

# EEN REISJE VAN 14 DAGEN (DEEL 1)

## INGESTUURD DOOR LOEK AARSEN

Artikel overgenomen uit het Orgaan der Loodsenvereniging "Nederland", onder redactie van R. Zwolsman. Het was een vervolgverhaal, verschenen in jaargang 12, October 1931; de laatste in jaargang 13, Juli 1932.

*Opmerking redactie VoortVarend: Het originele artikel is zoveel mogelijk behouden, maar is op enkele kleine punten aangepast om de leesbaarheid te verbeteren.*

Zoals bekend kan zijn, had men voorheen bij het loodswezen speciaal zeilvaartuigen, waarmee de loodsdienst op de kust werd verricht. Een van deze loodsvaartuigen droeg den naam "kotter", de lengte was 20 meter, de diepgang bedroeg plusminus 3,2 meter. De ballast welke deze kotters gebruikten om de scheepjes "zeewaardig" te maken bestond uit blokken ijzer (schuitjes ballast) welke onderin het vaartuig waren neergelegd, en wel zoo geplaatst dat van verschuiving bij slingerend schip geen sprake was. Wel waren deze vaartuigen door genoemde beballasting bij slecht weer zeer wreed, en iemand die op een koopvaardijship of visschersvaartuig te voren nimmer last had van zeeziekte kon het op de kotters niet bolwerken en werd zeeziek door het zware werken van deze vaartuigen.

De inrichting van de kotters was als volgt: Achterin had men een hut bestemd voor den schipper en oudsten loods, welke als stuurman fungeerde en bij ontstentenis van den schipper diens taak overnam. In deze hut had men aan weerszijden een slaapgelegenheid, terwijl in het midden een klein tafeltje stond waarvan aan weerszijden een vaste bank met een los kussen er op, 't welk met touwtjes kon worden vastgemaakt. Het licht kwam binnen door een kap, een z.g.n. schijnlicht, 't welk in dek was aangebracht.

Het logies voor de loodsden was een grootere ruimte, alwaar desnoods 12 personen plaats vonden. Aan weerszijden waren 6 couchetten, waarin ieder der opvarenden, zoowel loodsden als kweekelingen en matrozen zijn eigen beddengoed had. Langs de slaappleatsen had men de zitbanken, welke aan weerszijden in 6 vakjes waren verdeeld en welke vakjes gebruikt werden voor bergplaats van brood,

boter, kaas, vleeschpannetjes, enz., benodigd voor de reis van 14 dagen. Gewoonlijk kreeg men na één week op zee geweest te zijn versch aangevoerd brood en vleesch, omdat men deze twee consumptieartikelen feitelijk niet voor 14 achtereenvolgende dagen kon meenemen, daar het brood dan gewoonlijk "muf" was en het vleesch door het steeds weer opwarmen zuur zou zijn geworden. Een 35 jaar geleden zorgde elk der opvarenden van de loodsvaartuigen nog voor eigen voeding, enz...

De bergplaats voor de consumptieartikelen was dan ook allesbehalve frisch en bepaald onhygiënisch. Men moest echter roeien met de riemen die men had, het kon toen niet anders, en men was het al zoolang gewend; een nieuweling pastte zich van lieverlede daarbij aan. In dit loodsden-logies had men aan weerszijden een tafel welke beiden werden gebruikt voor de gemeenschappelijke maaltijden, waaraan ook schipper en stuurman (oudste loods) deelnamen. Beide hadden daartoe een taboeretje, 't welk zij vanuit de achterkajuit meebrachten en plaatsten tusschen de beide tafels in het loodsden-logies. De watertanks, voor drinkwater, waren in het voorste gedeelte van dit logies geplaatst. Deze tanks waren van zoodanigen inhoud dat men de 14 dagen dat men buiten was zeer zuinig moest zijn, wilde men niet te kort komen. Aan de achterkant van dit logies was de kachel (het fornuis) geplaatst, waarop alles moest worden gekookt en gebraden. In deze betrekkelijk beperkte ruimte voor 12 man moest worden geslapen, gekookt en gestookt, hier werden de gemeenschappelijke maaltijden gebruikt en het diende verder den geheelen dag tot verblijfplaats van de loodsden. In het dek, in het midden van dit logies, was een kap geplaatst, een z.g.n. schijnlicht, waardoor het licht van buiten in het

logies kwam. Deze kap was zoodanig ingericht dat men hem bij goed weer aan weerszijde van boven kon openen om versche lucht binnen te laten of, indien het in het logies te warm was, deze warmte te verdrijven. Tevens kon men bij stormweer de z.g.n. stormluiken aanbrengen om te voorkomen dat, indien de kap er af mocht slaan het logies niet direct volliep met het overkomende water. Men had een gemeenschappelijke ingang voor het logies van den schipper en dat der loodsen. Daartoe was tusschen beide logies in een kap op dek aangebracht, welke aan den bovenkant open en dicht kon worden geschoven. Een trap liep daar naar beneden, welke uitkwam in een kleine ruimte, gelegen tusschen de beide logiesen, welke de waarlooze gang werd genoemd. Hierin vond men aan den eenen kant plaats voor de top- en zijlantaarns, met olie-bergplaats, en aan den anderen kant een bergplaats voor verschillende scheepsbenodigheden. Deze kap moest bij slecht weer, wanneer er veel water over dek kwam, met plankjes (de waterkeeringen) aan den achterkant worden dichtgemaakt. In die gevallen kwam men niet altijd droog en gemakkelijk van dek naar beneden.

Aan den voorkant (voor de groote mast) had men nog een ingang, waarover een stevig luik, 't welk kon worden vastgesloten met een stevigen zwaren ijzeren beugel, om afslaan te voorkomen. Dit gedeelte diende als bergplaats van zeilen, zooals reserve grootzeil, verschillende soorten van fokzeilen, groote en kleine topzeilen, enz., alsook voor trossen, enz. Tevens vond men hier de bergplaats voor de aardappelen en groenten welke voor de reis waren medegenomen. Door bovenstaande korte uiteenzetting krijgt u eenig idee omtrent de inrichting, het verblijf, enz. van den loodskotter. Dit was noodig om u een juist beeld te geven, waaruit u af kunt leiden in welke omstandigheden de opvarenden van een loodskotter verkeerden wanneer zij met stormweer met een zoodanig vaartuig op zee moesten verblijven.

Ik zal trachten nu in korte trekken een uiteenzetting te geven van een reis met een zoodanig omschreven kotter gedurende een tijd van 14 dagen. De kotter

waarmede wij deze reis ondernemen behoort tot het 4/5 district, standplaats te Hellevoetsluis. Elken Dinsdag, nadat de kotter een week aan de wal had gelegen, werd des 's morgens al heel vroeg uitgevaren. Het tijdstip van uitvaren hing in vele gevallen af van wind en stroom. Van Hellevoetsluis vertrokken elken dinsdag twee kotters, één met bestemming "post voor den Nieuwen Waterweg", en één met bestemming "Schouwenbankpost". Deze laatste had zijn kruispost in de nabijheid van het lichtschip "Schouwenbank". De bemanning bestaande uit 1 loodsschipper 1e klasse, 7 loodsen met 1 loodskweekeling der 1e klasse, 2 loodskweekelingen der 2e klasse en 2 matrozen (waarvan de jongste kok was) voer mede uit. Alles wat men voor de reis van 14 dagen nodig had was aan boord gebracht gedurende de rustbeurt; vleesch en brood eerst den dag vóór de afvaart.

Zodra de bemanning des morgens aan boord was gekomen kleepte een ieder zich om in een tweedehands kostuum, 't welk goed genoeg was om aan boord gedragen te worden. De kok had reeds gezorgd dat een ketel met heete koffie gereed stond en de kachel brandde er al lustig op los. Velen gebruikten direct een kop koffie, welke echter niet zeer smakelijk was omdat de groote koffieketel gedurende de week van de rustbeurt niet gebruikt was, en koffie smaakte dus (vooral den eersten keer) zoo wij dat noemden "naar den ketel". Wanneer het stormachtig weer was hadden de meesten geen trek in koffie omdat het weer al invloed had op de maag van verschillende opvarenden. En hoewel natuurlijk nog niet "zeeziek" voelde men zich toch "niet lekker". Nadat allen gereed waren en de sleepboot klaar lag om de beide kotters uit de haven te trekken kwamen allen aan dek. De sleepboot werd vastgemaakt, de trossen van de wal losgegooid en men voer de haven uit. Ieder hielp om de zeilen te hijschen. Dit geschiedde in veel gevallen al in de haven. Zodra men goed vrij van het havenhoofd was werd de sleepboot losgegooid en voer men onder zeil naar buiten. De afstand vanaf de haven van Hellevoetsluis tot de verkenningston "Pyramide" genaamd was ongeveer 12 zeemijlen. Had men een goeden wind en gunstig getij dan was deze afstand spoedig afgelegd.

# EEN REISJE VAN 14 DAGEN (VERVOLG)

Bij tegenwind duurde het natuurlijk zooveel te langer. Bij windstilte werden de kotters gewoonlijk door de sleepboot "Gier" (een van de sleepboten van de Firma L. Smit & Co.) tot buitengaats gesleept. Soms werd in de omgeving van de verkenningston de thuishkomende kotter afgelost, welke voor een week aan de rustbeurt kwam. Dan begaf de uitvarende kotter bestemd voor den post voor den Nieuwen Waterweg zich naar zijn post, terwijl de andere kotter, welke bestemd was voor de Schouwenpost, daarheen koers zette. De twee kotters welke zich nog op zee bevonden werden door de uitvarende kotters gepaaid, versche levensmiddelen werden door dezen overgenomen en de brieven medegegeven door familieleden aan den opvarenden afgegeven. Daarna bezette elk der kotters de hem aangewezen kruispost.

Wij zullen het nu speciaal voor dezen keer houden bij den kotter welke den post voor den Nieuwen Waterweg bezette. De uitgevaren kotter kreeg, zoo wij dat noemden, de "Noordpost" en was belast met het beloodsen van schepen welke uit de noordelijke richting kwamen. Deze beloodste dus meestal die schepen welke uit de noordelijke landen kwamen, met bestemming Rotterdam of een der andere havens gelegen aan den Nieuwen Waterweg, en ook enkele malen schepen met bestemming Dordrecht, waart meestal de Goeree werd in gevaren. De andere kotter bezette de "Westpost" en was belast met het beloodsen van schepen welke kwamen uit de west of van den overkant uit de Engelsche havens. Volgens voorschriften was precies aangegeven tot welke lijn de "Noordpost" en de "Westpost" schepen van een loods mochten voorzien. Deze bepaling was getroffen omdat het anders tusschen de schippers der beiden loodskotters steeds een strijd zou geven om een eventueel komend schip, uit welke richting dan ook, het eerst van een loods te voorzien. Voor de schippers was dan ook nog een regeling getroffen, dat diegene welke de meeste schepen van een loods voorzag daarvoor een vastgestelde premie ontving. Niettegenstaande deze bepaling gebeurde het toch meermalen dat de betrokken schippers wedijverden om een schip, 't welk uit een twijfelachtige richting kwam, het eerst van een

loods te voorzien. Indien er voldoende wind was werden alle zeilen bijgezet om het eerst bij bedoeld schip te komen. Ook werden verschillende "trucs" gebruikt om den ander voor te zijn. Dan kwam het meermalen voor dat den eenen schipper, welke zijn kans zag voorbij gaan, den ander allerlei "lieve woordjes" toeriep, welke ik hier maar niet zal herhalen.

Hoe dan ook, het ging soms "hard tegen hard". Een ieder had zijn draai daarin, vooral wanneer de moeite ervoor gedaan werd beloond door het betrokken schip van een loods te hebben voorzien. Deze strijd was voorheen, toen de bemanning van elke kotter nog voor zichzelf voer nog veel scherper. Zolang de kotter op zijn post was werd vanaf de groote mast de blauwe nummervlag van top getoond zolang er loodsen aan boord waren. Waren allen afgegeven dan werd de vlag neergehaald tot de kotter opnieuw van loodsen was voorzien. Overdag had de schipper de wacht met den loodskweekeling der 1e klasse, terwijl de kweekelingen der 2e klasse de werkzaamheden verrichtten met den oudsten matroos. De jongste matroos, welke kok was (een speciale kok had men toen nog niet), moest zorgen voor het versterken van den inwendigen mensch. Indien het mooi weer was werd de loodsjol, waarmee de loods aan boord van de te beloodsen schepen moest worden gebracht, buitenboord gezet en aan een stevigen sleeper (een zwaar touw) achter den kotter gevierd. Bij stijven bries werd de jol steeds aan dek gezet, daar deze anders door het zware zeilen vol water buisde. Zoodra een schip in 't zicht kwam welke een vlag aan den voortop voer, ten teeken dat een loods gewenscht werd, werden maatregelen genomen om bedoeld schip zoo spoedig mogelijk van een loods te voorzien.

In dien tijd kende men nog niet het op "beurt" varen van de loodsen. Daarvoor moest het lot geworpen worden, z.g.n. "smakken". Een speciale dobbelbak (precies het model van een slede) werd gebruikt en al de aan boord zijnde loodsen moesten met de twee dobbelsteen in den bak gooien. Degene welke de hoogste oogen gooide was de aangewezen loods voor de reis. Oogenblikkelijk ging de loods zich kleeden

voor de waarneming van de reis. De jol werd door de kweekelingen langsijz gehaald, daarin namen de loods en twee kweekelingen plaats. De jol werd achter den kotter gevierd terwijl de schipper aan het roer van den kotter stond en zoodanig manoeuvreerde om de jol op het geschiktste moment los te laten gooien, waarna de kweekelingen de riemen hanteerden en de loods het roer van de jol in handen nam. Zodoende kwam men langsijz van het te beloodsen schip. Een lijn werd vanaf het schip in de jol gegooid, welke door den kweekeling die voorin zat werd gegrepen; een torn rond de voorste zitbank werd genomen, waarna men de jol vierde tot de plaats waarde stormladder was neergehangen. De loods klom zo spoedig mogelijk naar boven, waarna de kweekelingen de jol losgooiden om weer naar den loodskotter terug te keren. Over het algemeen had de schipper van den kotter reeds zoodanig gemanoevreeerd dat hij de jol spoedig oppikte, waarna deze gebeurtenis weer was afgelopen. Gewacht werd op een volgende beloodsing. Bij mooi weer was dit een aardig werk en tevens voor de vaste bemanning aan boord een gezellige afleiding. Bij slecht weer viel het gewoonlijk niet mee en vooral bij donkere nacht niet. Ik zal trachten hiervan een korte schets te geven en daartoe nemen we een geval bij nacht, met een zoodanigen sterken wind en toestand van de zee, dat het beloodsen nog kon geschieden zonder direct gevaar.

Het is nacht, de loods van de wacht met een der kweekelingen staan aan dek, terwijl de rest van de opvarenden zich in hun respectievelijke kooien bevindt. De petroleum-lampen in het logies van den schipper en in dat der loods branden laag. Sommigen liggen wakker, anderen slapen reeds. De zich aan dek bevindende loods van de wacht, met den kweekeling (afgelost wordt om de twee uur) ontwaren in de verte een toplicht met de zijdelichten van een stoomschip, 't welk op den loodskotter aanstuurt. De loods van de wacht geeft order aan de kweekeling om eens een flambouw af te steken ten teken voor de komende boot dat dit de loodskotter is. Even nadat de kweekeling heeft geflambouwd wordt vanaf het stoomschip een blauw licht afgestoken, ten teken dat een loods wordt

verlangd. De loodskotter ligt voor een klein zeil, een rif in het grootzeil, de kleine kluiffok en de slagfok is te windert opgehaald, terwijl de jol stevig aan dek staat vastgesjord. Allen aan boord worden gewekt en de een na den ander schiet zijn kooi uit. De loods verzamelen zich oogenblikkelijk rond de "smakbak" en werpen de dobbelsteenen. De loods welke de hoogste oogen had geworpen moet de reis doen. Oogenblikkelijk kleedt deze zich, terwijl de schipper met den loodskweekelingen der 1e en 2e klasse zich direct aan dek begeven, na zich in oliegoederen en laarzen te hebben gestoken. Zoodra de schipper aan dek is gekomen neemt deze het roer en geeft order "stagfok aan lij", waarna hij zoodanig manoeuvreert dat de jol op het juiste oogenblik overboord kan worden gezet, en zoo dicht mogelijk in de nabijheid van het te beloodsen schip is gekomen, om te voorkomen dat men te lang met de jol op het water moet vertoeven, voordat men langsijz van het te beloodsen schip kan komen.

**WORDT VERVOLGD!!!**

