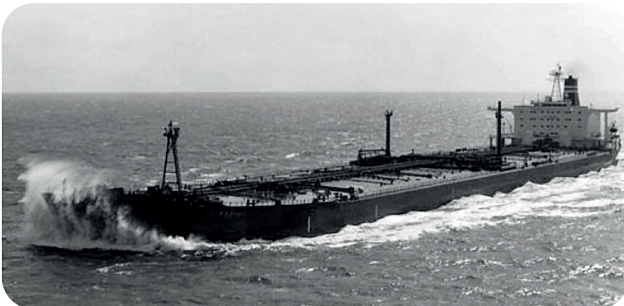


MY CAPTAIN IS SLEEPING

VERHALEN ONDER UIT DE OUDE SCHEEPSKIST

Het zijn niet alleen de loodsreizen over de rivier die soms aanleiding geven om er in een verhaaltje wat aandacht aan te geven. Ook zijn er geulreizen die heel prominent aanwezig blijven in de herinneringen, daarbij ondersteund door een enkele aantekening in de agenda. Zo ook onderstaand verhaal over een ervaring op een geulreis. Wel moet worden aangetekend dat veel detailgegevens van deze geulreis zijn opgetekend in het z.g. geuljournaal, dat na de reis, samen met de brownbox werd ingeleverd. Voor dit verhaal zijn die echter niet van belang.

Het was ergens in de nazomer van 1990. Ik werd vroeg in de ochtend gebeld door de dienstleider voor een geulreis. Volgens de gegevens die ik kon terugvinden in mijn agenda betrof het de geulreis op de VLCC 'Torino'. De VLCC 'Torino', gebouwd in 1975 werd door een stoomturbine aangedreven. Het schip was 138222



BRT en 280000 DWT en had een lengte van 343 meter. De diepgang van het schip bedroeg tijdens de geulreis 65'8" (20,00 m). De 'Torino', bestemd voor de MOT 2, zou om ong. 10.00 uur 's morgens op het Rendez-Vous arriveren en moest om 16.30 bij het Lage Licht zijn.

Om 09.00 waren m'n collega (helaas heb ik zijn naam niet genoteerd) en ik op vliegveld Zestienhoven voor het transport met de heli naar het schip. We hadden de brownbox en de nodige gegevens v.w.b. weer en getij al opgehaald aan de Berghaven. Na het afwikkelen van enkele formaliteiten, en het aantrekken van ons waterdichte pak, klommen we met de brownbox en overige bagage in de heli. Na ongeveer zo'n drie

kwartier vliegen kwam de 'Torino' in zicht en even later stond de heli aan dek en konden we uitstappen.

Op de brug werden we hartelijk ontvangen door de kapitein en enkele van zijn officieren. Zij waren ook weer blij om na de lange zeereis om de Kaap weer een Europese haven aan te doen. Na de kennismaking zijn we maar eens gaan kijken naar de positie en naar de scheepvaart om ons heen. Het schip lag netjes op koers naar de Eurogeul. Daarna ons aangemeld bij Maas Approach, ETA Lage Licht doorgegeven en de brownbox opgetuigd en ingesteld. Intussen gekeken naar de vlaggen en het diepgangssein; alles was in orde. Uiteraard de planning van de geulreis ook doorgesproken met de kapitein. Nadat we ons ontdaan hadden van onze overall, hebben we de loodstaken op de brug verdeeld. Voorlopig zou m'n collega de administratie bijhouden, de posities en de snelheid i.v.m. tijdstip Lage Licht. De vaart, ongeveer 9 knopen, was op dat ogenblik ook prima. Het zou nog wel even duren voordat we bij het 57 km punt zouden zijn, waar we de geul zouden binnenvaren.

De geulreis verliep aanvankelijk heel rustig en de Italiaanse koffie smaakte uitstekend. De vaart werd, indien nodig, aangepast om op de geplande ETA Lage Licht binnen te komen. Er was wat uitgaande vaart ten Noorden van de Eurogeul op weg naar de Noord Hinder verder zagen we een enkele viskotter. Aan stuurboord voer een enkel schip richting Maas Center. Op een streek of vijf, zes over stuurboord zagen we een vrachtschip dat de Noord in lag en de Eurogeul zou gaan oversteken. Het schip was nog redelijk ver weg, maar over het handje gepeild, leek het erop dat de peiling niet veranderde. Dus maar even afwachten tot het wat dichterbij was, ons diepgangssein zou kunnen zien en actie zou ondernemen om ons ruim te passeren. Ook de plot op de radar gaf aan dat de koerskruiser niet van peiling veranderde. Het schip wilde, zo te zien, ergens tussen de Euro 5 en de Euro 7 de geul van Zuid naar Noord oversteken. Toch maar



eens even contact gezocht met Maas Approach om te vragen of hij contact had met dat betreffende schip. "Ja, we hebben hem aan de lijn. Je kunt 'm wel op dit kanaal oproepen".

Nadat we de naam van het betreffende schip doorgekregen hadden (ik heb na zoveel jaar de naam niet meer paraat en noem het daarom maar voor 't gemak 'ship X'), hebben we dus zelf het schip maar eens opgeroepen om te horen of ze daar op de brug wel wakker waren en ook ons in de peiling hadden. "Ship X, this is the inbound deepdraught VLCC 'Torino' in the Euro Channel, do you read me?" Het duurde nogal, dus nog maar een keer op de VHF het schip opgeroepen. Heel schuchter, althans zo klonk het, kwam er een antwoord van 'ship X'. Toen maar eens gevraagd of hij het diepgangsein had gezien en of hij ervan op de hoogte was dat de 'Torino' niet kon uitwijken vanwege de diepgang. Nadat hij dit bevestigend had geantwoord, hem ook nog gezegd dat hij op een collision course met ons lag en dat er van hem werd verwacht dat hij actie zou ondernemen om een aanvaring te voorkomen. Please, change your course and pass astern of the inbound VLCC Torino". Het was weer een tijdje stil, en nadat we hem opnieuw hem op het gevaar van aanvaring hadden geattendeerd en dat de verzocht om achter ons langs te gaan, kwam het onthutsende antwoord: "Tanker Torino, I cannot do that because my captain told me always to keep my course". Ik keek m'n collega eens aan en we wisselden enkele zeer bekende scheldwoorden uit, om uiting te geven aan onze gevoelens en onbegrip voor wat hij zei. Ook steeg m'n bloeddruk aanzienlijk en begon ik inwendig te koken, wat me eigenlijk maar zelden overkwam: wat een enorme ...!!

"Ship X, this is VLCC 'Torino', call your captain immediately. I want him on the VHF". En weer kwam er tenenkrommend antwoord: "Tanker 'Torino', I cannot do that, because my captain is sleeping and he does not want me to wake him up". Ook Maas Approach had

deze conversatie meebelusterd, maar kon ook ship X niet van gedachten laten veranderen. "Loods, ik heb wat notities gemaakt. Misschien dat er nog wat mee gedaan gaat worden, maar dat weet ik verder niet".

Toen dus duidelijk was dat ship X niets zou doen om een aanvaring te voorkomen, hebben we uiteraard onmiddellijk zelf ingegrepen en geprobeerd om de vaart flink omlaag te brengen zodat er toch nog een acceptabele passeerafstand zou ontstaan. Maar, zoals bekend, duurt dat wel even, bovendien zou de padbreedte door de nog grotere opstuurhoek, vanwege het ZW-gaande tij, verder toenemen. Zaak was dus het midden van het schip nauwkeurig nabij de hartlijn van de geul te houden.

Onverstoorbaar vervolgde 'ship X' z'n weg in Noordelijke richting. Gelukkig nam langzaam maar zeker de vaart van de 'Torino' af en zagen we de peiling langzaam doorzetten en dat gaf een beetje lucht. Toch bleef het voor ons allen heel spannend tot het laatste moment, want toen de 'Torino' zich in de buurt van de Euro 5 bevond, passeerde 'ship X' op slechts een kwart mijl voor onze boeg langs. De spanning gleden van onze schouders en van de anderen op de brug van de 'Torino'. Hierna konden we de vaart weer gaan opvoeren om toch de geplande ETA Lage Licht te halen.

Toen de innerlijke rust weer was teruggekeerd toch ook maar een notitie gemaakt in het verslag van de geulreis. Mogelijk dat er nog vervolgstappen zouden worden ondernomen. Maar daarover heb ik later niets meer vernomen. De geulreis verliep verder op rolletjes en omstreeks 16.30 uur passeerden we het Lage Licht op weg naar de MOT. Nadat de sleepboten waren vastgemaakt en de bocht naar het Beerkanaal was ingezet, nam de havenloods het werk van ons over en konden we alles aftuigen, inpakken en even relaxen alvorens door de roeiers te worden afgehaald.

Leen Bosma