

ZONDER BRANDSTOF HOUDT DE MACHINE ERMEE OP

VERHALEN ONDER UIT DE OUDE SCHEEPSKIST

Ik had al vaker van die prachtige vrachtschepen uit Columbia en Venezuela op de rivier gezien, maar er nog niet als loods op gevaren. En verder dacht je er gewoon niet meer aan. Maar zoals het wel vaker gebeurt met verrassingen, onverwacht kreeg ik 's avonds laat van de besteldienst warempel een uitgaande reis op de 'La Guaira' uit Venezuela, vanuit de Waalhaven naar zee. Een mooi vrachtschip van 8355 BRT, lengte 165 meter met een diepgang van 27'. Ondanks het nachtelijke tijdstip vond ik het toch wel leuk om nu ook zo'n mooie Zuid Amerikaan naar zee te mogen loodsen.

Toen ik aan boord kwam was het schip al helemaal klaar voor vertrek, ook de koffie stond klaar en smaakte prima! Nadat de sleepboten waren ingespannen en het schip was aangemeld bij de Centrale Post, de havenautoriteiten en Lekhavenradar, vertrokken we kort na middernacht uit de Waalhaven richting zee. De navigatielichten brandden helder en ook de ankers waren gereed voor gebruik. De navigatiebrug zag er voor die tijd erg modern uit. Langs de voorkant van het stuurhuis bevond zich een breed paneel met daarop alle bekende en denkbare bedieningsknoppen, schakelaars, telegraafhendel, allerlei indicatoren, alarmeringen, radars en nog meer.

Nadat we op stroom afscheid hadden genomen van de sleepboten en havenloods, voeren we met een mooi gangetje de rustige rivier af. We hadden de stroom mee, het was mooi weer en de nachtelijke aanblik van de rivier en de omgeving was bijzonder mooi. Kortom, alle ingrediënten voor een mooie loodsreis naar zee waren aanwezig. Voorbij Maassluis kon er een flink

tandje worden bij gezet. Toen ik me ter hoogte van de Kruitsteiger aanmeldde bij de loodsdienst in Hoek van Holland kreeg ik te horen: "Leen, je wordt verwacht op de loodsboot!". Prima, en wie weet zit er op de loodsboot nog een kort tukje in op een van de relaxstoelen. Toch liep het even anders, want nu had de 'La Guaira' een verrassing voor mij in petto.

Nadat ik in de buurt van de voormalige Fruitsteiger al wat had afgeslact om de Berghaven op een nette manier te passeren, werd het ineens héél stil op de brug. Het bekende dreunen van de hoofdmotor was weggevallen. Een blik op de slagenteller gaf aan dat de machine inderdaad gestopt was, zonder dat daartoe vanaf de brug opdracht was gegeven. Het was precies 02.07 uur. Omdat niemand in het stuurhuis wist wat er de oorzaak van was, heb ik onmiddellijk de kapitein gevraagd om mensen naar de bak te sturen voor het geval we zouden moeten ankeren. Natuurlijk werd ook meteen de machinekamer gebeld om te horen wat er loos was. Het antwoord kwam al gauw: men wist niet wat de oorzaak was, maar men ging op zoek.

Intussen voer het schip rustig verder, terwijl de vaart langzaam maar zeker steeds minder werd. Het was me wel duidelijk dat, tenzij men de machine weer aan de praat zou krijgen, we ergens ter hoogte van de Zeelandsteiger zouden moeten ankeren. En dat dan het schip zou gaan zwaaien op de ebstroom. Gelukkig, dacht ik, de beide ferries zijn er nu niet, dus iets meer ruimte. Moet wel zeggen dat ik het helemaal geen leuk idee vond om daar ergens te moeten ankeren en ik vond het donders spannend. Er was gelukkig geen inkomende zeevaart, want dat had de situatie nog

gecompliceerder kunnen maken. Uiteraard ook meteen de walradar gewaarschuwd en om twee sleepboten verzocht. En kort daarop werd me meegedeeld dat de sleepboten Brielsebank uit Berghaven en de Varnebank uit de Scheurhaven ter assistentie zouden komen, maar dat het toch nog wel even zou kunnen duren.

Terwijl het schip in het begin nog goed luisterde naar het roer en ik het schip zoveel als mogelijk midvaarwaters wilde houden, werd het schip ter hoogte van de Zeelandsteiger stuurloos en ging langzaam naar bakboord weglopen. Toen moesten we wel ankeren. Om precies 02.16 uur het bakboord anker gepresenteerd en de ketting tot twee lengtes laten lopen. De vaart door het water was even erna zo'n beetje uit het schip en langzaam begon de 'La Guaira' over bakboord te zwaaien. Het zag er allemaal prima uit, maar daarin werd ik teleurgesteld, want door de ebstroom die daar ook schuin op de Zeelandsteiger staat (daar werd ik door de kapiteins van de ferries nogal eens op geattendeerd), werd het schip ook die kant op gedrukt.

De schrik sloeg me om het hart, want met groot afgrijzen zag ik, geholpen door de verlichting op de kade, dat het achterschip, terwijl het schip flink aan het zwaaien was, met grote waarschijnlijkheid tegen de haakse knik in de wal zou klappen. Wat te doen om dat te voorkomen? Toen kwam de ingeving: "Kapitein kunt u de machinekamer vragen om alleen met startlucht de machine te laten draaien?" Dat was geen probleem volgens de machinekamer, dus de telegraaf op ZLV gezet. De machine draaide nu alleen vooruit op startlucht. Was het voldoende om het achterschip vrij van de Zeelandsteiger te houden? Gelukkig, het schip bewoog naar voren en zwaaide net vrij van de knik. Een intens diepe zucht van verlichting, want dát probleem was Goddank nu opgelost. Intussen was men in de machinekamer naarstig aan het zoeken geweest naar de oorzaak van de uitval van de hoofdmotor. En die had men

gevonden en hersteld. En terwijl de telegraaf op ZLV stond en de machine op startlucht vooruit draaide, om het achterschip vrij te houden van de wallekant, startte ineens de machine weer. Dus toen onmiddellijk de machine weer gestopt. Blijkbaar had men de brandstoftoevoer kunnen herstellen.

Het schip zwaaide nu verder en niet lang daarna lag het rustig achter het bakboord anker te wachten op de dingen die zouden gaan gebeuren. Maar op de brug was het niet zo rustig, want waarom was de machine uitgevallen? Volgens de hoofdmachinist, die inmiddels naar de brug was gekomen, had iemand de brandstoftoevoer uitgezet. Alleen kon de vraag: wie, waarom en waar, niet beantwoord worden. Ik had er wel zo m'n gedachten over, want op dat mooie moderne paneel op de brug prijkte heel prominent, zonder enige echte bescherming er omheen, een grote rode noodknop om de brandstoftoevoer af te sluiten... Inmiddels waren de bestelde sleepboten ook gesignaleerd. En een minuut of tien later waren ze bij ons en werden vastgemaakt. Ik meen me te herinneren de Varnebank voor en de Brielsebank achter. Toen de beide sleepboten waren vastgemaakt, kon het anker weer worden thuis gehieuid en om precies 02.49 uur was de 'La Guaira' weer anker op.

Nadat we weer richting zee waren rondgetrokken en de machine toch nog maar eens was uitgeprobeerd, werden de sleepboten bedankt en kon de reis naar de loodsboot worden voortgezet. Langzaam maar zeker zakte de spanning die bij iedereen op de brug voelbaar en soms duidelijk hoorbaar was geweest. En de kop sterke koffie deed gelukkig wonderen. Een kort tukje op de loodsboot zat er helaas niet in, want een uurtje later kreeg ik weer een reisje naar de Waalhaven.

Was ik toch mooi een keertje loods geweest op zo'n prachtige Zuid Amerikaan!
Leen Bosma