

# STAGE LOODSBOOT 1973

## PROCYON



Onderdeel van de opleiding tot Rijksloods in het 4e en 5e district ( Rijnmond) was een "stage periode" op een van de loodskotters op zee. Zo kreeg je een indruk hoe het reilt en zeilt op het loodsstation en raakte je onder andere vertrouwd met het gebezigde jargon. De Procyon was gebouwd bij Boele/Bolnes in 1951 en deed dienst tot 1974. Het Rijksloodswezen viel in die tijd nog onder het Departement van Defensie (K.M.) en beschikte derhalve over een kanon! Geplaatst op het voorschip en dat stond wel stoer. Met enige regelmaat werd de "oerlikon" uit zijn jas gehaald voor onderhoud.



Oefenen (schieten) was er natuurlijk niet bij op zee. Dat werd gedaan door de kanonniers in Den Helder om hun vaardigheden op peil te houden. Het was toentertijd gebruikelijk dat er twee

loodsboten op station lagen; een om te beloodsen en de ander – ook wel maat genoemd- om loodsen af te halen te onderscheiden door een dagsein. In deze periode leerde je al snel veel collega's kennen en van sommigen hun bijzondere bijnamen. Bolle Piet, Snaveltje en Koppelstok (alle drie hadden nagenoeg te zelfde achternaam) en verder nog Sokke Jansen, Knipperbol, Methetogopmorgen, Blacky en later kwamen daar nog bij Bouwvallig Huisje, Speedy Conzales, Pinoccio en M&M.

Het inmiddels afgeschafte systeem van binnenloods en zeeloods deed zich nogal eens als een gevoelig dingetje kennen: aan de knopen op de uniformjas kon je het onderscheid zien, glimmend of groen uitgeslagen. Ook hadden de stoelen in het loodsenverblijf hun eigen verhaal, vast opgesteld en draaibaar maar toch meenden enkele oudere voormalige zee loodsen te kunnen claimen dat het hun vaste stoeltje was. Eventjes een heikel punt maar dat was spoedig afgeschaff en uit de wereld geholpen! Ik hoor nog het snerpande "fluitje" van de kapitein/stuurman om het bemannen en het te water laten van de loodsjol aan te geven. Om 12.00 uur "schoot aan" tijd voor een versnapering.

Tussen de wal en de loodsboten pendelden de tenders en zo nodig werden deze ook ingezet tussen de kotters onderling en in voorkomende gevallen ook als loodstender. Jarenlang heeft het type Aalscholver/Zeezwaluw en Jan van Gent dienst gedaan. Voor het binnen afhalen -bijvoorbeeld bij gestaakte dienst voor "kleintjes"- deed ook het type Makreel dienst.

Afgevist: dat was het gebruikelijke moment dat de loodsboten van positie gingen wisselen. Maar het

was in die tijd ook het moment dat een aspirant loods, die minimaal een aantal vergezelreizen (200?) gemaakt had, de kans kreeg om zelfstandig een zogenaamde "afvisreis" te mogen maken. Daar stond zelfs een (geringe) vergoeding tegenover. Het waren uiteraard de kleinere schepen die veelal naar bijzondere ligplaatsen moesten in de "goening" van de Waalhaven / Maashaven of Dordrecht en omgeving. Je kon ook een "afvisreis" maken als vertrekkende. Een goede leerschool en eigenlijk was je er best trots op!



Het is natuurlijk al lang geleden maar één zo'n reisje is in mijn geheugen blijven hangen. Een lege coaster die kennelijk al geruime tijd langs de kust had gekruist werd mij als afvisreis aangezegd met bestemming "richting Rotterdam". De kapitein wist het ook niet en beweerde voor bunkers en proviand te komen. Onderweg zouden we wel meer horen. Het duurde wel enige tijd voordat ik de gaten kreeg dat het er op leek dat we gevolgd werden of in ieder geval scherp in de gaten werden gehouden. Over de eindbestemming was nog steeds geen uitsluitsel en de "centrale post" hield zich ook van de domme. Pernis voorbij, loodsstation Merwehaven

voorbij en pas ter hoogte van de Lloydkade kwam het bericht: Jobshaven langs zij een ponton en verder wijst het zich van zelf. Dat was waar, de roeiers kwamen al waarschuwen dat de "zwarte bende" gereed stond. Een gewaarschuwd mens telt voor twee. Nauwelijks afgemeerd sprong een speciale eenheid aan boord en arresteerde de gehele bemanning. De kapitein die net het loodscertificaat aan het invullen en ondertekenen was werd ter plekke in het stuurhuis in de boeien geslagen. Voor mij, als aspirant loods (maar dat konden ze aan de buitenkant natuurlijk niet zien) kon er ook geen vriendelijk woord vanaf en na visitatie van de loodstas mocht ik van boord. De voltallige bemanning werd afgevoerd in busjes. Eenmaal thuis gemeld kreeg ik van de dienstleider te horen dat het schip al geruime tijd onder "verdacht" stond van smokkel in verdovende middelen, vandaar al die geheimzinnigheid. Tja, dat was nog maar het begin van een enerverende loopbaan als raadgever en wegwijzer van de kapitein.

Naar ik meen was het een jaar later over and done met dat afvissen. De oudere collega's werden de nacht ingedrukt, heette het. Toch wel jammer, want het gaf je aan het eind van de opleiding een enorme voldoening en zover nog niet aanwezig ook zelfvertrouwen. Te vergelijken met de verrassing wanneer je, na al geruime tijd als loods had gevaren, je een "jongensbootje", d.w.z. een schip boven je tonnenmaat kreeg toebedeeld (toentertijd was "bruto register ton" de maatstaf in plaats van lengte/diepgang). Het gaf hetzelfde gevoel.

Fred van der Werf