

AAN LAGER WAL

VERHALEN ONDER UIT DE OUDE SCHEEPSKIST

Het moet ergens in het begin van de tachtiger jaren zijn geweest. De loodsdiensten langs de hele kust waren gestaakt vanwege het ontzettend slechte weer met storm uit het NW. Toch ging het loodsenbedrijf zoveel als mogelijk door en laat in de avond werd ik met een groepje van 4 loodsen naar Schiphol-Oost gebracht. We werden door iemand van de KLM opgevangen en moesten in een soort lounge wachten. Na alle gegevens te hebben uitgewisseld, dus ook welke loods naar welk schip zou moeten, gingen we naar buiten naar het platform waar een grote Sikorsky heli van de KLM al klaar stond, om ons op de rede van Hoek van Holland op enkele aangewezen schepen af te zetten. Deze grote Sikorsky heli's werden toen veelal ingezet voor de verbindingen met olieboorplatforms op de Noordzee en ook gebruikt voor het transport van loodsen naar en van schepen.

Na een wat rommelige vlucht van ongeveer een half uur, werd het eerste schip bereikt en de aangewezen loods, kreeg na een seintje door de hoistman een sling om, werd aangehaakt, ging in de deuropening zitten en werd op 'zijn' schip neer gelaten. Daarna werden op dezelfde wijze twee andere schepen beloofst. Dit klinkt allemaal erg simpel, maar vanwege het slechte weer namen deze procedures nogal wat tijd in beslag, omdat het betreffende schip wel een goeie vaart moest hebben en de juiste koers moest voorliggen alvorens de betreffende loods kon worden neergelaten op een van de luiken.

Ik was de laatste loods in de heli die zou worden gelanceerd op een bulkcarrier van ongeveer zo'n 20.000 ton met bestemming Botlek (de naam van het schip en andere bijzonderheden kon ik helaas niet meer terugvinden). Ik had een zitplaats aan de linkerzijde in de heli en nadat m'n laatste collega op zijn schip was neergelaten en ik zat te wachten en door het raampje naar buiten keek, viel het me op dat we in de richting van de Maasvlakte vlogen. Vond het wel vreemd, want daar had ik eerlijk gezegd geen schip verwacht.

Na enkele minuten was het zover! De deur werd weer opengeschoven. Ik kreeg een seintje van de hoistman om te komen, hing m'n loodsentas om, kreeg de sling om, werd ingehaakt en mocht m'n plekje in de deuropening innemen. Het waaide zo hard, dat ik het gevoel had, ondanks dat ik me goed vasthield, dat ik uit de deuropening weg zou waaien. Gelukkig hield de hoistman me ook goed vast aan de sling. Ergens onder mij zag ik m'n schip, dat ongeveer zo'n beetje zuidoost voor lag, recht op de kust aan. De piloten van de heli, vliegend tegen de wind in, probeerden een zo goed mogelijke positie boven het zwaar slingerende schip in te nemen. Ik kreeg een seintje van de hoistman dat hij me zou laten zakken en de hoistkabel kwam strak te staan. Meteen hing ik buiten boord naast de heli in de stormwind en het helse lawaai.

Ik zag het schip nu recht onder me en meteen was het ook weer weg en zag ik, door het slingeren van het schip, maar ook door de bewegingen van de heli, alleen maar woeste golven en schuim. En zo ging dat enkele keren, terwijl ik daar boven naast de heli hing. Plotseling werd ik weer naar binnen getrokken en de hoistman duidde met gebaren dat het schip eerst een andere koers moest gaan voorliggen. Na een paar minuten, die ik heb ervaren als toch wel erg lang, werd de hele procedure herhaald. En daar hing ik weer met recht onder me de kolkende zee en even later weer het slingerende schip. Het was nu niet bepaald een pretje om daar tussen hemel en aarde te hangen. En ja hoor, weer werd ik naar binnen getrokken en weer kreeg ik het seintje dat het schip nog steeds niet goed lag om te hoisten.

Terwijl ik op de vloer van de heli zat te wachten, zag ik het licht van de Maasvlakte, toch wel heel dichtbij, me zo nu en dan een felle knipoog geven. In een vergezicht zag ik mezelf al op een schip gezet worden dat aan lager wal aan de grond zou lopen. De schuifdeur ging weer open en het hele ritueel begon overnieuw. Naar buiten en even later weer terug de



heli in. Maar, gelukkig, de vierde keer lukte het, want toen ik even later weer buiten de heli bungelde, zakte ik ineens omlaag en voor ik er erg in had voelde ik een paar armen om m'n benen en stond ik op een luikhoofd van 'mijn' bulkcarrier. In een flits armen omhoog, de sling verdween en in dezelfde flits was ook de heli verdwenen. Toen ik aan dek stond had ik eerst een opgelucht gevoel van: Goddank, da's goed gegaan. Maar toen ik om me heen keek en de lichten op de kust toch wel heel erg dichtbij zag, schrok ik toch wel. Om mij heen stonden enkele mannekes die me met een verheerlijkt gezicht aanstaarden alsof er een geschenk uit de hemel was neergedaald. Ik zag iemand vlakbij, waarschijnlijk een stuurman, met een walkie-talkie en vroeg hem of hij tegen de kapitein wilde zeggen dat hij onmiddellijk hard stuurboord roer en VV moest geven. Op weg naar de brug, toen we in de accommodatie naar boven gingen, hoorde ik de dreunende machine z'n uiterste best doen.

Eenmaal boven op de brug eerst naar de positie van het schip op de kaart gekeken. Ik schrok me rot, want waar we zaten was de kaartdiepte ongeveer net zoveel als de diepgang van het schip. En nu maar hopen en bidden dat door de verhoging van het water t.g.v. de storm we voldoende water onder de kiel zouden houden, ondanks het slingeren. Ik kon ook geen echolood ontdekken om wat meer informatie te krijgen. En eerlijk gezegd, was dat op dat moment ook even niet belangrijk meer, want we moesten weg zien te komen van kust. Het enige wat ik kon doen is blijven doordraaien tot het schip een westelijke koers zou voorliggen en voorlopig de west instomen om later op te lijnen om naar binnen te gaan. Goddank, het ging allemaal goed en nadat we de rondtorn hadden gemaakt stoomden we tegen wind, zee en deining de west in. Ruim een uur later, nabij de Maas Center stuurboord uitgegaan en de reis naar binnen vervolgd. Enkele uren later waren we bij de Botlek en kon ik het schip aan de collega havenloods overgeven.

Een dag later zaten we met een groepje loodsen op de loodsboot wat na te praten over de loodsenperikelen van de voorbije dagen. Een van de collega's, Dick van Duuren, vertelde dat hij die nacht na een uitgaande reis op de Spruce, een soort kleine lashbarge carrier, was afgehaald door een grote Sikorsky heli van de KLM. Hij hoefde niet gehoist te worden, want de heli kon aan dek landen en hij kon dus zo instappen. Na de terugvlucht naar Schiphol-Oost zat hij te wachten op vervoer naar huis, toen de beide piloten ook binnenkwamen. De piloten gingen even bij hem zitten om een babbeltje te maken. Na een opmerking van Dick aan een van de piloten dat de rug van diens uniform helemaal nat was, begonnen ze te vertellen over de heenvlucht. Ze moesten enkele loodsen afzetten op schepen en dat ging allemaal prima. Maar bij het laatste schip dat vreselijk slingerde was het toch wel heel erg tricky. Het schip lag er niet goed bij en steeds moesten ze weer nieuwe instructies geven aan de kapitein om de loods aan boord te kunnen zetten. Uiteindelijk was het hun gelukt, na enkele mislukte, maar vooral spannende pogingen én met heel veel zweten.

Ik zat er bij toen Dick op de loodsboot zijn verhaal vertelde en m'n mond viel bijna open van verbazing. En toen ik vertelde dat ik de gelukkige was die enkele keren buiten boord van die heli had gebungeld, kwamen er nog meer verhalen los. We realiseerden ons allemaal wel dat het onder zulke barre weersomstandigheden voor een helipiloot beslist niet gemakkelijk is, en het van hem uiterste concentratie vraagt, om een loods, midden in de nacht, op een zwaar slingerend schip veilig aan boord te zetten.

Toen ik later nog eens terugdacht aan dit alles, kon ik opnieuw concluderen dat zowel de sea-pilots als de heli-pilots een prachtig en soms een wel erg spannend beroep hebben.

Leen Bosma