfde in verband met de wachtbevoegdheid. Voorafgaande aan de tweede stage krijgen de leerlingen echter wel kennisinhoudelijke verdieping. We zijn nog bezig de modules daarvoor verder te finetunen.”

Wat zijn bij het stagelopen de trends?

“Op dit moment zijn er gelukkig voldoende stageplekken, dat is wel eens anders geweest. De stages worden nu ook beter geregeld via selectiedagen en informatiedagen. Voor de stagiairs is de vrijheid op het water nog steeds een geweldige ervaring, al zien we dat voor sommige leerlingen goed internet niet alleen maar fijn is. Het leidt ook tot heimwee. Belangrijk is en blijft de sfeer aan boord. Soms krijg ik een berichtje na een crew-change dat het ineens heel anders voelt. De Z-generatie wordt ook wel de ‘curling’ generatie genoemd, ze worden gepamperd. De zelfredzaamheid moeten ze tijdens hun stage inhalen en dat inhaalmo-

ment lijkt steeds groter te worden. Maar je merkt gelukkig wel dat ze bij hun tweede stage al enorm veel bagage bij zich hebben. Aan boord gaan ze ook moderner om met leerlingen; ze hebben thuis ook kinderen. Laatst crashte mijn laptop, toen ben ik al mijn leerlingen op stage, berichtjes gaan sturen. Ik kreeg heel veel foto's terug, van het Noorderlicht, van marinehelikopters en nog veel meer. Daar krijg ik enorm veel energie van."

Hoe zit het met de vrouwelijke leerlingen?

"Bij ons hebben de meiden aparte bijeenkomsten onder het kopje 'Female matters'. Er is sprake van een lichte toename aan vrouwelijke studenten, al blijft het verhoudingsgewijs weinig. De tijd dat men aan boord niet zat te wachten op vrouwelijke stagiairs ligt gelukkig achter ons en over het algemeen doen de meiden het erg goed. Ik weet nog dat ik 35 jaar geleden een scheepsbouwer hoorde zeggen: dat kan



niet! Daar kwam hij overigens snel van terug – het is nu echt anders. Wij benadrukken in onze wervingsactiviteiten dat er ook voor meiden in deze sector een goede toekomst is.”

Hoe zie jij de toekomst van het maritieme vak?

“Op zich wordt het in de sector alleen maar gunstiger. Er wordt bijvoorbeeld schoner gevaren. Natuurlijk zie ik ook de ontwikkeling naar onbemand varen, maar daar zitten bijvoorbeeld verzekeringstechnisch nog veel moeilijkheden aan vast.

Het is wel zo dat je tegenwoordig niet meer levenslang aan een bepaalde baan vast zit. De bedoeling is dat je jezelf levenslang ontwikkelt. De studenten van nu zitten in een luxepositie, die kunnen ook zo aan de wal aan de slag. Je hoeft niet heel je leven op zee te blijven. Gemiddeld zien we onze ex-studenten zo’n 6 tot 8 jaar varen. Dat is voor de reders natuurlijk vrij kort gezien hun investeringen in hun personeel. Het is daarom zelfs zo dat wij nu zeggen: het is wel de bedoeling dat je een tijdje blijft varen! Het is voor reders de uitdaging om zeevarenden te binden aan het leven op zee. Daarvoor zijn ook goede werkomstandigheden nodig, goede werktijden, aandacht voor welzijn aan boord.”

Nog iets tot slot?

“Ik ben wel trots op onze stagiairs. Ze doen het toch maar: op je 18e voor vijf maanden op zee. Hard werken, omgaan met verschillende culturen en ver van huis. En iedereen heeft wel eens last van heimwee. We hadden op een gegeven moment een stagiair die van boord werd gehaald omdat hij weigerde een bepaalde opdracht uit te voeren. Wat bleek: het was een hele onveilige opdracht, dus hij had groot gelijk. Dat heeft de kapitein geweten. Zo proberen we onze leerlingen zo goed mogelijk op te leiden.”

Stefan Francke



Een



Ik denk nog wel eens terug aan de tijd dat de zeeman en ik ons eerste huis kochten, bijna 27 jaar geleden. Toen wij een rondje liepen met de makelaar door onze toekomstige woning stond deze al een half jaar te koop; er kwam geen hond om.

We werkten allebei, maar het was 'in onze tijd' gebruikelijk om een huis te kopen dat je kon betalen van één salaris. De ouderwetse stelregel was om maximaal drie keer je bruto jaarsalaris te lenen, zodat je als vrouw thuis kon blijven om voor de kinderen te zorgen. Fatsoenlijke huizen in deze prijscategorie waren er genoeg, je kon kiezen. Kom daar nu nog maar eens om.

"Zodra er kinderen komen, dan stop ik met varen", zei mijn man vaak. Niets was minder waar. Uiteindelijk hebben we in goed overleg besloten dat ik volledig stopte met werken toen onze kinderen geboren werden. Ondertussen betaalden we onze gezellige doorzonwoning van de scheepvaartgag.

Hoe anders is dit nu voor jonge zeevarenden en hun partner; de pechgeneratie met een forse studieschuld. De prijs van een starterswoning is tegenwoordig zo hoog dat beide salarissen nodig zijn om een pand te kunnen kopen (of huren). Dat betekent dat beide jongelui hoe dan ook moeten blijven werken. Voor het jonge zeemansgezin ligt hier een grote uitdaging. Want hoe organiseer je dit met kinderen? De gedachte dat kinderopvang dé oplossing is, is gemakzuchtig en weggijken van de realiteit. School en kinderopvang zijn namelijk alleen een oplossing als je kind gezond is. Laten beide instellingen nu net een broeinest zijn van alle kinderziekten die je maar kunt verzinnen, kortom: er is altijd wat. Zodra je kind koorts heeft of zich niet lekker voelt, word

eigen huis

je gebeld om het op te halen. Dit gebeurt met de regelmaat van de klok. Tenminste de helft van het jaar komt dit probleem volledig op het bord van de vrouw terecht.

Los van de stress die dit oplevert, zijn er weinig werkgevers die zitten te wachten op een werknemster die regelmatig hals over kop weg moet. Geen zeemansvrouw kijkt hier naar uit en geef haar eens ongelijk.

Als je als jonge zeevarende een gezin wilt starten heb je een oplossing nodig wanneer je kind niet naar de kinderopvang of naar school kan. Je hebt voor iedere dag een achterwacht nodig, zoals een opa, oma, een ander familielid of vrienden.

'It takes a village to raise a child', maar dat dorp bestaat allang niet meer. Grootouders wonen niet in de buurt, werken zelf nog of zijn simpelweg niet beschikbaar. Maar: als je toch wilt blijven varen, denk dan eens aan een professionele nanny; een betaalde kracht aan huis die je kind altijd opvangt, ook als het ziek is. Duur? Ja. Maar de moeite meer dan waard. De zeeman kan blijven varen en zijn vriendin heeft haar eigen carrière. (Overigens geldt dit net zo goed voor de vrouwen die varen en willen blijven varen, ook als ze kinderen hebben.)

Tegelijkertijd is er een tekort aan Nederlandse officieren. Rederijen halen werknemers uit het buitenland om de gaten te vullen. Als reders een goed functionerende kinderopvang zouden faciliteren dan kunnen ze jonge Nederlandse zeevarenden voor de scheepvaart behouden. Denk hierbij aan een bijdrage voor de nanny, of een andere vorm van betaalde privé- kinderopvang. Zoals een vergoeding voor opa of oma zodat die minder kan gaan werken om er voor de kleinkinderen te zijn als dat nodig is.

Een regeling om de jongeren te verlossen van hun forse studieschuld zal ook zeker bijdragen om de jonge Nederlandse zeevarende langer aan de scheepvaart te binden.

@strid



Belangen van zeev

ZIJN JONGERE ZEEVAR

Als alle Nederlands gevlagde schepen bemand zouden moeten worden met Nederlandse (lees: West-Europese) zeevarenden dan zou driekwart van de Nederlandse vloot stilliggen.



Eén van de oorzaken is de lage instroom bij de zeevaartscholen. Jongeren voelen zich blijkbaar minder aangetrokken tot het beroep van zeevarende. De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders en Nautilus geven al geruime tijd gastlessen op basisscholen om groep 7 en 8 scholieren enthousiast te vertellen over het beroep op zee. Dit onder de noemer 'Zeebenen in de Klas'. Met onderwerpen als: Hoe is het om een schip te besturen? Hoe woon en werk je aan boord van een schip? Hoe worden de nieuwste technische ontwikkelingen ingepast? En:

hoe is het voor een zeevarende om zo ver en nu in deze tijd ook zo lang van huis te zijn? In de visserij, de waterbouw of de zeevaart.

Nautilus bezoekt ook geregeld zeevaartscholen: van Terschelling tot Urk, van IJmuiden tot Vlissingen – en alles wat er tussenin ligt. Om aanwezig te zijn bij open dagen en gastlessen te geven aan studenten. En natuurlijk ook om iets te vertellen over de vakbond. De vakbond, een vereniging van werknemers, waar je lid van kunt worden als je gaat varen. Tijdens een gastles op Urk vroeg

een student aan mij waarom hij lid zou moeten worden. Als antwoord kwam de uitleg over de cao die de bond voor de werknemers afsluit, de afspraken over pensioenregelingen én de individuele juridische bijstand die de vakbond geeft aan haar leden.

Maar ik merkte al gauw: pensioen, juridische bijstand, cao – die vonk sloeg niet over. Sterker nog, deze student was niet makkelijk te overtuigen. Zij vader werkte in de visserij en was nog nooit lid geweest van een vakbond. En dan: wat kost dat wel niet?

arenden

ENDEN ONWETEND?



Vroeger lag het voor de hand: als je ging werken werd je lid van de vakbond. Helaas zien jongeren nu het belang en de kracht van de vakbonden niet. Dankzij de vakbonden is de minimumleeftijd voor het minimumloon verlaagd naar 21 jaar. (En die moet eigenlijk naar 18 jaar.) Wordt ervoor gezorgd dat er stageplekken zijn bij rederijen. En daarnaast zijn er onderwerpen die nu eenmaal niet zo in het oog springen, zoals loonsverhogingen, ouderschapsverlof en vervroegd pensioen. Natuurlijk allemaal ver van je bed als je nog tussen

de schoolbanken zit en nog geen betaalde baan hebt als zeevarende. Hoe zit het met (snelle) internetverbinding aan boord? Dat is natuurlijk wel belangrijk. Toch is na afloop van zo'n gastles gelukkig menig student geïnteresseerd in de vakbond. En wat deze allemaal kan betekenen wanneer men het ruime sop kiest. Wat zijn je rechten bijvoorbeeld als je als stagiair aan boord gaat varen? Een stageovereenkomst is immers geen arbeidsovereenkomst, om maar wat te noemen. Hoeveel krijg je dan betaald en ben je

wel verzekerd? Hoe zit het met de (snelle) internetverbinding aan boord? Blijft de vraag: waarom worden jongeren niet zo gauw lid van een vakbond? Is het onwetendheid? Zo van: Is dat nodig dan? Het zal toch niet zo'n vaart lopen? Of misschien een anti-vakbond houding van collega's aan boord?

Kortom: nog veel werk aan de winkel ... pardon, de zeevaartscholen.

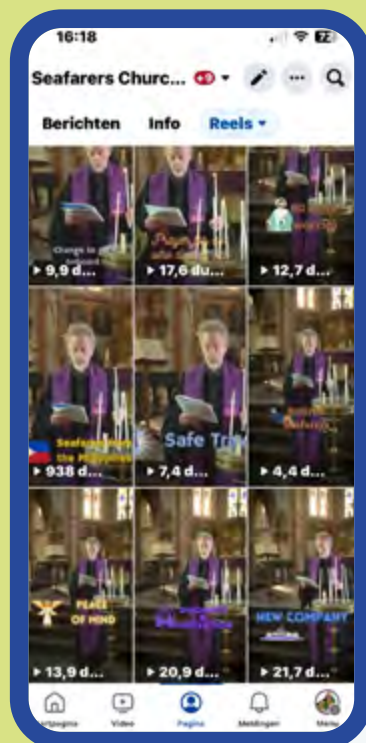
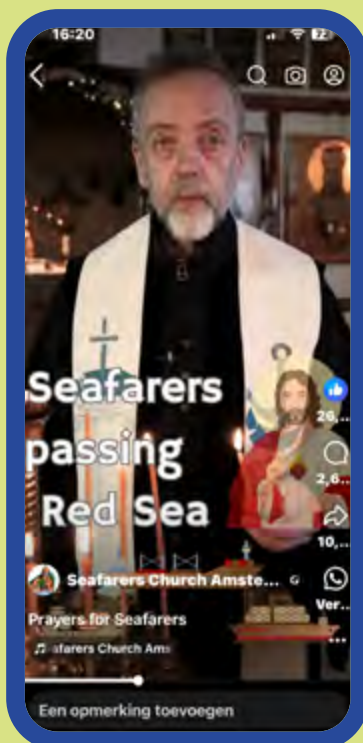
Jos Hilberding

Eendrachtig samenwerken





MARITIEM PASTORAAT IN DE PRAKTIJK



GEBEDEN TOP 10 ZEEVARENDEN

Bij mijn bezoeken aan boord kreeg ik van Filippijnse bemanningsleden wel eens de vraag om in een kerkgebouw voor ze te bidden. Op een gegeven moment kwam ik op het idee om er een foto van te maken die ik via Facebook Messenger naar de zeevarende stuurde. Dit werd op prijs gesteld.

In de coronatijd begon ik met het plaatsen van filmpjes met gebeden voor zeevarenden. Tot mijn verbazing werd een filmpje meer dan 350 duizend keer bekeken! Dit was de aanleiding om een Facebookkanaal te beginnen. Het heet 'Seafarers Church Amsterdam'. Daar is nu elke dag een nieuw gebed voor zeevarenden te zien. Ze zijn gemaakt op basis van de verzoeken die ik krijg van zeevarenden en hun familieleden. Veruit de meeste komen vanuit de Filippijnen, maar ook uit India, Griekenland, Indonesië, Oekraïne, Nigeria en gewoon uit Nederland.

Nu het kanaal meer dan een jaar bestaat, blijkt dat het ene filmpje veel populairder is dan het andere. Het geeft een beeld van wat er het meest leeft aan boord. De tien video's met het grootste aantal likes, die het vaakst gedeeld en het meest bekeken werden zijn de volgende:

10 CONTRACT TEKENEN - *25 duizend keer bekeken*

De zeevarenden in tijdelijke dienst zijn altijd gespannen of ze na hun onbetaalde verlof weer kunnen gaan varen. De hoop dat het weer gaat lukken wordt op allerlei manier verwoord. Bidden voor het tekenen van een contract is één van de manieren om het te zeggen.

9 GEZEGENDE REIS - *25 duizend keer bekeken*

Een gezegende reis is een variant op een 'behouden vaart'. Filmpjes waarin wordt gebeden voor bescherming worden meestal duizenden keren bekeken. Vaak wordt er een verzoek gedaan om voor een bepaald schip een kaars aan te steken.

8 VREDIGE TIJD AAN BOORD - *35 duizend keer bekeken*

Het is voor veel zeevarenden altijd maar weer afwachten op welk schip ze terecht komen en wie hun collega's zijn. De verschillen zijn ontzettend groot en het is altijd maar weer bidden en hopen dat het een beetje gezellig is en de werk/rusturen gerespecteerd worden.

7 WEER AAN BOORD GAAN - *36 duizend keer bekeken*

Dit is hetzelfde verzoek als bij nummer 10 maar dan op een andere manier onder woorden gebracht.

6 VERMISTE ZEEVARENDE - *42 duizend keer bekeken*

Vermist raken is een schrikbeeld voor menig zeevarende en ook hun familieleden. Door met naam en toenaam voor hun ziel te bidden lijken ze toch iets van een begrafenis te krijgen. In dit verband was het ontroerend om een verzoek om voorbede van een tienermeisje te krijgen wiens vader wordt vermist. Dit filmpje werd 21 duizend keer bekeken.

5 BINNENKORT WEER AAN BOORD - 53 duizend keer bekeken

Een variant op 10 en 7.

4 NIEUW CONTRACT/NIEUW SCHIP - 69 duizend keer bekeken.

Een variant op 10, 7 en 5.

3 ZEEVARENDEN IN KALAW MANILA - 473 duizend keer bekeken

Ook dit filmpje is een variant van 10, 7 en 5. In de wijk Kalaw in Manila zijn de bemanningskantoren gevestigd. Veel zeevarenden in spe gaan hier op de bonnefooi naartoe. Maar de vraag naar werk in de lagere rangen is een stuk groter dan het aanbod. En veel zeevarenden zijn op zoek naar een betere rederij. Het beeld van de straten en pleinen vol wanhopige gelukszoekers staat heel wat mensen helder voor ogen.

2 ZEEVARENDEN UIT DE FILIPPIJNEN - 924 duizend keer bekeken

Varen en nationalisme gaan nog altijd hand in hand. Toen Nederland nog een grote zeevarende natie was, werd er gesproken over Hollands glorie. Varen en het christelijk geloof gaan ook goed samen. Niet voor niks was er een aantal vissers onder Jezus' leerlingen.

VERMELDENSWAARDIGE GEBEDEN

Gebeden om de medische keuring te doorstaan hebben net niet de top 10 gehaald. Ook het gedoe rond alles wat met visa en certificaten te maken heeft is een bron van zorg. Verder gaan de gedachten veel uit naar de familie. Voor een filmpje voor de bemanning van het gekaapte schip 'Galaxy Leader' was veel belangstelling. Dat geldt ook voor die gebeden voor de zeevarenden die eind vorig jaar voor de Duitse kust hun leven verloren op het kustschip Verity.

Maar met stip op nummer **1** staat:

ZEEVARENDEN DIE DOOR DE RODE ZEE VAREN

- 1,4 miljoen keer bekeken.

Een toelichting is overbodig.

Tot slot wil ik een woord van dank richten aan *Nico Oussoren* die de gebeden opneemt met zijn camera. Zonder hem had ik nooit zoveel zeevarenden en hun familieleden een hart onder de riem kunnen steken.

Léon Rasser



MARITIEM PASTORAAT IN DE PRAKTIJK

**ROND PASEN WAS ER IN AMSTERDAM EEN
BIJZONDERE VORM VAN MARITIEM PASTORAAT:
DE MENSEN VAN HET HAVENLICHT BRACHTEN
TULPEN AAN BOORD.**



WAT VINDEN DE STAGIAIRS ZELF?

We vroegen een aantal leerlingen op stage naar hun ervaringen.

LUKAS

Op wat voor soort schip loop je stage? Is dit je eerste of tweede stage? Word je opgeleid tot stuurman, machinist of beide?

Ik heb stagegelopen op een containerfeeder bij A2B-Online. Dit was mijn eerste stage en ik werkte als leerling stuurman/machinist. Verderop in mijn opleiding heb ik ervoor gekozen om stuurman te worden, omdat mijn interesse meer op de brug ligt.

Wat lijkt je leuk aan het varende beroep? Denk je altijd te blijven varen?

Voorlopig wil ik wel blijven varen, maar niet voor de rest van mijn leven. Het beroep spreekt mij aan omdat ik het gaaf vind om een enorm schip onder controle te houden. Dat voelt heel machtig en heeft heel wat verantwoordelijkheid nodig. En uiteraard alle plekken waar je komt is ook enorm gaaf.

Denk je dat er in de toekomst veel gaat veranderen op de schepen? Zo ja, wat zou er dan anders kunnen worden?

Naast strengere milieueisen zal er niet veel veranderen denk ik. De schepen worden uiteraard wel steeds moderner - en ik hoop niet dat sommige functies worden vervangen door automatisering. Maar dat zal lastig zijn.

Wat vind/vond je het leukste tijdens je stage?

Navigatiewachten waren voor mij wel de leukste dingen aan boord. Tijdens de wachten kon ik ook veel vragen stellen aan de officieren en zo veel kennis opdoen. Na enige tijd kreeg ik meer verantwoordelijkheden en mocht steeds meer zelf beslissingen nemen.

Wat vind/vond je moeilijk tijdens je stage?

Omgaan met vermoeidheid vind ik één van de moeilijkere dingen aan boord. Meestal slaap je wat korter, en bijvoorbeeld slecht weer helpt ook niet mee om goed te slapen. Na een lange tijd aan boord te hebben gezeten, werd ik best vermoeid.

Als je iets zou kunnen veranderen aan de zeevaartopleiding, wat zou dat dan zijn?

Ik zou graag meer les op de simulator willen. Ik denk zelf dat dit heel goed helpt om het inzicht op zee te verbeteren en situaties aan boord beter te begrijpen.



Nieuwe editie Stagevoorbereidingsboekje

In samenwerking met het O&O Fonds voor de Waterbouw is er een nieuwe versie beschikbaar gekomen van het stagevoorbereidingsboekje 'Wat neem jij mee in je koffer? Tips & trucs voor maritieme avonturiers'. De tweede druk is aangepast op basis van verschillende reacties uit het veld. Met name het hoofdstuk 'Jezelf blijven' is geheel herschreven.

Het boekje wordt gebruikt bij de verschillende gastlessen die op een groot aantal zeevaartscholen in Nederland worden gegeven door waterbouwpastor Stefan Francke en havenpredikanten Helene Perfors en Pascal Handschin.



Wat neem jij
mee in je
koffer?

Tips & trucs voor
maritieme avonturiers

Stagevoorbereiding
Maritieme Opleiding
Koopvaardij / Waterbouw

Herziene editie

WAT STEEKT ER IN EEN MAAM?

“Port five,” zegt hij.

“Port five sir, Captain sir,” zegt James eerbiedig.

“Starboard five.”

“Starboard five sir, Captain sir.”

“Zero.”

“Zero sir, Captain sir.”

VERHALEN VAN EEN KUSTVAARDER

“James, je hoeft tegen mij geen ‘Captain sir’ te zeggen, daar wordt het alleen maar vermoeiend van. Als je gewoon de order herhaalt, dan is dat genoeg. Wie heeft je dat eigenlijk geleerd om dat zo te zeggen?”

“Ik heb dat zo op de zeeschepen geleerd waar ik voorheen op voer.”

“Aha, die namen dat dan nogal serieus.”

Ze varen de stuw van Borgharen voorbij, de Maas vervolgt haar weg een stuk lager in het Limburgse landschap. Haar uiterwaarden zijn lichtgroen bedekt en voor de dijk rijdt een boer op zijn tractor en ploegt zijn land nog een keer om.

Hij denkt nog een keer na over dat ‘Captain sir’. Het is toch wel een heel mooie benaming. Al weet hij ook wel dat het komt uit een tijd waarin discipline hoog in het vaandel stond. Hij vaart nog niet zo lang als kapitein en dan wordt er dat tegen hem gezegd! Hij voelt zich wat vereerd, een gevoel dat hij zo niet echt kent.

Hij kan zich nog goed de zondagen herinneren als hij van een weekend vrij weer door zijn ouders terug werd gereden. De treurnis die je in het dampende eikenblad kon ruiken als het net had geregend. Die het gevoel weerspiegelde dat je bekroop als je het internaat naderde en je je plotseling realiseerde dat je de bescherming van je ouders niet meer zou hebben. Je werd je bewust van de intense stilte in de auto.

Zijn puberteitsjaren verkeerden in een storm die hij nauwelijks de baas was,

waarbij zijn groepsleidster als een zware depressie om hem heen draaide. Hij gedroeg zich stoer en zij accepteerde dit niet. Maar hij had het zo geleerd. Hij mocht zijn gevoelens niet tonen, huilen werd er niet geapprecieerd en hij hield zich daaraan vast. Het was zijn trots, maar zij wilde die breken. Ze had iets vals waar hij uiterst gevoelig voor was. Menige vernedering moest hij ondergaan. En al zijn energie verspilde hij aan het recht houden van zijn rug. Hij stond niet stil bij wat hij later wilde worden. Van hem zou er toch niks terecht komen, zoveel werd hem wel verteld. Varen kon altijd nog, bedacht hij.

Die jaren daarvoor waren wel anders geweest, toen de broeders met prachtige namen zoals Gelacius, Aedesius en Evatius van de congregatie uit Maastricht nog op het internaat waren. Buiten dat hem het Evangelie en de verhalen uit het Oude Testament werden verkondigd, waren zij in hun terechte strengheid rechtvaardig en eerlijk. Hij voer er wel bij. Als schipperskinderen was iedereen gelijk aan elkaar en je wist heel goed tot hoever je kon gaan. Als je straf kreeg dan wist je ook wel dat je die verdiend had. In hun ogen lag eerbied, een baken dat je een gevoel van vertrouwen gaf.

Ja, de titel ‘Captain sir’ zouden zij zeker verdiend hebben.

Geregeld denkt hij hieraan terug. Hij voelt zich geen ‘Captain sir’. Maar het handelen zoals een Captain sir betaamt is wel het streven waard. En ja, als hij

in alle oprechtheid het heeft opgenomen voor de crew, tegen de belangen van zijn superieuren in, dan kan hij dat gevoel wat ermee gepaard gaat, daar wel plaatsen. Je moet het immers opnemen voor de zwakkere!

Hij meldt zich bij de sluis van Born, over bakboord in de verte kan hij de kerktoren van Maasmechelen zien. Hij loopt even de stuurhut uit om naar wat fietsers te zwaaien die hun hand hebben opgestoken. Aan dek pakt James nog een wrijfhout uit de trossenbak en ze kijken elkaar aan.

“Captain Sir?” vraagt hij lachend.

“Yes sir, Captain sir,” antwoordt James met een brede glimlach.

En diep in hem wordt er een vernederd gevoel losgemaakt en gecompenseerd dat jaren vast verankerd lag.

Captain Sir



WAT VINDEN DE STAGIAIRS ZELF?

We vroegen een aantal leerlingen op stage naar hun ervaringen.

FLORIS

Op wat voor soort schip loop je stage? Is dit je eerste of tweede stage? Word je opgeleid tot stuurman, machinist of beide?

Ik heb mijn eerste stage afgerond op een cruiseschip van de HAL. Met het nieuwe opleidingssysteem van het STC voor Maritiem Officier deed ik deze stage nog duaal. Zowel in de machinekamer als op de brug. Tijdens mijn tweede stage word ik opgeleid tot stuurman.

Wat lijkt je leuk aan het varende beroep? Denk je altijd te blijven varen?

Varen is voor mij het mooiste beroep dat er is. Je ziet veel van de wereld en je hebt een dynamische werkplek. Ik hoop dat ik nog lang kan blijven varen. Als ik aan de wal ga werken zou ik het liefst nog steeds in de sector werken.

Denk je dat er in de toekomst veel gaat veranderen op de schepen? Zo ja, wat zou er dan anders kunnen worden?

Ik denk dat de rederijen en de schepen met veel innovaties zullen komen. Zeker in verband met de energietransitie en de verduurzaming van de sector. Met de opkomst van AI denk ik dat dit beroep en ook de sector veel zal veranderen.

Wat vind/vond je het leukste tijdens je stage?

Dat is een lastige vraag, ik zou zeggen dat het actief deelnemen aan het brugteam het leukst was. Zeker toen ik mijn kennis van school eindelijk in de praktijk toe kon passen. De feestjes aan boord zijn natuurlijk ook niet uit te sluiten!

Wat vind/vond je moeilijk tijdens je stage?

Weg zijn van thuis was wel de moeilijkste uitdaging. Zes maanden zonder je familie en vrienden te zien was zeker lastig. Gelukkig was de bemanning er altijd als ik iets kwijt moest.

Als je iets zou kunnen veranderen aan de zeevaartopleiding, wat zou dat dan zijn?

Goede vraag. De meesten zouden zeggen dat het duale onderdeel van de opleiding niet gaat, maar mij beviel dat wel. Ik denk de focus op veiligheid, dat daar nog wat mist. Je gaat dan wel op cursus maar echte nadruk op het belang ervan mist nog in de opleiding naar mijn mening.



GASTLESSSEN IN DE FILIPPIJNEN

Naast dat ik ieder jaar naar de Filippijnen reis voor de kerstfeesten van de ‘manning agencies’, mag ik daar aan verschillende zeevaartscholen ook gastlessen verzorgen. Omdat we ook in Nederland op maritieme opleidingen lessen in ‘persoonlijke vaardigheden aan boord’ geven, is het leuk om te vergelijken.

Wat allereerst opvalt als je voor een Filippijnse groep zeevaartstudenten staat is het aantal. In Nederland haalt de grootste zeevaartopleiding met moeite honderd studenten, bij de scholen die ik bezocht sta je al gauw voor een paar honderd studenten.

De meeste scholen in de Filippijnen kennen een zogenaamde ‘regimental training’ – dat wil zeggen: het onderwijsprogramma is op militaire leest geschoeid. Bij de prestigieuze Philippine Merchant Marine Academy (PMMA) is dat het duidelijkst: de eerstejaars mogen niet gewoon lopen, ze moeten zich altijd in looppas voortbewegen. Bij het eten moeten ze kaars-



recht zitten en daarnaast zijn hun koppies helemaal kaal (jongens en meiden gelijk). Naarmate de opleiding vordert, komt er weer meer haar op het hoofd bij. Bij alle scholen worden uniformen gedragen met uitmonsteringen voor verschillende gelegenheden.

Een semimilitaire opleiding betekent dat de leerlingen getraind worden om orders op te volgen. Dat past wel bij de Filippijnse mindset die zich meer richt op het opvolgen van instructies dan zelf initiatief nemen. Een sterk punt van deze aanpak is het probleemloos handelen in noodsituaties: de leerlingen zijn uitstekend gedrild om procedures op te volgen. Verder is er nauwelijks geklaag; en dat is op de Nederlandse scholen wel anders. De studenten zijn zeer gedisciplineerd. Daarbij moet bedacht worden dat velen van hen mogen studeren met een beurs en dat dit de enige kans voor hen (en hun familie) is om hogerop te komen in de maatschappij.

Er zijn in Nederland ook scholen waar studenten in uniform lopen, maar zo'n strakke vlagceremonie als bij de PMMA zul je er niet aantreffen. Evenmin de 'silent drills' waarbij de studenten met hun wapens een hele show weg kunnen geven.







Er zit echter ook een enorm nadeel aan deze militaire aanpak: de leerlingen leren niet zelf nadenken en of problemen op te lossen. En dat is nou net iets waar de Nederlanders wel goed in zijn (en dat begint al op de kleuterschool).

Bij mijn gastlessen vertel ik wat over de culturele verschillen tussen Europa en de Filippijnen. Dat begint al bij de begroeting: Filippijnse leerlingen zullen, wanneer ze een hand geven, wegstijven als teken van respect. Terwijl wij het juist fijn vinden om elkaar in de ogen te kijken. Doet iemand dat niet, dan lijkt iemand wat te verbergen te hebben. Ik maak ook duidelijk hoe direct wij Nederlanders in onze communicatie zijn en dat we het niet altijd zo kwaad bedoelen als we soms klinken. Wij beleven de 'power distance' ook verschillend. De kapitein bevindt zich niet in een ivoren toren. (Hoewel dat bij Oost-Europese collega's weer heel anders kan leven.) Maar wij houden niet van "Sir, yes, sir". Al zou het op de Nederlandse zeevaartscholen natuurlijk wel eens fijn zijn om zo te worden begroet ...

Bij een seminar in de Filippijnen hoort een pauze met wat lekkers, anders weet je zeker dat de evaluatie niet goed uitvalt. En we besluiten de gastlessen natuurlijk met een kleine quiz. Ik heb vooral eetbare prijzen meegenomen: koekjes, chips, chocolade gaan er altijd in op die leeftijd.

Alleen blijkt dat ik geen 'instant noodles' mag weggeven. Die zijn verboden op de campus vanwege gezondheidsgevaar. Terwijl ik toch ook heb begrepen dat driemaal daags rijst ook niet echt goed is voor de gezondheid.



Stefan Francke



Bakkie Pleur

Naar aanleiding van ons vorige nummer kregen we nogal wat reacties op de middenpagina met koffiezetapparaten aan boord.

Op z'n Rotterdams gezegd: zonder bakkie pleur breekt aan boord de pleur*s uit! Teleurgestelde lezers vroegen waarom hun koffiezetapparaat niet in de collage was opgenomen.

Door ruimtegebrek ging dat helaas niet. Maar goed, in dit nummer nog eentje dan ...

WAT VINDEN DE STAGIAIRS ZELF?

We vroegen een aantal leerlingen op stage naar hun ervaringen.

MAURICE

Op wat voor soort schip loop je stage? Is dit je eerste of tweede stage? Word je opgeleid tot stuurman, machinist of beide?

Mijn stage loop ik op een sleephopperzuiger bij Van Oord. Het is mijn tweede stage, mijn eerste stage heb ik ook op een sleephopperzuiger gelopen. Mijn opleiding volg ik op het STC in Rotterdam, hier word ik opgeleid tot stuurman Waterbouw.

Wat lijkt je leuk aan het varende beroep? Denk je altijd te blijven varen?

Dat we elke dag met z'n allen ons inzetten om het doel te bereiken. Ik wil blijven varen zolang dit lichamelijk, maar ook met het thuisfront goed gaat.

Denk je dat er in de toekomst veel gaat veranderen op de schepen? Zo ja, wat zou er dan anders kunnen worden?

Ik denk zeker dat er nog dingen gaan veranderen op de schepen. Zo zullen nog meer dingen worden geautomatiseerd en er zal met minder mensen worden gevaren. Ook de nationaliteiten aan boord gaan denk ik veranderen omdat er gewoon minder Nederlandse leeftijdgenoten ervoor kiezen om te gaan varen.

Wat vind/vond je het leukste tijdens je stage?

De vrijheid die je krijgt om met iedereen aan boord te werken en dus van iedereen te leren. Ook is het meedraaien met de wacht heel leuk omdat je wordt betrokken bij het werk aan boord en je ook een deel van het team mag zijn.

Wat vind/vond je moeilijk tijdens je stage?

Wat ik moeilijk vind aan mijn stage? Omdat ik graag bezig ben aan dek of op de brug vergeet ik wel eens dat ik nu nog aan boord ben om mijn school af te maken. En natuurlijk het contact met thuis is minder dan wanneer je thuis bent, maar dat hoort erbij.

Als je iets zou kunnen veranderen aan de zeevaartopleiding, wat zou dat dan zijn?

Denk dat ik zou proberen om meer lessen te geven op simulatoren, ook die van de waterbouwbedrijven zelf. Zoals een sleephoppersimulator, maar ook die van een snijkopzuiger.

DIT HEDEN

Omdat in vandaag precies genoeg
tijd past om een dag te zijn
haast ik mij niet

er is voldoende ruimte om te
vergeten wat er was en af
te wachten wat er komt

ik vaar tussen eb en vloed
weersta de zuigkracht van verleden
leef toekomst tegemoet

laat mij meedrijven op de stroom
van onweerstaanbaar heden
weet mij erdoor gelaafd, gevoed

omarm het pasgeboren licht
dat op niets anders dan
leven is gericht

Kees Hermis



Een stagiair, een matroos en een kapitein lopen naar de messroom voor de lunch als ze aan dek een antieke lamp vinden. Als ze over de lamp wrijven komt er een geest uit. “Jullie mogen alle drie een wens doen” zegt de geest. De stagiair zegt: “Ik wil naar een tropisch eiland met een speedboot” en POEF, weg is hij. De matroos zegt gelijk: “Ik wil naar Curaçao, lekker op het strand liggen, geen zorgen aan mijn hoofd.” POEF, weg is de matroos. “Nu is het jouw beurt”, zegt de geest tegen de kapitein. Die zegt droogjes: “Ik wil die twee terug aan boord na de lunch.”

Herinner je nog je allereerste stage aan boord? Dat gevoel van onzekerheid vermengd met blijde verwachting? Ik was zelf nog een puisterige puber toen ik door een bekende geholpen werd aan een prachtige stage.

Hoe gaaf was het dat ik de kans kreeg om te ontdekken hoe de werkende wereld eruitzag. Ik leerde dat ik, ondanks mijn jonge leeftijd, al snel van waarde kon zijn. Maar ook kwam ik er achter wat ik vooral níet wilde. Hoe blij was ik met het geduld en de tips van ervaren rotten.

Leren heeft te maken met identiteitsvorming: wat kan ik, wat wil ik, wie ben ik? Dat leerproces wordt enorm versterkt door, naast de theorie, ook praktijkervaring op te doen. Als je ziet dat die rare formules in de praktijk nut hebben ga je ineens ook gerichter studeren. En vanuit de collega-positie: hoe geweldig is het om een jongere een stukje op weg te kunnen helpen op zijn of haar levensweg. Leerlingen aan boord hebben ook een belangrijke meerwaarde voor het schip en het bedrijf. Ten eerste maak je kennis met potentiële nieuwe werknemers/collega's. Tijdens de stageperiode krijg je de kans om jong nieuw talent van dichtbij mee te maken. Op deze manier kun je de persoonlijkheid en kwaliteit van deze persoon op een goede manier ervaren en beoordelen. Meestal is binnen een paar dagen al duidelijk of er een persoonlijke klik is, of de potentie groot genoeg is en of de stagiair hard genoeg wil werken. Veel eerste contracten komen zo tot stand.

Ten tweede is de praktijkervaring belangrijk om de stap naar een baan minder groot te maken. Iedereen is erbij gebaat om voldoende gemotiveerde arbeidskrachten te blijven krijgen. En praktijkervaring is cruciaal voor de ontwikkeling. Daarmee helpen we uiteindelijk de hele branche.

Erg belangrijk is dat stagiaires inzicht geven in de denkwijze van jongeren en kunnen aangeven wat jongeren tegenwoordig willen zien. En verwachten. Ze vormen de verbindende schakel tussen het heden en de toekomst van de maritieme wereld. Door zich bijna letterlijk onder te dompelen in de praktijk van het leven op zee, absorberen ze niet alleen de kennis van generaties zeelieden vóór hen, maar dragen ze ook bij aan innovatie. Je zou kunnen zeggen dat leerlingen fungeren als de hoeders van maritieme kennis. Door te leren en te experimenteren, doen ze mee aan het

behoud en de verspreiding van vaardigheden en creativiteit. Zaken die anders verloren zouden kunnen gaan in een wereld die steeds meer gericht is op technologie en automatisering.

Tegelijkertijd brengen ze een frisse blik mee. De wereld lijkt wel in een steeds sneller tempo te veranderen. Leerlingen zijn niet bang voor innovaties en digitale ontwikkelingen, maar omarmen die juist vaak. Van autonome schepen tot geavanceerde navigatiesystemen en slimme logistiek; het verhoogt de efficiëntie en veiligheid van het scheepvaartverkeer. Daarnaast opent het ook andere deuren, bijvoorbeeld naar nieuwe mogelijkheden voor optimalisatie en kostenbesparing. Cruciaal om als bedrijf te overleven. Deze leerlingen zijn daarmee weer de pioniers die de koers uitzetten voor de volgende generatie zeelieden.

Juist het samenspel tussen ervaring en frisheid zorgt voor een vooruitgang. Daarom moeten we de rol van leerlingen aan boord van een schip koesteren. Investeren in hun opleiding en hen aanmoedigen om te blijven leren. In een omgeving waarin ze kunnen gedijen en groeien. Daar worden we met elkaar beter van.

Oh ja, de moraal van de mop aan het begin? Wees niet te bescheiden, maar luister wel altijd eerst naar je meerdere ...

Moddergeus





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@zeevarendencentrale.nl

DELFIJL / 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@zeevarendencentrale.nl

MOERDIJK



Centrum voor zeevarenden • Sluisweg – Roode Vaart •

4782 PT Moerdijk • Tel. 0168 416 650 • Rev. W.J.A. Ester • Tel. 31 (0)6 11070913 •

janwillemester@gmail.com

ROTTERDAM / OOSTVOORNE



Internationaal

Centrum voor zeevarenden *The Bridge* • Stationsweg 33 • 3233 CS Oostvoorne •

Tel. 06 32 27 47 25 • Rev. H.M. Perfors • Tel. 06 53 67 92 65 • helene.perfors@gmail.com

ROTTERDAM / SCHIEDAM



Centrum voor zeevarenden *Flying Angel*

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

TERNEUZEN



Centrum voor zeevarenden • Engelandweg 1A •

4538 BE Terneuzen • Tel. 06 57 12 48 11 • info@seamencentreterneuzen.nl

VLISSINGEN



Centrum voor zeevarenden *Flying Angel Club* • Ritthemsestraat 498 •

Havennummer 562 • 4389 PA Ritthem • Tel. 0118 467 063 • Rev. P. Handschin •

pascal.handschin@mtsmail.org

WERELDWIJD



Dominee S.N.D. Francke •

Parelduikerhof 8 • 4332 DA Middelburg • Tel. 0118 651 888 / 06 37 00 84 32 • waterbouwpastor@gmail.com

