

HUP NAAR DE HAVEN!



speel ook de digibordquiz op

WWW.LOODSWEZEN.NL



Hoe een loods ervoor zorgt dat jouw nieuwe schoenen netjes aankomen.



HELPENDE HAND IN DE HAVEN

Een zeeschip besturen gemakkelijk? Echt niet! Vooral niet als je van haven naar haven vaart. Iedere haven ter wereld is weer anders. Al die havens uit je kop leren, is geen doen. Gelukkig is daar de loods, die grote zeeschepen precies op de juiste manier door de haven heen vaart.

Je nieuwe schoenen, je spelcomputer, die gloednieuwe glimmende fiets die je voor je verjaardag hebt gekregen... Allemaal hebben ze één ding gemeen: hoewel je ze hier gewoon in de winkel kunt kopen, worden ze helemaal niet in Nederland gemaakt.



Al die toffe spullen worden vanuit andere landen naar Nederland gebracht.

Soms met het vliegtuig, maar vaker nog via de zee. Met honderden, duizenden of soms tienduizenden tegelijk worden ze in grote zeecontainers gestopt, waarvan er duizenden op een schip passen. Alleen al in de haven van Rotterdam komen er per jaar ongeveer 62.000 van die zeeschepen binnen. Er zijn honderden verschillende en ze zijn vaak honderden meters lang.

Die gigantische zeeschepen varen de hele wereld over.

Van China naar Canada bijvoorbeeld. Of van India naar Indonesië, van Frankrijk naar Finland, van Brazilië naar België en van Noorwegen naar Nederland. En al die landen hebben weer verschillende havens.



Al die havens in al die landen zijn verschillend.

En als je niet weet hoe je precies moet varen, kun je als kapitein aardig in de problemen komen. Neem je een bocht in de haven te ruim of te scherp, dan zou je zomaar eens tegen de kade kunnen varen. Want als een schip met miljoenen kilo's aan vracht eenmaal vaart heeft, dan rem je het niet zomaar even af.

Dan maar al die havens uit je hoofd leren als kapitein?

Dat is geen doen. De ene dag vaar je de haven van Antwerpen binnen, dan weer die van Rotterdam en een dag of wat later zit je misschien wel in een heel ander land. Daarom heeft iedere haven zijn eigen loodsen. Zij adviseren de kapitein in de haven.

Wil een zeeschip een haven in- of uitvaren, dan adviseert de loods de kapitein hiermee.

De loods komt naar het schip toe, terwijl het nog op open zee is. Met een tender, jol of Swath - dat zijn loodsbotten - wordt hij naar het schip gebracht, waarna hij met een touwladder aan boord klimt. Zelfs als er golven van meer dan drie meter hoog tegen de boeg beuken. Bij echt slecht weer wordt de loods met een helikopter gedropt.

In Nederland werken zo'n 450 van zulke loodsen.

Ze kennen hun eigen haven op hun duimpje. Welke kant moet een schip op? Is het water wel diep genoeg? Hoe sterk is de stroming? En waar liggen de obstakels (zoals gezonken schepen of zandbanken) waar ze omheen moeten varen?

Zodra de loods aan boord is, gaat hij meteen naar de brug van het schip. Dat is de kamer waarvandaan het schip wordt bestuurd. Daar vertelt hij de kapitein en zijn stuurmannen precies welke kant ze op moeten sturen en adviseert hierbij.



Omdat de bemanning op ieder schip weer uit een ander land kan komen, is het belangrijk dat de loods goed kan communiceren. Tegelijkertijd kijkt hij ook heel goed om zich heen en houdt hij al het andere zeeverkeer in de haven in de gaten. Want als je niet goed oplet, zit ook een botsing met een ander schip in een klein hoekje.

Hoewel de kapitein altijd de baas blijft aan boord van zijn schip, is het de loods die de kapitein adviseert vanaf moment dat het schip de haven in en uit vaart. Is het schip eenmaal de haven in, dan helpen de sleepboten soms mee.



Zo zorgt de loods ervoor dat de schepen veilig aankomen. En dat jij dus uiteindelijk lekker op je in Zweden gemaakte bank kunt genieten van je in Japan gemaakte spelcomputer terwijl je een glas sap drinkt van in Brazilië geteelde sinaasappels.

De snelheid van schepen wordt gemeten in knopen. Eén knoop staat gelijk aan 1,8 kilometer per uur.



EEN DAGJE LOODSEN

Als een schip in een haven wil aanleggen, wordt het de laatste kilometers naar haar bestemming geleid door een loods. In haven Europoort (de grootste van Europa) laat loods Joost zien wat dat inhoudt.

'One, zero, five.' Meteen nadat loods Joost de cijfers roept, worden ze herhaald door de roerganger van olietanker Aframax River.

Gisteren leverde het schip tienduizenden tonnen ruwe olie af in haven Europoort bij Rotterdam. Het schip begint aan zijn vervolgreis: eerst naar Antwerpen om te laden en dan rechtstreeks naar Amerika.

Loods Joost is 's ochtends vroeg vanaf de kade aan boord gegaan.

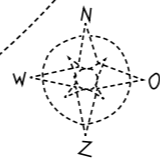
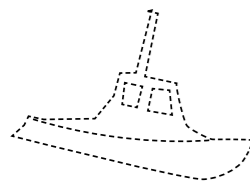
Nu staat hij op de brug en roept zo nu en dan aanwijzingen. De roerganger herhaalt ze en draait het roer de juiste richting op. 'Als loods stuur je zelf niet, maar geef je aanwijzingen', legt Joost uit. 'Sturen kost heel veel concentratie en die heb ik nodig om het andere verkeer in de gaten te houden. Je moet altijd heel goed opletten wat je doet, maar met een schip van dit formaat moet je extra goed opletten wat je doet.'

Als loods geeft Joost advies aan de kapitein van de Aframax River, die wel 246 meter lang en 42 meter breed is. In de praktijk betekent dat dat hij precies vertelt hoe het schip moet varen.

Eigenlijk is Joost een soort menselijke TomTom. Hij vertelt precies waar en wanneer er gestuurd moet worden. Maar hij houdt ook contact met andere schepen om ervoor te zorgen dat ze niet tegen de Aframax River opbotsen.

Alles gaat in het Engels. **Aan boord van een schip worden soms wel vier of vijf verschillende talen gesproken.** 'Die allemaal leren is gekkenwerk,' zegt Joost. 'Dat hoeft ook niet. Mijn taak is om ervoor te zorgen dat een schip veilig op open zee komt.' Vanaf de Europoort-haven betekent dat zo'n anderhalf uur varen.

Na een slordige tien kilometer instructies geven, zit de taak van Joost erop: de Aframax River is op open zee. Maar Joost ook. Via een radiozender vraagt hij aan de centrale om opgehaald te worden. Dat gebeurt met een jol. Als die vlakbij is, loopt Joost het dek van het schip op. Bij een kleine touw ladder aan stuurboord moet hij eraf. Bij slecht weer wordt hij met een helikopter opgehaald.



loods Joost



Tien tot twaalf meter klautert Joost omlaag via de touw ladder. Onder hem niets dan water. Hij wordt netjes opgepikt door de jol. De jol brengt hem naar een groter schip. Aan boord van dit loodsvaartuig krijgt Joost zijn volgende missie: een 335 meter lang containerschip de haven binnenbrengen.

Samen met andere loodsen wordt Joost in een tender naar zijn volgende bestemming gebracht. De Budapest Express staat vol met gigantische zeecontainers van wel drie meter hoog. Daar kan van alles in zitten: van pingpongballen tot meubels. Zelfs de bemanning van het schip weet niet wat ze precies vervoeren.

Vanaf de tender klimt Joost met een touw ladder aan boord. Op de brug wordt hij welkom geheten door een Duitse kapitein, die vanaf dat moment de adviezen van Joost opvolgt. Terwijl Joost aanwijzingen aan de roerganger geeft, deint het schip zachtjes op en neer op de golven.

Na een dik uur varen komt de haven in zicht. Een voorbijvarend plezierbootje lijkt vanaf deze hoogte wel gemaakt van Lego. Vanaf hier helpen twee sleepboten de Budapest Express verder de haven in. Maar nog steeds heeft Joost de leiding.

Als een schip de haven in- of uitvaart, mag zo'n schip niet veel knopen varen. Het is voor de loods dan ook veel wachten. Uiteindelijk parkeert Joost de Budapest Express achteruit in tussen twee schepen. 'Al die tijd moet je heel goed opletten op wat er om je heen gebeurt', legt Joost uit. 'Veiligheid is het allerbelangrijkste.'



Als scheepslui 'bakboord' zeggen, dan bedoelen ze links. 'Stuurboord' betekent rechts.

SCHEPEN VOL SCHOENEN

Wist je dat alleen al in Rotterdam ieder jaar ongeveer 60.000 zeeschepen van over de hele wereld aanmeren? Samen brengen ze tienduizenden auto's, miljoenen tonnen olie, miljarden schoenen en alles wat je je maar kunt bedenken ons land binnen.



De stuurkamer van een schip wordt de brug genoemd.

De haven van Rotterdam is niet alleen de grootste van Nederland, maar ook de grootste van Europa. Ieder jaar wordt er 440 miljoen ton aan goederen vervoerd.

Dat is 440 miljard kilo!



Groente en fruit worden meestal met een koelschip vervoerd. In zo'n koelschip passen 200.000 dozen met sinaasappels.

DE BIJNA 450 LOODSEN IN NEDERLAND HELPEN JAARLIJKS SAMEN BIJNA 100.000 SCHEPEN DE NEDERLANDSE HAVENS IN OF UIT.

Een gemiddeld zeeschip kan in één keer 7500 containers vervoeren. Maar op het aller grootste containerschip ter wereld passen ruim 18.000 van die zeecontainers.

Eén van de grootste schepen die naar Nederland vaart, is de Berge Stahl. Dat schip is 343 meter lang. Net zo lang als 3,5 voetbalveld, dus! Het aller grootste containerschip dat naar Nederland voer, de Maersk Mc-Kinney Møller, was nóg langer: 400 meter in totaal.

Als je alleen al de 12 miljoen containers die ieder jaar in Rotterdam langskomen achter elkaar zou zetten, zou je twee rondjes om de wereld kunnen maken.



ZEECONTAINERS ZIJN GIGANTISCH GROOT. ZE ZIJN ER IN VERSCHILLENDE MATEN. KLEINERE CONTAINERS ZIJN 6 METER LANG EN 2,4 METER HOOG. DE GROOTSTE CONTAINERS ZIJN 2,9 METER HOOG EN WEL 13,7 METER LANG.

HET LOSSEN VAN SCHEPEN GAAT VOOR EEN GROOT DEEL AUTOMATISCH. KRANEN IN DE HAVEN PLUKKEN DE CONTAINERS VAN DE SCHEPEN EN ZETTEN ZE OP ZELFSTANDIG RIJDENDE LOSVOERTUIGEN DIE ZE NAAR HUN OPSLAGPLEK BRENGEN.

In de grootste maat zeecontainer is ruimte voor wel 9120 paar sportschoenen. Dat zijn dus in totaal 18.240 schoenen in één container!

Dertig jaar geleden kostte het drie weken om alle containers van een zeeschip te halen. Er waren dan ook zo'n elf mensen mee bezig. Tegenwoordig ligt een schip soms maar 24 uur aan de kade!

Geschiedenis

400 JAAR

GELEDEN....



Dat we met grote schepen de wereldzeeën over varen om spullen te verhandelen, dat is niet nieuw. We doen het al honderden jaren. En al net zo lang zijn loodsen broodnodig.

De scheepvaart is altijd heel belangrijk geweest voor de wereldhandel. Al in de zeventiende eeuw voeren Nederlandse schepen naar Indonesië om daar thee op te halen die weer door andere schepen uit China naar Indonesië gebracht was.

Net als nu konden ook de kapiteins van grote handelsschepen uit de zeventiende eeuw wel wat hulp gebruiken bij het binnenvaren van al die verschillende havens.

In die tijd waren loodsen vaak lokale vissers die hun eigen gebied op hun duimpje kenden. Ze boden zichzelf aan bij zeilschepen om zo een centje bij te verdienen.

400 jaar lang kennen we dus al loodsen in Nederland. En iedereen die dat wilde, kon zich aanmelden als loods. Tot de Nederlandse overheid bijna 150 jaar geleden (in 1859) daar genoeg van had. Loods zijn, dat mocht vanaf toen alleen nog maar als je de juiste opleidingen had gedaan.

Vanaf dat moment werd loodsen een taak van de marine. Helaas hadden niet alle mannen van de marine evenveel kaas gegeten van het loodsvak. Daarnaast was

er bij de marine ook eigenlijk geen geld om al die schepen de haven binnen te brengen. Dus besloot een groot aantal loodsen dat ze toch liever zelf het heft in handen nam. Want dat loodsen, dat moest beter.

De loodsen richtten een eigen organisatie op. Vanaf 1888 - nu 25 jaar geleden - zijn ze helemaal zelfstandig van de overheid. Iedere loods is dus eigenlijk zijn eigen baas. Ze worden ingezet door de havens en schepen die er naar binnen willen varen. Het belangrijkste doel is nog steeds hetzelfde: ervoor zorgen dat schepen veilig binnenkomen en weer weggaan.

Zeeschepen varen door zogenaamde vaargeulen: dat zijn plekken in de zee die diep genoeg zijn om doorheen te varen.

▶▶▶ Een tender is een soort watertaxi die loodsen van het ene schip naar het andere brengt.

ALLES OVER DE HAVENS

Een haven is bijna een stad op zich. Zo zijn de havens in de omgeving van Amsterdam samen net zo groot als de stad Den Helder. Heerlen en Hilversum zijn ook ongeveer net zo groot.



Haven van IJmuiden

Foto: Peter Elenbaas

Meer dan de helft van het goederenvervoer van en naar Nederland gaat per zeeschip. De producten die hier aankomen en vertrekken, komen van en gaan over de hele wereld!



Haven van Delfzijl

Foto: Koos Boert

Het grootste zeehavengebied van Nederland is het Rotterdam, Rijn- en Maasmondgebied. Het is niet alleen het grootste havengebied van Nederland, maar van heel Europa.

Nederland telt vier grote zeehavens. Deze liggen in de omgeving van Amsterdam, Rotterdam, Delfzijl en Vlissingen.



Haven van Vlissingen

Foto: Sky Pictures

Het op twee na grootste havengebied van Nederland ligt in De Scheldebekken in Zeeland. Er zitten meer dan 250 bedrijven en er werken meer dan 16.000 mensen.



Haven van Rotterdam

Het Noordzeekanaalgebied ligt in de omgeving van Amsterdam en is het op één na grootste havengebied van Nederland. De havens zijn samen het op drie na grootste havengebied van Europa.



Haven van Eemshaven

Foto: Koos Boert

De Noordelijke zeehavens in de buurt van Eemnes en Delfzijl zijn de kleinste Nederlandse zeehavens. Toch wordt er jaarlijks nog meer dan 5 miljoen ton aan goederen overgeslagen.

Lees op pagina 12 meer over de verschillende havengebieden.

Een Swath is een boot met dubbele drijvers, waardoor hij beter stil blijft liggen bij hogere golven.

STOERE SCHEPEN EN TAAIE TENDERS

Een loods op een zeeschip zetten, doe je niet zomaar. Daar heb je aardig wat materieel voor nodig. Van supersnelle jollen tot hoogvliegende helikopters. Dit zijn de vaartuigen van het Loodswezen.



Tender

Een tender kun je het beste vergelijken met een watertaxi voor loodsen. Heeft een loods een schip veilig naar open zee gebracht, dan wordt hij aan boord van een tender naar zijn volgende klus gebracht. Bij het Loodswezen gebruiken ze vijf verschillende soorten tenders. Afhankelijk van de grootte kunnen ze acht tot twaalf loodsen tegelijk vervoeren. Een tender is minstens 21 meter lang. De langste tenders zijn net een tikkeltje groter: ruim 23 meter. Afhankelijk van het type kan een tender een maximumsnelheid van wel 28,5 knoop halen. Dat is bijna 53 kilometer per uur!



Loodsvaartuig

Als een loods aan een nieuwe opdracht begint en er is niet veel tijd om terug te gaan naar de haven, dan kan hij wachten op het loodsvaartuig zodat hij dicht bij het volgende zeeschip is. Dit zijn grote schepen van 81,2 meter lang. Aan boord van zo'n schip bevindt zich een kantoor waar de loods zijn nieuwe opdracht uit kan printen. Zit er wat tijd tussen zijn opdrachten in, dan kan hij hier ook lekker ontspannen op een fijne bank, een krant of tijdschrift lezen, televisie kijken en wat eten. Allemaal in afwachting van de volgende missie. Vergeleken met de tender en jol gaat het loodsvaartuig niet zo snel: 13 tot 16 knopen. Tussen de 25 en 30 kilometer per uur dus. Aan boord van dit waterkantoor is er plek voor zo'n 15 tot 17 loodsen.



Jol

Wil een loods snel van het loodsvaartuig naar een schip, dan stapt hij aan boord van een jol. Deze supersnelle kleine bootjes scheren over het water met een snelheid van wel 50 kilometer per uur (25 tot 28 knopen). Ze zijn klein en bieden plek aan maximaal vier loodsen. Als hij niet gebruikt wordt, bevindt een jol zich aan boord van het loodsvaartuig. De jol wordt met een davit – een soort hijskraan – in het water gelaten, waarna hij de loods naar zijn volgende missie brengt.



Swath

Zelfs bij slecht weer moeten grote zeeschepen de haven binnengebracht kunnen worden. Dan komt een swath goed van pas, een schip dat dankzij zijn dubbele drijvers extra stabiel in het water ligt. Daardoor kan een loods zelfs bij golven tot 3,5 meter hoog nog veilig naar een zeeschip gebracht worden. Het Loodswezen bezit twee van zulke Swaths, die allebei 25,65 meter lang zijn. Aan boord is er plek voor 12 loodsen en het schip heeft een maximumsnelheid van 18 knopen. Zo'n 33 kilometer per uur, dus.

Helikopter

Zijn de golven hoger dan 3,5 meter, heeft een schip een grote diepgang of is het weer echt extreem slecht? Dan gaat een loods niet met een bootje richting zijn volgende missie, maar pakt hij de helikopter. Als een zeeschip groot genoeg is, dan landt die helikopter gewoon op het dek. Is het schip kleiner of is er geen landingsplek, dan wordt de loods 'gehoist'. Dat betekent dat hij vanuit de helikopter met een kabellift naar beneden getakeld wordt, totdat hij op het dek staat. De helikopter van het Loodswezen kan zes loodsen vervoeren en is met zijn maximumsnelheid van 275 kilometer per uur razendsnel. Dat moet ook wel: de helikopter wordt ook gebruikt in geval van reddingsacties.



Als sand zich op een bepaalde plek ophoopt, ontstaat er onder water een soort zandheuvel: een zandbank!

VEILIG DE HAVEN IN

Regio Noord

De loodsen van regio Noord werken vooral in de havens van Harlingen, Delfzijl en de Eemshaven. Maar als het moet, helpen ze ook mee in de havens van Kornwerderzand, Lauwersoog en Den Oever. Er werken in totaal zestien loodsen, die samen ieder jaar zo'n 3000 diensten draaien. De loodsen worden aangestuurd vanuit het planningscentrum in de Eemshaven.

Regio Amsterdam-IJmond

Loodsen die werken in regio Amsterdam-IJmond brengen schepen van en naar de havens van Den Helder, IJmuiden, Velsen, Beverwijk, Zaanstad en Amsterdam. Ieder jaar komen er zo'n 13.000 schepen die havens binnen. Na de havens van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg zijn het de grootste havens van Europa. Het planningscentrum in IJmuiden stuurt de 62 loodsen aan.

Regio Rotterdam-Rijnmond

De regio Rotterdam-Rijnmond is het drukste loodsgebied van Nederland. De 220 loodsen die er werken, brengen ieder jaar zo'n 62.000 schepen de havens in of uit. De loodsen werken in de havens van Rotterdam, Dordrecht, Moerdijk, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Hoek van Holland en Scheveningen. Het planningscentrum bevindt zich in Rotterdam.

Regio Scheldemonden

De 162 loodsen van de regio Scheldemonden werken in alle havens langs de Westerschelde en Oosterschelde. Zij zorgen ervoor dat zo'n 20.000 schepen de havens in- of uitgaan. Ook varen zij schepen naar Vlaamse havens (Antwerpen en Gent). Hiervoor bestaat een speciale regeling. De loodsen in deze regio zijn verantwoordelijk voor 27,5% van alle scheepvaart naar Antwerpen en Gent, de Vlaamse loodsen met wie zij samenwerken beloodsen de overige 72,5%.

Tankers hebben vaak een vloeibare lading, zoals olie. Containerschepen worden gebruikt voor het vervoer van talloze andere spullen, zoals fietsen, kleding en computers.

Elk havengebied is anders en heeft dus ook zijn eigen loodsen. In Nederland hebben we vier van zulke gebieden. Samen zorgen ze ervoor dat er ieder jaar zo'n 100.000 zeeschepen veilig de Nederlandse havens in en uit kunnen varen.

Hoe word je loods?

LEREN <<<< LOODSEN

Een schip van honderden meters lang precies goed door de haven heen sturen en veilig naar de kade brengen, dat doe je niet zomaar. Wil je loods worden, dan moet je heel wat in je mars hebben!

Hoe je loods wordt? Eigenlijk net als bij ieder ander beroep: je gaat ervoor naar school. Maar de loodsopleiding is wel net een tikkeltje anders dan een gewone school. Dat opleiden van loodsen, dat doet het Loodswezen namelijk helemaal zelf!

Ieder jaar melden zich tientallen mensen die graag loods zouden willen worden. Maar voordat ze aan de opleiding mogen beginnen, moeten ze al een hbo-diploma op zak hebben.

Pas als je zelf op een schip hebt gewerkt als stuurman of kapitein, dan weet je wat daarbij komt kijken. Voordat je aan de opleiding mag beginnen, krijg je eerst nog een vaartest. Daarin mag je laten zien dat je een schip kunt besturen.

Een loods moet niet alleen goed zijn met schepen, maar ook goed tegen stress

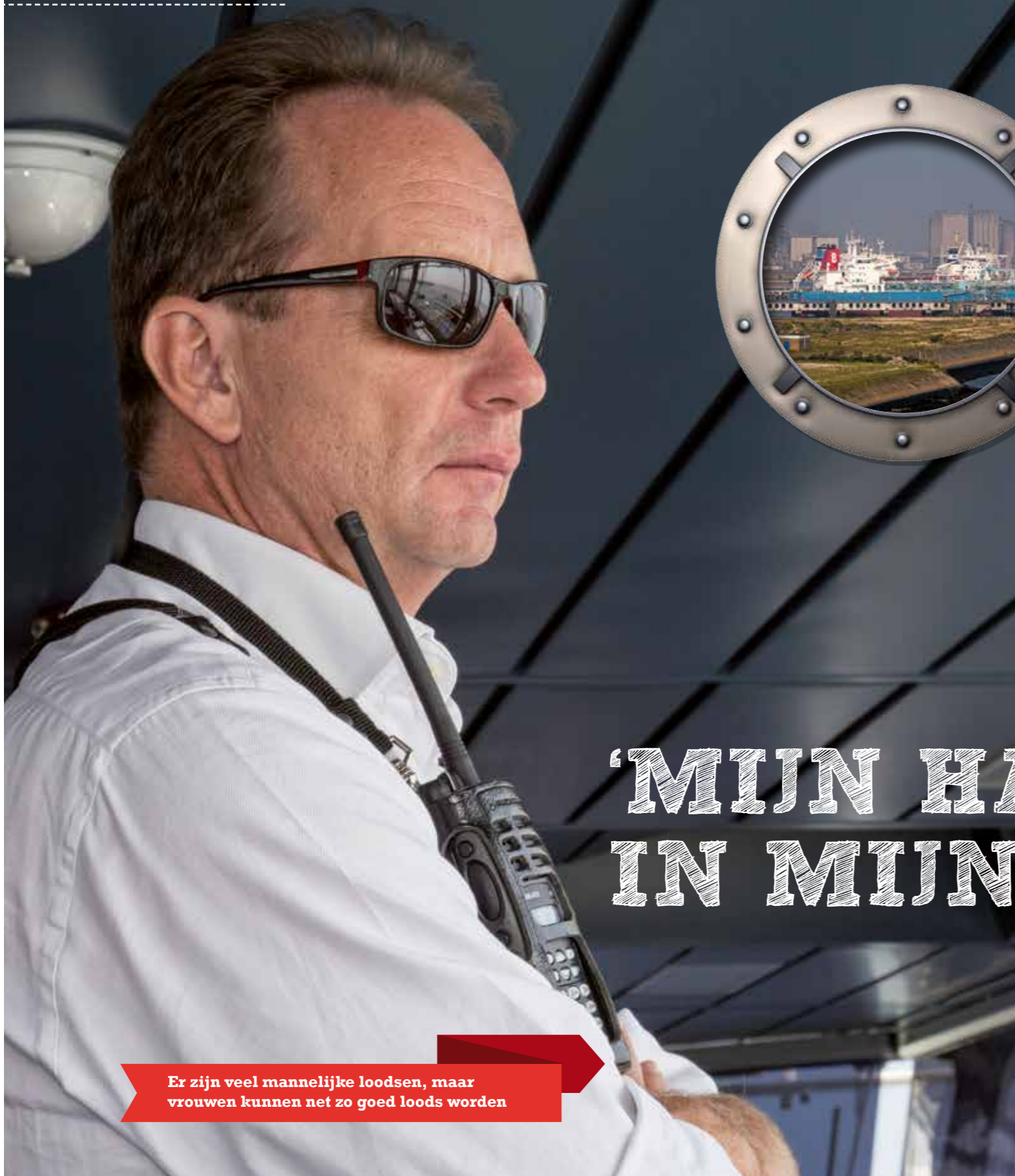
kunnen en hij moet snel kunnen schakelen. Als plan A in het water valt, moet hij snel een ander plan kunnen bedenken. En hij moet ook heel goed kunnen samenwerken. Als loods kom je telkens weer op schepen met andere mensen en samen met hen moet je ervoor zorgen dat het schip veilig de haven binnenkomt.

Als je in al die dingen goed bent, mag je beginnen aan de opleiding bij het Loodswezen. In 12 tot 14 maanden leer je alles over de haven waarin je gaat werken. Hoe diep zijn de vaargeulen? Waar liggen de zandbanken? Hoe maak je die ene moeilijke draai?

Een loods weet uiteindelijk alles van één bepaalde haven. Als hij wil overstappen naar een andere haven, moet hij weer helemaal opnieuw naar school!

>>>> Sleepboten zijn kleine, maar heel krachtige bootjes. Ze duwen en trekken grote zeeschepen de havens binnen.





Als golven metershoog tegen de boeg van een schip beuken en er een sterke stroming staat, moet een loods soms heel snel schakelen.

'Als je een loods spreekt die nooit iets heeft meegemaakt, dan liegt-ie', vertelt loods Joost. Hij staat op de boeg van het schip Budapest Express, dat hij net vanaf de Noordzee de haven in heeft gestuurd. Joost is bezig met de laatste loodjes: zorgen dat het schip veilig tegen de kade aan gelegd wordt.

Het 'achteruit inparkeren' in de haven van Rotterdam gaat precies zoals het moet gaan. Maar het is ook wel ooit anders geweest. Iedereen maakt wel eens een foutje, volgens Joost. 'Ik heb een keer gehad dat het roer van een schip verkeerd stond. Toen gingen we de verkeerde kant op en botste het schip tegen een binnenvaartschip aan.'

'MIJN HART KLOPTE IN MIJN KEEL'

Het loodsen van een schip kan soms lang duren. Al die tijd moet de loods goed op blijven letten. 'Veiligheid vinden we heel erg belangrijk, maar soms zit een ongeluk in een klein hoekje.'

Veruit de meeste loodsmissies verlopen zonder problemen. Maar heel soms gaat er weleens iets mis. Dan staat er bijvoorbeeld een heel andere stroming of heel sterke wind. Op zulke momenten kan het werk van een loods best wel even spannend zijn.

Tijdens zijn missie moet een loods niet alleen goed opletten op wat hij zelf doet, maar ook op wat andere boten in zijn omgeving doen. En soms zitten daar boten tussen waarvan de bestuurder zelf niet goed oplet.

Daar weet loods Jan Willem alles van. Zes jaar geleden botste hij bijna tegen een zeilbootje met een gezin met twee kinderen erin. De bestuurder van het bootje dacht dat hij wel even voor het gigantische zeeschip over kon steken.

'Ineens verdween het bootje onder de boeg van het schip', vertelde Jan Willem aan Omroep Zeeland. 'Mijn hart klopte in mijn keel. Op het laatste moment rende ik naar buiten om te kijken waar het bootje gebleven was. En toen zag ik ineens een gezin met twee kinderen vrolijk naar me zwaaien vanaf hun zeilbootje.'

Opletten geblazen dus. En op tijd handelen. Want een zeeschip van honderden meters lang leg je niet zomaar even stil. Als het schip eenmaal snelheid heeft, duurt het lang voordat het weer stil ligt. Het is dus heel belangrijk dat een loods snel kan beslissen.

'Als je merkt dat iets verkeerd dreigt te gaan, moet je heel snel kunnen bepalen wat de beste uitweg is', vertelt loods Joost.

'Ga je de kade op of tegen een boot aan? En hoe groot is dan de schade die je veroorzaakt? Die beslissing neem je in een fractie van een seconde!'

Precies zo iets overkwam loods Martin. Tijdens één van zijn loodsmissies brengt hij een groot vrachtschip de haven binnen. Hij geeft het commando 'dead slow', waardoor de boot op zijn langzaamst moet varen. Maar er gaat iets mis.

Door een foutje in één van de motoren vaart het vrachtschip recht op de kade af. Martin zegt tegen de kapitein dat hij op de noodstop moet drukken, maar zelfs wanneer dat gebeurt, gaat het schip nog steeds veel te snel vooruit.

Dan bedenkt Martin iets slims: hij laat de ankers vallen en zet de motor op volle kracht achteruit. Dat werkt! Met een klein schokje komt het schip uiteindelijk tot stilstand. Zonder het snelle denken van loods Martin had dat heel anders kunnen aflopen!



Er zijn veel mannelijke loodsen, maar vrouwen kunnen net zo goed loods worden

Schepen leggen aan aan de kade. Dat is een verhard stuk oever.

Colofon

Uitgave van
Nederlands Loodswezen
Berghaven 16
3151 HB Hoek van Holland
www.loodswezen.nl
info@loodswezen.nl

Concept en productie door:

Blink Uitgevers te 's-Hertogenbosch
In opdracht van het Nederlands Loodswezen.
www.blinkuitgevers.nl

Redactie: Nick Kivits

Vormgeving: Juul & Zo

Eindredactie: Ineke van Kasteren

Dtp & lithografie: Marco Rensen

Productie: Jolanda Rijdsdam

Coördinatie: Judith Meinders

Drukkerij: De Groot, Goudriaan

Foto's en afbeeldingen: Nederlands Loodswezen,
Jakob Breimer, Koos Boert, Freek van Arkel, Sky Pictures,
Peter Elenbaas, Studio Honing, Shutterstock

Met medewerking van:

Joost Leenhouts (Registerloods) en Eline Lammers

(Coördinator opleiding en trainingen)

Wouter Lokker, Marisa Hulsebosch en

Charlotte Klaasen (afdeling communicatie)

Advertenties, samenwerkingen en partnerships:

Neem contact op met Inge Baken

Tel. +31 (0) 6 203 85279

inge.baken@blinkuitgevers.nl

Copyright Blink Uitgevers B.V. / Nederlands Loodswezen

Zonder schriftelijke toestemming van de uitgever is
gehele of gedeeltelijke overname van artikelen, foto's,
illustraties en onderwerpen uitdrukkelijk verboden.

