

## Slavernij op Zee

Een artikel over de huidige zeevaart gepubliceerd in TERDEGE 16 oktober 1996

Moordende concurrentie heeft de zeevaart veranderd in een jungle. Een groot deel van de schepen vaart onder de vlag van staten die zich om arbeidsvoorwaarden niet bekommeren. De bemanning geronseld in de Derde Wereld en het Oostblok, moet maar afwachten of het loon wordt uitbetaald. En de conditie van de schepen verslechtert met het jaar. Over moderne slaven, malafide reders, drijvende doodskisten en het licht van Lumen Maris.

Door H. de Vries & Foto's: Cees Buys

Bergen steenkool hebben het terrein langs een zeeкаде van Terneuzen veranderd in een spookachtig heuvelland. Leven valt er niet te bekennen, met uitzondering van de kraanmachinist die tientallen meters boven de grond de grijper bedient waarmee de Kapitan Spivak wordt gelost.



De bulkcarrier is volgens de achtersteven afkomstig uit Monrovia, de hoofdstad van de Afrikaanse republiek Liberia. Het is niet het enige zeeschip dat onder Liberiaanse vlag vaart. Vooral Griekse reders geven er de voorkeur aan hun schepen bij dit soort staten onder te brengen.

Bovenop de loopbrug houdt een officier in uniform de wacht. Erg toeschietelijk is hij niet. De bemanning is aan het werk en kan niet worden gestoord. Pas als Willem van Dijk verzekert dat hij alleen wat lectuur zal uitdelen, gaat de Rus overstag. Bijna overal ter wereld geldt de ongeschreven code dat je een "port missionary" niet de toegang ontzegt.

### Bijbel

Sergey Golov, eerste machinist op de Kapitan Spivak, reageert verrast op het onaangekondigde bezoek. In gebroken Engels laat hij weten dat ook hij christen is. Oosters Orthodox. Thuis heeft hij een Bijbel, maar aan boord moet hij het zonder doen. Of we hem aan een tweede exemplaar kunnen helpen. En z'n kameraad is ook geïnteresseerd. Van Dijk staat alweer bij de brug. Tussen de stapels lectuur achter in zijn Opel Astra, moeten Russische Bijbels liggen.

Deze reis zal de Rus er niet veel meer aan hebben. Zijn halfjaarcontract zit er bijna op. Over drie dagen monstert hij af om terug te keren naar Novorossiysk, waar zijn vrouw en twee kinderen op hem wachten. Over het schip is de zeeman niet ontevreden. "Het ziet er van buiten wat verwaarloosd uit, maar de conditie van het staal is goed. Dat heb ik wel anders meegemaakt."

### Cubanen

Voor kunstmestfabriek Hydro Agri ligt de Celtic, varend onder Cypriotische vlag. De bemanning is volledig Cubaans. Westerse zeelui komt Van Dijk alleen nog onder de

officiëren tegen.

De gewone matroos is zonder uitzondering afkomstig uit lage lonenlanden als Pakistan, Cuba, Birma. "En niet te vergeten het Oostblok. Het wordt zelden hardop gezegd, maar dat is afgezaakt tot het peil van de Derde Wereld."

Acht maanden is kapitein Filipe Montano al van huis. Halverwege de ochtend is hij met de zeereus in Terneuzen gearriveerd. Morgen vroeg zal hij met kunstmest naar Japan vertrekken: een reis van veertig dagen. "Passagieren is er voor de zeeman niet meer bij", lacht de Cubaan. "De schepen zijn zo groot geworden dat de havens vaak tientallen kilometers van de stad liggen. En de laad- en lostijden worden steeds korter. Meestal vaar je met een dag alweer."

Op de kade onderhandelen vijf bemanningsleden met de uitbater van Sunny Radio in Gent. De Belgische ondernemer is met z'n busje naar de haven van Terneuzen gekomen om schepelingen te interesseren voor z'n nering. Als hij in z'n voertuig klimt, heeft hij de Cubanen op sleeptouw. Wanneer ze in Gent hun inkopen hebben gedaan, zullen ze weer worden teruggebracht. Op die manier is er net voldoende tijd.

### Kus

In de officiers-mess hangt een levensgroot portret van de communistische leider Fidel Castro. Een negerin, die er de laatste voorbereidingen voor de maaltijd treft, komt spontaan koffie brengen. "Julia", zegt ze, terwijl ze op zichzelf wijst.



Van Dijk heeft een Spaanstalige editie van het Nieuwe Testament uit zijn lectuurtas opgediept en overhandigt die aan de Cubaanse. Verbaasd staart ze hem aan. Pas als de havenzending knikt, pakt ze de Bijbel en drukt een kus op de omslag.

Montano heeft er geen bezwaar tegen dat aan boord wordt geëvangéliseerd. "We hebben te veel aan het materiële gedacht", erkent de Cubaan. "Het spirituele is ook belangrijk." Geïnteresseerd bladert hij in de schat van zijn messbediende, de enige vrouw aan boord. "Ze heeft al een kleinkind", laat hij weten. "Dan hebben we daar ook wat voor" zegt Van Dijk, en pakt een Evangelie in stripvorm. Met glanzende ogen streelt de Cubaanse oma het kleurige album.

### Lectuur

De meeste lectuur betreft de haven-zending van de Naval, Military and Air Force Bible Society, beter bekend als de Scripture Gift Mission. De stripboeken komen van een evangelische uitgeverij. Het Nederlands Bijbelgenootschap levert Bijbels in allerlei talen. Ook de Trinitarian Bible Society, de Engelse zuster van de Gereformeerde Bijbel Stichting, behoort tot de vaste leveranciers. "Die leveren geen breed spectrum, maar zoeken het meer in de diepte." Aan westerse zeelui deelt hij bij voorkeur "De Stem in de woestijn" uit. "Dat gooien ze minder snel weg, omdat het eruitziet als een gewoon krantje. Een traktaatje vinden ze te vroom."



Al met al beschikt Van Dijk over lectuur in zeventig verschillende talen. Het voorraadbeheer is in handen van echtgenote Ada. Het inschatten van de benodigde hoeveelheden blijft moeilijk. "Van de havenautoriteiten krijgen we dagelijks via de fax de scheepsbeweginglijsten, met daarop de namen van schepen die de haven aandoen, de datum van aankomst, de datum van vertrek en het land van herkomst. Maar dat zegt nog niets over de bemanning. Deze schuit komt van Cyprus, maar aan boord zitten enkel Cubanen. Het komt ook voor dat je op één schip een mix van nationaliteiten aantreft."

### Levensgevaarlijk

Naar een illustratie hoeft hij niet lang te zoeken. De kustvaarder Saar-Lisboa, die pal achter de Celtic ligt, telt op zes bemanningsleden vijf nationaliteiten. De kapitein is een Duitser, de stuurman een Bulgaar, de kok een Pool. Van de drie matrozen komen er twee uit Ghana en een uit Kaap-Verdië. Nicolai, de stuurman, is nog maar drie dagen aan boord. Z'n vorige schip is hij ontvlucht.

"Dat was een krot, met dertien nationaliteiten op een bemanning van 23 personen. Ze konden elkaar nauwelijks verstaan. Op een goed schip is dat geen probleem. Als iedereen z'n taak weet, kom je er wel uit. Maar bij calamiteiten is het levensgevaarlijk.

In 1995 gaf de documentaire "Drijvende doodskisten" een onthutsend beeld van de staat van veel oceaanstomers. In een fors deel van de wereld is van scheepvaartinspectie nauwelijks sprake. Totaal verroeste bulkcarriërs en rottende olletankers blijven daardoor in bedrijf. De spanten die het geraamte van een schip vormen zijn soms dermate verrot, dat de wanden door de druk van het water als bordpapier naar binnen bollen. De gevolgen laten zich raden. In drie jaar tijd vergingen veertig zeeschepen, waarbij driehonderd bemanningsleden omkwamen. Een deel verdween zonder een spoor na te laten. Waarschijnlijk nadat ze bij zwaar weer doormidden waren gebroken.

### Zeemanshuis

Zeelui die weinig te verteren hebben en 's avonds toch van boord willen, kunnen in Terneuzen terecht bij de Seamans Club. Naast het pand staat een rood busje, geschonken door de International Transport Workers Federation (ITF), de internationale organisatie die de belangen van zeevarenden behartigt.

's Middags trekken medewerkers van de club langs de kaden om de varengasten uit te nodigen. Wie interesse heeft wordt om half acht opgehaald. In het zeemanshuis vinden de zeelui een stoel, een jukebox, een biljarttafel en een flipperkast. Valuta kunnen gewisseld worden tegen de dagkoers, voor de liefhebbers van lezen is er een bescheiden bibliotheek en matrozen die net zijn aangekomen kunnen op een bank in de huiskamer een paar uur slapen. Voor een hotel hebben de meesten geen geld.

## Slavernij

Achter de bar staat het echtpaar Tanis. Ewit, een voormalige binnenvaart-schipper, is afkomstig van Flakkee. Claudett van Frankrijk.



Beiden fungeren voor veel varengasten als laatste boel. Hij staat in contact met vertegenwoordigers van de ITF, bij haar kunnen ze uithuilen als ze te horen hebben gekregen dat hun moeder is overleden of hun vrouw duizenden kilometers verderop een ter wereld heeft gebracht. "Die verhalen over zeelui met in iedere stad een andere schat zijn gewoon onzin. Daar hebben ze niet eens het geld voor. Die jongens werken keihard om aan het eind van de maand een paar tientjes naar huis over te kunnen maken. We krijgen er die tachtig dollar verdienen. Ze hebben soms amper geld om naar huis te bellen als er narigheid is. Dat gebeurt dan op onze kosten."

De vraag is hoe lang nog. Door bezuinigingen dreigt het zeemanshuis te sneuvelen. Volgens Claudett zou dat een ramp zijn. "Het is abnormaal wat we de laatste jaren meemaken. De slavernij is terug. Er zijn jongens die maanden geen salaris hebben gehad en van de kapitein met de zweep krijgen als ze protesteren. Dan heb ik het nog niet over de schepen. Stoere kerels zitten hier soms te huilen als kinderen, zo bang zijn ze om weer te gaan varen."

## Duiven

"Ik haal wat zeelui op uit Sluiskil", zegt Ewit. "Die zitten hier de hele avond, maar zeggen niks. Pas tegen de tijd dat ze terug moeten naar boord, komt er een naar me toe en fluistert: 'Mister!' Of-ie z'n contract kon veranderen. Hij had een Srilankees contract en daar wou hij graag een Cypriotisch voor hebben. Een heel raar verhaal. Ik bel een vertegenwoordiger van de ITF in Rotterdam, die ik desnoods midden in de nacht uit z'n bed mag halen. Toen die de naam van het schip hoorde, kwam hij bijna door de lijn heen' "

"Onmogelijk, dat schip ligt in Frankrijk aan de ketting." "Wat onmogelijk is weet ik niet", zeg ik, "maar hij **is** nu aan het laden in Sluiskil en morgen vertrekken ze." Binnen twee uur stond hij in Terneuzen en is op zijn verzoek inspectie verricht. De ankers werkten niet. De papieren van de kapitein waren al vijf jaar verlopen. De machinist was in de zeventig. Door de bodem van de sloep keek je zo heen. Er was één toilet voor 28 mensen. Een douche hadden ze niet. En uit een van de hutten kwamen duiven vliegen. Die kweekten ze om zo nu en dan een stukje vlees te kunnen eten. Had die man tegen mij z'n mond niet opengedaan, dan waren ze de volgende dag gewoon weer uitgevaren met dat wrak."

## Onrecht

De Griekse reders spannen volgens het beheerdersechtpaar de kroon in het kwaad. Van Dijk heeft dezelfde ervaring. Je stuit geregeld op onvoorstelbaar onrecht, waar je niet omheen kunt. Toen ik in '88 met dit werk begon, dacht ik enkel te gaan evangeliseren, maar om geloofwaardig te blijven moet je soms ook concrete hulp verlenen.

Augustus'95 kwam de havenzendeling in Gent aan boord van de Cape Wind, een schip van een Griekse reder dat al twaalf maanden aan de ketting lag. Hij trof er vijf Koreanen en vijf Burmezen. De Koreanen zaten in de messroom, omdat de kapitein een Koreaan was, de Burmezen bivakkeerden ergens achterin.

"Kort daarop vertrokken de Koreanen naar huis. De Burmezen, die de man duizend dollar hadden betaald om die baan te krijgen, wachtten nog zeven maanden tevergeefs op salaris. Let op, negentien maanden zonder salaris. En wat voor salaris? Voor ze uit Birma vertrokken, moesten ze een dubbele loonlijst tekenen. Plus een verklaring dat ze nooit ofte nimmer contact zouden opnemen met de ITF. In maart zijn ze met geld uit onze achterban en die van de roomskatholieke collega Stella Maris uit Gent naar Birma teruggereisd. Het achterstallige loon was nog steeds niet uitbetaald. Waarschijnlijk varen ze inmiddels alweer op een ander schip, want de schuld die ze hebben moet wel afgelost."

### Geen geld

Het is avond als we in de zeehaven van Gent aan boord klimmen van de Ocean Leader, een Maltese bulkcarrier die graan komt lossen. Het merendeel van de Russische opvarenden zit landerig bijeen in de bemanningsruimte, waar een tv vertier moet bieden. Het bezoek van de port missionary is een welkome afwisseling. Met gulle hand deelt Van Dijk Russische Johannesevangelien uit, een uitgave van de Trinitarlan Bible Society. Verschillende matrozen beginnen meteen te lezen. Van boord gaat niemand. Als het ijs gebroken is, wordt duidelijk waarom. Ze hebben de afgelopen maanden geen geld gezien. Kapitein Valeriy Chudny, die een fikse slok achter de kiezen heeft, houdt zich het langst op de vlakte. Luidkeels debatteert hij over de politieke situatie in

Rusland. Maar geleidelijk wordt ook hij vertrouwelijker. Met de rederij waarvoor hij jaren voer, in het Noord-Russische Archangelsk, is het sinds de val van het communisme snel bergafwaarts gegaan. Verschillende schepen zijn noodgedwongen verhuurd aan een Griekse reder. Die verhoogt het rendement door de bemanning niet uit te betalen.

### Schelp

Onverwacht staat de Rus op en gebaart ons hem te volgen. Met zijn slonzige trainingspak en plastic slippers heeft hij weinig van een zeeofficier. Blazend klimt hij de trappen op naar zijn kajuit, boven in het stuurhuis, waar hij zijn reserve volledig aflegt.



Op tafel staat een aangebroken fles whisky. Ernaast Campari. Als we trek hebben kunnen we vrijuit tappen. Vanachter zijn bureau lucht de zeeman met dikke tong zijn hart. Dertig jaar zwerft hij al over de oceanen, en altijd met genoeg. Tot hij werd uitgeleverd aan de Grieken. "Wat moet ik?" roept hij uit, terwijl hij belde armen in de lucht steekt. "Als ik over twee jaar met pensioen ga, verdien ik honderd dollar per maand. Wie kan daarvan leven? Tot m'n dood zal ik moeten varen."

Om zijn verbondenheid met ons te tonen, diept hij uit een van z'n zakken een kettinkje met een zilveren kruis op. En even later uit zijn slaaphut een opengeslagen schelp, met daarin een miniatuur van Christus aan het kruis. "Drie keer per dag vraag ik Hem om hulp", laat hij met huilerige dronkemansernst weten. "Ik ben verantwoordelijk voor het leven van 24 mensen. Nu krijgen we geen geld, maar het schip is in ieder geval goed. Afgelopen jaar werkte ik op een schip dat totaal verrot was. Dan bid je de hele dag door."

"Schipper naast God", lacht Van Dijk.  
"Schipper onder God", verbetert de Rus.

#### Voedingsbodem

Voor het evangelisatiewerk is de maatschappelijke misère een vruchtbare voedingsbodem. Bijna overal wordt de havenzending met open armen ontvangen. "Belangrijk is dat je begint met luisteren. Een geestelijk gesprek kun je niet forceren. Je moet weten waar die man tegenover je staat. Tegen iemand die niet gelooft dat God bestaat, hoef ik niet over het verlossingswerk van Jezus te beginnen. Je moet aansluiten bij de kennis die mensen hebben. Aan de andere kant komt het voor dat je met de hele groep twee uur bijbelstudie doet. Of dat iemand je meevraagt naar zijn hut, waar je dan een heel wezenlijk pastoraal gesprek hebt. Elke keer moet je weer naar bevind van zaken handelen. Er zijn geen vaste regels voor te geven.

Alleen Polen en Grieken houden bijna zonder uitzondering de boot af. Voor een Griek is alles wat niet Grieks-orthodox is, per definitie ketters. Voor Polen geldt hetzelfde vanuit het rooms-katholicisme. Opvallend is dat we juist heel goede ervaringen hebben met Turkse en Egyptische zeelui, vaak ouwe kerels met van die mooie, verweerde koppen. Hoewel het moslims zijn, tonen die vaak veel interesse. Aan boord van een Egyptisch schip dat in Gent aan de ketting lag, hebben we zelfs een kerstviering gehouden. Die mannen zaten ademloos te luisteren toen collega Gerard Westerman het kerstverhaal vertelde."

#### Poedeltje

Voor de bemanning van een vrachtvaarder uit Panama is de werkdag nog niet voorbij. Bij boordlicht en schijnwerpers wordt ijverig gelast en gebrand. en goor poedeltje staat er nieuwsgierig bij te kijken. Langs de gammele scheepstrap komen we aan boord. Het dek is volledig aangevreten door corrosie. Stukken reling zijn weggerot. Van de warboel aan halfvergane leidingen is een deel geknapt.

Volgens de scheepsbeweginglijst ligt het schip ruim een week aan de kade. Van Dijk weet dan genoeg. "Het ligt gewoon aan de ketting. Het is toch onvoorstelbaar dat zo'n schuit nog dienst doet." "Er moet wat gerepareerd worden" erkent een Pakistaanse zeeman, die met een vuile lap het zweet van z'n voorhoofd dept. Alleen de kapitein ligt te slapen. De rest van de bemanning moet de hele nacht doorwerken. Morgen wordt het schip opnieuw geïnspecteerd.

Alle officieren van het Panamese vrachtschip komen van Pakistan. De matrozen uit Bangladesh. Het tiental wordt bij de reparatiewerkzaamheden geassisteerd door metaalbewerkers van een bedrijf uit Antwerpen.

Een van hen, een jonge Afrikaan, zit zichtbaar in z'n maag met het onverwachte bezoek. "Hebben jullie een probleem?" informeert hij nerveus. "Een illegaal die voor een koppelbaas werkt", constateert Van Dijk. "Als je hier wat langer rondloopt, weet je precies hoe alles in mekaar steekt."

## Gans verrot

Onder aan het stuurhuis is een Vlaming aan het krabben en branden. De afgebikte roest wordt verzameld in lege oliedrums. Er is al een regiment mee gevuld, maar het effect is nauwelijks zichtbaar. Wanneer z'n naam onvermeld blijft, wil de Belg wel even z'n mening geven. "Ge ziet het zelf meneer, de schuit is gans verrot. Er is in achttien jaar geen kwast op geweest. We zijn hier roest aan mekaar aan het lassen. Stamp niet te hard als ge wilt, want het dek is op sommige plaatsen nog maar een millimeter dik."



De verdere procedure is bij de metaalbewerker bekend. Hij lapt geregeld dit soort wrakken op. "Morgen komt 'ie niet door de inspectie. Dan krijgen we een aanvullende lijst van reparaties die uitgevoerd moeten worden. Over een week mogen ze dan vertrekken, op voorwaarde dat onderweg de rest wordt uitgevoerd. Dan zijn ze hem hier kwijt. Gij kunt de rest wel verzinnen. Zo'n schip vertrekt naar een of ander Afrikaans land." De Vlaming weet maar één deugdelijke bestemming voor de vrachtaarder: de schroothoop. "Ik zou er nog niet het Kanaal mee durven oversteken' "

De bemanning heeft niets te kiezen. Zwetend lassen de Aziaten voort, om de zeewaardigheid van de schuit te verhogen. Tijd voor een gesprek hebben ze niet. Maar als Van Dijk een stapeltje lectuur achter een verrotte buis klemt, lacht een van de Pakistanen breed. Als ze weer buitengaats zijn, zal hij het zeker lezen. Lumen Maris. "Licht op zee." Op een doodziek schip.