

KAPITEIN VS LOODS PERIKELEN

Met de Caribic van zee naar de Prinses Margriet Haven (Kroonvlag)
Of: nu de andere zijde van een medaille?

Enige tijd voordat ik (haven-) loods zou worden in Rotterdam kwam ik als kapitein met het koel- en vriesschip Caribic (Seatrade Groningen), met een lading sinaasappelen vanaf Port Said, aan op de loodspost Rotterdam. Bestemming: Kroonvlag in de Prinses Margriethaven. Ik was nog nooit in de Rotterdamse haven geweest. Alleen al om die reden was het nemen van een loods geen punt van discussie.



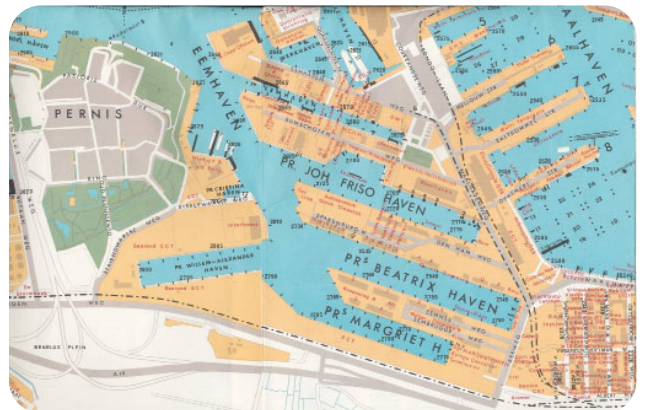
Enkele gegevens van de Caribic:

Loa = 75,6 m T = 5,20 m M.A.K. = 3.000 pk
Verstelbare schroef

Vanzelfsprekend had ik mij m.b.v. de bekende boekwerken grondig op de hoogte gesteld van wat komen ging. Als ik mij goed goed herinner moest er zes uur, vier uur en twee uur voor aankomst bij de loodsboot aldaar, dit gemeld worden. De eerste stuurman heeft dat naar behoren gedaan en de laatste melding vond op mijn wacht plaats.

Vlak voor aankomst bij de loodsboot werd gemeld dat er voor de Caribic geen loods tijdig beschikbaar kon zijn. Op mijn vraag aan de loodsboot waarom het schip zich dan zes uur van te voren reeds moest melden kwam geen fatsoenlijk antwoord. De Caribic heeft toen ongeveer twee uur nabij de loodsboot liggen wachten voordat er een loods beschikbaar kwam. De lezer kan zich mogelijk voorstellen dat ik "not amused" was.

Maar goed, weer verse koffie gezet en onderweg gegaan naar de Prinses Margriethaven. Ook mijn vrouw maar even gebeld (via Scheveningen Radio) dat het allemaal wat later ging worden. De zeeloods stelde mij keurig op de hoogte van het feit dat ik aan de Madroelhaven een havenloods aan boord zou krijgen, die dan het laatste deel van het loods traject zou adviseren. Vanzelfsprekend ook deze loods volledig geïnformeerd omtrent de manoeuvre-eigenschappen van de Caribic. Speciaal gewezen op het relatief grote vermogen van de hoofdmotor en de grote verstelbare schroef. De Caribic beschikte niet over een boegschroef.



Dan denk je niets aan het toeval overgelaten te hebben. In de nabijheid van de ligplaats meld ik nog aan de loods dat onze snelheid naar mijn mening wat aan de hoge kant is. Met een blik van "ach jochie, je maakt je druk om niets" belanden we uiteindelijk met een stevige klap tegen de kade aan. Nu had de Caribic gelukkig een stevig gestel (hoogste ijsklasse) maar dat was natuurlijk niet bedoeld voor knoeiende loodsen. Geloof het of geloof het niet: bij vertrek meldt zich dezelfde havenloods. Die mompelt nog iets van "ik doe het nu anders", maar daar kreeg hij natuurlijk niet meer de kans voor. Ik deed het ontmeren dan ook zelf.

Als kapitein probeerde ik altijd, waar ook, de loods in zijn waarde te laten, maar er zijn natuurlijk wel grenzen. En bedenk ook, dat veel laad- en loshavens voor ons in het geheel geen loodsdienst hadden of uitsluitend

loodsen hadden die de functie als zodanig nauwelijks onder de knie hadden. Dan word je vlot (erg) handig in het manoeuvreren met een schip. Er werd ook regelmatig uit fabrieksschepen op volle zee geladen. Zie maar dat je het eigen schip fatsoenlijk langs zij van een stel superfenders krijgt.

Een eerder bedoelde grens deed zich ook eens voor bij vertrek van de Icelandic (Seatrade Groningen) uit de Falmouth Bay. We hadden daar uit diverse trawlers bevroren vis geladen. Als er even geen trawler beschikbaar was ging het schip in de baai ten anker. En bij iedere scheepsbeweging moest er een loods aanwezig zijn. Na voltooiing van de belading wederom ten anker in afwachting van de complete set ladingpapieren. De agent nam kort voor zijn komst contact op met het schip. Hij zou om 12.00 de ladingpapieren komen brengen en zeker geen loods nodig bij vertrek. Natuurlijk had ik die man niet nodig, maar op mijn vraag of er zonder loods vertrekkend ook geen rekening zou komen werd ontkennend geantwoord. Mijn antwoord: dan wil ik de loods ook aan boord hebben!

Een zondag, prachtig zomerweer en een zwaar ontstemde loods. Het was notabene zondag kon hij mij zuur kijkend vertellen, alsof ik dat niet zou weten! Thuis was de barbecue al ontstoken en ik kon toch wel zonder hem vertrekken?! Natuurlijk kon ik zonder hem vertrekken en dat scheelde ook weer voor de bemanning die dan na vertrek van de agent de loodsladder direct zou kunnen opruimen. Op mijn vraag waarom er toch betaald zou moeten worden voor zijn niet verleende diensten kwam geen antwoord. En je werk door een ander laten doen maar wel betaald willen worden gaat volgens mij niet samen. Op het korte traject dat de loods bij ons te gast was, is onze onderlinge verhouding niet meer goed gekomen.

Nog meer kapitein vs loods perikelen? Vast wel, maar zo is het wel even genoeg. Ik ben nog steeds blij dat mijn schepen mooiere namen hadden dan een serie Augurken. Augurken zijn mij ook vaak wat te zuur!

En verder de hartelijke groeten uit Harlingen,

Piet Rollingswier