



Aan boord van de grote trawlers wordt de bemanning steeds multicultureler; de mannen van de achteroploeg zijn meestal van Nederlandse afkomst, in de fabrieksruimen werken veel buitenlandse arbeiders.

Globalisering aan boord

ONDER BUITENLANDSE VLAG

De afgelopen jaren zijn enkele onder Nederlandse vlag varende vriestrawlers verkocht aan dochterrederijen in het buitenland. Op die manier kon ongebruikt quotum uit Engeland, Frankrijk of een ander land toch benut worden. Telde de trawlervloot in 2004 nog zeventien vriestrawlers onder Nederlandse vlag, een jaar later waren dat er nog maar veertien. De Nederlandse rederijen krijgen daarmee meer en meer een internationaal karakter. Van de vijftien trawlers van Parlevliet & Van der Plas varen er anno 2009 nog maar drie onder Nederlandse vlag: de KW 170, KW 172 en KW 174. De overige trawlers hebben een Duits, Engels, Noors of zelfs

Litouws visserijnummer; wel hebben ze vaak nog echte Nederlandse namen zoals Jan Maria, Maartje Theadora, Dirk Dirk en Gerda Maria. Rederij Vrolijk heeft zeven trawlers, waarvan drie met een Schevenings nummer en twee onder Engelse en twee onder Franse vlag. De vijf trawlers van Van der Zwan varen momenteel (2009) met Schevenings nummer. Ook komt het weleens voor dat een schip met bemanning en al aan een buitenlandse reder verhuurd wordt. Er komt dan meestal een buitenlandse schipper aan boord en de arbeidswetgeving van het desbetreffende land gaat gelden. Dat is een aantal jaar geleden onder andere bij de Franziska (SCH 54) van rederij Van der Zwan gebeurd.

BUITENLANDS VOLK

Het aantal Nederlandse vissers aan boord van trawlers loopt de laatste jaren in snel tempo terug. Voor de fabrieksschepen zijn geen echte vissers meer nodig maar fabrieksarbeiders, en die kunnen veel goedkoper uit lagelonenlanden als Rusland, Polen en Mauritanië worden gehaald. Voor schepen die voor de kust van Mauritanië vissen, geldt dat ze verplicht zijn om een aantal Mauritaniers mee te nemen aan boord. De schipper, stuurman en machinisten zijn vaak van Nederlandse afkomst maar een deel van de matrozen niet meer. Datzelfde geldt voor de kok; op sommige schepen heeft die dezelfde nationaliteit als de meerderheid van de bemanning. De Nederlandse bemanningsleden zijn – afhankelijk van schip, rederij, rang en individuele afspraken – drie tot zes weken aan boord. De buitenlanders aan boord hebben andere contracten; ze worden per reis gemon-

sterd en zijn vaak maanden achtereen aan het werk.

De internationalisering van het scheepsvolk heeft grote gevolgen voor de sfeer aan boord. Sommige Nederlandse vissers waarderen de culturele diversiteit en genieten van de buitenlandse cuisine en contacten, anderen klagen over het gebrek aan contact met de nieuwkomers, de taalproblemen, het 'vreemde' eten en het verlies van de kameraadschap en gezelligheid van vroeger. Het zal duidelijk zijn dat door de toenemende verscheidenheid van bemanningsleden aan boord taal en cultuur belangrijk worden. Misverstanden kunnen snel ontstaan, zeker wanneer beide kanten – Nederlandse officieren en buitenlandse opvarenden – de Engelse taal gebrekkig spreken. Ook moeten Nederlandse opvarenden meer rekening houden met culturele eigenschappen en gewoonten van hun buitenlandse collega's.

KOTTERSECTOR

Ook in de kottersector heeft de globalisering toegeslagen. De afgelopen jaren zijn vele tientallen Britse, Duitse, Deense en Belgische kotters met hun vangstrechten (contingenten) in het bezit gekomen van Nederlandse vissers. Ook zijn er steeds meer kotters die met een of meer buitenlandse bemanningsleden varen, voornamelijk Polen, omdat het moeilijk blijkt in eigen land de vacatures te vervullen.



Henk van der Plas

*“Het is een leven van uitersten:
het is alles of niks”*

MET ZIJN VADER IN HET KIELZOG banjert Henk van der Plas (1966) door het machineruim van de Franziska, SCH 54, een honderdtwintig meter lange vries-trawler. Lange witte buizen slingeren zich door de ruimte; indrukwekkende motoren en stoere machines staan er opeengepakt. Het is juni 2007 en de Franziska van rederij Van der Zwan ligt voor een grote verbouwing in een werf bij Vlissingen; een mooie gelegenheid om het schip te bezoeken. Henks vader Kees, zelf van huis uit machinist, kijkt zijn ogen uit. Henk wijst zijn vader verschillende apparaten aan en legt uit waar ze voor dienen. Henk is getrouwd met Liesbeth Haasnoot (1970). Volgens hem wist ze precies waar ze aan begon toen ze elkaar leerden kennen, “want ze komt min of meer uit een vissersgezin.” Samen met Henks moeder komt ze verderop in dit boek aan het woord. We spreken Henk voor het eerst in december 2006 als hij een reisje thuis is. Daarna ontmoeten we hem in Vlissingen aan boord van de Franziska.



December 2006. Henk werkt als hoofdmachinist aan boord van de Franziska, die op dat moment onder de vlag van Belize vaart. “Het schip wordt berederd vanuit onze oude rederij in Scheveningen, maar we hebben een IJslandse zetschipper. De reder zet de grote lijnen uit, maar die zetbaas least het schip en doet ermee wat-ie wil. Hij heeft geen quantum, dus wij vissen in vrije wateren. Hij heeft een paar Hollanders in de machinekamer staan en de rest denkt hij op te lossen met Russen. Tenminste, Russen, dat is tegenwoordig een breed begrip: Litouwers, Estlanders, Kazachstanen, Marokkanen, de vreemdste soorten zeelui zijn het.”

De meeste buitenlanders aan boord hebben geen maritieme opleiding gehad. Ze worden vooral ingezet in de fabriek voor het invriezen, verpakken en opslaan van de gevangen vis. Henk: “We hebben nu die Russen aan boord, negen of tien man beneden. Ze gaan een half jaar achter elkaar mee en zijn dan drie maanden thuis. Het zijn niet alleen jonge jongens, maar ook mensen met studerende kinderen. Uit alle lagen van de bevolking. Die mensen worden ingehuurd via bureaus; ze krijgen veertig tot honderd dollar per dag. Dat is voor hun maatstaven een hele hoop geld. Nu zijn er dus mensen aan boord die ogenschijnlijk



*Een walhalla voor (oud)machinisten: het machineruim van de trawler Franziska (SCH 54).
Vader en zoon Kees en Henk van der Plas, 2007.*

goedkoper zijn, maar straks zien ze wel dat het zo niet werkt. We presteren minder dan voorheen – met zeventig man aan boord verdienen we minder dan vroeger met veertig, dus daar komen ze wel achter. Dan komen er vanzelf minder Russen aan boord.”

Zoals te verwachten is, heeft het intercultureler worden van de bemanning gevolgen voor iedereen aan boord, dus ook voor Henk en zijn Nederlandse collega's. “Wij zijn nog maar met drie Hollanders en kijk, het menu wordt niet meer gebaseerd op jou. Dus wij eten nu ook goulash, broccoli, maïs enzovoort. Wij waren gewend aan goed eten, maar dat is helemaal afgelopen. De kok is ook, zeg maar, Russisch. Er was aanvankelijk een Hollandse kok maar die werd te duur, dus die moest *moven* – in die dagen hadden we nog een lekker witlofje met kaas en ham, een varkenshaasje, gewoon normaal eten. Ik ben twintig jaar gewend geweest aan hard werken en goed eten. We hebben wel eens buitenstaanders aan boord die zeggen: Wat eten jullie veel, waarom moeten dat twee karbonaadjes en twintig aardappels zijn? Dan zeggen wij: Ga jij maar eens twaalf uur achterop staan, dan eet je een paard op!”

Ook het werksysteem is veranderd sinds de Franziska onder een andere vlag is gaan varen. “Bij deze rederij begon ik met zes weken op, zes weken af, dan drie weken op, drie weken af, omstebeurt – ik kon dat goed combineren met mijn gezin en de schoolvakanties, ik kon wat plannen, dat leek mij drie jaar terug interessant. Nu is het minimaal tweeënveertig dagen aan boord en daar komen zomaar zes dagen bij, afhankelijk van wanneer we gaan aflossen. Dit schip komt niet meer binnen in een haven. Het is puur op zee, anderhalf jaar achter elkaar. Als wij worden afgelost, vlak langs de wal, dan komt er een kuster langzij, en ook als wij de vangst gaan overlossen komt er een schip langzij. Afhankelijk van de brandstofvoorraad, doorgaans om de drieëneenhalf à vier weken, dan ga je zo'n losgebied in dat aan de kust ligt, in Mauritanië of in Marokko. Dan wordt er brandstof getankt en komen ze gelijk de lading halen met een vrachtboot. En dan pas is er een mogelijkheid om afgelost te worden.”

“Sinds we omgevlagd zijn, staan er andere mensen op de brug die de dienst uitmaken: die zijn nog economischer bezig dan wij Nederlanders. De rederijen in Holland hebben met de Nederlandse cao te maken, daar kun je één of twee dagen mee smokkelen, maar dan begint het hele zootje te morren. Maar nu hebben we geen poot om op te staan, we zijn met zijn drieën en dan krijg je na zes weken op zee dus een e-mailtje: We vertrouwen op jullie flexibiliteit en op jullie collegialiteit. Dan wordt het vier dagen later. En je bent het dan al goed zat, na die zes weken. Na die vier dagen krijg je weer een e-mail: Ja sorry, de vluchtgegevens zijn weer veranderd, het wordt twee dagen later. Dus jij stuurt een mailtje naar huis, logischerwijs, met 'schat, ik kom er-an' en dan moet je na een paar dagen weer mailen dat het toch later wordt. In principe zou je evenveel tijd vrij moeten krijgen als je hebt gewerkt, maar wat je overschrijdt, krijg je niet terug. Het staat wel altijd van tevoren vast wanneer je aan boord moet. Dat weten ze meestal wel. Gek is dat, de heenvlucht regelen lukt altijd, maar de terugvlucht niet.”



Collega's van Henk van der Plas in de machinekamer van de SCH 54 tijdens de renovatie in 2007.



Hoewel hij het heerlijk vindt om naar huis te gaan, valt de terugreis Henk niet mee. “Dan ga je naar zo'n baai toe, daar word je gedropt en komt mijn vervanger aan boord. En ik ga een nachtje het hotel in. Dan een vlucht naar huis, een dag of twee dagen later. Als je geluk hebt, gaat-ie dezelfde dag nog, maar het is dan wel een lange reis. Eerst heb je vijftien uur



gewerkt aan boord, dan twee uur gevaren. Daarna moet je wachten op het vliegveld, vier uur vliegen, overstappen in Frankfurt of zo, nog twee uur wachten, vliegen naar Amsterdam. Dan kom je thuis en begint de dag, met een vrouw en drie kinderen die op je wachten. Na zeven weken op zee ben je behoorlijk uitgevlekt, ja. Je bent gewoon afgedraaid na zo'n reis. Als je een beetje pech hebt met de motoren dan is het hard werken. Het kan ook zijn dat je een hele barre reis hebt qua omstandigheden, dan wordt er nogal wat van je gevraagd. Maar die thuisvlucht is eigenlijk de doodsteek. Aan boord merk je eigenlijk helemaal niks. Je bent veertien, vijftien uur achter elkaar bezig, het is je werk, je gaat maar door en je gaat maar door; daar zijn we mee grootgebracht. Je denkt er niet eens bij na, in wezen. Maar mentaal, die omschakeling van oké: ik ben klaar – en dan nog vierentwintig uur of daaromtrent moeten reizen... Dat heeft een behoorlijke invloed op het leven thuis! Mijn vrouw weet nu wel wat ik meemaak, maar het is moeilijk te plaatsen dat ik vier dagen gewoon afgevinkt ben. En dan ben je zelf ook weleens stom bezig: je bent weer thuis en vrij. Een borreltje doen?, vragen je vader en je schoonvader dan. Gezellig, maar je kunt het beter niet doen als je zo moe bent.”



“Wat vroeger echt leuk was, was dat je zwager aan boord was en je vrienden, je kennissen. Het was veel socialer allemaal. Na verloop van tijd werden het allemaal kennissen. Nu heb ik aan boord alleen maar met de Nederlanders contact. Dat zijn er drie, waarvan er steeds één aan het werk is. En ik werk dus met dezelfde personen die ik in mijn vrije tijd, elke vrije minuut aan boord, ook zie. Op een gegeven moment denk je: ik vind je een fijne vent, maar rot nu maar eens op. Dat zeg je dan niet, natuurlijk – maar het is vrij beperkt. De kapitein is een IJslander, daar kun je niet echt mee praten alleen maar zakelijk. Die mensen zijn ook niet van ‘kom effe hiero, effe zitten’. Als ik vrij ben en me verveel, ga ik maar weer naar beneden naar de machinekamer, een bakkie doen, maar dan zit je wel weer op je werk. Qua sociale contacten is het echt een stuk beperkter geworden.”

“Vijftien, zestien jaar terug had je de eerste Duitse schepen – bij PP, die waren half Duits, half Hollands. Maar de Duitsers lagen qua gewoontes niet ver van de Hollanders af; dat viel best mee. En dan had je veertien Hollanders aan boord, ook allemaal uit Katwijk dus dat was gezellig – dan trok je meer naar elkaar toe. Op een gegeven moment gingen we in de buurt van Mauritanië varen, toen kreeg je zes, zeven Mauretanen aan boord. Voor elke Hollander die van boord ging, kwam er een Mauretaan terug; die zijn goedkoper. Ook hadden we Portugezen aan boord, en Marokkanen.”

*Maanden achtereen blijft de SCH 54 op zee.
Het schip komt zelden meer binnen in een haven,
behalve voor verbouwingen.*

“Ik heb mijn eigen hut – officieren hebben hun eigen hut. Matrozen delen een hut met zijn tweeën. Maar op de Franziska zitten nu mensen, die delen met zijn vieren een hut. De Mauretanen zelfs met zijn achten. Tv hebben we niet want er zit daar geen satelliet. Op de Noordzee heb je satellietbereik, maar bij ons niet. Als je met allemaal Hollanders zat, dan zou je genoeg video’s aan boord hebben. Ik mail wel veel met huis. Ik heb een laptop in mijn hut, maar daar kan ik niet e-mailen. In de machinekamer is er Internetverbinding. Altijd als ik beneden in de machinekamer zit, dan check ik mijn e-mail op berichtjes van thuis. Ik werk acht uur op, acht uur af, dus ik verwacht elke keer dat ik vrij ben een mail van mijn vrouw. Het is het enige contact met mijn gezin, daar hou ik mij aan vast.”



“Wij hebben drie jongens. Die missen me wel. Alle drie zeggen ze steeds: We willen met papa mee. Kinderen vinden het al snel te lang dat hun vader weg is. Wij hadden dat vroeger ook. Als mijn vader na een half jaar thuiskwam van zee, doken wij als kinderen weg onder de tafel. Bij mijn jongste gastjes duurt het een uur of soms wel een middag voordat ze weer aan me gewend zijn. Ik heb een keer meegemaakt dat ik in IJmuiden aankwam, toen stonden de kinderen naar de verkeerde vent te zwaaien: papa!”

Met het systeem waaronder Henk vaart, zes weken weg, zes weken thuis, leidt hij een dubbele leven. “Thuis ben ik een halve huisman. Ik ben zes weken thuis en mijn vrouw heeft een baantje, dus dan ben ik degene die stofzuigt. Het is een leven van uitersten: het is alles of niks. Als je thuis bent, dan voel je je een paar dagen helemaal leeg. Dan kun je die kinderen ook niet om je heen hebben en ben je best kort aangebonden. Heel anders dan wanneer je uitgerust bent. Maar na een paar dagen voel ik mij weer goed. Je leeft naar het weekend toe, dingen met de kinderen doen. Ik heb best een mooi leven. Het is keihard werken, maar ik krijg ook de kans om heel intensief met mijn kinderen om te gaan. En je hebt nooit geen sleur in je huwelijk, het is altijd weer nieuw.”

“Ik heb een tijd in de bagger gewerkt, maar dat beviel me niet. Na achtereenhalve week kwam ik thuis en belde ik een rederij om te vragen of ik alsjeblieft weer naar de visserij kon. Ik kon meteen mee, na twee dagen. Dus ik belde op naar mijn vrouw: Nou Lies, ik heb goed nieuws, ik kan maandag meteen weer weg. Zij huilen natuurlijk, maar ik zag allemaal nieuwe mogelijkheden. Het klinkt raar, maar zij heeft er ook moeite mee als ik in gezelschap zeg: Lekker, morgen weer weg! Maar na die zes weken thuis heb ik het wel weer gehad. Ik heb het zelfs lichamelijk, dat ik denk: ik moet gaan werken. Het gaat echt kriebelen als ik bijna wegga. Dan ben ik het zat, dan wil ik gewoon weg, gaan varen, dat andere leven.”



De Franziska van rederij Van der Zwan ligt in een werf bij Vlissingen voor een ingrijpende verbouwing.

Eind 2007 stopt Henk met varen. Hij heeft na de Franziska nog een tijdje op een andere trawler gewerkt, de Ariadne, maar besluit in het najaar om voorlopig niet meer naar zee te gaan. Hij wil meer tijd doorbrengen met zijn vrouw en drie kinderen. Sindsdien is hij walmachinist bij Van der Zwan, zijn oude rederij. Hij verdeelt zijn tijd tussen de haven van Scheveningen en de scheepswerf in Vlissingen, waar enkele schepen van Van der Zwan verbouwd worden. Ook gaat hij af en toe naar een buitenlandse haven, zoals die van Las Palmas. Hoewel het niet hetzelfde is als varen, is zijn leven zo toch nog een beetje avontuurlijk, vindt hij.