

EEN REISJE VAN 14 DAGEN (DEEL 2)

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.

VERVOLG ARTIKEL UIT EDITIE JULI 2021

De loods van de reis, met 2 kweekelingen springen in de jol zodra deze overboord is gezet, terwijl een z.g.n. "slons" achterin wordt geplaatst. Dit is een lamp van blik met hoornen glazen, waarin een kaars brandt. Deze "slons" is aan de top van een stok ter lengte van plusminus 0,75 meter vastgebonden en dient om de plaats van de jol in het donker aan te duiden (een petroleum-lamp kan men voor dit doel niet gebruiken). Zo'n "slons" wordt dan ook nu nog in de jol gebruikt. Oogenblikkelijk wordt de jol, zodra deze vrij van den kotter is gekomen, "op de zee" gelegd, en de beide kweekelingen aan de riemen zorgen steeds dat de jol met "de kop op de zee" gehouden wordt. Is het te beloodsen stoomschip beladen, dan gaat het beloodsen gewoonlijk in die omstandigheden nog al makkelijk. Maar als het een ballast- of licht beladen schip is, dan kan het voorkomen dat bedoeld schip zoo hard door den sterken wind afdrijft dat de jol te winderzij komt. Dan is het onmogelijk om de loods over te zetten. Men moet in de jol dus goed uitkijken wat het te beloodsen schip doet. Drijft dit te hard, dan moet de jol terug geroeid worden, echter steeds met de kop op de zee.

Toch komt het voor, dat men met het terug roeien (achteruit dus) niet voldoende naar de lij komt. Dan moet de jol omgeroeid worden om dan voor de zee uit te roeien (wat steeds een gevaarlijke manoeuvre is) om aan lijzijde van het te beloodsen schip te komen. Men moet in die gevallen zorgen dat op den juisten tijd de jol weer wordt omgeroeid, en wel op het moment dat men gereed ligt met den kop tegen de "boegzee" van het te beloodsen schip. Is men door de "boegzee" heen, dan is gewoonlijk het grootste gevaar geweken, men komt dan in lij langzijde van het schip en de loods

kan aan boord gaan. Dit "overgaan" gaat natuurlijk in die omstandigheden niet gemakkelijk, maar vlugheid en routine zijn in dezen de beste helpers. Gewoonlijk ligt de jol langzijde van het te beloodsen schip zoo te stooten, dat het meermalen gebeurt dat de kaars in de "slons" uitgaat en men zonder licht is. Zoo spoedig mogelijk moet een der kweekelingen dan met een lucifer (wat niet gemakkelijk lukt) de kaars aansteken. De jol kan dan naar den loodskotter terugkeren.

HET DAGELIJKSCH BESTUUR



N. DE BOER,
Penningmeester

J. T. PIE,
Voorzitter

R. ZWOLSMAN,
Secretaris

Het gebeurt ook wel dat je jol zoo lang aan het beloodste schip vastgehouden wordt dat men de loodskotter achter aan lij van het schip ziet aankomen. Dit komt vooral voor bij slecht weer. De loodskotter pikt de jol dan zoo gauw mogelijk op. Zodra de jol langzijde is van den kotter wordt de lijn opgegooid, de takels worden voor en achter in de jol ingepikt en deze wordt door allen aan dek gehesen. De jol wordt gesjord, gereed voor een volgenden keer. We hebben nu in twee gevallen het "beloodsen" beschreven; één geval bij "mooi weer", het andere bij "slecht weer". Het was natuurlijk niet altijd even druk, maar toch kwam het vele malen voor dat achtereenvolgend verschillende

schepen werden beloofst. Was dit bij dag, dan was het niet erg, gaf het zelfs in vele gevallen een aangename afleiding. Maar des nachts was het gewoonlijk minder aangenaam omdat men verschillende malen een grot gedeelte van den nacht slapeloos doorbracht. Het gebeurde bijvoorbeeld vele malen dat bij nacht een schip was beloofst (in sommige gevallen ging hiermede veel tijd heen) en dat men, nadat de jol weer aan boord terug was, reeds een ander schip in 't zicht had, 't welk ook een loods verlangde. Men bleef dan bij de hand en ging niet ter kooi voordat ook dat schip van een loods was voorzien. Was er dan niets meer te zien, dan gingen allen die geen wacht hadden weer naar kooi. Sommigen sliepen direct, anderen lagen wakker in afwachting elk oogenblik weer opnieuw voor een beloodsing aan dek te moeten komen. Dit ging zoo elken dag en nacht door.

De loodsen voeren verbazend ongelijk; door het dobbelsysteem kwam het voor dat de loods welke zoo juist na een reis te hebben gedaan weer aan boord was gekomen bij het dobbelen wéér de hoogste ogen wierp en opnieuw direct de reis moest aanvaarden. In dien tijd waren de loodsen er echter ten zeerste bij gebaat om zoveel mogelijk "loodsreizen" te doen omdat over het algemeen aan elke reis "emolumenten" verbonden waren, waardoor steeds een persoonlijke prikkel bestond. Bij nacht of dag, wanneer één der kotters géén of zeer weinig loodsen meer aan boord had werd bij gunstige gelegenheid naar binnen gezeild en werden de loodsen welke van hun reis naar Maassluis per trein weer aan de Hoek van Holland terug waren gekomen bij de Berghaven aan boord genomen, waarna direct weer naar zee werd teruggekeerd. Ging de schipper in die gevallen naar binnen, dan moest hij (behoudens onvoorziene omstandigheden) overtuigd zijn dat hij met de kotter weer spoedig op zee terug was. Overdag werden de loodsen meestal op zee aan boord gebracht door particuliere sleepboten welke steeds aan de Hoek van Holland waren gestationeerd, en die des morgens vroeg al naar buiten moesten om

te zien het een of ander zeilvaartuig op sleeptouw te krijgen en dit binnengaats te sleepen. Vooral hadden in dien tijd de sleepboten veel werk met het binnenhalen van zeilvisschersvaartuigen. De loods betaalde in die gevallen aan den kapitein van de sleepboot "twee kwartjes" voor het aan boord brengen van de kotter. Was er één loods aan boord, dan werd er ook niet meer betaald. Het kwam ook voor dat tien loodsen en meer met één en dezelfde sleepboot aan boord van de twee voor gaats kruisende kotters werden gebracht, waardoor de kapitein van de sleepboot f. 5,- ontving. Deze "kwartjes" werden door de bemanning van de sleepboot volgens een bepaald systeem verdeeld. De loodsdienst en de loodsen waren met dit aan boord brengen ten zeerste gebaat. De "twee kwartjes" werden als onkosten geboekt en de loodsen ontvingen ze bij het verrekenen van het "maandelijks aandeel" weer terug.

Zoals reeds gezegd werd, had de kotter de eerste week dat hij voor de "Rotterdamse Waterweg" dienst deed, de "Noordpost". De schipper had orders om steeds te zorgen "bovengaats" te blijven, om bij eventueel opkomend "stormweer" naar binnen te kunnen lopen. Wanneer dan ook de barometer sterk omlaag liep, en storm verwacht werd, zorgde de schipper dan ook steeds voldoende bovengaats te zijn, om op het noodig geoordeelde tijdstip naar binnen te kunnen lopen. Dit binnenlopen gebeurde dan ook alleen als weer en wind niet meer toelieten bovengaats te blijven, of dan, wanneer men met het oog op den toestand der zee, met den kotter zonder gevaar geen loodsdienst meer kon worden verricht. In de meeste gevallen begon het slechte weer op onze kust met den wind uit het Zuid-West, en zorgde de schipper in die gevallen reeds voldoende bewesten van den ingang van den Waterweg te blijven. In vele gevallen kreeg men dan een "uitschot" en kwam de wind van het Westen, veelal gepaard met een olopende zee en indien de toestand dan te kritiek werd, werd koers naar binnen gezet om in de Waterweg, tegenover de

EEN REISJE VAN 14 DAGEN (VERVOLG)

berghaven ten anker te komen. Dit binnenlopen had meestal onder zeer moeilijke omstandigheden plaats omdat in de meeste gevallen de zee op het gat (ingang van de Waterweg) zeer ruw was. Zoodra de kotter in die omstandigheden binnen was werd een speciaal sein gegeven (er was een sein bij dag en ook een sein voor den nacht vastgesteld). Dit werd opgemerkt door den matroos van de wacht aan de Berghaven te Hoek van Holland, welke daarop onmiddellijk aan den Commissaris van het Loodswezen te Hoek van Holland rapporteerde: "loodskotter binnen wegens slecht weer". Oogenblikkelijk daarop werd op order van den Commissaris de kapitein van een groote zeesleepboot van de Firma L. Smit & Co gewaarschuwd, dat deze stoomloodsdienst moest verrichten. Een zoodanige sleepboot lag in die omstandigheden steeds gereed, dit was een contract tussen het Rijk en de Firma L. Smit & Co. Op de sleepboot werd oogenblikkelijk alles gereed gemaakt om zeeklaar naar buiten te kunnen varen.

Zoodra de loodskotter op zijn bestemde plaats was aangekomen werd het anker geworpen en voldoende ketting gevierd om te voorkomen dat de kotter van zijn ankerplaats weg zou drijven. De zeesleepboot welke de loodsdienst moest verrichten kwam dicht in de nabijheid van den loodskotter om den loodsschipper en de loodsen van de kotter over te nemen. Zoodra deze aan boord waren werd koers gezet naar buiten, en werd de loodsdienst zoolang de zee dit toeliet, verricht door de zeesleepboot. Deze zeesleepboot had echter "berghouten", welke zeer gevaarlijk waren bij het aan- en overboord zetten van de loodsjol. Men moest kolossaal oppassen dat de jol daar niet onder kwam want dan sloeg deze ondersteboven. In deze gevallen was de kapitein van de sleepboot verantwoordelijk voor zijn vaartuig. De loodsschipper, welke ook aan boord was, was aansprakelijk voor het beloodsen der schepen.

Als het bij hooge zee te gevaarlijk was om een loods af te geven werden de te beloodsen schepen "voorgestoomd". Dit voorstomen bestond hieruit, dat het te beloodsen schip werd gepaaid en den kapitein medegedeeld dat de

zee te hoog was om met een jol de loods aan boord te brengen. Gevraagd werd of de kapitein geneigd was achter de zeesleper aan te varen waarna hij, zoodra men veilig en wel binnen de pieren was, de loods aan boord kon krijgen. In de meeste gevallen was de kapitein daartoe bereid omdat deze stond te reikhalzen om binnen te komen. Soms gebeurde dit oogenblikkelijk; ook kwam het voor dat het raadzaam werd gevonden te wachten tot het tijdstip van binnenlopen het gunstigst was. Wanneer bijvoorbeeld de wind Noord-West was, en er liep uitstromend water uit den Waterweg (eb getij dus), dan stond de zee op het gat zeer hoog en was er veel gevaar om binnen te loopen. Men stoomde dan voor bij de gunstigste gelegenheid.

Zoodra was overeengekomen naar binnen te gaan zette de sleepboot koers naar den ingang van den Waterweg en het te beloodsen schip volgde op een behoorlijken afstand daar achter aan, precies den koers volgende van de zeesleepboot. Was men eenmaal goed en veilig binnen dan werd op de plaats waar dit het gemakkelijkste ging de jol van de zeesleepboot over boord gezet en de loods aan boord gebracht van het "voorgestoomde" schip, welke dan onder loodsmans-aanwijzing verder naar binnen voer. De zeesleepboot pikte daarna de jol weer op en koerste daarop weer naar buiten. Zoolang het slecht weer bleef werd de dienst gedaan met de zeesleepboot. Zoodra echter wind en zee waren gaan liggen stoomde de zeesleepboot naar binnen en zette den schipper en de nog aan boord zijnde loodsen weer aan boord van den kotter. Het anker werd gehieuid, de tros van de sleepboot gegeven en de kotter werd naar zee gesleept en op een bekwame plaats, ver genoeg uit de wal, losgelaten. De loodsdienst werd weer evenals tevoren met den loodskotter verricht.

Bij stil of mistig weer kwam men met den kotter ten anker. Was het stil, dan was de kotter geheel aan den stroom overgelaten en dreef naar omstandigheden te ver West- of Oostwaarts. Ankeren was dus geboden. Kwamen in die gevallen schepen welke een loods verlangden uit een twijfelachtige richting dan werd er

gewedijverd door de schippers om deze het eerst van een loods te voorzien. Op beide kotters, Noordpost en Westpost, maakten de loodsen van de reis zich gereed en stapten in de jol, beiden met vier man aan de riemen. Dan werd het een wedstrijd wie het eerst bij het te beloodsen schip was. De twee betrokken loodsen vuurden de kweekelingen in de jol aan om hun bovenste best te doen. Dit was gewoonlijk niet nodig, omdat de kweekelingen zelf (hoewel er geen financiële voordeelen voor hen aan verbonden waren) ook gaarne hun moeite bekroond zagen. In die gevallen gebeurde het dat men een half uur, ja soms langer, aan de riemen zat voor het doel was bereikt. Ook dit ging soms "hard tegen hard". Was het mistig weer, dan kwam men ook ten anker.

Gewoonlijk gebeurde dit al wanner de schipper nog wist op welke plaats hij was. Koers en afstand van den ingang van den Waterweg waren nog zoo nauwkeurig mogelijk opgenomen. Tijdens dit ten anker liggen werd op bepaalde tijdstippen op de "mistbel" geslagen, ten teeken dat de kotter ten anker lag. Somwijlen kwamen de schepen in die gevallen op den loodskotter aan, en wel op het geluid van de mistbel. Vooral de z.g.n. weekbooten, welke dus geregeld op Rotterdam voeren, wisten zoo ongeveer waar de kotters bij mist ten anker lagen en deze zochten dan ook gewoonlijk zoolang mogelijk, tot de kotter gevonden was. De loods van de reis werd dan naar boord geroeid. deze wist precies de koers en afstand tot den Waterweg en de "weekboot" kwam in die gevallen gewoonlijk (als de mist tenminste niet te dik was) nog binnen. Vreemde schepen, welke voor den Waterweg niet zo goed bekend waren kwamen gewoonlijk op een veilige plaats, ver genoeg uit de kust, ten anker en daarvan had men met den mist gewoonlijk dus geen last. Zoo ging het leven gewoon door, afwisselend, mooi, slecht of mistig weer. Wanneer men zo een week de Noordpost had waargenomen werd men afgelost door die, welke weer een week aan de rustbeurt had gelegen. De nieuw aangekomen kotter kreeg de Noordpost terwijl de andere nog een week de Westpost moest waarnemen. Versch brood en vleesch

werd van den uitgevaren kotter overgeomen en bijna ieder der opvarenden kreeg een brief, hetzij van vrouw of verloofde. Men kwam weer te weten hoe het thuis gesteld was, en indien alles goed was zag men weer tevreden gezichten. Zoodra de Westpost bezet was ging het gewone leventje weer zijn gang, evenals dit in de week er voor op de Noordpost geschiedde. Elke dag weer hetzelfde, beloodsen en nog eens beloodsen.

Het verdere leven aan boord was als volgt. De schipper was belast met de "beloodsing", bij nacht en ontij moest hij daar steeds bij zijn. Des voormiddags was hij veel aan dek en in dien tijd waren de kweekelingen en de oudste matroos bezig, onder toezicht van den loodskweekeling 1e klasse, scheepswerkzaamheden te verrichten. De "kok" (jongste matroos) was den geheelen dag bezig met het schoonhouden van het loodsenlogies en met het verzorgen van het eten, enz... Des morgens te 7 uur, of er veel of weinig slaap was genoten, werd de kok gepord en het eerst wat hem te doen stond was vlug een koffie of thee gebruiken, om daarna direct de vloer aan te veegen en het gehele logies met een natte zwabber uit te dweilen, om daarna met een droge zwabber de vloer droog te maken. Dit gebeurde elke morgen. Zoodra dit werk was afgelopen zorde hij voor versche koffie en te 8 uur werden alle loodsen en kweekelingen gepord, en namen allen deel (na zich te hebben gewassen) aan het gemeenschappelijke ontbijt.

Nadat het ontbijt was afgelopen stopte een ieder zijn eigen spulletjes weer in zijn "kistje", en nadat de kok de koffie- en theemokken had schoongemaakt begon hij met 't schillen van de aardappelen en 't schoonmaken van de groenten. Te plusminus 10:30 was weer versche koffie gezet en zoodra deze voldoende getrokken was gaf de kok een vervaarlijke schreeuw naar dek, "pikheet". Dit beteekende dat de koffie gereed was voor gebruik. Allen aan dek, behoudens de wacht, kwamen naar beneden voor de koffie terwijl de wacht daarna werd afgelost om ook de koffie beneden te gebruiken. Een ieder gebruikte daarbij zijn eigen suiker

EEN REISJE VAN 14 DAGEN (VERVOLG)

en gecondenseerde melk. Te 12:30 was het gewoonlijk tijd voor het middagmaal. Allen namen daar gelijk aan deel, behoudens de kweekeling welke de wacht aan dek had, welke dan "koksgast" werd genoemd.

Op de Westpost ging het met het beloodsen op dezelfde wijze voort, zooals dit reeds in de eerste week op de Noordpost was geschied. Toch bestond er voor de Westpost een andere regeling. Moest de schipper van de Noordpost steeds zorgen dat hij bij opkomend slecht weer bovengaats bleef om, indien het nodig was, nog naar binnen te kunnen lopen, was het de schipper van de Westpost uitdrukkelijk verboden naar binnen te lopen. Wanneer de barometer dan ook sterk daalde zorgde de schipper er dan ook voor tijdig maatregelen te nemen om niet te dicht bij de kust te blijven. Het zou kunnen gebeuren dat men met een "uitschot" (het draaien van den wind van 't Zuid-West tot Noord-West) op de kust bezet raakte, zoodat men niet meer zou kunnen afzeilen. Was het dan ook van dien aard dat het zich liet aanzien dat "stormweer" op komst was dan werd met de wind van 't Zuid-West (gewoonlijk vangt de storm op onze kust met den wind van 't Zuid-West aan) van den wal gekoerst om op ruime zee te komen, en wel mijlen uit de kust. Gewoonlijk ging men met den kotter zoover uit de kust, dat de 20 à 22 vadem dieptelijn was bereikt. Bleef de wind in die omstandigheden nog wat uit het Zuid-Westen waaien dan was het doel (de 22 vadem lijn) wel spoedig bereikt en werden maatregelen genomen om den kotter "bij den wind" te laten liggen. Was de veilige plaats bereikt, dan werd de stagfok te loevert opgehaald, het roer met de stuurtoewen vastgezet (ongeveer midscheeps) en de kotter lag rustig te steken.

Ook gebeurde het dat bij het met Zuid-Westen wind uit de kust zeilen de wind vroeger naar het West of Noord-West draaide, en moest er zoodanig worden gezeild om van de kust te komen, dat alles kraakte en de kotter daarbij meer onder water dan boven water zat. Elken keer als de kop in de zee stak door het zware zeilen kwam de zee met stroomen over het dek van den

kotter heen rollen, en men kon in die omstandigheden verwachten dat het een of ander van dek zou worden weggeslagen. Dit is dan ook werkelijk meermalen gebeurd en het is voorgekomen dat door dit zware zeilen meerdere kotters met man en muis zijn vergaan. Ook bleef het in veel gevallen bij zware of minder zware averij, maar steeds voelden de opvarenden zich gelukkig wanneer eenmaal een veilige afstand tot de kust was bereikt. In die omstandigheden was het leven aan boord niet benijdenswaardig. De stormluiken waren in de logieskappen aangebracht, zoodat den geheelen dag geen daglicht beneden werd gezien; dag en nacht brandde de petroleum lamp.

In vele gevallen kwam het voor dat een der zeilen het begaf, en zoodra dit werd bemerkt moest een reserve zeil naar boven worden gebracht om het ander te vervangen. Dit vervangen ging natuurlijk niet altijd even gemakkelijk en het was alsof het zoo sprak, 't meest gebeurde zooiets bij nacht. Soms was het pik-donker en werkte men maar op gevoel, en al ging het gewoonlijk niet gemakkelijk, het kwam toch weer in orde. Er werd afgewacht tot de storm mocht bedaren, waar alle opvarenden reikhalzend naar uitkeken. Veelal duurde de storm een paar dagen, dan volgde meestal een "stilte na de storm". Was dit het geval, dan lag de kotter geweldig te slingeren en dit duurde zoolang tot de zee van lieverlede kalmer werd. Zoodra het weer wat beter werd en de barometer opging werd koers gezet naar den Waterweg, om opnieuw de Westpost te bezetten. Was er bij die gelegenheid nog wat wind, dan was gewoonlijk de post weer spoedig bereikt en werd de loodsdienst weer alt tevoren uitgevoerd, en de storm was weer vergeten. Toch kwam het voor dat men in een week tijd meermalen op deze wijze van de kust weg moest. Vooral was dit het geval in den herfst en in het voorjaar, wanneer de Noordwester stormen onze kust teisterden.

Het gebeurde ook dat men het trof, dat men des maandags vóór dat men weer aan de "rustbeurt" zou varen door stormweer genoodzaakt werd zich van de

kust te begeven. Het kwam in die gevallen voor dat men dan in plaats van dinsdags des donderdags binnen kwam. Ja, het is zelfs voorgekomen dat het vrijdag werd voordat men rustig in de haven van Hellevoetsluis gemeerd lag. Toch moest men evengoed de volgende week dinsdags weer naar zee, zoodat bij het groote ongemak van het slechte weer ook nog een groot gedeelte van de zoo begeerde "rustbeurt" verloren ging. In de gevallen dat de kotter door slecht weer veel over tijd binnen kwam zaten de familieleden der opvarenden gewoonlijk in groote ongerustheid, omdat zij niet wisten of de kotter bij dien storm eventueel een ongeluk was overkomen, want gewoonlijk werd geen

taal of teeken van de kotter gehoord voordat deze bijna de haven had bereikt.

Het reisje van 14 dagen met een loodskotter op zee is hiermede ten einde. De kotters zijn alle tegenwoordig vervangen door kloeke stoom-loodsvaartuigen, waarmede men in elk geval veiliger een storm kan trotseren, terwijl tevens de accommodatie veel verbeterd is.

R. Zwolsman
Den Haag