

Met de 'Eems' kou lijden op de Eems

Schip met pensioen...

De vaarwegen van en naar onze zeehavens worden gemarkeerd door lichtboeien en tonnen, die de scheepvaart door hun vorm en kleur zowel overdag als 's nachts een veilig vaarwater wijzen of gevaren aanduiden. Het onderhoud van deze 'vaarwijzers' wordt verricht door het personeel van de rijksbetonningsdienst. vroeger ressorteerde deze dienst onder het Loodswezen van het ministerie van Defensie. De privatisering van de loodsdienst en diverse interne reorganisaties maakten van de afdeling betonning een zelfstandige rijksdienst die tegenwoordig onder de aanduiding 'vaarwegmarkeringdienst' onder het ministerie van Verkeer en Waterstaat ressorteert. In het uitgestrekte gebied tussen Ameland en de Duits-Nederlandse grens bij Nieuw Statenzijl wordt het betonningswerk uitgevoerd door het betonningsvaartuig 'Eems'. In 1961 werd dit toen nieuwe schip onder schipper J. Joosten in Delfzijl in dienst gesteld. De laatste jaren opereerde het schip vanuit Lauwersoog. Binnenkort zal dit voorheen 'Delfzielster' schip na driëndertig dienstjaren door de rijksdienst worden afgestoten om plaats te maken voor een grotere en modernere opvolger, uitgerust met alle technische en elektronische verworvenheden van deze tijd. De plotseling intredende vorst van medio februari bracht het betonningsvaartuig 'Eems' onverwacht en voor de laatste keer terug in Delfzijl om de lichtboeien voor de havenmond te redden voor de kracht van het ijs. Een verslag...

Er waait een krachtige, intens koude wind over de steiger als we ons inschepen op het betonningsvaartuig. Als vervaarlijke torpedo's liggen drie zogeheten sparboeien aan dek, gereed om straks overboord te worden gezet. twee hebben de kleur geel en een is groen met een rode band. Deze langwerpige, slanke tonnen bieden door hun vorm nauwelijks weerstand aan het schuivende ijs en zullen daarom op de plaats komen te liggen van drie imposante en ook dure lichtboeien voor de havenmond van Delfzijl.

Terwijl het gedender van de motor van de lier de onderlinge communicatie aan dek ernstig bemoeilijkt, hanteren de in overlevingspakken of drijfjassen gestoken matrozen in de bijtende februari-kou het harde en koude staal van de onwillige boeien en de zware kettingen, een klus waarbij ze eendrachtig worden geholpen door de beide machinisten.

Contrast

De huidige barre werkomstandigheden vormen een contrast met het werkaanbod in de zomer, zo blijkt uit een gesprek met meester (machinist) Alje Zwijghuizen, die bij deze gelegenheid optreedt als woordvoerder van schipper Cees van Loenen en de vijf andere bemanningsleden.

Zwijghuizen is de nestor van de zevenkoppige bemanning, zo blijkt. Zevenentwintig jaar geleden solliciteerde hij na een loopbaan als machinist op de kustvaart en een kort intermezzo op de loodsboot voor de Westereems met succes naar dezelfde functie op het betonningsvaartuig, de ander leden van de huidige bemanning, een nationale schakering van twee Rotterdamers, drie Friezen en één mede-Grunniger kwamen allen later bij 'de betonning', de beide eerstgenoemde door overplaatsing en promotie binnen de landelijke betonningsdienst.

Meester Zwijghuizen: "Toen we nog in Delfzijl lagen en we nog bij het oude loodswezen hoorden, hadden we veel verloop onder het personeel. onze jongens praatten natuurlijk met de jongens van de loodsboot en dan hadden ze al heel gauw door dat je daar meer verdiende dan hier. Daarbij kwam ook nog, dat je daar een geregeld leven had. En dat stond lijnrecht tegenover de situatie hier, met juist een vrij ongeregeld leven en vaak smerig werk. 'De ambtenaren in overall' werden we bij het loodswezen wel eens bij wijze van grap genoemd.

Veel nieuwkomers solliciteerden dus al gauw naar de loodsboot. Dat verloop van personeel was wel eens lastig, want de nieuwen moesten maar steeds weer worden ingewerkt. Maar onze toenmalige schipper Klijn, een voortreffelijke man was dat, legde de jongens niets in de weg. 'Je gaat daar meer verdienen en je hebt er een geregeld leven,' zei hij dan heel gemoedelijk. 'Moet je doen...'

Bij de entree op de betonning behoorde een gewenningsperiode, zo blijkt uit de woorden van de machinist. "Op de kustvaart en bij de loodsdienst had je als machinist de zorg voor de motoren. Dat was je werk, daar was je voor en daar hield het dan ook mee op. Maar hier komen soms zulke onverwachte dingen op ons af dat er op sommige momenten handen te kort zijn. Dan ga je daar niet een beetje naar staan kijken, in zo'n besloten groepje als bij ons is het samen uit, samen thuis.

Dat ziek je ook bij ons werk op het wad. Op de Waddenzee ben je zeer afhankelijk van het tij, van de waterstand. En als je dan een dag wilt uitsparen of je hebt kans om 's avonds nog thuis te zijn, moet je er soms wel even met z'n allen tegenaan om de klus er op tijd uit te krijgen. En daarom heeft dit werk voor een machinist toch



■ Betonningsvaartuig 'Eems'



■ Boei aan dek

wel een heel apart en ook interessant karakter. Ik had me vroeger op de vaart nooit kunnen voorstellen dat ik nog eens dagenlang op het drooggeval wad zou rondstappen om stekkbakens te plaatsen of dat ik betrokken zou zijn bij het afslepen van losgeslagen boeien van bijvoorbeeld het strand van Rottumeroog. Dat soort dingen, die afwisseling, zijn de mooie dingen van dit vak..."

Winter

De mannen aan dek zijn inmiddels uit beeld verdwenen en hebben, naar de geluiden te oordelen, hun toevlucht gezocht in de kombuis waar de lucht vanaf het vertrek reeds bezwangerd is van een koffiegear. Als het schip, nog binnen de pieren, in de korte golf-

gen met laagwater een nieuwe poging."

Onder deze winterse omstandigheden komt het gesprek op de zomerse activiteiten van de betonningsdienst op de wadden. Een vrij bestaan, dat echter hoge eisen stelt aan de lichamelijke conditie, zo blijkt uit de woorden van de bemanning, vooral waar het het zetten van 'steekbakens' betreft, door insiders doorgaans 'prikken' genoemd.

Deze steekbakens zijn takken die in de Waddenzee en in de Dollard in het zand of in de modder worden ingegraven. Bij hoogwater, als het voorheen groten-deels droogliggende wad weer is veranderd in een uitgestrekte watervlakte, geven deze opeenvolgende takken als een straatje de begrenzing van de vaargeulen aan.

De fikse wandelingen met deze 'takkenbossen' over de drooggevalen zandplaten vormen niet altijd een onverdeelde genoegen, zo valt te beluisteren. Haast steevast eindigen deze vermoeiende wandelpartijen namelijk in een haast ondoordringbare modderprut aan de rand van de geulen. De mate van wegzakken wordt door de bemanning vervolgens in plastische en niet mis te verstane woorden uitgedrukt, ten overvloede begeleid door dirigerende handgebaren ter hoogte van de bovenzijde van de benen...

Februari

Machinist Zwijghuizen: "Als we op het wad liggen, moeten we wel eens een paar uurtjes met ons betonningswerk stoppen, in verband met de waterstand. Moet je dus wachten tot de vloed je in staat stelt om de reis te vervolgen. Als het mooi weer is, benutten we die tijd vaak om wat klusjes aan te pakken die tijdens het werk vaak blijven liggen. Dus schoonsmaken, verfwerk, of wat er verder ook maar aan toe is. dan ziet ons werk er onder een stralende zon van de buitenkant natuurlijk prachtig uit. Van passerende jachtjes hoor je dan wel opmerkingen in de trant van: 'Prachtig baantje hebben jullie'. Nou hebben we geen klagen hoor, zou onzin zijn, maar voor de grap roepen we wel eens terug: 'Moet je ook eens in februari komen'."

terugblikkend op die 'winterse toestanden' gaan de herinneringen terug naar een aantal jaren geleden toen de 'Eems' ternau-

Door attent manoeuvreren van schipper Klijn kwam het schip in een mum van tijd terug naast de boei, waarop de natte, inmiddels door de kou letterlijk versteende matroos door zijn collega's van het drijflichaam werd getrokken.

Enmaal aan dek bleek de man zich absoluut niet meer te kunnen bewegen; door de kou, maar ook omdat zijn kleding ter plekke bevroor...

De kleding werd weggepeld en het lichaam van de man door zijn collega's gerost. Ook liet men niet na hem een haast traditioneel scheepsmedicijn toe te dienen; jenever. machinist Zwijghuizen: "Later heb ik geleerd dat dat een van de dingen is, die je beslist nooit onder die omstandigheden moet doen. Wat warms geven, dat is oké, maar jenever, nooit doen, hartstikke verkeerd zelfs," om hieraan met een doorbrekende glimlach aan toe te voegen: "Maar hij is heel gewoon met pensioen gegaan, hoor."

Klus geklaard

De volgende dag gaat de 'Eems' tegen laagwater weer naar buiten. Er staat nog steeds een koude, straffe wind, maar de lage waterstand en de wat afgenomen wind maken de zeegang minder. De schipper besluit de operatie 'boeien verwisselen' uit te voeren. De mannen gaan in hun rode overlevingspakken aan dek en leggen hun gereedschap, bestaande uit zware hamers, ijsstekers, kettingen en een snijbrander aan dek, gebruiksklaar.

Ieder kent zijn plaats, de tweede machinist traditiegetrouw achter de lier. Er volgt nu een periode waarin de teamgeest van de mannen aan het licht treedt. Er wordt neut gesproken, alle ogen zijn gefixeerd op de boei, in het stuurhuis speelt de schipper zijn spel met het stuurwiel en de motor om het schip langszij van de boei te brengen. Zodra de boei tijdens de manoeuvres uit het zicht verdwijnt, is het een van de mannen op het voorschip die met handgebaren een verlengstuk van de ogen van de schipper is.

Het massieve, wentelende en kerende schip met ijsstekers bestookt alsof het een te harpouneren walvis betreft. De hijsogen worden vrijgemaakt van ijs, de boei wordt ingepikt en opgeheven, waarbij het betonningsvaartuig vervaarlijk slagzij maakt. Het is nu duidelijk waarom de matroos-kok ook met mooi weer vierentwintig uur per dag slingerlatten op zijn kachel heeft...

De lichtboei is aan dek, de sparboei wordt aan de verankering van de lichtboei gekoppeld en overboord gezet. Dit verhaal herhaalt zich deze dag nog twee keer. In enige woorden vervat de schipper (de loodswezenlief voor kapitein) het werk van deze dag telefonisch in de officiële melding aan de autoriteiten: "Hebben de volgende lichtboeien vervangen door ijsbetonning," gevolgd door de nautische aanduidingen. Het was de laatste keer dat de 'Eems' in haar oorspronkelijke vaargebied actief was. Het schip wordt opgevolgd door het moderne en eigentijds uitgeruste betonningsvaartuig 'Waddenzee'. "We hebben zin in het nieuwe schip," aldus meester Zwijghuizen, "maar 't zal wel even wennen worden. En och, 'k heb nu zevenentwintig jaar op dit schip gediend, dus een beetje weemoed komt er ook wel bij..."

Direkt na de werkzaamheden voor Delfzijl zette de 'Eems' koers naar de omgeving van Schiermonnikoog waar andere lichtboeien op een spoedeisende vervanging wachtten. Het was de laatste afvaart van het betonningsvaartuig uit haar voormalige domicilie, een vertrek dat bijna ook een jubileum had kunnen zijn. Volgens de journaal van de machinist vertrok de 'Eems' in haar driëndertigjarige loopbaan namelijk iets minder dan drieduizend keer uit de haven van Delfzijl...



■ Definitief vertrek

wernood aan een tragische aantekening in het scheepsjournaal ont kwam. De opdracht was dezelfde als vandaag: In allerijl lichtboeien in zekerheid brengen, en dat bij een harde oostenwind en een extreem lage temperatuur.

De omstandigheden maakten, dat een van de matrozen op de heerlijk beijde lichtboei moest worden overgezet om de hijsaken in te pakken. Na het gedeeltelijk ijsvrij maken van de boei werden de haken volgens plan ingepikt.

Op datzelfde moment ging er echter alles tegelijk fout wat er maar fout kan gaan. Het betonningsvaartuig werd onder invloed van stroom en wind onverwacht en tegen de ervaring in bij de boei weggezet. De reeds vastgezette draad van de lier werd daarop ijlings uitgevlierd, maar toen de laatste lengte was uitgelopen, trok het schip de boei mee. Inmiddels had het commando 'lekkro anker' geklonken, maar juist op dit cruciale moment weigerde de ankerwinch haar spoedeisende diensten... De aan het schip gekluisterde boei werd eerst plat getrokken om vervolgens deels onder water te verdwijnen...

Zwijghuizen: "Ik zag mijn collega oip de boei eerst tot zijn knieën in het water staan en even later zat hij tot boven borsthoogte onder water, maar hij hield zich vast."

SPRAAK water



Door: Hans Beukema

