

# scheepsvrouw uit Curaçao

Haar tweede reis was als (tweede) stuurman: op de brug staan en zelf navigeren, wat betekent het schip van a naar b varen, van land naar land. Het schip moet in zo kort mogelijke tijd naar de plaats van bestemming gevaren worden, nadat de rederij die heeft aangegeven. Het is ook gedeeltelijk de taak van de tweede stuurman om ervoor te zorgen dat wanneer het schip in de haven ligt, de lading van boord gehesen wordt of eraf wordt gereden, al naargelang het type schip. En dit moet gebeuren zonder schade aan schip of lading. Dat het een veelomvattende taak is, wordt wel bewezen door het feit dat ook de aangeleverde lading onder de tweede stuurman valt, die er voor zorgt dat die goed in het schip komt te liggen op de juiste plek en dat de zware lading bijvoorbeeld niet boven op de lichte komt te liggen. Ook moet de tweede stuurman de ballast van het schip in de gaten houden voor het evenwicht, zodat het schip niet kantelt of verkeerd beladen is, dat de lading goed geplaatst wordt en gesjord (vastgemaakt) en het bij slecht weer niet gaat schuiven. Verder moet er rekening gehouden worden met de brandstof en het water. Dit alles gebeurt in overleg en mede onder begeleiding van de eerste stuurman. Van tevoren worden er al berekeningen gemaakt, om te weten of een lading mee kan. Dit moet bevestigd en doorgegeven worden aan kantoor. De wachten aan boord zijn in de haven zes uur op en zes uur af, dus zes uur aan dek staan en doen wat er gedaan moet worden (op de lading letten en ballasten) en zes uur vrij. Tijdens de vaart heb je als tweede stuurman 10 uur wacht. Als eerste stuurman ben je 24 uur 'stand by', want ook tijdens het rusten moet je beschikbaar zijn.

Na zes jaar als tweede stuurman te hebben gevaren, werd Dorothea vier jaar geleden, in 2008 eerste stuurman. Haar

## Ervaring

**D**orothea: „Aan boord gaan van de schepen is machtig, het is mooi, het is anders. De eerste keer dat ik als stagiaire aan boord kwam, was een beetje raar, want ik ging 's avonds naar bed en toen ik de volgende morgen wakker werd, bevond ik me midden op zee. Het was een aparte gewaarwording. We waren zonder dat ik er erg in had gehad, vertrokken.”

„Tijdens mijn stage kwam ik voor het eerst in de machinekamer en probeerde een beetje vrolijk over te komen. Werd mij gevraagd wat ik kwam doen, omdat er in de machinekamer geen vrouwen thuishoren. Ik zei grappenderwijs: 'Geef me maar wat te doen. Ik bind m'n haar wel vast en knap het wel even voor je op'. Dat vonden ze leuk en ik werd meteen geaccepteerd. Tegenwoordig gaat het allemaal makkelijker, omdat er nu veel jongere lieden varen, maar in het begin had je nog echt van die oude rotten, die al bijna tegen hun pensioen aanzaten. Die moesten daar natuurlijk ook heel erg aan wennen dat er een verandering in zat. Maar toen ik als tweede stuurman ging varen, ging het allemaal vrij makkelijk. Ik gaf de opdrachten en die werden uitgevoerd, ze deden het gewoon en in negen van de tien keer ging het goed, zonder tegenspraak. In mijn carrière heb ik er weinig moeite mee gehad alles voor elkaar te krijgen.”

„Ik heb eens iets bijzonders meegemaakt, tenminste dat vond ik heel bijzonder, want je vaart natuurlijk wel aan boord

van een schip en je zit in 'the middle of nowhere' en negen van de tien keer ben je eigenlijk helemaal alleen op zee. Ik hoorde op de radio (ik was toen stagiaire en luisterde mee op de marifoon) dat een ander schip om hulp vroeg. Wij waren daar bijna anderhalve dag vandaan, maar ik gaf het aan de stuurman door. Als stagiair weet je nog niet goed aan wie je iets door moet geven en de stuurman vond dat het niet voor ons was, maar gaf later alsnog door aan de kapitein dat er eerder een noodgeval was voorgekomen. Die vond het wel van belang ernaartoe te koersen, ook al was het anderhalve dag terugvaren. Dat maakte zo'n indruk op me, omdat de opdracht meestal is zo recht en zo snel mogelijk naar een bestemming te varen. Maar hij reageerde er wel op, waarop we vernamen dat wij de enigen in de buurt waren en 'even' wilden gaan, in ontzettend slecht weer. Dat vond ik heel moedig van mijn kapitein. We keerden terug om te assisteren en bereidden alles voor. Maar de omstandigheden waren zo barslecht en ondanks alle verwoede pogingen met gevaar voor onze eigen levens, de kapitein de onderneming afgelaste. Gelukkig was er nog een kleiner schip op die koers, dat het daarna ging proberen en dat het uiteindelijk wel is gelukt. Maar daaruit leer je hoe goed en eensgezind iedereen met elkaar is op zee. Dat heeft erg veel indruk op mij gemaakt en zelfs nog meer toen wij daarna een bedankje kregen voor de geboden hulp.”

functie hield nu nagenoeg alle verantwoordelijkheid voor al het gebeuren op het hele schip, behalve de machinekamer.

Twee jaar geleden, in 2010, mocht zij haar kapiteinspapieren in ontvangst nemen. Begin 2012 ging ze een andere uitda-



Elvira Dorothea

FOTO SOLANGE HENDRIKSE

„Een ander grappig verhaal is, dat toen ik de eerste keer in de machinekamer en als enige vrouw aan boord werkte, ik naar buiten moest om aan te merken toen we Italië aandeden. De mannen aan wal zagen mij daar staan. Het schip werd aangelegd en ik ging weer naar binnen, door met mijn werk. Op een gegeven moment stond er een hele horde Italiaanse mannen op de 'gangway', die de vrouwelijke stuurman wel eens wilden zien, zeiden ze. Hun werd verteld dat er geen vrouwelijke stuurman aan boord was, wel een vrouwelijke machinist. Ze bleven daar echter staan en uiteindelijk moest ik wel naar boven, want ik werd uit de machinekamer gehaald met de vraag of ik die mannen even weg wil-

de sturen. Met luid gejuich werd ik door hen ontvangen en stelde me voor. Na een babbeltje gingen ze van boord. En telkens als ik daarna aan dek ging om bepaalde onderdelen op te halen, stond de hele terminal weer stil en kwamen ze allemaal bij het schip staan toeteren met hun karretjes, totdat ik naar iedereen had gezwaaid en ze weer hun gang konden gaan.”

„Ook een keer toen ik in China aan wal kwam van het schip en men opmerkte dat het voor hun de eerste keer was een vrouw aan boord te hebben, kwamen de officiële mensen (havenmeester, scheepsagenten enz.) allemaal met kleine cadeautjes en presentjes speciaal voor mij. Dat vond ik ook heel apart.”

## Rangverdeling

De rangverdeling aan boord van schepen voor de officieren is als volgt:

### Op de Brug

**Kapitein:** de kapitein is de gezagvoerder en daarmee de eindverantwoordelijke aan boord. Hij houdt contact met het personeel en legt verantwoording af aan de autoriteiten en de rederij.

**Eerste stuurman:** de eerste stuurman is verantwoordelijk voor het aansturen van de dekploeg (bootsman en matrozen) en heeft de lading onder zijn beheer. Op vrachtschepen de noodzakelijke medische handelingen verrichten en ver-

vangt de kapitein als die niet meer in staat is om het commando te voeren.

**Tweede stuurman/maroff:** de tweede stuurman is verantwoordelijk voor het maken van de reisplanning, corrigeren van de zeekaarten, veiligheidspapieren, het onderhoud van de navigatie-instrumenten en een gedeelte van het praktische onderhoud aan de veiligheidsmiddelen.

**Derde stuurman/maroff:** de derde stuurman is verantwoordelijk voor de veilig-

heidsmiddelen: reddingsboten en brandweermateriaal. Dit in samenwerking met de tweede stuurman. Ook het verbeteren van de navigatieboekwerken.

### Voor de machinekamer

**Hoofdwerktuigkundige:** de hoofdwerktuigkundige heeft de eindverantwoordelijkheid over alle technische installaties aan boord van een schip.

**Tweede machinist/maroff en Derde machinist/maroff:** de machinisten repareren, controleren en assisteren de hoofdwerktuigkundige bij de werkzaamheden van technische installaties.

ging aan en deed de opleiding 'Verkeersbegeleider' aan de 'vastewal' in Nederland, waar ze thans vanuit een verkeerscentra-

le het scheepvaartverkeer op voornamelijk rivieren en in de havens zelf reguleert, waarbij alle scheepsbewegingen gevolgd worden. Naast zeeschepen betreft dit ook de binnen- en pleziervaart.

Dorothea heeft mooie en lange reizen, naar havens over bijna de hele wereld gemaakt, vanuit Europa (Finse Golf), de Noordzee, het Engelse kanaal via de Middellandse zee door het Suezkanaal naar India, Azië, Korea, Indonesië en Japan; slecht weer getrotseerd en ook de Atlantische en de Grote Oceaan overgestoken naar Canada en Amerika, via het Panamakanaal het Caribisch gebied in. Al met al een geweldige tijd, waar ze vol trots op terugblijkt. Het varen op zich mist ze nog niet en ze denkt met heel veel plezier terug aan haar jaren op zee.