

LOODSEN: ALLEMAAL KLOOTZAKKEN!

DOOR WIM VERMEIDEN

De privatisering was een feit. De Havenloodsen en Rijksgoodsen hebben het integratieproces achter de rug, waardoor er maar 1 loods vanaf de ligplaats tot zee aan boord was.

De Scheepvaartverkeerswet was er nog niet en ook de controle op alcoholgebruik in de Rotterdamse haven was derhalve nog niet aan de orde. Deze inleiding is wellicht nodig om de onderstaande herinnering in de juiste context te lezen.

Toen ik gebeld werd voor een reisje vanaf de Chemiehaven naar zee, deed ik wat ik gewend was om te doen. Spullen bij elkaar graaien en richting post Botlek. Ik denk dat we inmiddels al met eigen vervoer gingen, maar dat is voor het verhaal niet van belang. Er was toen een containerterminal (lege containers) in de Chemiehaven (misschien is deze er nog?), maar in ieder geval lag hier mijn startpunt. De naam van het schip weet ik niet meer, maar het was een Nederlands schip met de brug voorop, rond 120 m lang.

Daar aangekomen, kwam ik de immigratie (Havenpolitie) tegen op de gangway, die mij informeerde dat de kapitein redelijk dronken was. Zij zagen er echter geen probleem in om te laten vertrekken, want de kok (??) had hen verzekerd dat dit regelmatig het geval was en dat de 1e stuurman het dan voor hem waarnam. Ik besloot mij toch maar even te gaan melden bij de kapitein. Zijn hut was zelfs voor een blinde niet moeilijk te vinden, want het gerinkel van flessen en het verbale geweld wezen mij feilloos de weg. Toen ik in de opening van de deur verscheen ging hij helemaal los: "loodsen zijn allemaal klootzakken die niet konden varen. Hij was de beste en ik moest mijn smoel houden" Ik had dus nog niks gezegd, maar was enigszins onder de indruk van deze situatie. Voorzichtig probeerde ik hem te vragen of het misschien beter was dat de stuurman het voor hem waarnam vandaag. Na mijn woorden

was er weer een klootzak bij: zijn 1e stuurman, die al helemaal niet kon varen!

Vorzichtig besloot ik mij richting brug te begeven om mij over deze situatie te beraden. Onderweg kwam ik de 1e stuurman tegen en besprak met hem de situatie. "Waarnemen? Geen schijn van kans! Dan ben ik de rest van de reis de sjaak!" Hiermee werd het probleem weer op mijn bordje gelegd.

Goede raad is duur, want ik zag het niet zitten om met zo'n malloot door de Chemiehaven te gaan varen. Per marifoon (mob.telefoon was er nog niet) zocht ik contact met de dienstleider, Niels Person in dit geval. Ik legde hem het probleem uit, maar Niels kon niet anders dan mij te adviseren om aan boord te blijven en zoals de Loodsenwet voorschreef "de kapitein met raad en daad bijstaan".

Achter de schermen bleek Niels, na ons gesprek, contact te hebben gezocht met de Havenpolitie. De kapitein schreeuwde dat de gangway aan boord gehaald moest worden, want we gingen varen.

Via post Botlek hoorde ik even later dat ik contact moest opnemen met de loodsdienstleider. Hij adviseerde mij nog even te blijven liggen, indien mogelijk, want er zou een speciale afvaardiging aan boord komen van de Havenpolitie. Er was geen wettelijke stok om te slaan, want je kon destijds alleen aangehouden worden nadat er door je gedrag schade werd gevaren. Pure bluff werd het dus toen ik de kapitein vertelde dat er een alcoholtest zou plaatsvinden en dat hiervoor iemand onderweg was. Briesend verliet hij de brug.

Toen de inspecteur even later in zijn eentje aan boord kwam, was de kapitein allerm minst onder de indruk, want het was niet bepaald de klerenkast die je in deze situatie nodig zou hebben. Ik vond het inmiddels welletjes worden, want de briesende kapitein was



Rotterdamse havenpersoneel aan toegevoegd.

Van blazen is het nooit gekomen. De kapitein besloot om het hazenpad te kiezen nadat de verbouwereerde

inmiddels bewapend met een grote brandbijl. Het verbale geweld wat hij over ons uitstortte zou zelfs bij kapitein Haddock (van Kuifje) het schaamrood op de kaken laten verschijnen. Niet alleen de loods en kluotzakken, maar hier werd naast zijn 1e stuurman het gehele

inspecteur om versterking had gevraagd. Hij is verdwenen tussen de stapels containers. Het vervolg hoorde ik later pas. Via de agent werd de rederij geïnformeerd, die per direct de 1e stuurman aanstelde als kapitein voor deze reis. Het schijnt dat de kapitein, nadat hij enigszins bedaard was, zich had opgesloten in zijn hut en ze alsnog vertrokken zijn met een andere loods.

De Scheepvaartverkeerswet heeft het alcoholprobleem in de haven grotendeels opgelost en in samenwerking met de rederijen tot een "zero tolerance" gekomen.

Misschien ongezelliger, maar zeker en stuk veiliger!