

EEN ONVOORZIENE MEEVAARREIS

Twaalf September 1989 was een afgaande dag, Begonnen op de loodsboot had ik natuurlijk nog recht op nog een reis. Halverwege de middag kreeg ik de eervolle opdracht om naar de boeien Waalhaven te gaan om de Tarja-G 64 mtr lang, 34dm naar zee te brengen. De roeiers brachten mij keurig naar het schip. Zo te zien was het beladen klaar en lag er al een binnenschip klaar om de plaats in te nemen. Op de brug trof ik een zeer vermoeid uitzierende Nederlandse kapitein met Indonesische roots. Zijn we klaar om te varen kapitein ? Ja hoor loods, maar wilt U haar weg varen. Ik ben zo moe. Zo gezegd zo gedaan.

Tijdens het varen in de Waalhaven zei de kapitein "Ik ga niet naar zee, ik ga niet naar zee". Maar waarom dan niet kapitein. Loods ik heb geen stuurman. Nou kapitein dat is eenvoudig, zonder stuurman mag U niet eens naar zee. We gaan eerst maar eens naar de Parkkade. Tijdens het varen naar de parkkade vertelde de kapitein wat er speelde. De eerste stop van de Tarja-G was in de Seinehaven. Daar had de Joegoslavische stuurman besloten om van boord te gaan en niet terug te komen. De kapitein had dus het lossen gedaan, verhaald naar de Waalhaven en daar het laden gedaan en ook nog alles wat des kapiteins is. Of ik niet iemand wist, die als stuurman kon invallen. Ik heb toen nog een andere collega benaderd, die wel eens free lance werk deed, maar die kon niet. De eigenaar had inmiddels alle uitzendbureaus en zeemanshuizen gebeld, maar zonder succes. Of ik dan niet mee kon gaan. Inmiddels waren we met hulp van de roeiers aan de Parkkade afgemeerd. Ik had wel zin om het reisje als stuurman mee te varen. R'dam - Belfast was 3 dagen varen en ik had een vrije periode van 4 dagen en met 1 dag terugreizen kwam het dus wel uit. Eerst nog toestemming van het thuisfront vragen en die kreeg ik, vervolgens de dienstleider gebeld de zaak uitgelegd en dat ik voor een verhaalreis en een uitgaande reis zou laten tekenen. Deze ging ook akkoord en zou de loodsboot waarschuwen, dat ik mee zou varen en niet afgehaald hoefde te worden. Vervolgens naar huis om een reiskoffertje op te halen en weer terug naar de

Parkkade. Inmiddels waren de roeiers ook besteld en aanwezig. Ik zag aan de gezichten van de roeiers, dat ze mij herkenden, maar het niet zeker wisten, omdat ze een loods niet verwachten als stuurman op een "pot".

Na ontmeerd te zijn de doodvermoeide kapitein naar bed gestuurd. Naar buiten gevaren en richting Het Kanaal opgezocht. Ik had het prima naar mijn zin, het was tenslotte al weer 9 jaar terug, dat ik een zeewacht gelopen had. Toen de kapitein weer bij de tijd was, overgegaan op een 6 op 6 af wacht. De koerslijnen in de kaart stonden mij te ver uit de kust naar mijn zin. De kapitein bleek de Joegoslavische stuurman niet te vertrouwen en had daarom de koersen zo ver uit de kust uitgezet, maar ik kreeg de vrijheid om mijn eigen koers te varen. Ik ben dus een beetje gaan sightseeën langs de Engelse zuidkust. Ter hoogte van het eiland Wight begon het te waaien uit het zuid-westen en uiteindelijk zaten we in een echte zuidwester storm. Tarja-G was een kruiplijner met een vaste lage brug, afgeladen dus weinig vrijboord. In een golfdal viel er niet meer over de golftoppen te kijken. Met 64 mtr lengte ben je niet bepaald een zeekasteel en om dan de Ierse zee in te varen met de zee van dwars in leek mij niet aantrekkelijk.

Ter hoogte van Falmouth de kapitein geadviseerd om op de rede van Falmouth ten anker te gaan en dit "vuiltje"over te laten waaien. Hij vond het een prima idee. Op de rede waren we niet de enige, meerdere coasters hadden het verstandig geleden daar ten anker te gaan. Na een kleine 20 uur was de ergste wind weer weg en de reis weer voort gezet. Nu had ik wel een probleem. Ik zou op de eerst volgende dinsdag pas terug in Rotterdam zijn. Via de VHF en kuststation gebeld met de dienstleider en de situatie uitgelegd en of ik een snipperdag kon opnemen. Dat was gelukkig geen probleem. In de Pilot Irish Sea had ik gelezen, dat de eerste helft van de aanloop naar Belfast dit formaat schip zonder loods kon en mocht varen. Aan de kapitein voorgesteld dit traject zelf te varen. De kapitein wilde echter de Belfast loodsen te vriend houden. Voorwaar



een verstandige man. In Belfast heerste op dat moment een gespannen sfeer, regelmatig reed er een landrover met gewapende soldaten over de kade.

's Avonds nog met de kapitein en de machinist een paar alcoholische versnaperingen genuttigd in een lokale pub. Ook in de stad reden veel militaire voertuigen met soldaten rond. Een vreemde gewaarwording. De machinist was een kleurrijk figuur, een Duitse avonturier, die in Nicaragua een vrachtwagenbedrijf gehad en zelf de deze wagens c.q. motoren repareerde. Een kleine scheepsdiesel kon hij wel aan. De volgende dag, dag 4 zou de "nieuwe" stuurman aan boord komen. Deze kwam in de middag met een taxi aan

boord. Toen deze uit de taxi stapte, zei ik tegen de kapitein, zo te zien is deze stuurman zo oud als wij samen. Waarop de kapitein tegen mij zei, jij mag niet weg, echt niet. Neen kapitein dat zal niet gaan morgen ben ik weer loods. Ik bood de stuurman een biertje aan en het enthousiasme waarmee hij het accepteerde vermoede ik en de kapitein dat er een alcoholist aan boord gekomen was. Ik had wel medelijden met de kapitein, want het was niet de eerste keer, dat hij een alcoholistische stuurman aan boord gekregen had. Met dezelfde taxi mee gereden naar het vliegveld en kort daarop met de KLM terug gevlogen naar Amsterdam. Dit was een leuke ervaring, die ik niet had willen missen. Mochten er mensen zijn, die denken, dat ik dit voor niets/gratis gedaan, die moet ik teleurstellen. De Groningse eigenaar heeft mij keurig netjes betaald. De Tarja-G is later omgebouwd tot eetbare olie tanker met de naam Charlotte Teresa. Die ik ook nog eens een keer naar de Nieuwe Matex Vlaardingen beloodst heb. Zou toeval dan toch bestaan ?

Was Gegroet, Ben ten Cate