

# LOODS WORDEN HOEZO?

Ik ben natuurlijk niet gaan varen om loods te worden, hoewel die collega's er wel zijn, bijvoorbeeld als je vader ook loods is (geweest). In mijn familie bleek ik de enige te zijn met vaar aspiraties. Later ontdekte ik dat de stuurman op de loodsboot een neef van mijn vader was. Geen ten Cate maar met een naam van een zijtak. De interesse in het Loods zijn is tijdens mijn stuurman tijd bij Shell Tankers gegroeid. Af en toe kwamen we in havens of steigers waar geen sleepboten beschikbaar waren. Het gebruik van ankers, het hebben van geduld en de vakmanschap van de Loods brachten het schip dan voor de kant.

Met de K-klasse tankers van 18000 ton/161mtr veel in het oostelijke deel van de Middellandse zee gevaren. En daar werd ook met tankers "in de laag" gemeerd. In Griekenland gebeurt dit heden ten dage met grote en kleine veerboten nog steeds. De K-tankers hadden buiten de manifold aansluitingen ook een leiding die naar het achterschip/het hek liep. Via die ene leiding werd er dan naar de wal gelost. Er was dan ook maar een kleine steiger nodig. Een manoeuvre met 2 ankers en lijnen vanaf het achterschip. Geen sleepboten dus, laat staan boegschroeven, ik geloof dat die nog uitgevonden moesten worden.



In Port Kaiser (Jamaica) werd met 2 ankers en met gebruik van de stroom gemeerd. Met de Viana, 36000 ton/ 200mtr lengte heb ik deze manoeuvre 3 keer meegemaakt. Zeer interessant. Ook in de Caracasbaai (Curacao) werd met de Viana zonder sleepboten gewerkt. Dat duurde zo lang, daar kon je rustig bij gaan

zitten. Met de Dallia 71.000 ton en 240 mtr lang in Punta Cardon bij gebrek aan een 2e sleepboot met BB anker en 1 sleepboot achter netjes voor de kant gekomen. Af en toe kwam er een loods aan boord waar je beter geen voorbeeld aan kon nemen. Zoals de loods die bij vertrek Cardon aan boord kwam, een ander dan de loods bij aankomst, hij leek wel zwevend te lopen en brak bijna zijn nek over een stalen achterspring die over het dek stond. Ik kon dat net op tijd voorkomen.



Onze loods had zich duidelijk aan de geestverruimende middelen tegoed gedaan. De kapitein uiteraard ingelicht. De Loods had een heel simpele manoeuvre in gedachten. Alle lijnen los en Vol Achteruit. Ik zag het al voor mij sb voor de wal, rechtse schroef en de boeg als een bezem over de steiger en dan nog een bakboords anker met veel shackles in het water. De kapitein, zeer ervaren en zeer tactisch vroeg aan de loods of hij zijn portofoon mocht gebruiken en dat mocht. In zijn jonge jaren veel tussen Venezuela en Curacao gevaren en had in die tijd behalve scheldwoorden ook genoeg Spaans geleerd om de sleepboten te dirigeren. De loods intussen op de kapiteinsstoel met een kop koffie geïnstalleerd. De sleepboten begrepen wat er aan de hand was en de ontmeere manoeuvre verliep vlekkeloos.

Met dezelfde Dallia later in ballast vertrokken uit Portland Maine. De Amerikaanse loods, een al wat oudere man met baseball pet was er af en toe niet helemaal met zijn gedachten bij. Bij het naderen van een flinke bocht gebeurde er niets. Ik ben naast de Nederlandse roerganger gaan staan en zachtjes in



het Nederlands roerorders gegeven en zo vloeiend de bocht doorgevaren. Daarna nog eventjes voor Loods gespeeld tot de Amerikaan het in de gaten kreeg, maar ja boos worden kon hij natuurlijk niet. Toen wist ik het zeker, ik wil Loods worden. De Dalia was dan ook mijn laatste schip en ik had inmiddels voldoende vaartijd voor mijn eerste rang. Die eerste rang heb ik dan ook in snel tempo gehaald. Na het behalen van

het theoretische deel mij bij het Loodswezen gemeld. Tijdens het gesprek met Dhr. Douw van de Krap leek het wel of ik al aangenomen was. Toen ik zei, dat ik het praktische gedeelte van S1 nog wel moest halen, kreeg ik cryptische woorden te horen "Dat haalt U wel" Ondanks deze woorden toch hard gestudeerd en in korte tijd S1 afgerond. Bij het Loodswezen gesolliciteerd en aangenomen. Op 18 November 1980 aan mijn adspirantenjaar begonnen.

Om loods te worden is de beste beslissing van mijn leven geworden. Ik heb altijd met plezier gevaren en bleef zo toch in de scheepjes en ben blijven varen tot 1 Januari 2017 mijn vaarbevoegdheid Master All Ships niet meer verlengd kon worden.

Was gegroet,  
Ben ten Cate