



CORNELIS DOUWES

235 September 2023

Cornelis Douwes is het maritiem magazine van de Vereniging van Oud-leerlingen der Zeevaartschool Terschelling (VOZT). Verschijnt viermaal per jaar.

Dagelijks bestuur VOZT:

A.L. Gorter, voorzitter
A. Schmidt, secretaris
M. Feenstra-Hoogstra, penningmeester

Redactie Cornelis Douwes:

W. van Leunen (eindredactie)
(06-20765170)
redactiecd@gmail.com
E.L. Veldkamp
(evatechnical@gmail.com)
B.J. Heikoop
(bjheikoop@hotmail.com)
E. Rob (e.rob@stadlandet.nl)
C.A. den Rooijen
(cormarg@planet.nl)
R. Sapulete
(robinsapulete@hotmail.com)
J.J. Stienstra
(jetsestienstra@hotmail.com)
G. van der Wilt
(gabrielavanderwilt@gmail.com)

Redactie ondersteuning:

S.S. Cross
W. van der Graaf-Kwakkel

Redactie website VOZT:

G. Koerts
g.koerts@planet.nl

Advertenties:

H. Flameling
Tel: 0562-442408
h.flameling@planet.nl

Ledenadministratie VOZT:

H. Flameling
Tel: 0562-442408
h.flameling@planet.nl

Communicatie:

VOZT en Cornelis Douwes
Postbus 36
8880 AA West-Terschelling
Internet: www.vozt.nl
E-mail: bestuurvozt@gmail.com

Betalingen:

Neem voor bankgegevens contact op met de ledenadministratie.

Vormgeving: H. Drost
Druk: Flevodruk Harlingen B.V.
Kanaalweg 72
8861 KG Harlingen
Tel: 0517-430043

Op de omslag:

'Acta Auriga' (foto: Ulstein-Group, Marius Beck Dahle)

IN DIT NUMMER

'Emslif Hendrika'. Regelmatig worden we opgeschrikt door een (bijna) scheepsramp op de Noordzee. Die van de 'Emslif Hendrika' was er één van. In dit artikel bekijkt Cornelius den Rooijen deze 'near miss' en de conclusies door het Tuchtcollege.

Bestuurslid geïnterviewd. Arjen Terpstra had tijdens de afgelopen ALV op de 'Holland' met Bim Schuurmans-Snaathorst afgesproken dat zij in zijn artikelenreeks 'Het Interview' haar zou bevragen zodat zij zich niet meer op de bestuurspagina hoefde voor te stellen. Hierbij het resultaat.

Maritime Cyber Security. Op dit moment een 'hot item': De scheepvaart is digitaal kwetsbaar en loopt op dit gebied bepaald niet voorop. Reden voor NHL Stenden om onder andere aan het MIWB een lectoraat Maritime Cyber Security te verbinden. Dit lectoraat komt nu met een Maritime Cyber Attack Database.

Manoeuvreren met roerpropellers. Een vijftal studenten hebben voor een onderzoekopdracht hun oog laten vallen op het manoeuvreren met roerpropellers zoals dat gedaan wordt bij de twee nieuwe 'Willemen' van rederij Doeksen. Hierbij hun bevindingen.

Methanol en Acta Marine. In een tweeluik schetst redacteur Jetze Stienstra de toekomst van methanol als alternatieve scheepsbrandstof en de keuzes die het bedrijf Acta Marine daarin gemaakt heeft.

RUBRIEKEN

- | | |
|----|---------------------------|
| 8 | Het Weekend Oog |
| 10 | Van het bestuur |
| 11 | Willem Barentsz Sociëteit |
| 12 | Maritiem Instituut |
| 15 | Tentoonstellingsnieuws |
| 16 | Nostalgie |
| 17 | Personalia |
| 18 | Hoe is het nu met.... |
| 32 | Middenplaat |
| 52 | Maritiem Actueel |
| 56 | Papieren Parade |



Altijd afhankelijk van maatregelen en voorschriften, informeer vooraf

Elke derde vrijdag van de maand:
Sociëteit Oud-WBS'ers
Hotel Oepkes,
West-Terschelling

MARITIEME AGENDA

22 september 2023

Afstudeerceptie Marof/OT
MIWB, Terschelling
www.miwb.nl

11 – 12 september 2023

ISPO 2023
Jaarlijkse conferentie voor
Loodsen
Jakarta Hotel, Amsterdam
<https://ispo-standard.com/ispo-conference-2023-1>

2 november 2023

InnovatieExpo 2023
Van Nelle Fabriek, Rotterdam
www.innovatie-expo2023.nl

6 november 2023

Maritime Awards Gala
Ahoy, Rotterdam
<https://maritime-awards.nl>

Heel 2023

Hanzejaar
www.visithanzesteden.nl



Hoe is het nu met...

Door: Gabriëla van der Wilt



Anne als loods tijdens een uitgaande reis



Altijd even naar het hoogste punt van het schip

Op de snelle bootjes van de KRVE, het plezier straalt ervan af

Je vraagt je vast wel eens af “Waar zou die ene WBS’er zijn beland?” Gabriëla van der Wilt vraagt in deze rubriek aan oud-studenten wat ze nu doen in de grote boze volwassen wereld. Dat is niet alleen ontzettend leuk om te ontdekken, maar lezers van de Cornelis Douwes kunnen wellicht zelfs inspiratie opdoen voor hun eigen loopbaan.

Vertel! Hoe gaat het nu met je?

Ja heerlijk, ik kom net terug van twee weken op Madeira. In 2007 kwam ik met de ‘Pelagia’ van het NIOZ (Koninklijk Nederlands Instituut voor Onderzoek der Zee) in Funchal en nu was er eindelijk tijd om deze parel in de Atlantische Oceaan beter te verkennen. Een prachtige vakantie waar het wel weer tijd voor was na al die gebroken nachten als loods. Even drie weken niet worden gewekt door de telefoon van de Loodsdienst coördinatoren; dat je even zelf mag bepalen wanneer je opstaat.

Kan je iets vertellen over je loopbaan?

Ik ben in 1998 begonnen aan de zeevaartschool. Ieder jaar kwam ik als kind op Terschelling. We huurden daar elke zomer hetzelfde zomerhuis, de connectie met het eiland was er dus al. Ik had op de middelbare school tijdens een les een filmpje gezien van iemand die met een helikopter werd vervoerd naar een schip voor zijn beroep, dat bleek een loods! Toen zei ik al tegen mezelf: ‘Dat wil ik doen!’ En kijk

nu, het is gelukt. Er zit natuurlijk een hele loopbaan aan vooraf.

In 2002 ben ik als marof afgestudeerd; beide stages heb ik bij Dockwise gedaan en ik kon direct door voor een jaarcontract na school. Na twee jaarcontracten als derde stuurman ben ik in 2005 begonnen bij het uitzendbureau Lowlands. Toen heb ik mijn eerste contract als marof MK gedaan op een coaster in de Baltic. Daarna ben ik door Lowlands gebeld voor een reis als derde stuurman naar de Grote Meren, na 6 weken mocht ik blijven als tweede stuurman. Daarna heb ik van alles en nog wat gedaan onder een vast contract bij Lowlands: Spliethoff reizen, NIOZ met haar onderzoekschepen, waarna mij werd gevraagd of ik op de containerfeeders wilde varen. Dit leek mij heel saai, maar het was uiteindelijk supergezellig. Allemaal Nederlanders aan boord, dat werd toen bij andere rederijen al anders. Ik ben in 2008 gepromoveerd tot eerste stuurman op de feeders. Uiteindelijk zocht ik weer een andere uitdaging en heb ik een hele toffe reis voor rederij Jumbo gemaakt. Het varen op schepen,

vooral met zware lading kranen en een wereldwijd vaargebied, is heel bijzonder. In 2010 heb ik voor Tranship op survey schepen gewerkt en daarna ben ik voor een kapitein-eigenaar gaan varen. Er bestaan heel wat vooroordelen over het varen voor kapitein-eigenaren, maar ik had het enorm getroffen. Het was een rederij met drie schepen en ik heb er uiteindelijk vier jaren gevaren. Twee jaren als stuurman en ik werd in 2012 gepromoveerd tot kapitein en dat heb ik twee jaar gedaan. Ik was toen 32 jaar oud.

Een hele bijzondere reis, die me altijd zal bijblijven, was een reis waarbij ik als kapitein voer en ik een vrouwelijke eerste stuurman, Nanda (zeevaartschool Rotterdam), én een Duitse vrouwelijke tweede stuurman, Vicky, aan boord had. Dit was echt fantastisch, maar ik was me ook bewust van het feit dat zowel de reder alsook de bevrachting en ongetwijfeld alle andere afdelingen die er iets van konden vinden, dit wel in de gaten gingen houden. Een ‘fuck up’ konden we ons niet veroorloven. Het was vooral even wennen voor de mediterrane loodsen en agenten. Totaal verbaasd waren ze. De loodsen van Casablanca waren ook van slag. Zo erg zelfs dat er niet om omkoperij of steekpenningen is gevraagd. Zelfs geen verstekeling durfde het aan. Ik heb op elke reis naar Marokko verstekelingen gehad, behalve die ene keer met drie vrouwen aan dek.

Een leuk detail is dat ik laatst het genoeg had om bij kapitein Vicky aan boord te stappen als loods. Wat een eer!

Na twee jaren als kapitein bij de kapitein-eigenaar was ik weer toe aan wat anders: ik wilde weer wereldwijd varen. De opvolgende jaren heb ik gevaren voor Wagenborg, Flinter, Fairstar, Abis Shipping en Tranship.

Ik heb in de tijd op zee zeker kapiteins van de

Anne Eiling (GK5025)



Anne als kapitein met 2 vrouwelijke stuurlieden



Draught survey in Brazilië met de surveyor

oude stempel meegemaakt en een enkele keer ook wel mannen die vinden dat vrouwen niet aan boord horen. Dat moest je dan van je af laten glijden en jezelf een flinke schop onder de kont geven; de volgende reis is altijd weer anders. Ik heb ook officials van de wal aan boord gehad die op zoek waren naar de eerste stuurman en maar niet wilden geloven dat ik dat was. Dat soort flauwe dingen gebeuren wel. Mijn tip: gewoon blijven lachen.

Ik ben in 2017 begonnen met de opleiding tot Registerloods. Dat was een zwaar jaar, de opleiding is echt pittig. Je moet je dat jaar volledig focussen op de opleiding, je vrije tijd zo indelen dat je nog mee kan met interessante en leerzame loodsreizen buiten de lesdagen om. Je sociale leven staat even op een lager pitje.

In 2018 ben ik loods geworden in Rotterdam-Rijnmond en ben ik rustig in die rol gaan groeien. Ik mag nu in de Europoort schepen met een lengte tot 250 meter varen en in de stad schepen tot 200 meter. Ik heb twee jaren geleden ook een opleiding tot Dordtse Specialist gevolgd. Dan mag je onder andere met grotere en diepstekende schepen naar de zeehavens van Dordrecht en Moerdijk. Dit brengt nog meer variatie en uitdaging, en soms zijn dit soort reizen een dagvullend programma. Dan krijg je altijd bijzondere verhalen mee van de bemanning omdat je de hele dag samen op de brug staat. Vaak haal ik meer plezier en voldoening uit een goed gesprek en fijne samenwerking, dan uit een perfect manoeuvre.

Ik ben de veertig gepasseerd en heb op carrière gebied bereikt wat ik wilde bereiken. Dat geeft rust en ruimte om na te denken over waar je verder energie uithaalt en aan kwijt wilt. Buiten het werk vervul ik momenteel de functie van tweede penningmeester van de Loodsen Sociëteit Rotterdam. Het sociale aspect en de betrok-

kenheid van veel gepensioneerde en actieve loodsen is hartverwarmend. Dat zie je ook bij de VOZT, waanzinnig hoeveel mensen van alle leeftijden de afgelopen reünie hebben bezocht!

Welke docent is je het meeste bijgebleven?

Meneer van Loo, hij gaf natuurkunde. Hij had opmerkingen als “sneeuw is een zwarte massa”, daar werd je dan heel confuus van, dacht je het te begrijpen... snap je er dus helemaal niets meer van. Hij was altijd onze vakantiebuurman in het gehuurde zomerhuisje op Terschelling. Hij kende mij dus al sinds mijn negende jaar. Dat gaf ook wel een bijzondere band. Als hij de absentenlijst doornam, noemde hij nooit mijn naam, hij zag namelijk altijd wel of ik er was.

De leraar die mij daarnaast het meeste is bijgebleven is meneer Procee. Wij konden elkaar mateloos irriteren, maar alles is uiteindelijk goed gekomen. Ik heb een simulator run mogen varen voor zijn Augmented Reality onderzoek. In dezelfde periode heb ik een student-loods mogen begeleiden bij het Loodswezen, die een onderzoek uitvoerde in opdracht van het MARIN (Maritiem Research Instituut Nederland), ook met Augmented Reality als thema. Dit zijn hele leuke en energerende neventaken.

Welke streek of prank is je het meest bijgebleven?

Een veelgehoorde uitspraak in het vierde jaar was altijd: “De Gerrit Knoplaan schittert weer in afwezigheid!” Mijn huisgenoten werkten liever in de kroeg dan dat ze naar school gingen. Zo hebben ze een keer in een weekend dat ik thuis aan de wal was, ingebroken in mijn kamer. Ik had de deur op slot, maar toen ik terugkwam na het weekend zag ik wel dat de scharnieren wat beschadigd waren. Het roofgoed: mijn aantekeningen voor school. (Mannen: jullie hadden ze gewoon mogen lenen!)

Wat is de beste herinnering aan de WBS?

Het internaat in zijn totaliteit. Alle grappen en grollen. Ik had een eigen kamer, dus ik had veel privacy. Dat was ideaal voor het studeren en als je laat thuis kwam uit de kroeg. Omdat ik toen in de feestcommissie zat, was ik in het bezit van de sleutel van het hok in de kelder. Daar zaten kleine ramen in en die zaten normaal op slot, maar ik zette ze vaak op een kier. Als je dan te laat terug kwam uit de kroeg, en je niet meer door de ingang kon vanwege de overijverige wachtcommandant, kon ik via het raam naar binnen glippen. Dat scheelde veel huisarrest.

Wat was je spannendste en mooiste moment tijdens je werk?

Het mooiste moment was tijdens een eco-speed reis naar Tarragona, Spanje. We mochten pas maandagochtend de haven binnenlopen en we liepen wat voor op schema. Toen we Gibraltar door waren, hadden we nog steeds alles mee en stond ik voor de keuze om voor anker te gaan, zaterdagavond, of om op zaterdagmiddag een zwemstrop in te lassen. Niemand van de bemanning (behalve ikzelf) had ooit vanaf het schip gezwommen, en als kapitein kon ik dat toch mooi regelen. Toen hebben we in de buurt van Ibiza op de lengtegraad nul de machine gestopt en het schip laten drijven. Nadat de loodsladder op de juiste hoogte ‘one meter below the water’ hing, konden we gaan zwemmen. Tijdens het zwemmen kregen we bezoek van dolfinen. Ze waren heel nieuwsgierig en kwamen ook echt heel dichtbij in het water. Aangezien we toch geen haast hadden om de haven te halen, hebben we de hele middag met deze geweldige dieren gezwommen. Voor de hele bemanning een waanzinnige levenservaring.

De spannendste momenten zijn de momenten met heel slecht weer. Tijdens een reis met Spliethoff van Australië naar China kwamen we in verschrikkelijk slecht weer terecht in de Zuid-Chinese zee. We werden naar de brug geroepen door de kapitein, omdat hij uit het niets tussen de golven een visser zag die hij niet op de radar of tijdens de uitkijk had gezien. Hij kwam zomaar uit de golven tevoorschijn. Het weer was zo slecht geworden dat we niets meer op de radar zagen. Toen hebben we dubbele wachten gedraaid, waarbij intensief fysiek werd uitgekeken; dit hebben we dagen achter elkaar vol gehouden. We kwamen er ook met schade uit, de wavebreaker was helemaal naar achteren geknakt.

Tijdens een andere reis op een coaster werden er prefab huizen geladen; hiermee moesten we de Oostzee over. Deze huisjes werden met stoppers en spanbanden aan dek gesjord. Na Skagen richting Bergen werd het weer zo slecht dat we zelfs een black-out hebben gehad. Toen we in Bergen aankwamen was de Surveyor aange-naam verbaasd dat de deklading nog aan boord stond. Blijkbaar liggen er al heel veel huisjes op de bodem van de Oostzee...

Zou je meiden nog steeds aanraden om te gaan varen?

Ja! De schepen worden steeds beter en de accommodaties netter. Ook de lengte van de contracten worden steeds schappelijker en flexibeler. Toen ik begon in 2000

hadden we bijvoorbeeld nog geen e-mail aan boord. Ik mocht 4 faxjes per maand naar huis sturen. Je had toen al wel een mobiele telefoon maar de kosten waren enorm hoog. Als ik naar huis wilde bellen, kocht ik een lokale telefoonkaart met een tegoed waarmee je vanuit een telefooncel naar huis kon bellen. Dan moest je in het holst van de nacht - dan waren je ouders in Nederland wakker - op het haventerrein met de plaatselijke rattenplaag dealen en kon je gezellig even bellen. Een nadeel van de telefoons van nu (denk aan whatsapp, videobellen) is dat het sociale leven aan boord veel minder wordt. Wij kwamen 's avonds nog uit de hutten voor een potje klaverjassen aan de bar. Ik denk dat deze verandering zowel positief als negatief is. Je hebt beter contact met het thuisfront, maar minder teamgevoel aan boord. De mogelijkheden zijn echter wel beter geworden, kortere contracten bijvoorbeeld.

Het enige wat lastig blijft is waar je in je carrière een gezin voor je ziet. Ik heb zelf geen gezin en heb nooit over de praktische uitdagingen hiervan hoeven nadenken. Als rederijen de vrouwen binnenboord willen houden, lijkt me dat hierover open gesproken moet kunnen worden met de huidige generatie vrouwelijke zeevarenden en eventueel studentes. We hebben nu zes vrouwelijke loodsen in Rotterdam en één dame in de opleiding. Geen enkele van hen heeft een gezin.

Hoe zie jij je toekomst?

Het is heel mooi om te zijn op de plek waarvan je altijd hebt gedroomd. Ik heb mijn doel be-

reikt. Vanaf hier kan ik weer opnieuw gaan dromen. Vanaf deze plek, met een goed salaris en ongeveer 150 werkdagen, is het wel lastig om een betere plek te vinden. Ik ben tevreden, geniet van mijn vrije tijd en dingen zoals alle seizoenen kunnen meemaken in eigen land. Wanneer ik de reiskriebels krijg, en die krijg ik echt nog regelmatig in alle hevigheid, kan ik heerlijk op vakantie en mooie plekken bezoeken. Daarnaast kan ik nu meer tijd inrichten voor familie en vrienden en voor de sociale kant van mijn werk.

Van wie wil jij weten hoe het nu met hem of haar gaat? En wat wil je vragen?

(De fanatieke lezer heeft wellicht al gemerkt dat de volgorde niet altijd klopt, dit om eentonigheid te voorkomen. Ik doe mijn best om verschillende personen te spreken.)

Ik ben benieuwd naar het verhaal van Ivo Wiersma. Hij heeft na meer dan 13 jaar machinist te zijn die baan opgezegd om stichting De Jut Fabriek Terschelling te beginnen. Ik zag dat hij nu superintendent is bij Rederij Doeksen. Ook interessant voor studenten om te lezen dat zulke banen ook mogelijk zijn als je de overstap wilt maken naar de wal.

We zijn op zoek naar de contactgegevens van Elvira Dorothea. We weten dat ze loods is op Curaçao nadat ze haar carrière als stuurman vanuit Nederland vaarwel heeft gezwaaid.



Het mooiste kantoor van Nederland