

AGATHA F - KALIM

EEN INDRUKWEKKEND SCHOUWSEL BIJ DE ALGERABRUG - SCHIP REDT HET OP DE MILLIMETER

Aldus de kop in AD Stad & Regio, rubriek Raadplaat, zaterdag 4 maart 2017. Voor mij was het meer een geval van een oude koe uit de IJssel trekken, want ik was de loods van de 'Agatha F' / 'Kalim' en de lezers van Voortvarend weten wat dat in de praktijk aan boord betekent.

De voorgeschiedenis van deze bijzondere nautische gebeurtenis begon in februari 1983. Ik citeer Dagblad Scheepvaart van 11 maart 1983: "De uit 1961 daterende Griekse bulkcarrier 'Agatha F' was deze week het grootste schip dat ooit de sluis van de stormvloedkering en de Algerabrug tussen Krimpen en Capelle aan den IJssel passeerde. Het 177 m. lange schip is inmiddels opgelegd in de Hollandsche IJssel aan de afbouwkade van Scheepswerf Vuyk. Aanleiding daartoe was het gerechtelijke beslag dat het Rotterdamse advocatenkantoor Loeff & v.d. Ploeg op het schip liet leggen in opdracht van de Londense scheepvaartbank Hill Samuel & Co. Die laatste heeft op de in Panama geregistreerde eigenaar, Commarket Lines Co. SA, namelijk een vordering van niet minder dan 5,3 miljoen dollar. Aan het advocatenkantoor zodoende de taak om er 16,5 miljoen harde guldens voor te 'maken' via een executoriale verkoop. Het schip heeft eerder 'Delphi Miracle' geheten. dus wie weet zijn de wonderen" "



In februari 1983 lag de bulkcarrier, die toen 'Agatha F' heette, afgemeerd op de boeien in de Waalhaven. In

verband met bovenbeschreven beslaglegging en in afwachting van de veiling zochten belanghebbenden via hun agent Dammers & Van der Heide een ligplaats die minder duur was dan de boeien in de Waalhaven. De internationale scheepvaart verkeerde in een crisis en Scheepswerf Vuyk had al sinds 1979 geen werk voor haar hellingen, terrein en kade. (De loodsboten van de M-klasse waren zo'n beetje de laatste die er van de helling gleden). Het ingenieursbureau van Vuyk zag wel brood in de verhuur van de kade voor het opleggen van schepen. Inmiddels lagen er al drie coasters en een koelschip ter plaatse, maar er was nog veel meer ruimte. Het oog viel op de 22.825 ton metende 'Agatha F' met een lengte van 177 en een breedte van 22 meter. Aangezien de Algerasluis ruim 23 meter breed is en een lengte van 125 m tussen de deuren heeft, is vergunning van Rijkswaterstaat nodig om zo'n groot schip doorgang te verlenen, waarbij dan ook alle deuren tegelijk open gezet moesten worden.



Op aandringen van Vuyk is er een operationele vergadering belegd waarin diverse deskundigen moesten aangeven op welke manier zo'n groot schip de sluis veilig en redelijk snel kon passeren. Er was tevoren al een limiet van maximaal 45 minuten geëist, waarbinnen de brug open mocht staan. Het wegverkeer, busdiensten, ambulance en brandweer mochten niet te lang geblokkeerd worden. Het toenmalige Rijkswaterstaat vaardigde mij

af om het nautische gedeelte van de bijzondere gebeurtenis voor te bereiden en toe te lichten. Als loods ken je de rivier en de getijstromingen. Je weet hoeveel sleepboten je nodig hebt om het schip, waarvan de hoofdmotor buiten gebruik was, onder controle te houden en wat er allemaal nog meer komt kijken voor een vlotte en veilige reis. In die tijd maakte ik deel uit van een twintigtal Rijksloodsen, de Dordtse Kerngroep, die gespecialiseerd waren in het varen met de grootste zeeschepen naar en van de vele werven die er waren aan de Nieuwe Maas bovenstrooms van de Koningshaven en de aansluitende rivieren tot in Gorkum toe. Toen dagelijks werk, maar nu passeren grote schepen nog maar af en toe de binnenstad.



De Algerasluis was dus het grootste knelpunt in de reis, ofschoon er in de breedte tussen de sluiswanden en het schip nog wel ruim een meter marge zat. De klep van de brug in geopende stand was het probleem, want op 20 meter boven het water hing de wat scheef staande brug boven het water. De opbouw van de 'Agatha F' met haar brugvleugels die iets buiten boord staken, kon in aanraking komen met de constructie van de klapbrug. Het was van belang dat het schip hier zo ver mogelijk van verwijderd bleef. Via de Roeiersvereniging Eendracht konden grote fenders gehuurd worden die in de sluis werden vastgemaakt aan de kant van de klapbrug. Hiermee was gegarandeerd dat ook in onvoorziene omstandigheden de brugvleugel nooit in aanraking met de brug kon komen. Voor het passeren van de Koningshaven met de monumentale Koninginnebrug en de toen nog

in gebruik zijnde spoorbrug "De Hef" golden ook operationele gebruiksregels die afgestemd waren op de getijstroom. Als de volle vloed of eb door de Koningshaven liep mocht een groot zeeschip er niet door. Zonder gebruik van eigen machine was dat nog extra beperkt. Voor een gezonde hartslag van de kapitein en de loods was het ook verstandig om de Van Brienoordbrug tijdens een rustige getijfase te passeren. Vanwege de af te leggen afstand tot de Algerasluis kwam het nooit goed uit dat vanaf de Koningshaven alle knelpunten in een vloeiende beweging gepasseerd konden worden. Daarom werd een tijstop ingecalculerd tussen de Van Brienoordbrug en de monding van de Hollandse IJssel. De vier sleepboten hielden het schip gestopt en na een paar uur, zo rond het tijdstip van hoog water met nauwelijks nog vloedstroom bij de Algerasluis, vervolgden wij de reis. Aangezien het grote schip nergens op de Hollandsche IJssel kon keren, moest er gekozen worden: vooruit erheen en (ooit) achteruit terug of andersom. Achteruit erheen bleek onmogelijk. Bij een diepgang van 4 meter zou het roer dan bij het gestrekt uitvaren van de sluis vastlopen op een ondiepte bij het terrein van de toenmalige betonfabriek Feenstra. (Inmiddels is daar een woonwijk).



Uiteindelijk verleende Rijkswaterstaat de gewenste vergunning. En zo kon de 'Agatha F' volgens het collectief opgestelde draaiboek op 9 maart 1983 in de vroege ochtend uit de Waalhaven vertrekken met bestemming Capelle aan den IJssel. Niet - zoals jaren gebruikelijk met nieuwbouwschepen van Vuyk

- gesleept door sleepboten van Piet Smit Jr., maar door 4 "particulieren": de 'Riny' van Van Hoorn, de 'Marlène' van Kooren, de 'Harmonie' van Garsten en de 'Willemskade' van De Boer. Bij de selectie van de sleepboten wilde ik twee boten met een lage kruiplijn die onder het vaste deel van de brug door konden. Deze twee konden dan voor en na de sluis duwen in de zij. Het was opletten dat het schip steeds gestrekt met de sluis bleef om te voorkomen dat lantaarnpalen, hekken en andere obstakels plat gedrukt zouden worden. Met vier boten aan de tros door de sluis zouden zij elkaar maar in de weg zitten. De passage van de brug ging vlot, waardoor deze uiteindelijk maar 26 minuten heeft open gestaan; ruim binnen de limiet van 45 minuten.



Vuyk is het onmogelijk grotere schepen op dit punt de Hollandsche IJssel te laten bevaren. Aan beide zijden van de brug was slechts een kleine meter ruimte tussen het schip en de wal. De hele operatie stond onder leiding van Rijkswaterstaat. Het wegverkeer ondervond de nodige last van het gebeuren. Via Moordrecht en Gouda werd het verkeer over een afstand van ruim dertig kilometer omgeleid naar de Krimpenerwaard. Veel omwonenden waren gisteren boos omdat Rijkswaterstaat hen pas een dag tevoren over de afsluiting had ingelicht.

Verzelfstandiging van het lokale verkeer tegen v.l.

Het is leuk om na 35 jaar mijn krantenknipsels nog eens door te bladeren. Negen landelijke en regionale dag- en weekbladen brachten koppen van "Schip stuiterde door de sluis" tot "Vakmanschap is meesterschap". Het is maar hoe je het bekijkt. De bemanning van het schip was grotendeels naar huis gestuurd om kosten te besparen. Aan boord was nog de kapitein, een

machinist die de aggregaten aan de praat hield en een paar matrozen voor de bewaking die verder wat huishoudelijk werk deden. Om toch de trossen te kunnen behandelen, sleepboten vast te maken en in een noodgeval een anker te kunnen laten vallen, zorgde de Roeiersvereniging 'Eendracht' voor een tiental potige roeiers die de klus aan dek klaarden. In de Algerasluis stond een andere ploeg roeiers aan de wal om met de grote fenders het schip bij de brug vandaan te houden en aan het eind van de reis waren die roeiers er weer om op de werf de trossen aan te nemen die hun collega's van het dek lieten zakken. Hilarisch werd het toen een opgetrommelde oud-werfbaas de bolders aan de wal moest komen aanwijzen, want onkruid en opgeschoten struiken maakten deze onzichtbaar. Op een gegeven moment moesten de roeiers met hun vlet de voortrossen uitvaren naar de achtertuin van een van de dijkhuizen bovenstrooms van de werf. Daarin had Vuyk vroeger nog eens een paar zeer dikke palen laten heien om hun nieuwbouwschepen aan vast te maken. De roeiers ontdekten dat er inmiddels een café in dat pand gevestigd was. Toen de 'Agatha F' tenslotte veilig lag afgemeerd en de roeiers een gangway hadden uitgelegd, stond daar de scheepsagent van Dammers en Van der Heide die ons uitnodigde voor een borrel in het naburige café: "Loop maar gewoon langs die voortrossen!" En zo werd het een zeer gezellige afsluiting van deel 1 van een historische loodsreis.

In 1983 kwam er nog niet veel schot in de verkoop van het schip, maar uiteindelijk kreeg ik van het Loodswezen op 24 februari 1984 de opdracht het schip dat inmiddels omgedoopt was tot 'Kalim' van Capelle aan den IJssel naar de Waalhaven terug te loodszen. In tegenstelling tot hetgeen toen in de kranten te lezen was, had het schip in het geheel geen grondige opknapbeurt gehad bij Vuyk. Alleen de naam was overgeschilderd.

Ries de Jong