

HET GAAT GOED OF GOED FOUT

EEN LOODSAVONTUUR DOOR BEN TEN CATE

Op 5 oktober 1983 had ik mijn 3000 ton periode achter de rug en mocht ik de volgende stap maken naar 7500 ton. Voor de jongere loodsen onder ons, vroeger telden de lengte meters niet bij de (Rijks/rivier)loodsen maar was de tonnage de maat. Dat kon nog wel eens verrassingen opleveren, dat bleek mij later wel. In de 3000 ton periode had ik hoofdzakelijk coasters gehad, potten dus ook wel orgels genoemd. Het grootste schip wat ik had geloodst was een autobootje van 3000 ton en 100 meter lang. Op 1 november 1983, ik stond dus net 3 weken op 7500 ton kwam ik in de middag in de stad terecht van een binnenkomertje voor de Waalhaven. Ik was op de loodsboot begonnen en dit was dus mijn eerste reis. Door de RVE werd ik bij het havenloodsenstation Merwehaven aan de wal gezet.

Het Rijksloodswezen had naast dit station een soort onderkomen voor haar Rijksloodsen. Een soort keet met een bureau met telefoon, een wc en een biljart, dat meer als slaappleats, dan als biljart gebruikt werd. Alle loodsen hadden een sleutel van deze keet. Meestal stond de deur open, het was dan ook niet vreemd, dat er op rekening van het Rijk naar verre oorden werd gebeld zoals o.a. Suriname/ Guyana. Uiteraard mijzelf direct gemeld bij de besteldienst, want het was mijn afgaande dag en ik had minimaal recht op nog een reis. Ik kreeg besteldienst ambtenaar Koerts (onder ouderen wel bekend) aan de lijn.

Dhr. Koerts was een unieke persoon, als hij mij des nachts belde en ik nog een beetje suf de telefoon opnam, dan ratelde hij de reis af en hing op, mij in verbijstering achterlatend aangezien ik geen idee had, waar ik heen moest. Ergo maar even bellen om te vragen waar ik nu eigenlijk heen moest. Ik geloof, dat hij mij maar suf vond. In ieder geval Koerts had nog wel een reis voor mij, het schip was wel een "beetje" groter dan 7500 ton. Nu mocht je in die tijd een tonnage hoger varen, als het dienst goed uit kwam en de omstandigheden gunstig waren. Ik had volgens Koerts de keus of deze reis of nog een

paar uur wachten op een reis. Nou een beetje loods houd niet van wachten en ik dacht wat kan mij nu overkomen, dus doen die reis. In mijn adspiranten tijd had ik best wel veel grote schepen gedaan, dus aan zelfvertrouwen ontbrak het mij niet. Ik zou samen met de havenloods aan boord gaan met een sleepboot. Ik dacht nog mooi een sleepboot altijd handig. Het was het Poolse schip Gdansk 2 liggend aan de Waalhaven NZ bij de NTB een vaste plaats voor veel Poolse schepen.

De hoek om komend zag ik een GROTE RoRo boot liggen. Verrassing nummer 1!!! Langs varende zag ik dat het schip een boeg en een hekschroef had. Het zelfvertrouwen steeg weer. Aan boord gekomen zag ik dat de lengte 200 meter was en de diepgang 95 dm en de tonnenmaat 18.474 ton was. Die Koerts had mij dus niet 1 verhoging toe bedacht maar wel 2. Nog even gedacht om de reis te weigeren, maar ja jeugdige enthousiasme, het was mooi weer, wind N2 een leuke ebstroom. Ik zag er dus wel "overheen". Bij vertrek bleek de boegschroef stuk te zijn, daar was de sleepboot dus voor. Verrassing nummer 2!!! In die tijd was de informatie nog niet optimaal. Maar goed de havenloods bracht het schip op stroom, dus alles ging nog goed. Ik zag het weer helemaal zitten.

Voor de Eemhaven zag ik een grote bulkcarrier (+/- 250 mtr) voor mij, die uit de Wiltonhaven was gekomen en slaags liggend zijn sleepboten had losgegooid. Collega Rijksloods was de "Oude" Feddes, een zeer ervaren loods. Tot dat moment was ik lekker aan het varen. Tot dat Feddes bij de Shell Vlaardingen steigers melde, dat hij een "black out" had en uit zijn roer ging lopen. Verrassing nummer 3!!! Ik voer voorstrooms, boegschroef kapot en een zwakke hekschroef, waar ik bij varende schip ook niets aan had. Even later melde Feddes, dat schip de wal ingelopen was even beneden het haventje van de Windmill. Het probleem was natuurlijk dat de bulkfiets over de eb zou gaan zwaaien en voor mij de deur dicht zou zijn. Aan Feddes gevraagd of

hij al ging omvallen en inderdaad heel langzaam kreeg de eb vat op het achterschip. De Oude Maas in varen voorstrooms met 200 mtr was ook niet echt een manoeuvre waar zegen op zou rusten. Toen dacht ik "De Dood of de Gladiolen ik ga er met een koningszwaai om heen".

Toen Tankhoofd Radar in de gaten kreeg wat ik ging doen, vroeg hij mij of het goed ging. Waarop ik antwoorde met de titel van dit verhaaltje. Het gaat goed of het gaat goed fout. Voor mij zat ook nog een klein bunkerbootje, die melde dat hij de Botlek in ging, waarop ik hem vroeg even achterom te kijken. Kennelijk was dat afschrikwekkend genoeg, want de schipper zei, dat hij nog wel even ging wachten. De Poolse bemanning stond op de SB brugvleugel de boot van Feddes te bewonderen. Ze moesten eens

weten hoe krom mijn tenen in mijn schoenen waren. Aan BB brugvleugel stond ik naar de stenen dam te kijken Gelukkig schoenen van een goede kwaliteit!

Daarna ben ik heel relaxed de rivier afgevaren en op zee door de tender afgehaald. Eind goed al goed! Nu zullen er collega's zijn, die zullen zeggen, dat het geluk met de dommen is. Toch werd mij verteld bij de keuring om loods te worden, dat ik over een ruime mate aan intelligentie beschikte om loods te worden. En dat heb ik toch mooi 25 jaar volgehouden. Sterker, ik vind varen zo mooi, dat ik daarna nog 6 jaar als kapitein gevaren heb. Daar kan ik ook nog wel smeulige verhalen over vertellen. Navigare necesse est.

Waarde groet, Ben ten Cate