

# Overstap op zee

ACHTERGROND, John Wanders  
gepubliceerd op 29 juli 2008

**Een flesje wodka soldaat maken na het aanmeren is er niet meer bij. Het Rotterdamse loodswezen is een stuk zakelijker geworden. Maar het blijft een spannend beroep. ‘Je moet goed kunnen anticiperen.’**



‘Japan, rustig aan hè.’ Na zes uur is daar dan toch ineens de urgentie hoorbaar in de stem van de verder opvallend relaxed klinkende Rotterdamse loods Eric van Dijk (52). De sleepboot Japan van sleepbedrijf Smit lijkt de SCF Pechora, een 183 meter lange Liberiaanse tanker, iets te enthousiast naar bakboord te trekken. Daardoor dreigt het zware schip met zijn petrochemische lading scheef voor de steiger te komen.

1

Via zijn portofoon geeft Van Dijk commando's aan de roeiers en de slepers die beneden hem in de weer zijn met kabels en lijnen. Vanaf de brug van de Pechora heeft hij het overzicht. ‘Zie mij als de dirigent van dit orkest’, zegt hij. De met 30.000 ton stookolie geladen Pechora is luttele meters verwijderd van zijn eindbestemming, een aanlegsteiger van de Shell Europoort Terminal in de 4de Petroleumhaven van Rotterdam.

‘A half meter ahead’, instrueert Van Dijk de bemanning van de tanker, die 10,60 meter diep steekt. Het schip moet nog 50 centimeter naar voren, opdat straks met succes een koppeling kan worden gelegd tussen de uitgaande pijpleidingen op de tanker en de inkomende leidingen op de terminal. Alles lijkt kolossaal in Europa's grootste haven, maar centimeters kunnen het verschil maken.

Intussen dreunt de kleine Russische kapitein van de Pechora heen en weer, nerveus en machteloos. Twee van de acht stalen trossen dreigen elkaar te gaan kruisen. Dat wil hij absoluut niet hebben. ‘Als de inspectie dat ziet, krijg ik een claim aan mijn broek.’

Elkaar kruisende en bewegende lijnen van staal kunnen vonkvorming geven. En in deze brandgevaarlijke omgeving moet de kleinste kans op open vuur worden uitgesloten. Het blijkt nog een hele puzzel voor de bemanning van de bijna nieuwe tanker om acht lijnen aan te bieden die elkaar op geen enkele manier kruisen. ‘Zuid-Koreaans ontwerp hè’, zegt de kapitein vergoelijkend maar zichtbaar opgelucht als de klus eindelijk naar zijn zin is geklaard.

‘De tijd dat je na het aanmeren samen met zo'n man in de kapiteinshut een flesje wodka soldaat maakte, ligt ver achter ons’, zegt Van Dijk als we in een walm van benzinelucht op de steiger staan. ‘De Russen dronken soms stevig en je komt incidenteel nog wel eens een aangeschoten kapitein tegen, maar de maritieme sector is in zijn geheel een stuk zakelijker geworden en efficiënter. De oude romantiek van het zeemansbestaan is goeddeels verdwenen.’

Alle schepen langer dan 90 meter zijn in Rotterdam verplicht een loods aan boord te nemen bij aankomst of vertrek. En al blijft de kapitein eindverantwoordelijk voor zijn schip en bemanning, in de praktijk voert de loods het bevel over alle bewegingen van elk groot zeeschip dat in de Rotterdamse haven aankomt of vertrekt. Hij kent als geen ander aan boord de eigenaardigheden van die spannende, eerste of laatste kilometers van de overtocht.

‘Het oogt misschien allemaal vrij ontspannen, maar de geestelijke belasting van dit werk is hoog. Je moet goed kunnen anticiperen en altijd bedacht zijn op onverwachte dingen. Bij voorbeeld als er ineens een binnenman (binnenvaartschip, red.) voor je opduikt.’

De loods leest de wind – grote schepen zijn enorme windvangers. Hij kent de kracht van de getijdestroom, weet hoe de geulen lopen en waar de ondiepere gedeelten van het vaarwater liggen. Hij kan in zijn moerstaal via de portofoon en de boordradio snel schakelen met zijn helpers. Met de roeiers, die de trossen en de springen opvangen. Met de sleepers, die met hun krachtige sleepboten bij boeg en achterstevan ook een volgeladen containerschip van 400 meter lengte in enkele minuten een swing van 90 graden kunnen geven. En met de mensen van de verkeerscentrale, die bijtijds kunnen waarschuwen voor naderend scheepvaartverkeer en dat verkeer desnoods kunnen manen even in te houden. ‘Een kapitein voelt zich meer op zijn gemak met een loods aan boord’, aldus Van Dijk.

Naast uitvoerend loods is hij de voorzitter van het Loodswezen in de regio Rotterdam-Rijnmond, dat vanuit een nieuw kantoorgebouw in Europoort panoramisch uitzicht heeft over het Beerkanaal, de Yangtzehaven en de Maasvlakte. We volgen Van Dijk vandaar over de weg naar de Geulhaven, en dan over het water naar de noordoever van de Nieuwe Maas. Ons eerste doel van de dag is de commandobrug van de 180 meter lange bulkcarrier Aleksandr Suvorov. Het oude Russische schip ligt met zijn 21 bemanningsleden op een goeie steenworp afstand van de Beneluxtunnel gereed voor vertrek naar St Petersburg.

2

Gesteund door de duw- en trekkracht van Smits sleepboten Finland en Portugal dirigeert Van Dijk een uurtje later het niet beladen, hoog op het water liggende vaartuig soepel uit de nauwe Vulcaanhaven. ‘Voor een schip van deze afmetingen is het onmogelijk hier weg te komen zonder sleepboten’, verzekert hij, alvorens we de Nieuwe Waterweg op draaien. Tot de kapitein, naast hem op de brug: ‘Starboard 10.’ Gevolgd door: ‘Stop engine.’ En dan over de portofoon: ‘Ja Portugal, trek ’m maar door.’

Circa zes mijl uit de kust, nabij een verkenningston, nemen we met een handdruk afscheid van de Russische kapitein, die de loods als blijk van dank met een hoffelijk gebaar een halve liter Smirnoff-wodka overhandigt. Aan stuurboord is de Explorer langsij gekomen. Het wendbare loodsvaartuig voert voor ons een gecontroleerde aanvaring uit met de Suvorov.

‘Wacht tot ik van de touwladder af ben’, instrueert Van Dijk, voordat hij zijn benen over de reling slingert. ‘En altijd de handen boven schouderhoogte houden. Anders heb je de neiging achterover te vallen. Het belangrijkste is: blij rustig.’

Een overstap op zee is zelfs voor een ervaren loods altijd weer een kritiek moment, zeker bij onstuimig weer. ‘Het is qua hoogte vergelijkbaar met een klauterpartij vanuit de dakgoot langs de gevel van je huis naar straatniveau. Je voelt altijd iets van opluchting als alles weer is goed gegaan.’ Als het te hard waait voor een veilige overstap, laat de loods zich vanuit een helikopter op het dek zakken. Van Dijk heeft zo zijn momenten gehad waarop hij zich afvroeg: waar doe ik het allemaal voor? ‘Vooral als je ’s nachts met regen en keiharde wind onder de heli hangt.’

Even later zitten we veilig aan boord van de stampende Explorer. Na een korte tocht over hoge golven, waarbij het boegwater via het dakraam naar binnen spat, stappen we over op de Markab, het grote Rotterdamse loodsschip dat permanent positie kiest nabij een verkenningston voor de kust van Hoek van Holland. Het schip, al van verre herkenbaar aan het opschrift ‘Pilots’ (Loodsen), doet eens per week voor enkele uren de Rotterdamse haven aan om van bemanning te wisselen en proviand in te slaan.

Vroeger zaten de loodsen hier aan boord te klaverjassen, vertelt Van Dijk in een ruimte die doorgaat voor kantine. Maar nadat het Nederlandse Loodswezen in 1988 werd verzelfstandigd, geldt ook hier het adagium: tijd is geld. 'We zijn hier nu meestal kort. We doen met zo weinig mogelijk mensen zoveel mogelijk werk. Vroeger, toen we nog ambtenaar waren, was het precies omgekeerd.'

Tijd voor een snelle lunch ontbreekt. Binnen vijf minuten zitten we alweer in een gele jol die op de Markab schuin in een kraan hangt en even later schoksgewijs omlaag donderend in de golven landt. Dan zoeven we met opgetrokken spatscherm naar de iets verderop gelegen



Pechora, afkomstig uit de Russische oliehaven Vitino aan de Witte Zee, en nu vlakbij zijn eindbestemming, de toegangspoort van West-Europa.

Vanaf een klein plateau in de jol, die zowel in verticale als horizontale richting op de golven danst, stappen we om beurten op de lange touwladder die de Russische bemanning van de onder Liberiaanse vlag varende tanker voor ons heeft uitgerold. Waarna de klim volgt (duur: 40 tot 50 seconden) langs de huid van het schip. Hoog op de Pechora zijn het de kapitein en de eerste stuurman die ons begroeten.

3

Vanaf de brug, een smalle balzaal met glas rondom, is goed te zien hoe verder uit de kust minstens een dozijn schepen ligt te wachten op he

t sein dat in Rotterdam een terminal is vrijgekomen. De lucht is helder, het zicht optimaal. Met het blote oog is zelfs Zandvoort zichtbaar. De groene lichtenlijn boven het Calandkanaal, in het verlengde van de boeg, geeft aan dat we keurig op koers liggen.

**Aangereikt door Hans Droppert**