

# NIKS AAN DE HAND

**E**ven om het tijdsbeeld weer te geven: het was wat “anders” als nu in de Rotterdamse haven. Nog ruim vóór de privatisering. Geen ISPS, geen Scheepvaartverkeerswet, geen mobiele telefoons, dus je was gewoon uit beeld voor zowel besteldienst als havendienst. Geen computers, geen reisplanning, geen voorbereiding, soms wat overleg met een ervaren collega. Een reis begon vaak met een feestelijk welkom bij de kapitein met een kleine versnapering, maar zeker na afloop van de reis was dit een dankbare gewoonte. Iedereen deed hier dan ook aan mee in de haven: roeiers, de agent, de loodsen, de douane en zelfs de waterpolitie (immigratie). Niet dat ik dit goed praat, maar het geeft een beetje de sfeer aan waarin gewerkt werd. Er waren Rijksloodsen, voor het zee en rivierwerk, en Havenloodsen om de schepen af te meren in de gemeentelijke havens.

Deze herinnering begon op zee, op de loodsboot. Het kon dan zijn dat je al een paar uur onderuitgezak zat met meerdere collega's in de salon van de loodsboot Markab of Mirfak. Het plannen was vaak nattevingerwerk en werd soms wat ruim genomen. Dan probeerde je de tijd door te komen met sterke verhalen of het hazenslaapje. Het werkwoord “Molkenboeren” is trouwens hier ontstaan naar de gelijknamige collega die dit geregeld in praktijk bracht.

Zo ook die bewuste nacht overkwam mij dit: “Vermeiden, loods van de reis!” Enigszins slaperig begaf je je dan onwetend naar de brug, waar ik in een zeer klein wereldje terecht kwam, want het was roetdicht van de mist geworden. De “schrijver”: op de brug overhandigde mij de fax met de mededeling: “bootje voor de Spoorweghaven!”

Dat soort bestemmingen hoor je al niet graag op een mooie zomerdag, maar zeker niet onder de huidige omstandigheden. Je krijgt dan toch een soort van spanningsknoop in je buik, maar in die tijd was in dat soort gevallen de “redding nabij” in de vorm van Havenloodsen.

Nadat ik op het pruttelende coastertje was afgezet begaf ik mij naar de brug waar een wat smoezelige bemanning mij stond op te wachten en er werd gewezen op een ratelende toeter in de hoek van de brug wat de radar bleek te zijn. Onder de toeter was een merkwaardig verlicht tafereel gaande van spaken en een hoop uiteenlopende ruis. Na wat met de clutter gespeeld te hebben werd de MVN boei een heel klein beetje zichtbaar en vol vertrouwen zette ik koers richting die dubbele echo. We kabbelden met de speed, die bij dergelijke scheepjes hoort, de rivier op. Hier liet de radar zich op z'n best zien want op het kleine scherm werden beide oevers naar het middelpunt getrokken. Met zo'n radar was het al een hele uitdaging om de palen vrij te varen, laat staan om hier op een later tijdstip de Koningshaven mee in te varen. Omdat de havenloods bij de Madroelhaven aan boord zou komen, besloot ik om in ieder geval aan boord te blijven tot de bestemming als een extra paar ogen. Het plan om door te varen richting Spoorweghaven vond ik echter maar een matig plan onder de huidige omstandigheden en ik stelde mijn collega voor om het scheepje te parkeren aan de Parkkade.

Zonder echter mijn collega's Havenloodsen van toen te willen afvallen, waren sommige ouwetjes onder hen overtuigd dat je meer zag met je eigen ogen dan met de radar. In dit geval vond ik dat hij gedeeltelijk gelijk had, maar op het kleine brugvleugeltje zag je echt geen hand voor ogen en met het radartje kon je in ieder geval nog beide oevers min of meer herkennen. Nogmaals, voor de Koningshaven had ik hierover mijn twijfel, dus probeerde nogmaals de Parkkade als eindbestemming met hem te bespreken.

Een bekend antwoord, wat oudere Rijkscollega's wel zullen herkennen was: “Niks aan de hand, we gaan gewoon door!” Hij stond buiten en ik bewaakte de radar. Bij het naderen van de Koningshaven gebeurde er inderdaad wat ik verwacht had: de radar veranderde in één grote vlek en ik moest

afhaken met de radarverkenning omdat dit verder geen toegevoegde waarde meer had. Nog steeds het bekende geluid van buiten "niks aan de hand", sukkelden wij langzaam langs de huidige cruisekade de Koningshaven in met een zicht waarbij het voorschip nog steeds onzichtbaar was.

De collega had inmiddels de Koningsbrug opgeroepen om de brug van de Spoorweghaven te openen. Even later riep de bruggenwachter dat de brug openstond. Collega stond turend in de mist nog steeds buiten en riep op een gegeven moment: "Ik zie een lichtje, we zijn er! Hard a starboard!" Ik had geen idee waar we waren, maar naar het krakende geluid van brekend hout te oordelen, had ik zomaar

het vermoeden dat dit niet de doorgang van de brug was. Ik bood aan om even naar de bak te lopen om te ontdekken waar we ongeveer waren. Hier lagen de houtsplinters aan dek, maar zelfs vanaf de bak kon ik de brugopening niet zien. Het moest het stukje kade zijn, waar vroeger de Calpam gevestigd was. Voor de brugopening waren we dus wat te vroeg stuurboord uitgegaan. Het zou geen echte havenloods geweest zijn als hij een stukje hogerop wel het gat gevonden had en dat het daarna zelfs een beetje opklaarde om het scheepje af te meren. Zie je wel: "Niks aan de hand!" Ongetwijfeld zal er nog een stevige borrel zijn genuttigd "op de goede afloop".

Wim Vermeiden