

KAPITÄN, DAS LOCH WIRD IMMER GRÖSSER

VERHALEN ONDER UIT DE OUDE SCHEEPSKIST

Het was redelijk weer en met enkele collega's zaten we gezellig te keuvelen in het loodsen-verblijf op de loodsboot, toen de telefoon ging en ik als 'loods van de reis' werd geroepen voor een reis naar de Binnenhaven in Dordt. Een kwartiertje later, het was toen ongeveer 13.40 uur, werd ik beloost op het Duitse m.s. 'Mühlenberg', een coaster van 499 brt, lengte 76 meter en met een diepgang van 13'. Het schip had geen boegschroef. Op de rivier stond een flinke ebstroom, mede veroorzaakt door een hoge afvoer van de Rijn. Het ging dus niet zo snel, maar er was een goede sfeer in het stuurhuis en de Kaffee mit Kuchen smaakte uitstekend. Om ongeveer 16.00 uur passeerden we de Botlekbrug. Ook daar was goed te zien dat er veel water van boven kwam.

Nadat ik de 'Mühlenberg' had aangemeld bij de (oude) Spijkenisserbrug, zag ik dat bovenstrooms van de brug een duwstel in de afvaart was dat onder het beweegbare deel de brug zou passeren. Na de Botlekbrug werd met langzame vaart gevaren naar de Spijkenisserbrug, die voor ons zou worden klaargemaakt voor de passage. Voor ons voer een ander duwstel, de duwboot 'Marja' met twee geladen ertsbakken ervoor, in de opvaart en deed het rustig aan in afwachting van het afkomende duwstel om daarna ook door de opening te gaan. De 'Marja' hield zo ver mogelijk de stuurboordkant aan om ruimte te geven voor het afkomende duwstel. Ik deelde de 'Marja' en de brugwachter mee dat de 'Mühlenberg' kort achter de 'Marja' als tweede door de opening zou gaan. Inmiddels pasten we onze vaart nog meer aan. Terwijl we op korte afstand achter de 'Marja' aan voeren viel het me op dat het schip er wel wat vreemd uitzag voor een 'echte' duwboot. Leek wel of het een ingekort en aangepast binnenschip was.

Nadat de afvaart door de brugopening was en er voldoende ruimte was, ging de 'Marja' weer vaart maken en voer de doorvaartopening van de brug in. Het ging aanvankelijk allemaal redelijk vlot en de 'Mühlenberg' voer er op zo'n 100 meter met kruipsnelheid achteraan

om stuur in het schip te houden. Inmiddels zag ik dat de opritten naar de Spijkenisserbrug helemaal vol stonden met verkeer. Een vlotte brugpassage was dus wel gewenst en we kropen nog wat dichterbij de 'Marja', waarvan de bakken al in de brugopening waren aangekomen. Tot zover ging het nog wel naar wens, maar dat veranderde al heel snel en wat toen gebeurde zal ik m'n leven lang niet meer vergeten. Want toen de duwboot 'Marja' zélf met haar schroeven in de stroomversnellingen van het door de doorvaartopening geperste rivierwater kwam, bleef het duwstel 'hangen' op de sterke stroom en maakte bijna geen vaart meer, terwijl, zo te zien, de 'Marja' vol vooruit draaide.

De 'Mühlenberg' bevond zich inmiddels al ter hoogte van de eerste dukdalven en liep ineens heel snel in op de 'Marja'. Uiteraard schrokken we van deze ontwikkeling en de kapitein van de 'Mühlenberg' wilde proberen eruit te draaien door achteruit te slaan. Maar dat zag ik echt niet zitten, want dan zou de 'Mühlenberg' tegen de dukdalven worden geduwd door het schroefwater van de 'Marja' en de sterke stroom, of nog erger, met de duwboot in aanvaring komen. Er wás geen weg meer terug en gelukkig heb ik de kapitein in die korte momenten daarvan kunnen overtuigen. "Nee kapitein, we gaan er langs, "denn das Loch wird immer grösser". Toen meteen wat meer vaart gegeven om goed te kunnen sturen.

Ik zag wel dat het héél krap zou worden, en we probeerden de 'Marja' met de bakken zoveel mogelijk ruimte te geven door vlak langs de dukdalven aan bakboord te sturen. Gelukkig zat de 'Marja' iets aan de stuurboordkant in de brugopening. En inderdaad werd het gat steeds groter: de 'Mühlenberg' paste er net in. Toch schampte de bakboordsschouder langs een stukje van de beschoeiing. Overigens zonder enige schade aan het schip en de beschoeiing, waarvan sommige balken overigens al beschadigd waren en los hingen. Met een zucht van verlichting lieten we de Spijkenisserbrug en het duwstel achter ons en zakte



de spanning van ons af. Ook de kapitein was zichtbaar opgelucht: 'Nehmen wir doch noch Mal gerne eine Tasse Kaffee, Lotse!' En wat smaakte dat kopje koffie heerlijk!

Vanzelfsprekend hebben de kapitein en ik uitgebreid teruggeblikt op dat stukje van de reis. Ook dat ik als loods me had laten verleiden om dicht, té dicht, achter de duwboot vóór ons te gaan varen om toch maar snel door de brugopening te kunnen vanwege de lange files bij de brug. Achteraf moesten we wel, met een vette knipoog, concluderen dat we nooit sneller dan zo door de brug hadden gekund. Maar het had ook heel anders kunnen aflopen!

In dat achterafgesprek kwam ook aan de orde dat de duwboot 'Marja' mogelijk te weinig vermogen had om grote en zware met erts geladen duwbakken tegen zo'n sterke stroom in te duwen. Zelf had ik al vaker omgebouwde motorschepen met een duwconstructie

aan de boeg zien varen, waarbij ik toch ook wel zo m'n vragen had over het duwvermogen als er zware met erts geladen bakken werden geduwd. Ook vroeg ik me af of dergelijke z.g. duwboten wel voldeden aan de Bepalingen voor de Duwvaart op de Nieuwe Maas en de Rotterdamse Waterweg.

De rest van de reis werd op normale wijze gemaakt en om ongeveer 18.30 ging ik in Dordrecht van boord. Toen ik in de taxi naar het station zat en nog weer even terughadacht aan de erg spannende brugpassage, realiseerde ik me tot m'n grote schrik dat ik was vergeten om naar de brugwachter te zwaaien...

Thuis ben ik maar eens achter de typemachine gekropen en heb een verslag gemaakt van deze gedenkwaardige reis met de 'Mühlenberg'. Ik heb dat verslag opgestuurd naar het Loodswezen. Heb er overigens geen reactie op gekregen.

Leen Bosma