

# MIJN VERHALEN ALS LOODS...

## DOOR ROEL SIEGERS

In 1963 in dienst gekomen, als laatste van 90, die in 2 jaar tijd werden aangenomen. Het was ook nodig ook, er was een vreselijk loodsentekort. In de tijd er voor was, o.a. Coppelstock (Hans Weltevreden) op een kolenboot staande in slaap gevallen.

Wij gingen eerst voor een paar weken naar de loodsboot. Bij mijn eerste reis naar buiten op 30 okt.1963, met de Algol zat de Indonesische Tjokroamino dwars op het oude Noorderhoofd. De ingang was nog erg smal.



*Zo zat hij op de pier, het was het eerste Indonesische schip, dat na de moeilijkheden over Nieuw Guinea Rotterdam weer aan deed.*

Vóór mijn tijd waren er nog zee- en binnenloodsen en toen ik in dienst kwam gingen ze net door elkaar varen. De oude verhalen waren er nog, de zeeloodsen, die 's nachts voeren, moesten met de eerste trein terug naar de kotter, maar die wilden ook wel even naar huis. Gelukkig was er een krantenauto van het AD, die hun dan in Maassluis even afzette. Een loods is er zelfs geweest, die in Vlaardingen een paard uit de wei haalde en in Maassluis het paard een tik op zijn kont gaf om naar z'n wei terug te gaan. Zijn broek moest wel naar de stomerij.

Toen de walradar er nog niet was, gingen ze massaal op de rivier ten anker, als ze overvallen werden door mist. Er is er een geweest, ik geloof Piet de Jong, peukie, die bij grondmist in de zaling is gekropen en zo langs al die boven de mist uitstekende masten naar boven is gevaren.

De Tina Onassis was toen de grootste tanker, DWT 50520 lengte 236 meter. Er waren loodsen, die als ze er af gingen, een hieuwlijn om hun middel vast maakten en die boven lieten vieren. Zwemvesten hadden we toen nog niet, die zijn pas véél later gekomen. Dat zelfde heb ik ook een keer met mijn zoon gedaan toen we van een verhaler, naar de RDM, afgehaald werden.

Hij was de rustigste van de twee zonen. Als ik hem mee nam, bleef hij in de taxi zitten totdat ik het aan de kapitein gevraagd had. Het was altijd goed, maar de ene kapitein was er gelukkiger mee dan de andere en dan zei ik: Onno ga jij maar even rondkijken", en dan werd hij meestal verwend. Op een Smit Lloyd bofte hij, de vriezer moest leeg en daar zat ijs in. De andere zoon was wat wilder en die heb ik een keer meegenomen op een sleepboot van Smit, die mensen zijn toch wat meer gewend, dat klopte, want op een gegeven moment zat hij boven in de mast. Mijn dochter heb ik nooit mee durven nemen.

Wij werden ook opgeleid voor Zeeland. Met de Krammer en de Haringvliet mee, die moesten toen bij elke lichtboei een sparreboei neerleggen, zodat bij ijsgang de lichtboeien weggehaald konden worden. Wat hadden die mensen een kennis, één van de boeien lag in lijn met een bepaalde boom en het dak van een boerderij, waar ze drie dochters hadden. Met de Krammer mocht mijn vrouw mee, samen in de hut van de kolonel, ja ja, die hut hadden ze daar, maar het moest niet aan de grote klok gehangen worden. Het is nu lang geleden.

De Deltawerken waren net begonnen en je kon nog buiten om de zeegeten in. Ook de Zeelandbrug heb ik zien bouwen, evenals later de Brienoordbrug.

Als aspirant mocht je met een loods eerste klas reizen, zonder, tweede klas en openbaar vervoer. Het wagenveer Vlaardingen-Pernis gebruikte ik vaak, ik woonde in Hoogvliet. Eén keer heeft een roeier van Pernis, Simon, me achterop de brommer naar huis gebracht. Ook gaf de politieboot je wel eens een slinger met een echte kolenhaard aan boord. Ik ben zelfs bij kapitein Schot van het wagenveer thuis geweest op visite. Deze mensen wisten alles van de neer onder de Vlaardingse kant, bij de Boerenbont liep het wel eens verkeerd, omdat ze er niet veel kwamen, meestal deden de Vulcaanhavenloodsen dat. De roeiers gaven ons en nu nog steeds altijd een enorme service. In dik van mist of glad van de ijzel ze waren er altijd. Nog een mop Parkkade ijzel, alles glad, van de kapitein een paar sokken geleend om van boord te komen, maar ik moest ze wel terug geven.

Ik heb zes jaar op Zeeland gestaan en ik ben er als loods 8 maal geweest, altijd bij stormweer als die kustertjes niet buiten om naar Antwerpen konden. Met één ervan, samen met Rob Schellinger als aspirant, hadden we een heel gezellige reis met een heel aardige kapitein en kapiteinse. In Wemeldinge werden we ontscheept en daar moesten we overnachten. Puck, daar sliepen de loodsen in de oorlog, stak het hoofd uit het slaapkamerraam en zei dat hij het niet meer deed. Toen met de taxi naar Goes, daar zaten alle hotels vol. We hebben ons toen laten afzetten bij het politiebureau. We mochten alleen in het verhoorkamertje, de rest van het bureau was verboden voor burgers. Nadat we de rest van de nacht de levensgeschiedenis hadden gehoord van de brigadier, werden we 's morgens met de politieauto naar de trein gebracht.

Mijn allereerste reis als loods, was op een te groot schip, maar ik dacht ik heb er zo veel al gedaan, dat geeft maar oponthoud. Gestaaakte loodsdienst, mee naar Dover. Drie dagen weg, de besteldienst had het vergeten door te geven en mijn vrouw dacht, pas loods dan kan ik toch niet gelijk gaan zeuren, dus die sloeg ook geen alarm. Ik geloof zelfs dat de besteldienst naar huis belde of ze wist waar ik was. Enfin, het werd opgelost.

Vrouwen kwam je niet veel tegen, Scandinaviërs bij de civiele dienst en op Russen als stuurman of kapitein. Een keer op een Griek een marconiste. De kapitein: Loods ik heb allemaal Casanova's aan boord".

Bij mist hadden we van die grote radio's mee, enorme kasten, we mochten dan ook een taxi nemen. Je had toen ook nog kusters zonder radar, kapiteins die op hun knieën bij het open raam aan kwamen gescharreld en klaagden dat het radiosein van Hoek van Holland zo zwak was. Het nadeel was dat grote schepen met radar meer info kregen dan de kleintjes. Als ze de afstanden tot de ducken maar gaven de koersen kenden we uit ons hoofd. Bij wrakken moest je oppassen dat het magnetisch kompas niet op de loop ging en de roerganger er achterna. Een keer een Blue Funnel liner, groot schip, Waar is de radar kapitein?" Welke radar loods?

Toen de Russen pas kwamen, ging de communicatie met briefjes en handen en voeten, maar altijd brood thee en kilometerworst. Later kregen ze ook haast.

Toen de muur in Oost Duitsland geslecht was, een Oost Duitser binnen, met de stuurman een praatje hierover. Ging de deur achter hem open, gelijk schichtig achterom kijken. Er was nl. op die Oostblok schepen altijd een commissaris aan boord, die de echte baas was. Een keer een Russisch spionage schip met van die bollen op zijn rug. Roel ze staan allemaal foto's te maken beneden, dit van een

# MIJN VERHALEN... (VERVOLG)

tegemoetkomende collega. Is nu niet meer nodig met Google Earth en al die satellieten. Meren bij de HAL, havenloods en ik en de douane aan boord. De kapitein wilde ons een fles wodka geven. De oudste douanier zei: Anders beledig je die ouwe natuurlijk als je weigert". Ja zeiden wij, natuurlijk. De jongste douanier mocht toen een vrijwaring schrijven, maar vergat bij die de havenloods de datum in te vullen. Ik zag hem al glunderen, maar die oudste had het door, jammer. De laatste jaren gingen de havenloodsen en wij met elkaar prenten. Een keer ging Margriet met mij mee naar binnen, toen de eerste vrouwelijke loods in Rotterdam, op een Smit Lloyd boot en ging ze naast de machinist op de bank zitten. Zij was al die kerels wel gewend, ze kreeg soms bonbons van kapiteins, maar bij deze machinist zag je het bloed vanuit zijn kraag langzaam omhoog kruipen.

Eigenlijk hebben de collega's en ik natuurlijk allemaal verhalen, Bijvoorbeeld mee met een Chinees naar de Shetland eilanden, met zijn allen, met stokjes aan een grote vis midden op tafel zitten plukken. Kan je nu niet meer doen. Of in de tijd dat er moeilijkheden waren met de Molukkers, hadden wij een schip naar buiten. Nabij de Kruitsteiger in Poortershaven een enorme knal uit de schoorsteen. Kees Koomen, aspirant, was bij de marine geweest en hij rook kruit. Wij de Hoek gewaarschuwd en de politie ging op weg met de fiets om te kijken. De volgende morgen werd ons verteld dat er niets gevonden was, was het toch een ontploffing in de schoorsteen geweest

Met Willem van der Haaven, ik als tweede man, een VLCC naar binnen, stormweer, het werd steeds slechter, windkracht 11 in vlagen misschien nog wel meer, maar we konden niet meer terug. Het was net een zeilboot, die bleef op loeven. Hadden we Wageningen niet gehad, hadden we allemaal verkeerde dingen gedaan. Nu bleef Willem volle kracht draaien met hard BB roer, maar met een vlag ging ze weer. Uiteindelijk zijn we binnen de paddenstoel om de Zuid aan de grond gelopen en je

voelde niets. Sleepboten er bij, waarvan de trossen als kabelgarentjes knapten. Toen de wind wat was gaan liggen lukte het Willem om rond te gaan over SB en het lukte weer naar buiten te komen en naar het ankergebied te gaan. De volgende dag naar binnen. Zo ver mij bekend is was er geen schade.

Zelf een keer met uitgaande afgeladen VLCC over de vloed naar buiten, je vaart dan eigenlijk voor binnenkomende schepen gezien dwars voor het gat. Er werd goed gewaarschuwd over de VHF dat een geuler uit kwam. Toch ziet het er voor binnenkomers raar uit, plus de navigatielichten staan ver uit elkaar. De Harwichboot wist er niet veel raad mee en ging twee keer voor mij langs, vrij gelukkig. Uit de Noord kwam ook een bootje en ook die had het eigenlijk te laat in de gaten, maar ook dat ging goed. Als schepen het niet inde gaten hadden, dat er zo'n lang schip voer, we konden zelf niet uit de weg natuurlijk, deden we altijd de dekverlichting aan en ik denk achteraf dat ik dat toen waarschijnlijk vergeten ben.

Op mijn laatste reis kreeg ik van een kapitein een fles, waarbij hij zei: "Loods, dat je leven even vol mag zijn als deze fles". En zo is het geworden, wat een prachtige baan heb ik gehad. Om af te kikken van het dag en nacht varen, had ik mijn bus rijbewijs gehaald. Ik heb toen nog een jaar Russen van boord gehaald en naar hun winkeltjes in Charlois gebracht. Op een dag was een uitje voor hun georganiseerd naar Amsterdam, maar eigenlijk hadden ze meer zin in zwemmen, dus afgesproken dat we om 13.00 terug zouden gaan De bootsman was er nog niet, maar die zou zij weg wel vinden. Ik ben toen naar de Zevenhuizerplas gegaan, prachtig weer. De laatste die weer in de bus zat was de kapitein, die was aan het bramen plukken. Alleen wij zeelui kunnen zich dat indenken. Toen kwam de glasnost van Gorbatsjov en viel het werk weg. Wij hadden toen al een camper gekocht en daarmee hebben we tot nu toe cultuur en natuur gecombineerd, al zijn de laatste paar jaar de reizen wel korter geworden.