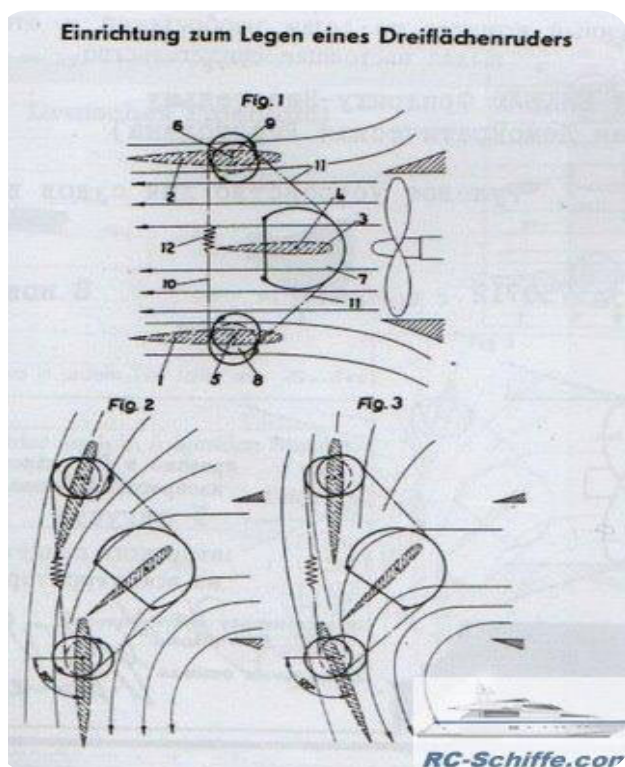


EN TOEN WAS IK LOODS

Ja en toen was ik Loods. Vergezelreizen en proefreizen gedaan, examen gedaan en beëdigd. Daarna de eerste loodsdag 2 November 1981, gelukkig mochten we in de dag beginnen. Niet dat ik een hekel aan de nacht had. In tegendeel 's nachts was het rustiger varen dan overdag. Mijn eerste reis vond ik best wel spannend en begon in de Vulcaanhaven. En wel op de Altefähr een lief Oost Duits scheepje, 299 brt – 48 mtr lang-33dm. Lag in een hoekje. Het was rommelig druk in de Vulcaanhaven, schepen aan de boeien. Het werd dus slalommen, maar het scheepje had een Jenckel roer.



Het Oost Duitse equivalent van het West Duitse Becker roer. Drie roeren die bij roer geven alle drie een andere uitslag hadden en dan een min of meer 1 groot roer vormden. Ideaal bij het slalommen door de haven. Dit roer ben ik nog een paar keer tegengekomen op kleine Oost Duitse schepen. Waarschijnlijk is het door de complexe techniek geen succes geworden. Afijn relaxed naar buiten gevaren. De zee was een beetje knobbelig en het was een beetje lastig om af te stappen. Op de brug van de loodsboot gekomen,

kreeg ik van stuurman Beierd (ik weet niet of ik de naam goed schrijf) de wind van voren. Ik had slecht lij gemaakt. Dat idee had ik zelf ook al, maar dat ging ik niet toegeven. Ik zei hem dat het voor een Loods het belangrijkste was, dat hij tijdens het afstappen droog zou blijven en dat was in dit geval toch zeker gebeurd. Mijn lieve moeder vond mij vroeger ook al erg eigenwijs, maar eigenwijs zijn, kan soms zijn voordelen hebben, zoals ik later ook zal ondervinden.

De reis naar binnen was een Engels chemicalien tankertje de Silver Merlin 77 mtr lengte naar de Amoniaksteiger Oude Maas van de UKF. Ebstream op de Oude Maas, bakboord meren, was dus kat in het bakkie. Mijn eerste dag was best wel spannend maar gaf wel voldoening.

In mijn eerste Loodsjaar heb ik gevoelsmatig veel bijzondere reizen gedaan naar en van ligplaatsen ,waar ik daarna nooit meer geweest ben. Op 18 November kreeg ik de Playa de Quenje die schroot kwam laden en die ik van de Parkkade naar de Rietbaan (Hendrik Ido Ambacht) mocht brengen. Een van mijn laatste vergezelreizen was ik er met een DK Loods heen geweest. Ik wist er dus alles van, alleen stond er toen nauwelijks wind, maar nu wel ZW 6 en toenemend. Tegen de tijd dat ik bij de Rietbaan was, stond er ZW 8. Scheepje in ballast, dus als een blaas op het water. Wilde alleen maar van de kant afwaaien in plaats van er naar toe. Toen ik met moeite de kop tegen de wal had ,was de hoek tussen schip en kade eigenlijk te groot en raakte de boeg een kraantje die gode zei gedankt bleef staan. Maar ik had in ieder geval een voorsprong aan de wal. Met hard BB en half vooruit wilde het scheepje door de wind niet voor de kant komen. Inmiddels was het stil water en zou er vloed gaan lopen en kreeg ik al visioenen van foto's in de krant in de trant van die Ever boot in het Suez kanaal. De Rietbaan was toch wel wat smaller dan de Playa de Q lang (72 mtr) lang was. Een sleepboot uit Dordrecht zou waarschijnlijk niet meer op tijd komen, toch maar aan de walbaas gevraagd of hij Broedertrouw of Muller

wilde bellen. De walbaas echter zei dat ze een klein sleepbootje hadden, die wel kon duwen. Er kwam een soort varende koffie molentje, maar het doel heiligt de middelen. BB tegen de kont laten duwen en tergend langzaam zijn we dan voor de kant gekomen. Geen schade aan de kraan en ook niet aan het schip. Eind goed al goed zullen we maar zeggen. Op de goede afloop en tegen de schrik heb ik met de al wat oudere Spaanse kapitein dan maar een flink glas Fundador tot mij genomen. Later heb ik ervaren dat je grote schepen ook met kleine sleepboten kunt behandelen. Het kost wat meer tijd, het vergt gewoon wat meer geduld. En geduld is een schone zaak en essentieel in het mooie Loodsen beroep.

Op 22 Januari 1982 kreeg ik nog een eervolle opdracht. Ik mocht met de Bulk Sun 499brt – 50mtr -36 dm uit de Tramweghaven Numansdorp via de Handelskade Dordrecht om uit te klaren en vervolgens naar zee. In de Tramweghaven werden hoofdzakelijk aardappelen (piepers) geladen. Het was dus in dit geval geen fruitjager maar een aardappelen jager. Het was zeer vroeg in de morgen en het bleek behoorlijk mistig te zijn. De taxichauffeur van Ballegooien wist gelukkig ondanks de dikke mist de Tramweghaven te vinden. Zicht in het haventje was een meter of zestig en achter het scheepje lagen 3 binnenvaartschepen naast elkaar. Kop voor afgemeerd, dus overstuur eruit. Het zou dus een uitdaging worden. De Engelse stuurman zou de kapitein erbij halen. In de tussentijd het radartje met vergrootglas bekeken en ben daarna in de messroom gaan zitten. De kapitein bleek een grote jonge blonde zeer langharige Nederlander te zijn. Die gezien zijn gedrag en de odeur, die hij verspreide behoorlijk wat alcoholische versnaperingen tot zich genomen had. Hij wilde direct gaan varen, waarop ik tegen hem zei "Heeft U al buiten gekeken" Opstaan van de bank lukte hem niet en hij viel van de bank af op de grond. Na 3 keer van de bank afgevallen te zijn, de kapitein door de bemanning teruggebracht naar zijn hut. Ik was nog geen 3 maanden loods en geen idee wat ik nu zou moeten doen. Dus de Loods dienstleider via mijn

"stoom vhf/portofoon" om raad gevraagd. Ik moest maar de Rijkspolitie bellen. Daar kon ik het mee doen. Geen idee hoe ik de Rijkspolitie kon bereiken midden in de polder in de donkere nacht. Bovendien had ik weinig zin om de politie erbij te halen. We waren nog niet aan het varen en de kapitein lag voor Pampus in zijn kooi. De stuurman geadviseerd om wanneer de mist opgetrokken zou zijn om de agent te bellen om een andere Loods te bestellen. Wederom een nieuwe ervaring, velen zouden er nog volgen. Aangezien het zo dik van mist was, dat er nauwelijks gevaren werd, mocht ik weer naar huis en weer mijn mandje in.

De volgende interessante reis was een maand later. Van de Obob Papendrecht naar Dintelsas met de Borelly een ouderwetse Engelse coaster 51 mtr lengte. De Dordtse bruggen waren besteld. Ik was een beetje te laat gebeld, dus haast was het motto. De Engelse kapitein stond mij bij de poort al op te wachten, want we moesten rapido gaan varen om de bruggen te halen. De Borelly was een regelmatige klant in het Rotterdamse en voer altijd zonder loods, dus manoeuvreer adviseer had deze kapitein niet nodig. Afijn op tijd door de bruggen, moeiteloos door de jachtensluis van de Volkerak door de Mandersluis de Dintel op langs de Dintelmond jachthaven tot aan de eerste vaste brug alwaar het landbouwbedrijf was waar geladen zou worden. De Engelse kapitein bracht het scheepje zelf langs de kant en toucheerde daarbij licht een stortpijpje. De kapitein was toch ongerust of er schade zou zijn. Ik antwoorde ziet U schade, nee, nou ik ook niet, dus is er geen schade. Weer 2 bedrijven waar ik nooit meer zou komen. Later heb ik nog 2 keer de Trader van 56 mtr gehad, een keer naar Olthoff Capelle aan de IJssel en een keer naar de Hartelhaven. Er daarna ook nooit meer geweest. En leest best de Bulk wave van 50 mtr naar de Sliksloot Krimpen a/d IJssel alwaar de eigenaar een goedkoop plaatsje gevonden had om te repareren. Hoe het nu is weet ik niet, maar toen ik in 1980 begon was mijn loodsgebied zeer gevarieerd.
WG, Ben ten Cate