

OP KOERS

→ BEDRIJFSPENSIOENFONDS VOOR DE KOOPVAARDIJ

VROUW AAN HET ROER

**‘In het begin
werd ik echt
op de proef
gesteld’**

*Want to read
Op Koers
in English?
No problem!
See page 10*

*Nieuwe
pensioenregels
Wat verandert er?
En wat niet?*

‘Het partnerpensioen is een fijne aanvulling’



Marou Duyvelaar (60) was jaren geleden getrouwd met een zeeman. Het huwelijk strandde, maar de notaris gaf haar een pensioenadvies waarvoor ze tot op de dag van vandaag dankbaar is. Voor scheiden en pensioen mag meer aandacht zijn, vindt ze.

“Ik was een jaar of negentien toen we trouwden en rond mijn dertigste gingen we uit elkaar. Toen we bij de notaris zaten voor het echtscheidingsconvenant kwam ook het onderwerp pensioen ter sprake. Ik werkte niet, dat vond mijn man niet nodig. Ik bouwde dus zelf geen pensioen op, maar wel partnerpensioen via hem. Ik had daar geen idee van, daar was destijds helemaal geen voorlichting over. De notaris vertelde me dat ik twee keuzes had: dat partnerpensioen afkopen of laten staan voor later. En hij adviseerde dat laatste. Ik heb dat advies zonder verder nadenken van hem aangenomen.

Met mijn huidige man had ik een garagebedrijf. Wij hadden geen pensioenregeling. Mijn man had wel een verzekering, maar die hebben we stopgezet, dat was financieel niet op te brengen. Zo’n twintig jaar geleden hebben we het bedrijf verkocht en daarna ben ik in loondienst gaan werken. Dat heb ik een jaar of dertien gedaan, toen moest ik stoppen vanwege mijn gezondheid. Ik heb het zo lang mogelijk volgehouden, ook omdat ik zo weinig pensioen had opgebouwd. Nu heb ik een arbeidsongeschiktheidsuitkering en mijn man heeft AOW. Drie jaar geleden overleed mijn ex-man. Van het pensioenfonds kreeg ik bericht dat ik

recht heb op partnerpensioen. Ik heb alles ingevuld en teruggestuurd. We hebben het geld niet echt nodig, maar het is toch een fijne aanvulling. Dus ik ben heel blij dat de notaris destijds heeft meegedacht! Je hoort zo weinig over scheiden en het partnerpensioen, daar mogen het pensioenfonds én deelnemers zelf best wat meer aandacht voor hebben. Er zijn vast meer mensen in dezelfde situatie als ik op mijn dertigste.” ←

Regel het goed voor uzelf en uw partner

Afspraken maken over pensioen is belangrijk, voor uzelf én uw partner. Bijvoorbeeld als u gaat samenwonen, trouwen of scheiden. Bij een scheiding heeft de ex-partner namelijk ook recht op een deel van uw pensioen. Meer informatie kunt u vinden op www.koopvaardij.nl/uitelkaar.

VOOR DE BOEG

→ INHOUD

MIJN KOERS	2
VOOR DE BOEG	3
LOGBOEK	4
VROUW AAN HET ROER	6
JAARVERSLAG 2022	9
NIEUWS	10
AVONTUUR OP ZEE	12
NAVIGATIE	14
NIEUWE PENSIOENREGELS	18
SAMENWERKEN	20
PENSIOENRAAD	22
WELKOM THUIS	23
ZEEGEDICHT	24

→ COLOFON

Op Koers. Uitgave juli 2023, jaargang 4

© Dit magazine wordt uitgegeven door het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij en is bedoeld voor alle relaties van het pensioenfonds. Het verschijnt jaarlijks in een drukoplage van circa 35.000 exemplaren. Voor de online-versie (ook in Engels): zie www.koopvaardij.nl/opkoers.

Hoofredactie: Bpf Koopvaardij

Eindredactie: Van Luyken **Productie en tekst:**

Suus van Geffen **Vormgeving:** www.curve.nl

Redactieadres: Bpf Koopvaardij/Op Koers, Postbus 97614, 2509 GA DEN HAAG

Voor vragen: servicedesk@koopvaardij.nl of 088-007 98 99

Foto cover: ANP/DAVE DONALDSON

Nieuwe pensioenregels

We leven in woelige tijden. De oorlog in Oekraïne duurt voort, net als de energiecrisis die daaruit voortkwam. Ook hebben we nu te maken met een enorme inflatie. Gelukkig hebben we die gedeeltelijk kunnen compenseren door de pensioenen te verhogen. Hopelijk kunnen we dat eind dit jaar opnieuw doen.

Ook in de pensioenwereld is van alles gaande: er komen nieuwe pensioenregels. De Eerste Kamer en de Tweede Kamer hebben groen licht gegeven voor de Wet toekomst pensioenen. Nu kunnen de werkgevers- en de werknemersorganisaties samen met het pensioenfonds verder met de invulling van die wet. Achter de schermen zijn we daarmee natuurlijk al volop bezig, zoals u verderop in dit magazine kunt lezen. Ons voornemen is om op 1 januari 2026 over te stappen op de nieuwe pensioenregeling. Dat doen we uiteraard zorgvuldig. U hoeft zich geen zorgen te maken over uw opgebouwde pensioen.

Onder de nieuwe pensioenregels heeft elke deelnemer zijn eigen, persoonlijke vermogen. Dat vermogen stijgt en daalt mee met het rendement, dat voor een belangrijk deel wordt bepaald door de rente. U ziet dat dus straks tot op de euro nauwkeurig.

Heeft u er nog vragen over? Dat begrijp ik heel goed. In het najaar zijn er deelnemers-bijeenkomsten. Ik ontmoet u daar graag om alle vragen te beantwoorden.



FOTO: MIRJAM VAN DER LINDEN

ERWIN CRAMER

Directeur Bestuursbureau
Bpf Koopvaardij

'Dieren moeten wennen aan de deining, net als mensen'

Anne Zijlstra (67) startte op zijn negentiende met varen. Een deel van zijn tijd op zee werkte hij op een schip voor vervoer van schapen, koeien en paarden.

“Voordat ik op een veevrachtschip kwam te werken, had ik al op olietankers gevaren. En op schepen voor bulkvervoer en stukgoed. Maar dat veevervoer was wel iets heel anders. Ik heb daar verder geen opleiding voor gedaan, ik ben gewoon begonnen. Mijn kennis als eerste stuurman had ik natuurlijk al, maar het ladingspecifieke heb ik geleerd aan boord, van de kapitein en de matrozen.”

Oppennen

“Ik heb veel verschillende routes gevaren: van Ierland naar Afrika, van Australië naar het Midden-Oosten en van Australië naar Indonesië en China.

Het vee wordt door de mensen op de wal tot aan het schip gebracht en eenmaal aan boord deden wij het oppennen: zorgen voor het juiste aantal dieren per hok. Ze moeten voldoende ruimte hebben voor een dierwaardige overtocht. Koeien en schapen moeten bijvoorbeeld kunnen liggen, zodat ze kunnen slapen. En het gewicht moet natuurlijk goed verdeeld zijn. Daar maakten we vooraf een plan voor.”

Dwarsscheeps

“Voor alle schepen is het weer natuurlijk belangrijk, maar voor veevrachtschepen geldt dat misschien nog wel meer. Op de route van Ierland naar Noord-Afrika voeren we met betrekkelijk kleine schepen, daar pasten duizend tot tweeduizend koeien op. Met zo'n schip wil je niet in een storm terechtkomen, in de Golf van Biskaje bijvoorbeeld. Dat is een heel vervelend begin van je reis, dan raakt het vee helemaal van slag. En ze zijn al van slag doordat ze op een schip zitten. Dus dan bleven we liggen tot het weer beter was. Dieren reageren aan boord hetzelfde als mensen: ze moeten wennen aan de deining. Op een gegeven moment zie je dat ze zich gaan ophijzen. Ze gaan dwarsscheeps staan, zodat ze de slingering niet meer voelen. Dan zijn ze op hun gemak.”

Goede gezondheid

“Als eerste stuurman was ik nauw bij de verzorging van de dieren betrokken. Dus ik moest mest ruimen en voeren, maar ook zorgen voor zieke dieren.

We hadden allerlei medicijnen mee.

In 1987 ben ik van eerste stuurman gepromoveerd tot kapitein. Vanaf toen bemoeide ik me niet meer met ieder individueel dier, maar ik lette natuurlijk wel op de conditie van het vee in het algemeen. Als er te veel

of juist te weinig mest in de hokken lag, wist ik dat er iets mis was met de dieren. We waren echt begaan met de dieren. Ons doel was altijd om ze in goede gezondheid naar hun bestemming te brengen.” ←

PORTRETFOTO: MEREL VAN GEYN / ACHTERGRONDFOTO: TAURI MINOQUE





THUN BRITAIN
DELFTZIJL
1983-2017-1983

*'Ik moest
mezelf telkens
weer bewijzen
als kapitein'*

‘Ik ben altijd op zoek naar die adrenalinerush’

Kapitein Joanna Makal (37) zwaait de scepter over een gastanker. De top van haar vakgebied, vindt ze. Maar daar komen was niet eenvoudig. “Ik moest mezelf telkens weer bewijzen.”

De Poolse Joanna is in dienst bij de Nederlandse scheepsmanager MF Shipping Group. Ze is kapitein op een producttanker van het Zweedse Thun Tankers, waarvoor MF Shipping Group de bemanning regelt. “Als kind wilde ik iets anders dan anders: geen normale baan. En ik wilde iets van de wereld zien. Toen ik op bulkschepen werkte, ben ik in veel landen geweest. Nu vaar ik alleen in Europa, maar in mijn vrije tijd kan ik nog steeds veel reizen. Werken in Europa is stabiel en ik kan kortere termen werken: acht weken op, acht weken af. Daardoor kan ik meer bij mijn familie zijn.”

Joanna Makal is kapitein op producttanker Thun Britain.

Rollen en stuiteren

Ze vaart op de Thun Britain, een van de nieuwste schepen van de rederij. In maart 2022 werd het in de vaart genomen. Het is een speciaal schip, volgens NAABSA-design: *Not Always Afloat But Safely Aground*. Het heeft een platte bodem, zodat het ook in kleine havens bij laag water kan aanmeren. Voor motorkoeling en bluswater gebruikt het geen zeewater.

Joanna vaart tussen het Britse Immingham, Aberdeen, de Orkney-eilanden en de Shetland-eilanden. “Heel mooi, maar in de winter kan het er behoorlijk spoken. Zeker op mijn schip is dat rollen en stuiteren geblazen. Dit komt door de lengte van het schip: het is maar tachtig meter lang, maar wel zo’n vijftien meter breed. De afmetingen waren een vereiste om te kunnen aanmeren, maar het varen is daar-

door iets onrustiger. Mijn bemanning zegt in de winter altijd dat ze alleen in de havens kunnen slapen. Dus ik check voortdurend het weerbericht en pas de route aan, zodat de reis zo veilig, efficiënt en comfortabel mogelijk verloopt. Soms besluit ik zelfs om niet uit te varen of om langzamer te varen, vanwege de veiligheid.”

Bij de top

Hoe ze haar werk als kapitein ervaart? “*I love it*, om eerlijk te zijn”, zegt ze met een grote glimlach. “Ik heb met veel verschillende kapiteins uit verschillende landen gewerkt en ik probeer van iedereen iets mee te nemen in de manier waarop ik mijn werk doe. Vooral het welzijn van de bemanning vind ik belangrijk. Als ik merk dat iemand naar huis wil om persoonlijke redenen of een probleem heeft aan boord, doe ik wat ik kan om het op te lossen.” Het werken op een gastanker omschrijft ze als werken in de top van haar vakgebied. “Het voelt alsof je werkt op het allerhoogste niveau. De vracht is gevaarlijk, dat maakt het verantwoordelijkheidsgevoel en de uitdaging nog groter. Ik ben altijd op zoek naar die adrenalinerush.”

Joanna krijgt goede feedback op haar werk. “Niet alleen van het bedrijf tijdens mijn functioneringsgesprekken, maar ook van de bemanning. Mensen vragen een term aan als ik aan boord ben, dat is mooi.”

Dat is niet altijd zo geweest. “Mensen vertrouwden me niet, ik moest mezelf telkens weer bewijzen als kapitein. Dat geeft stress, hetzelfde gevoel als bij de start van een nieuwe baan. Voor mij als vrouw gold dat nog eens extra: ik moest steeds weer laten zien dat het terecht was dat ik deze baan had gekregen. Maar na een tijdje begon dat te veranderen. Ik leerde meer collega’s kennen en steeds meer collega’s →

‘Ik zou graag peetmoeder worden van een schip’

kennen mij nu. Maar dat is pas van de laatste vijf, zes jaar. In het begin werd ik echt op de proef gesteld. Dan kreeg ik vragen als: wat is het verschil tussen diesel en benzine?”

Grenzen

Van vrouwelijke collega's hoort ze dezelfde verhalen. “Zij worstelen ook en voelen zich achtergesteld bij mannelijke collega's. De westerse samenleving staat wel open voor vrouwen aan boord van een schip, maar in Oost-Europa is dat echt anders. Daar is een hoge positie voor vrouwen ongebruikelijk. Ik heb weleens naar rederijen gebeld voor een baan en dan kreeg ik te horen dat mijn echtgenoot zelf moest bellen als hij daar wilde werken. Ze hadden geen idee dat ik voor mezelf belde. Maar ik zie gelukkig wel dat de wereld aan het veranderen is. Steeds vaker krijg ik positieve reacties van mensen die mij op de brug zien, steeds meer vrouwen varen en steeds meer vrouwen kiezen voor een maritieme opleiding. Ik hoop dat het steeds meer de norm wordt.”

Aan boord wordt haar gezag eigenlijk altijd geaccepteerd, vooral omdat ze met mensen werkt die haar kennen. “Maar als er iemand nieuw aan boord komt, neem ik die altijd even apart en dan vertel ik over mijn regels en gebruiken. Dat we een team en een familie zijn, dat we elkaar ondersteunen en dat ze eventuele fouten aan mij moeten melden. Daarover liegen accepteer ik niet. Ik wil geen afstand tussen mij en de crew, maar ik geef wel altijd even aan waar de grenzen liggen.”

Peetmoeder

Hoewel ze voor een Nederlandse rederij werkt, komt ze niet vaak in Nederland, hooguit voor bijvoorbeeld een training. Het werken voor een Nederlandse werkgever noemt ze prettig: “Het is



stabiel. In het begin was ik wat huiverig hoe het zou gaan met de belasting en de zorgverzekering. Maar dat is allemaal goed geregeld.”

Ze bouwt pensioen op zoals Nederlanders dat ook doen. Als ze doorwerkt tot aan haar AOW-leeftijd, verwacht ze dat ze genoeg inkomen heeft. “Ik woon in Polen, daar is het leven wat goedkoper dan in Nederland. En in Polen betalen we geen belasting over ons spaargeld, daardoor verliest dat geld zijn waarde niet zo snel als in Nederland. Wat dat betreft heb ik een voordeel ten opzichte van mijn Nederlandse collega's. Maar ook in Polen is de inflatie hoog, dus extra sparen kan geen kwaad.” Of ze blijft varen tot aan haar pensioen, weet ze niet. Zo ver plant ze niet vooruit. “Ik heb vooral nog geen andere concrete plannen. Mijn familie moedigt me aan om een banketbakkerij te openen, omdat bakken een van mijn passies is. Maar of ik met varen zou kunnen stoppen? Ik weet het niet, want ik ben heel blij met mijn werk. Al is het niet precies zoals ik als klein meisje droomde dat het zou zijn.” Ze lacht: “Het is geen sprookje, het is gewoon hard werken.” Ze heeft één doel dat ze graag voor haar pensioen wil realiseren: peetmoeder worden van een schip. “Dan is mijn naam vereeuwigd in de scheepvaart, dat lijkt me prachtig.” ←

JAARVERSLAG 2022

IN HET KORT



Kosten

Pensioenuitvoering
(administratie en communicatie)

€ 6,93 miljoen

2021: € 6,64 miljoen

**Kosten pensioenuitvoering
per deelnemer**

(actieve deelnemers en
pensioengerechtigden,
oud-zeevarenden worden
hier niet meegerekend)

€ 214,68

2021: € 201,73

Vermogensbeheer
€ 18,8 miljoen

2021: € 17,3 miljoen



Deelnemers

In totaal:

51.551

deelnemers

2021: 52.111

27.363

pensioengerechtigden

2021: 28.074

168

werkgevers

2021: 177

4.925

zeevarenden

2021: 4.842

19.263

oud-zeevarenden

2021: 19.195

Van alle deelnemers woont
22% in het buitenland.



Beleggingen

2022: daling naar

€ 3,5 miljard

De waarde van onze beleggingen
daalde in 2022 naar € 3,5 miljard.

Dit kwam met name door de snel
stijgende rente en de dalende
aandelenkoersen.

In 2022 hebben we
een rendement van

-21,7%

behaald.



De dekkingsgraad

daalde eind 2022 naar

118,8%

In dit percentage is de
verhoging van de pensioenen
van 10,84% per 1 januari 2023
al meegerekend.



Het jaarverslag en een uitgebreide
infographic zijn te vinden op
www.koopvaardij.nl.

Do you want to read Op Koers in English? No problem!

People of many different nationalities work in the merchant navy, and not everyone speaks Dutch. This is why an increasing number of communications from the pension fund are also in English. These include personal letters and information on the website. This way, we can also serve our non-Dutch-speaking current and former members. However, creating these communications costs money, which is why we are always looking for solutions to limit these costs.

This means that as much money as possible is left for your pension. We also come up with solutions for the Op Koers magazine. We prefer to send it to you in the right language. But in our administration, we cannot yet determine whether or not you speak Dutch. We are working on making this possible in the future. Until then, we will be sending you a Dutch-language magazine. For those who nevertheless wish to read the maga-

zine in English, the English-language version is available on the website. Please visit www.koopvaardij.nl/en/opkoers/. As soon as it is possible in our administration, we will record your language preference. We will also be asking current and former members living abroad for their e-mail address, so we can send all post (including the magazine) digitally. That is quicker and better for the environment!

Soms iets doen aan uw pensioen

Natuurlijk hoeft u niet elke dag met uw pensioen bezig te zijn. Wij zorgen dat alles goed geregeld is. Maar soms is het belangrijk dat u er wél even aandacht aan besteedt. Bijvoorbeeld in deze situaties:

- **U komt in dienst bij een werkgever in de koopvaardij.** Geef uw e-mailadres aan ons door, zodat u alle post digitaal krijgt. Woont u samen? Stuur dan uw samenlevingsovereenkomst op, zodat het pensioen voor uw partner goed geregeld is. Ook kunt u waardeoverdracht aanvragen: als u vóór uw nieuwe baan buiten de sector heeft gewerkt, heeft u misschien bij een ander pensioenfonds pensioen opgebouwd. U kunt dat overdragen naar Bpf Koopvaardij. Kijk op www.koopvaardij.nl/nieuwebaan voor meer informatie bij een nieuwe baan.

- **U krijgt een partner.** Dan wilt u er natuurlijk ook voor zorgen dat uw partner goed verzorgd achterblijft als u overlijdt. In sommige gevallen moet u uw partner aanmelden bij het pensioenfonds. Bekijk op www.koopvaardij.nl/deelnemer/situatie/ de mogelijkheden bij samenwonen of trouwen, en wat u nu al kunt doen.
- **U gaat scheiden.** Wat betekent dit voor uw pensioen? Welke afspraken kunt u met uw ex-partner maken over uw pensioen? Door deze afspraken goed vast te leggen, voorkomt u discussie. Wilt u weten waaraan u moet denken in zo'n situatie? Kijk dan op www.koopvaardij.nl/uitelkaar.

Wilt u meer weten over wat u kunt doen aan uw pensioen? U kunt altijd contact met ons opnemen.



Heeft u ook
een verhaal voor
Op Koers?
Meld u aan via
servicedesk@koopvaardij.nl
onder vermelding van
**Op Koers
2024.**



Uw post voortaan digitaal?

We houden u graag goed op de hoogte van uw situatie. Waar u ook bent. Of u nu inkomen voor later bij ons opbouwt of al pensioen van ons ontvangt. Geef daarom nu uw e-mailadres aan ons door. Dan ontvangt u makkelijker en sneller informatie over uw pensioen.

Het is zo geregeld:

1. Ga naar www.koopvaardij.nl en log in met uw DigiD of eIDAS.
2. Laat uw e-mailadres achter.
3. Zet uw postvoorkeur op digitaal.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Digitaal én persoonlijk

Steeds meer zaken rondom uw pensioen kunt u zelf digitaal regelen. Pensioen aanvragen is bijvoorbeeld in een paar klikken geregeld! Wilt u meer informatie of wilt u in een persoonlijk gesprek hulp bij de keuzes die u kunt maken? Dan kunt u een terugbelafsprake maken met onze Premium Servicedesk. Wij bellen u dan op een moment dat het u uitkomt. Meerdere deelnemers gingen u de afgelopen maanden al voor! Ga naar www.koopvaardij.nl/belafsprake om uw belafsprake in te plannen.

De komende tijd gaan we voor u aan de slag om u in nóg meer situaties digitaal te ondersteunen. Net zoals dat nu al mogelijk is bij uw pensioenkeuzes. Denk bijvoorbeeld aan het afkopen van uw pensioen, als dat een heel klein bedrag is. We houden u op de hoogte over deze digitale mogelijkheden via onze digitale nieuwsbrieven en de website.



FOTO: SHUTTERSTOCK

Na oorlog en schipbreuk net op tijd voor de geboorte



Zeevarenden maken nogal eens wat mee op zee en in havens. Bij Bert Weber, inmiddels met pensioen, was dat niet anders. Hij zou er een boek over kunnen schrijven.



↑
De jonge Bert Weber

En dan te bedenken dat hij maar relatief kort heeft gevaren: van 1958 tot 1967, het jaar waarin zijn oudste zoon werd geboren. Alleen al de laatste vaart was er eentje vol avonturen. “Ik werkte bij Koninklijke Rotterdamse Lloyd en mijn laatste reis was op de Doelwijk, een bulkcarrier. We vertrokken in april 1967, ik was de hofmeester aan boord.”

Scheepswrakken

Het schip zette koers richting het Midden-Oosten, de Perzische Golf om precies te zijn. Een lange, avontuurlijke vaart, via Kaap de Goede Hoop. De gebruikelijke route door het Suezkanaal was namelijk te gevaarlijk, vanwege spanningen tussen Israël en omliggende landen. In juni 1967 leidden die spanningen zelfs tot de Zesdaagse

Oorlog. “Daarna was het Suezkanaal al helemaal niet meer toegankelijk, want het was geblokkeerd door alle gebombardeerde scheepswrakken.”

Chinese kok

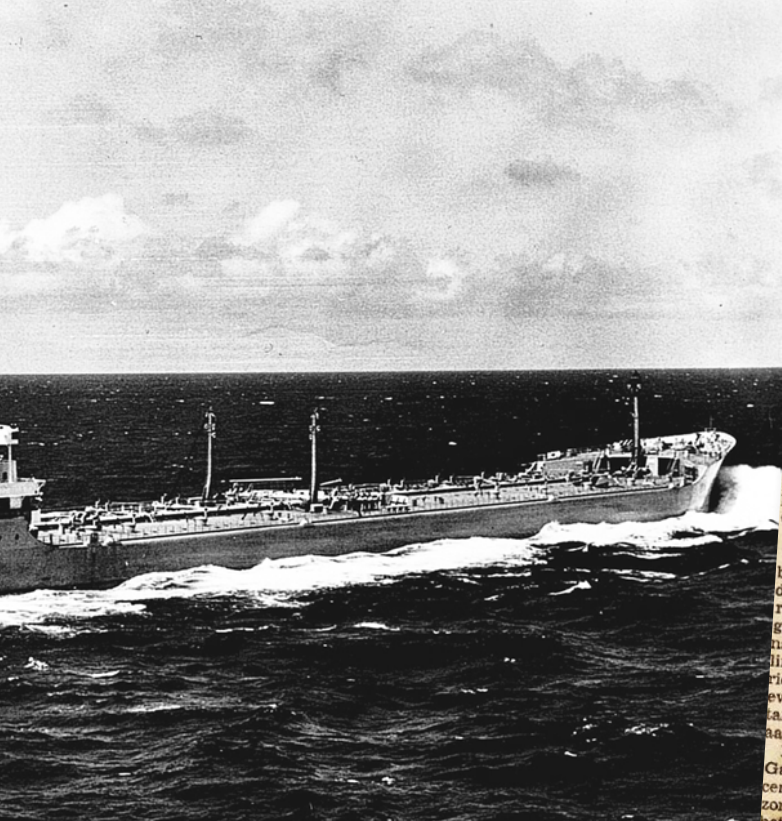
Op zijn laatste vaart kreeg Bert voor het eerst in zijn scheepvaartcarrière een Chinese kok naast zich. Dat was dus even wennen, maar Bert vergat dat al snel. “Hij voer al langer op Nederlandse schepen dan dat ik oud was. De kookkunsten van die man bleken niet te evenaren: hij kon een erwtensoep voorzetten die ik later nooit meer zo heerlijk heb gegeten.” Er was wel één dingetje: “Vanwege de taalbarrière kostte het wel een paar uur om samen het wekelijkse menu in elkaar te flansen”, lacht Bert.

Rookbommen

Eenmaal in de Perzische Golf diende zich eind juli het volgende avontuur aan. Een dhow, volgeladen met cement en onderweg vanuit het Iraakse Basra naar Dubai, was lekgeraakt. “Het schip had 37 passagiers en bemanningsleden aan boord. Eerst had de bemanning nog geprobeerd om het cement overboord te zetten, maar dat hielp niet meer. Alle opvarenden raakten te water, in een



↑
Een dhow



Nederlandse tankers redden 27 mensen in de Arabische Golf

ROTTERDAM (ANP) — Grote oplettendheid van de Nederlandse tanker Vlieland (van de Koninklijke Rotterdamse Lloyd) heeft geleid tot de redding van 27 schipbreukelingen, passagiers en bemanningsleden van het uit Bombay afkomstige scheepje Ganjo Salamat.

Op volle kracht varende in de Arabische Golf hoorden bemanningsleden van de Nederlandse tanker vorige week midden in de nacht hulpgeroep. Het lukte om, ondanks het nachtelijke quister, de eerste drenkelingen te vinden. Op een alarmbericht kwamen de tanker Doelwijk, eveneens van de Lloyd, en de Engelse tanker British Courage deelnemen aan het reddingswerk.

Bemanningsleden en passagiers van de Ganjo Salamat, die ook een lading cement aan boord had en was gezonken, hadden reeds zestien uur in het water gelegen. Enkele hadden een zwemvest of een reddingsboei

weten te bemachtigen. Maar de meesten van hen klampten zich vast aan een stuk wrakhout.

De drenkelingen waren er niet best aan toe door de invloed van het zoute water en zonverbranding. Zij zijn in Perzische havens afgezet. Aan het reddingswerk werd deelgenomen door vliegtuigen uit Bahrein, die rookbommen wierpen op de plaatsen waar zij drenkelingen zagen drijven. De tankers hebben drie doden geboren. Zeven opvarenden van de Ganjo Salamat bleken vermist.

Het nieuws van de reddingsactie van de Nederlandse tankers werd bij de Rotterdamse Lloyd bekend door een schrijven van de gezagvoerder van de Doelwijk, kapitein L. C. J. Welter, die aan een brief van één kantje genoeg had om het drama te beschrijven...

behoorlijk ruwe zee. Een ander schip van onze rederij was toevallig in de buurt, wij zijn er ook naartoe gevaren. Omdat de zee zo ruw was, gooide een vliegtuig van de Royal Air Force, dat daar toevallig gestationeerd was, rookbommen in het water, in de buurt van de drenkelingen. Zo konden we hen vanaf de sloepen gemakkelijker vinden.”

Lachertje

“We hebben vijf mensen opgepikt. Sommigen waren meer dood dan levend, door de zon en het zoute water waar ze meer dan zestien uur in hadden gelegen.” Sommige drenkelingen droegen een zwemvest. “Een lachertje, zelfs voor die tijd”, zegt Bert. “Die waren van kapok, loodzwaar en volkomen doordrenkt met zeewater.” Het was Berts taak om de schipbreukelingen te verzorgen. “Ze kregen een hut, eten, drinken, sigaretten en, zo goed en kwaad als het ging, droge kleding.”

Houten bankje

De Doelwijk zette koers naar de Iraakse wal, om de drenkelingen af te zetten. Dat bleek niet eenvoudig, de plaatselijke autoriteiten wilden ze niet ‘hebben’.

Een zwemvest van kapok. Bert: “Ze werden loodzwaar in het water.”



“De kapitein heeft toch een akkoord weten te bereiken en ik ben met hen aan wal gegaan. Ik zou namelijk als enige afgelost worden omdat mijn vrouw op het punt stond te bevallen.” Maar waar Bert een bed aangeboden kreeg in het huis van de scheepsagent in het dorp moesten de schipbreukelingen de nacht doorbrengen op een houten bankje. “Ze moesten slapen in de buitenlucht! Ik herinner me nog hoe verontwaardigd ik daarover was.”

Vier dagen zwembad

De volgende dag reisde Bert in een taxi door de woestijn, naar een hotel in Basra. Eenmaal daar ontdekte hij dat er geen vluchten gingen richting West-Europa, vanwege de Zesdaagse Oorlog. “De sfeer in het hotel was ook niet prettig; elke niet-Arabier werd aangezien voor een Israëliër of Amerikaan. Met andere woorden: ik kon het hotel niet uit.” Na een dag of vier in het zwembad kreeg Bert bericht dat er een vlucht was geregeld. “Via Bagdad en Frankfurt landde ik uiteindelijk op 7 augustus in de avond in Amsterdam. Nog diezelfde nacht, zeven uur na de landing, werd mijn zoon geboren.” ←

CONTACT

Bert Weber heeft een Facebook-groep opgericht om in contact te komen met oud-collega's: Vrienden van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd. U kunt zich daar aanmelden. Rechtstreeks contact opnemen met Bert kan ook: attaboy1940@gmail.com

A man with glasses and a beard, wearing a blue patterned shirt, is looking at a display of historical navigational instruments in a museum. The background is dark with a starry sky and constellation lines. The instruments include a large brass compass on a stand, a smaller compass in a wooden box, and another compass in a wooden box. The lighting is blue and dramatic.

Liggen we nog op koers?



FOTOS: MIRJAM VAN DER LINDEN

Wie van A naar B wil varen, moet weten waar hij is. Tegenwoordig gaat dat navigeren digitaal, vroeger was het ouderwets handwerk. Gepensioneerd zeeman Remy Toet haalt herinneringen op in het Scheepvaartmuseum in Amsterdam.

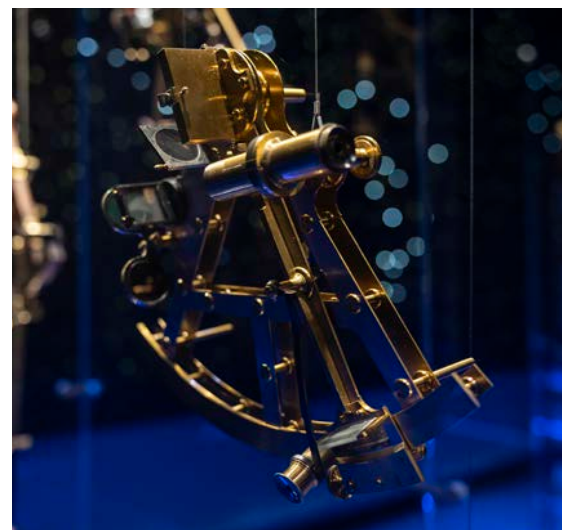
Tegenwoordig weet een stuurman op elk moment van de dag met grote nauwkeurigheid en zekerheid waar 'zijn' schip vaart, wat de koers is, de snelheid en welke schepen in de buurt varen. Alles keurig geordend voor zijn neus, digitaal en interactief. Dankzij de duizenden satellieten die om de aarde zweven, kan hij – waar ook ter wereld – zeer nauwkeurig zijn positie bepalen. Het is een groot contrast met nog niet eens zo lang geleden, voordat al deze satellietnavigatie aan boord kwam. Want hoe navigeer je als je om je heen slechts water en lucht ziet? Simpel: je gebruikt de zon, de sterren en de horizon. Vóór de 'satnav' was het werk van een stuurman dan ook heel anders dan nu. Hij gebruikte instrumenten om de hoek tussen de zon of een ster en de horizon te bepalen. Die hoek vertelde hem – ongeveer – hoe noordelijk of zuidelijk het schip zich bevond. Eerst gebruikte hij daarvoor astrolabia, graadstokken en Davis-kwadranten, later de octant en de sextant, die veel preciezer waren.



Sextant

Met de sextant bepaalde de stuurman elke dag om precies twaalf uur de zonsmiddagpositie van het schip. Hij mat de hoek tussen de horizon en de zon als de zon op zijn hoogst stond. Dat is maar een paar seconden het geval, dus het was een heel precies klusje. Op basis van de hoek die de sextant aanwees en het aantal seconden dat hij nodig had om naar de klok op de brug te lopen, kon de stuurman, samen met informatie uit scheepvaarttabellen, de eerste hoogtelijn berekenen. Vervolgens 'schoot' hij een tweede zonnepunt. Het schip bevond zich op het snijpunt van die twee lijnen.

Het tweede meetmoment op de dag was de nautische schemering: donker genoeg om de sterren te kunnen zien, en nog net licht genoeg om de horizon te zien. Ook dat moment duurde kort, zo'n tien minuten. De stuurman voerde drie metingen uit, op basis van drie verschillende sterren. En ook hier sloeg hij de scheepvaarttabellen erop na, met als resultaat drie lijnen op de kaart, die, als alles precies klopte, door hetzelfde snijpunt gingen: dat was de positie van het schip.



HOE HARD VAREN WE?

Snelheid is belangrijk bij het bepalen van de koers. Vijf eeuwen lang gebruikten zeevarenden daarvoor een logplankje. Aan dat plankje zat een lijn met knopen. De matroos gooide het plankje overboord, draaide een zandloper om en wachtte tot die leeg was. Ondertussen telde de matroos hoeveel knopen er voorbijkwamen. Dat aantal was dus de snelheid van het schip.

In 1802 vond de Engelse instrumentenmaker Edward Massey de sleeplog uit. Een draaiende logvin in het water gaf via een lijn de afgelegde afstand door aan een telwerk aan boord. De sleeplog bleef tot ongeveer 1950 in gebruik.



MET DE SEXTANT 'SCHOOT' DE STUURMAN OM 12 UUR 'S MIDDAGS EEN ZONNETJE

Satellieten

Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam heeft een permanente tentoonstelling over navigatie-instrumenten. Dankzij het gedimde licht, het geluid van golven en wind, en de sterrenhemel op de wanden en het plafond krijgen bezoekers het scheepsgevoel. Remy Toet, gepensioneerd senior hoofdwerktuigkundige, bekijkt de apparatuur uit de vorige eeuwen aandachtig. Toen hij in 1979, net in dienst als leerling-scheepswerktuigkundige bij de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (KNSM), zijn eerste vaart maakte, werd de sextant nog gebruikt. "In die jaren werden de eerste satellieten de ruimte in geschoten. Maar dat waren er nog niet zoveel. We voeren soms op plekken waar het niet lukte om contact te krijgen met drie satellieten om onze locatie te bepalen. Dan werd de sextant er toch weer bij gepakt."

Bewolkt

Maar ja, dan moet je natuurlijk wél de zon en de sterren kunnen zien. Op een van zijn eerste vaarten ging dat niet helemaal zoals het vooraf was bedacht. "We waren met het vrachtschip Breda onderweg van Amsterdam naar Santa Lucia, in de Cariben. De

AANBIEDING

Met korting naar het Scheepvaartmuseum

Het Scheepvaartmuseum toont in de expositie De Navigatie-instrumenten een ruime collectie navigatie-instrumenten, waaronder diepte- en snelheidsmeters en natuurlijk kompassen. Stuk voor stuk bijzondere objecten die tot de verbeelding spreken en de nieuwsgierigheid prikkelen. De expositie laat zien hoe vindingrijk mensen waren en hoe snel de navigatiemethodes elkaar opvolgden.

U kunt de expositie met korting bezoeken. Op vertoon van dit magazine bij de kassa krijgt u 50 procent korting op een toegangskaart.

Bestelt u de kaarten liever vooraf online? Dat kan ook. Vul dan de code **OPKOERS2023 in bij het afrekenen, dan wordt de korting vanzelf verrekend.**

De kortingsactie loopt tot en met 31 december 2023.

hele oversteek was het bewolkt, dus de stuurman kon geen zonsmiddagbestek nemen én geen sterbestek. Er zijn natuurlijk stromingen in de oceaan en bovendien ging halverwege de reis het gyrokompas kapot, dus het lukte de stuurman niet meer om het zuivere noorden te bepalen. Natuurlijk had hij nog wel het magnetisch kompas, maar dan moet je wel met behulp van tabellen de afwijking ten opzichte van het zuivere noorden berekenen. Dat is vreselijk veel werk en in die tijd waren de stuurlieden vanwege de drank niet zo serieus." Na zeven dagen op de Atlantische Oceaan kwam er land in zicht. "Nee, niet Santa Lucia," lacht Remy, "we zaten bij Barbados, ruim honderd mijl naar het zuiden." ←

Het nieuwe pensioenstelsel: Zo zit het

Er komen nieuwe regels voor pensioen. Deze regels noemen we ook wel 'het nieuwe pensioenstelsel'.

Bij de overheid staan inmiddels alle seinen op groen. De vakbonden, de werkgevers en natuurlijk de pensioenfondsen kunnen nu verder met de precieze invulling van het nieuwe stelsel.

In december 2022 stemde de Tweede Kamer in met de Wet toekomst pensioenen. En afgelopen voorjaar deed de Eerste Kamer dat ook. Dit betekent dat de nieuwe wet, die bepaalt dat er een nieuw pensioenstelsel komt, per 1 juli 2023 is ingegaan. Vakbonden, werkgevers en de pensioenfondsen hebben tot uiterlijk 1 januari 2028 de tijd om de afspraken over pensioen aan te passen aan de nieuwe wet. Maar dat mag ook eerder. Dat klinkt ver weg, maar de aanpassingen kosten veel tijd. Daarom zijn de sociale partners, dat zijn de vertegenwoordigers van de werkgevers en de werknemers, achter de schermen al druk aan het overleggen. En ook Bpf Koopvaardij is hard aan de slag. Daarover zo meer. Maar laten we nog even terug naar het begin: waarom komt er een nieuw pensioenstelsel? Dat zit zo. De regels die we hadden, werkten jarenlang goed, maar inmiddels passen ze niet meer. Bijvoorbeeld omdat we niet meer ons hele leven voor dezelfde werkgever werken. Ook worden we steeds ouder, waardoor we langer van ons pensioen genieten. En dan het verhogen van de pensioenen. Hoewel het de afgelopen jaren economisch voor de wind ging, konden de pensioenen vaak niet meegroeien. Dat voelt oneerlijk.

Niet alles verandert

Met de nieuwe wet gaan er dingen veranderen. Zo is er straks niet meer één grote pot geld waaruit iedereen pensioen krijgt, maar heeft iedereen straks zijn eigen, individuele pensioenpot. Actieve deelnemers, voormalige deelnemers en pensioengerechtigden. Ook wordt het pensioen wat beweeglijker: het gaat sneller omhoog als de economie meezit. Andersom kan ook, het gaat omlaag als het economisch tegenzit. De verwachting is dat het pensioen met de nieuwe regels vaker en sneller stijgt dan nu. Goed om te weten: veel blijft hetzelfde. U ontvangt nog steeds pensioen zolang u leeft en ook aan de AOW verandert niets. Daarnaast is er nog steeds zekerheid voor uw partner en kinderen als u overlijdt. Alleen ziet dat er net iets anders uit dan nu het geval is. Ook blijft u pensioen opbouwen als u arbeidsongeschikt bent. En we blijven risico's (zoals overlijden) met elkaar delen. Al voordat definitief duidelijk was dat de wet er zou komen, waren de sociale partners druk met elkaar in overleg. Zij bepalen namelijk samen de precieze invulling van de nieuwe regels. Zo hebben ze eind 2022 voorlopig gekozen voor de solidaire premiereregeling. Daarin beheert en belegt Bpf Koopvaardij het geld dat u en uw werkgever samen inleggen voor uw pensioen. Dit doet Bpf Koopvaardij voor iedereen op dezelfde manier. Mee- en tegenvallers worden samen opgevangen. Daarom noemen we deze regeling 'solidair'. Bpf Koopvaardij spreekt



van tevoren met de sociale partners af hoe het de financiële risico's en het rendement van de beleggingen over iedereen moet verdelen.

Verder invullen

Hoewel Bpf Koopvaardij de nieuwe pensioenregels dus niet zelf bepaalt, controleert het wel of de plannen en

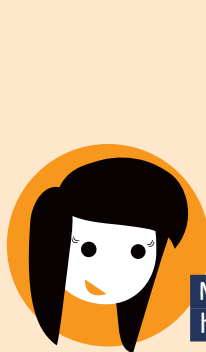
Goed om te weten: er blijft ook veel hetzelfde

wensen haalbaar zijn, of ze voor iedereen eerlijk zijn en of alle berekeningen kloppen. Ook is het de taak van Bpf Koopvaardij om sommige onderdelen van de pensioenregels zelf in te vullen. En we maken op verzoek van de sociale partners de berekening over het invaren. 'Invaren' betekent het omzetten van die ene grote pensioenpot naar individuele pensioenpotten.

Bij Bpf Koopvaardij is een werkgroep bezig met de voorbereidingen. De werkgroep heeft afgelopen tijd bijvoorbeeld gekeken naar de hoogte van de premie en welk pensioen

de deelnemer daarmee kan bereiken. Ook heeft de werkgroep onderzocht hoe de overgang naar het nieuwe stelsel voor deelnemers van alle leeftijden even eerlijk kan worden gemaakt. Verder op de agenda: de invulling van het pensioen voor een eventuele partner en/of kinderen, het pensioen bij arbeidsongeschiktheid en de manier waarop Bpf Koopvaardij belegt. De uitkomsten daarvan gebruiken de sociale partners vervolgens om verdere beslissingen te nemen.

Het streven is dat de sociale partners eind dit jaar alle knopen hebben doorgehakt en op papier hebben gezet in een transitieplan. Daarmee gaat Bpf Koopvaardij vervolgens aan de slag. De sociale partners en Bpf Koopvaardij verwachten dat de nieuwe pensioenregels voor de Koopvaardij-deelnemers vanaf 1 januari 2026 gaan gelden. Het uiteindelijke doel van iedereen die betrokken is: evenwichtige regels voor pensioen die voor alle deelnemers eerlijk zijn. ←



Meepraten over het nieuwe stelsel

Werkgevers en werknemers bepalen samen wat de afspraken worden over de nieuwe pensioenregels. Natuurlijk zitten niet letterlijk alle werkgevers en werknemers aan tafel, dat is een kleinere groep mensen. Namens de werkgevers zijn dat de werkgeversorganisaties. En de vakbonden komen op voor de werknemers. Wilt u ook meepraten over het nieuwe stelsel? Meld u dan aan bij een vakbond.

Ook als u voormalig deelnemer bent of een pensioen van Bpf Koopvaardij ontvangt, kunt u meepraten over de nieuwe regels. Sociale partners zijn wettelijk verplicht om de gemaakte afspraken voor te leggen aan verenigingen van pensioengerechtigden of verenigingen van gewezen deelnemers in de sector. Dit noemen we ook wel 'hoorrecht'. Deze verenigingen mogen een oordeel geven over de afspraken. Bent u daar lid van? Wijs deze vereniging dan op dit hoorrecht. Zo kan de vereniging haar overwegingen of zorgen meegeven aan de sociale partners.

Meer weten?

Juist omdat er veel achter de schermen gebeurt, vindt Bpf Koopvaardij het belangrijk dat deelnemers weten wat de stand van zaken is. Daarom zijn er dit najaar deelnemersbijeenkomsten waar Bpf Koopvaardij informatie geeft over de gemaakte afspraken en wat er gaat veranderen. Ook online is er natuurlijk informatie te vinden:

www.koopvaardij.nl/nieuw-pensioenstelsel.



In Rotterdam hebben de bootmannen de touwtjes in handen

Voor een geslaagde vaart is een goede samenwerking met de wal minstens zo belangrijk als een goede samenwerking aan boord. Daarom dit kijkje in de keuken van een ander beroep. Deze keer: de bootmannen in de Rotterdamse haven.

Bootmandiploma

Werken als bootman kan alleen met een bootmandiploma, dat volgt na de driejarige mbo-opleiding Bootman bij het Scheepvaart en Transport College (STC) in Rotterdam. Ramon: "Studenten hebben één dag in de week college en werken vier dagen per week bij een leerbedrijf, bijvoorbeeld de KRVE. Bij het STC leren ze in driejaar alle theorie, bijvoorbeeld over vaarreglementen, EHBO, navigeren en meteorologie. Wij leren ze de praktijk. Goed kunnen varen en manoeuvreren met de vastmaakboot is heel belangrijk. Daaraan besteden we tijdens de opleiding dan ook veel tijd: we starten er in de eerste week mee. Na een paar weken gaan we schepen vast- en losmaken."

De KRVE steekt veel tijd en geld in de opleiding. "Op onze bedrijfsschool zijn collega's fulltime bezig om leerlingen in de praktijk op te leiden. Zodra studenten hun diploma hebben, worden ze lid van de KRVE. We leiden dus ons eigen personeel op. Daarmee houden we onze dienstverlening op een zo hoog mogelijk niveau."

Bijzonder beroep

Erik de Neef (52) kwam op zijn zestiende bij de KRVE. Na tien jaar op het water maakte hij de overstap naar de wal. Daar kwam hij via de afdelingen Operatie en Financiën in 2015 op de stoel van voorzitter terecht. Roeien doet hij nog steeds af en toe. "Het beroep van roeier is bijzonder en het werk gaat altijd door: ook bij 'windkracht onmogelijk' moet je het mogelijke waarmaken. We doen dat in goede en nauwe samenwerking met loodsen en slepers. We leven voor de zeeschepen. Een schip dat losbreekt tijdens een storm moet vast, dat moet veilig zijn."

Praktijk en pensioen

Ramon Crans (49) is sinds zijn negentiende lid van de KRVE. "Gaandeweg raakte ik steeds meer betrokken bij de opleiding. In 2007 werd ik vaste leraar en sinds 2019 ben ik hoofd opleidingen. Ik ben nog wekelijks op het water te vinden als praktijkbegeleider. Daarnaast ben ik sinds 2020 voorzitter van ons pensioenfonds SPRH, dat neemt ook flink wat tijd in beslag. Je kunt bij de KRVE alle kanten uit: een leven lang blijven roeien of jezelf ontwikkelen op andere gebieden en deze kennis inzetten voor de vereniging."



ShoreTension

Zeeschepen worden alsmaar groter, dat stelt bootmannen telkens voor nieuwe uitdagingen. Erik: "De belasting op trossen en bolders neemt daardoor toe. Niet alleen door zuiging van een passerend schip en door deining, maar ook door storm. In 2007 hebben we hier in de haven tijdens een storm een trossbreuk gehad bij een containerschip. Dat schip werd naar de overkant geblazen, naar een olieterminal. Het schip ging door de steiger, met een enorme milieuramp als gevolg. Vanaf dat moment is in de haven gekeken: wat kunnen we doen om dat te voorkomen? Wij hebben in een joint venture de ShoreTension ontwikkeld. Dat is een mechanisch, hydraulisch apparaat dat we tussen twee bolders installeren. Het werkt als een demper, die door afremmen en terugtrekken de beweging uit een schip haalt en de spanning op de trossen controleert." De ShoreTension is enorm succesvol en wordt in Rotterdam en andere havens wereldwijd gebruikt. "We zijn er heel trots op, want dit is echt vanuit de bootmannen ontwikkeld."

Roeiers verenigd

In Rotterdam doen roeiers (bootmannen) van de Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht (KRVE) het ont- en aanmeren van zeeschepen. De vereniging bestaat sinds 1895 en heeft 280 leden: de bootmannen die als zzp'er bij de KRVE zijn aangesloten.

Tussen wal en schip

Het beroep van bootman is niet zonder gevaar. Erik: "Het grootste risico is trossbreuk, op een tros kan meer dan 100 ton spanning staan. Daarnaast werken we op het water, dat is ook een risico. Verder heb je nog valgevaar; we werken op hoge kades en steigers." Ramon: "We zitten met onze vastmaakboot letterlijk tussen wal en schip. Dan ben je kwetsbaar. Ook het feit dat we vlak bij de scheepsschroef werken, brengt risico's met zich mee. Dat komt uiteraard allemaal uitgebreid aan bod tijdens de opleiding, waardoor we die risico's kunnen reduceren en de kans op ongevallen laag houden."

Communicatie

Voor de bootmannen is communicatie met de mensen aan boord van het zeeschip heel belangrijk. Ramon: "Vaak kunnen wij direct met de dekbemanning communiceren. Soms kan dat niet. Dekbemanning mag de aanwijzingen van roeiers niet altijd opvolgen van de gezagvoerder, dat verschilt per schip. In dat geval communiceren we via de loods. Die vertrouwt ons blind. Als wij zeggen dat het schip tien meter naar voren kan, doet hij dat. Ook als er een schip voor ligt en het krap is."



Lid van de pensioenraad Rolf Holwerda:

‘We zijn zeer positief’

Doet het bestuur zijn werk goed? Wat kan beter? Daarover oordeelt en adviseert de pensioenraad. Rolf Holwerda is lid van die raad en blikt terug op 2022.



Bijna drie jaar geleden werd Rolf Holwerda gevraagd voor de pensioenraad. Hij vertegenwoordigt de werkgevers en geeft, samen met de andere leden, advies aan het bestuur van het pensioenfonds. Hoe het bestuur het heeft gedaan in 2022? Daar kan Rolf kort over zijn. “We zijn zeer positief. Het bestuur heeft goed geanticipeerd op de veranderingen in de rente. Door die veranderingen bleek het mogelijk om de pensioenen flink te verhogen. Dat is fantastisch voor de deelnemers.” De pensioenraad is ook positief over het streven van het bestuur om mee te gaan met maatschappelijke tendensen. “Bijvoorbeeld door maatschappelijk verantwoord te beleggen.”

Duidelijkere communicatie

Heeft de pensioenraad nog aanbevelingen voor het bestuur? Rolf denkt even na en zegt dan: “De communicatie van het pensioenfonds naar de deelnemers zou op sommige onderdelen duidelijker kunnen. Ik hoor bijvoorbeeld weleens van mensen die met pensioen gaan dat hun pensioenuitkering hoger is dan ze hadden verwacht. Dat is op zich natuurlijk prettig, maar als ze dat eerder hadden geweten, hadden ze misschien wel eerder met pensioen gekund.”

Ook voor de oud-deelnemers mag er wat meer informatie komen. “Dit fonds heeft veel oud-deelnemers, het is belangrijk om aandacht te hebben voor die groep.”

Het nieuwe stelsel

De pensioenraad heeft uiteraard veel aandacht voor het nieuwe pensioenstelsel. De raad houdt de grote lijnen in de gaten, maar let ook op specifieke onderwerpen. Het invaren bijvoorbeeld. Vakjargon voor de verdeling van die ene grote koopvaardij-pensioenpot over alle deelnemers,

die straks ieder een eigen potje hebben. “Voor mensen tussen 40 en 50 jaar kan dat wellicht wat nadelig uitvallen, er wordt goed nagedacht hoe dat kan worden opgelost.” Nog een belangrijk onderwerp: het nabestaandenpensioen. “Dat moet goed worden verwerkt in het nieuwe stelsel. Als een deelnemer overlijdt, wil hij of zij de partner goed achterlaten.” Vooral bij de (bijna) gepensioneerden van nu speelt dat, omdat zij meestal een traditioneel inkomenspatroon hebben: de man vaart en verdient de kost, de vrouw werkt weinig of alleen als vrijwilliger.

Begeleider

Rolf is ronduit positief over de samenwerking met het bestuur. Omdat de pensioenraad in de overgang naar het nieuwe stelsel een zwaardere adviserende rol krijgt, heeft de raad meer kennis nodig. “Het bestuur heeft een begeleider aangesteld om ons te informeren. Heel goed dat het bestuur dat niet zelf doet, maar heeft gekozen voor een onafhankelijk persoon. Zo kunnen we het bestuur straks goed adviseren.”

Ook over de communicatie met het bestuur is Rolf positief. “Heel open en prettig. We hebben vaak gezamenlijke vergaderingen of er komt iemand van het bestuur langs om informatie uit te wisselen. Dan weet je wat er aan beide kanten leeft en kun je met elkaar goed de vinger aan de pols houden.” ←

Over de pensioenraad

In de pensioenraad van Bpf Koopvaardij zitten twaalf vertegenwoordigers van (ex)werknemers, gepensioneerden en werkgevers. De raad beoordeelt het beleid en de beleidskeuzes van het bestuur en geeft advies over uiteenlopende onderwerpen.

‘Als ik thuis ben, ga ik meteen naar de kapper’



Sergiu Valentin Samsonov werkt twee maanden op, twee maanden af. Dat bevalt hem en zijn vrouw en dochter goed. Eenmaal thuis brengt hij veel tijd door met zijn gezin en zijn familie.

maanden aan boord is dat hard nodig. Ik heb bij thuiskomst altijd een paar dagen nodig om tot rust te komen. Om te wennen aan de stilte, aan de rust, aan dat er niet 24 uur per dag wordt gewerkt.

Niet bij de geboorte

Ik vind het thuis heel fijn om veel tijd door te brengen met mijn familie en met mijn vrouw en dochter. Ik help in het huishouden en doe wat reparatiewerk. Mijn vrouw heeft altijd een lijstje voor mij klaarliggen met dingen die kapot zijn. Onze dochter gaat op schooldagen in de ochtend naar de kinderopvang, in de middag ga ik met haar naar de speeltuin en speel ik thuis met haar. Ja, ik mag haar graag verwennen. Logisch vind ik, ik mis veel van haar. Ik was bijvoorbeeld niet bij de geboorte. Ik werd onverwachts opgeroepen en ik zou een promotie mislopen als ik niet zou gaan. Dus ik heb mijn dochter pas voor het eerst gezien toen ze zeven weken oud was. Bij haar verjaardagen ben ik meestal niet en mijn vaders uitvaart heb ik ook gemist. Maar ik klaag niet. Ik vind

het werk leuk en ik ben blij dat ik financieel voor mijn gezin kan zorgen. Vlak voordat ik weer aan boord ga, ga ik bij mijn familie langs. En ik ga opnieuw naar de kapper. Ook bereid ik mijn dochter voor op mijn vertrek. Maar tegenwoordig is dat niet meer zo'n probleem voor haar. Ook niet als ik aan boord ben: we bellen en appen nu elke dag.

Of ik dit werk tot aan mijn pensioen blijf doen? Ik denk het wel. Ik heb ook niet zoveel mogelijkheden aan wal. Ik zou kunnen gaan lesgeven, maar niet in Roemenië, dan zou ik te weinig verdienen. Dat kan dus alleen in Nederland en dan moeten mijn vrouw en dochter meeverhuizen. Ik denk niet dat ze dat willen.” ←

Sergiu Valentin Samsonov (38) vaart dertien jaar en is nu een jaar in dienst bij MF Shipping Group, als derde stuurman. Hij vaart op tankers, vooral rondom Ierland en Groot-Brittannië. Hij woont met zijn vrouw en dochter (5) in de Roemeense havenstad Constanța.

“Voor dat ik bij MF Shipping Group in dienst kwam, zat ik in de wilde vaart. Dan was ik vier à vijf maanden van huis. Vooral voor mijn dochter was dat heel ingewikkeld. Ze was altijd overstuurd als ik naar huis belde, ze wilde niet aan de telefoon komen. Nu ben ik steeds twee maanden weg en twee maanden thuis. Dat is voor mijn dochter veel beter, en voor mijn vrouw ook. Daarnaast zit er ook een groot financieel voordeel aan deze baan: ik krijg doorbetaald wanneer ik thuis ben. Voorheen was dat niet zo, dan had ik dus vier maanden geen inkomen.

Tot rust komen

Als ik thuiskom van een term geef ik eerst mijn vrouw en dochter een knuffel. Daarna, ook heel belangrijk: een afspraak bij de kapper, want na twee

De zee

*De zee kun je horen
met je handen voor je oren,
in een kokkel,
in een mosterdpotje,
of aan de zee.*

JUDITH HERZBERG

UIT: BEEMDGRAS

UITGEVERIJ VAN OORSCHOT, 1968

