

LOODSWEZEN DELFZIJL

Een dienst kwam en ging...



Voor de Nederlandse Noordzeekust ligt een gordel van ondiepten die ons land bij stormweer voor het geweld van Noordzeestormen beschermen en voorkomen dat onze zeedijken vele malen breder en sterker zouden moeten zijn dan ze nu al zijn. Maar Nederland is van oudsher een scheepvaartgerichte handelsnatie en vanuit dat standpunt bezien vormt die brede strook ondiepten een bemerking van formaat. Om onze zeehavens te bereiken moet de scheepvaart haar weg kiezen door grillige, relatief smalle vaarwaters, die in dit veld van ondiepten zijn uitgeslepen. Vooral in de tijd van de zeilvaart raakten schepen soms buiten de gebaande weg en verdaagden ze op de ondiepten. Verlies van mensen, schepen en lading was het gevolg. Er kwamen protesten uit kringen van handel en industrie en mede daardoor werd rond 1850 een geregelmeerde Rijksloodswezen ingesteld, dat met goed opgeleid personeel de ingebakken handicaps van de vaarroute moest bedwingen.

Op de Noordzee, voor de zeegeaten, kwamen permanent schepen te liggen die de koopvaardij van gekwalificeerde loodsen voorzagen. Deze loodsen, met hun parate kennis van het betreffende vaargebied, assisteerden op hun beurt de kapiteins bij het binnenlopen of verlaten van havens en zeegeaten.

Delfzijl kreeg in de jaren vijftig van de vorige eeuw een Rijksloodsdienst. Het was een opsteker van formaat voor het toen nog zeer bescheiden vestingplaatsje, waarin ongeveer 4200 mensen in circa 620 huizen woonden. Een deel van de inwoners voer ter koopvaardij, was middenstander, of werkte in 'de grote industrie' die zich buiten de vestingmuren bevond. De overleving leert dat er indertijd twee scheepstimmerwerken waren, een houtzaagmolen, twee steenbakkerijen, drie kalkbrandrijen, een oliemolen en drie koren- en pelmolens, waarvan er één binnen de vestingmuur lag; locatie molen Adam in het centrum van Delfzijl. Verder waren er twee lijnbanen, één aan de huidige Noordersingel en één aan de Lijnbaanstraat.

OPSTEKER

De vestiging van het Loodswezen betekende een sociale opwaardering van de plaats en een economische injectie voor de middenstand. De vestiging van de Rijksdienst betekende namelijk niet alleen meer inwoners en dus meer potentiële afnemers, maar ook de komst van een beroepsgroep met een gegarandeerd inkomen en daarmee een voorspelbaar uitgavenpatroon. Dit in tegenstelling tot het gros van de werkende bevolking, waarvan het loon afhankelijk was van de conjunctuur en de beschikbaarheid van arbeidsplaatsen. De komst van de dienst had een grote impact voor de plaats. Voor de uitoefening van de loodsdienst waren schepen nodig, die bemand gingen worden door Delfzijlaren, het onderhoud van de schepen vond vaak plaats op de Delfzijlse werf Pik op de hoek Weiwerdemaar en Afwateringskanaal. De schepen werden door plaatselijke leveranciers bevoorrad, er werden een loodskantoor en magazijn betrokken en administratief personeel en een magazijnmeester aangetrokken.

Kortom: het loodswezen was een belangrijke economische component in de vestingplaats en de dienst was al spoedig geheel verankerd in de plaatselijke samenleving. De loodsvaartuigen maakten op een niet meer weg te denken wijze deel uit van het havenbeeld.

ONTWIKKELING

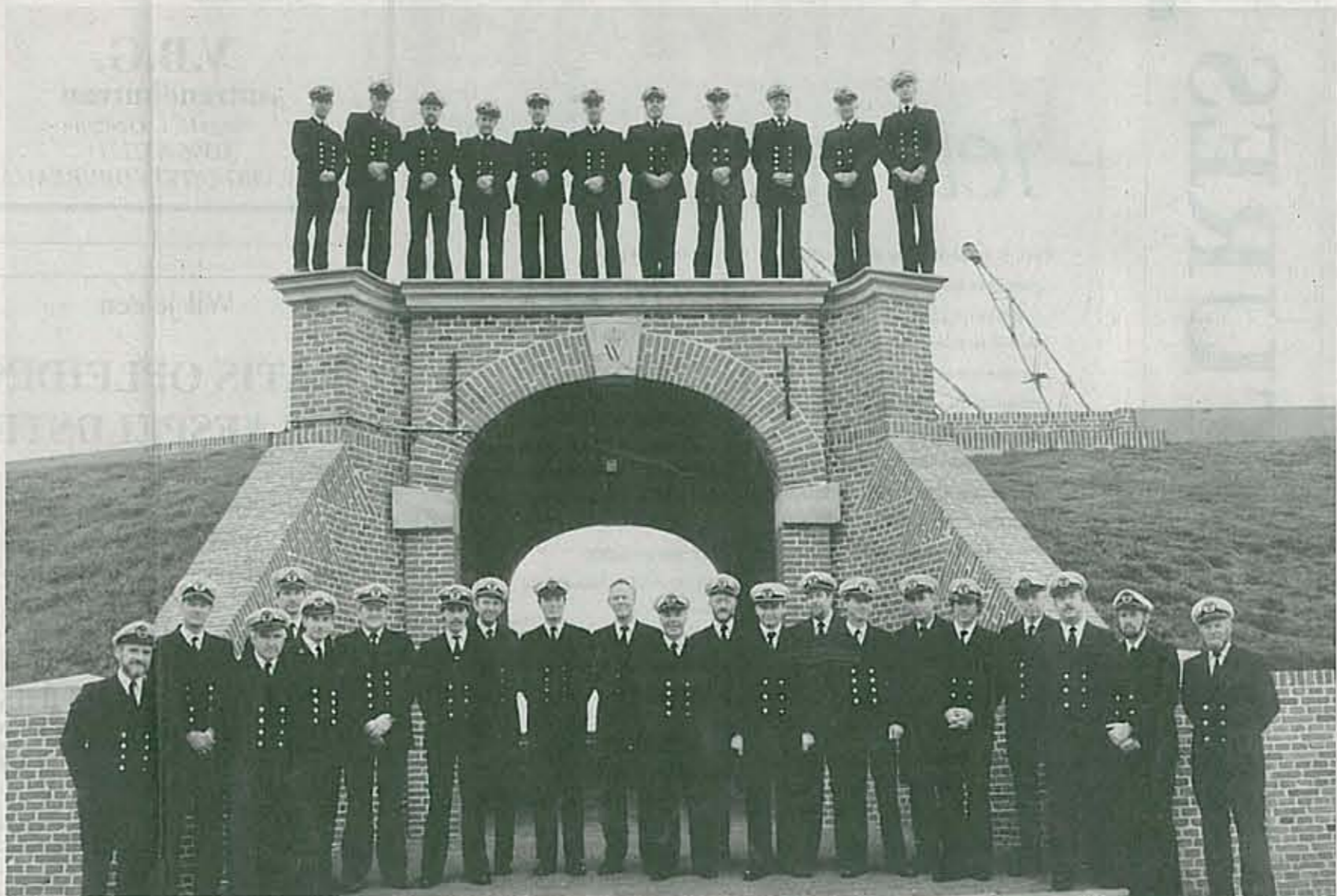
In de hieropvolgende tientallen jaren vonden er ontwikkelingen plaats, die samen naar uitstraling een heel ander

Delfzijl deden ontstaan. Het dwingende korset van de vestingwallen, dat enige uitbreiding van activiteiten in de weg had gestaan, werd afgelegd. De vestingwallen werden rigoureus geslecht en de stadsgrachten grotendeels gedempt. Delfzijl werd daarmee een 'open' plaats, die onder meer uitbreidingsmogelijkheid voor woningbouw kreeg. In de 'nieuwe eeuw' - inmiddels al 'de vorige eeuw' - werd die kans ook aangegrepen. Het huidige 'Oud West' ontstond en later de Uitwiederweg, ofwel 'Achter 't Spoor'.

Terwijl er in de jaren zeventig hard werd geschouffeld om de vestingwallen in de grachten te schuiven, werd Groningen met Delfzijl verbonden door het Eemskanaal, kreeg Delfzijl een aansluiting op het landelijke spoorwagennet en kwamen er in een internationale samenwerking met Duitsland vuurtorens langs de Eemsoevers, die nu ook nachtvaart op de Eems mogelijk maakten.

Alle factoren tezamen maakten van Delfzijl een zeehaven, die de voorheen leidende rol van zeehaven Groningen al spoedig in de schaduw stelde. De oorspronkelijke zeeweg van Groningen naar zee, het Reitdiep werd steeds meer gemeden. De loodsdienst van Oostmahorn, die deze vaarroute verzorgde, werd opgeheven en het personeel naar Delfzijl overgeplaatst.

Binnen de landelijke organisatie van het Loodswezen namen de kleinere zeehavens, waaronder Delfzijl, een bescheiden rol in. Uit organisatorisch oogpunt is dat niet verwonderlijk. Zeehavens als Rotterdam en Amsterdam waren voor ons land een economische factor van belang en deze plaatsen speelden altijd de eerste viool waar het ging om modernisering, bijvoorbeeld van het schepenbestand. De overcompleet geworden en door hun leeftijd vaak niet meer okselrisse schepen gingen vervolgens naar de kleinere standplaatsen. Een element waaraan men voorbij ging was, dat minder drukte niet betekende dat de dienst op de kleinere standplaatsen minder zwaar was en stormweer zich er minder heftig aandeed. In tegendeel zelfs: de schepen op de noordelijke standplaatsen Delfzijl en Terschelling moesten zich bij opkomend slecht weer doorgaans in de richting van de storm naar veiliger water vechten. De moeilijke positie van deze standplaatsen werd door de praktijken-



Loodsencorps anno jaren tachtig. Boven v.l.n.r.: C. van Veenhuizen, M. Stammes, W.A. Kruit, K. Birza, J. Houwerzijl, H.A. Begeman, P. Richters, T. Wildeman, A. Holzmann, G. Roorda, G.M. de Vries. Beneden v.l.n.r.: H. Luining, W.S. Heijn, C.F.J.W. Welte, J. Schol, J. Koupric, L. Kazemier, H.P.S. Arendsen, A.J. Draaisma, R.A. Salomons, G.P.L. Mollema, J. Boxma, H. Schanssema, F.T.J. van Manen, G.W.R. Blijdorp, W.J. de Vreeze, A.H.M. Nelisse, R. Huitenga, C.F. Reinders, R.F. van Neer, J. Verdoorn, C.P. Baalbergen. (foto: John Vos)

sen wel erkend, niet echter door de leiding van de Koninklijke Marine, waaronder het Loodswezen ressorteerde.

In 1900 werd het eerste Nederlandse stoomloodsvaartuig geïntroduceerd. Deze modernisering van de vloot werd ingezet voor de vaart op Rotterdam. Terwijl de stoomvloot in het Westen werd uitgebreid, bleven de zeilschepen op de kleine standplaatsen gehandhaafd. Een ramp met een Delfzijlse loodschoener in 1921 leidde er mede toe dat in 1923 ook stoomschepen in Delfzijl werden gestationeerd.

STATUSVERANDERING

De nieuwkomers konden geen vergelijking met de loodsvaartuigen voor de grote zeehavens doorstaan. Het waren omgebouwde trawlers, die voor de loodsdienst waren aangepast. Deze verbouwingen - zeg: verzwaringen - maakten dat de schepen hun laatste twee ton kolen niet mochten verstoken, omdat anders de stabiliteit van het schip in gevaar kwam. Oud-opvarende herinneren zich hoe onbeschermde, gloeiendhete stoomleidingen langs de kooiwand liepen en zelfs van diameter veranderden als er stoom door werd geblazen!

In de loop van jaren veranderde de interne status van de loodsen. Op de zeilschepen hadden ze min of meer deel uitgemaakt van de bemanning.

De oudste loods liep beurtelings met de loodschipper wacht, zes uur op, zes uur af. Als de loods aan de beurt was om overgezet te worden op een koopvaardijship, nam de in opvolging oudste loods deze stuurmansdienst van hem over.

Zijn collega's werden eveneens ingezet voor de scheepsdienst. Een loods werd met een sloep - bemand door twee matrozen - naar de koopvaarder overgezet. Het overboord zetten van de sloep vroeg nogal wat zeilmanoeuvres en daarvoor werden ook alle aan boord zijnde loodsen opgetrommeld, dat hoorde bij hun taak. Bij onderhoudswerkzaamheden aan het schip waren ze echter niet betrokken.

De afschaffing van de zeilschepen bracht na verloop van tijd voor de loods de status van passagier. In afwachting van de komst van een schip bracht hij zijn tijd door met rusten of hobby's. Het varen en manoeuvreren van het loodsvaartuig was nu geheel een zaak voor de bemanning. De stoomschepen 'Spica' en 'Wega' maakten in de jaren vijftig plaats voor de motorloodsvaartuigen 'Castor' en 'Pollux'. En met de komst van deze schepen gingen tevens de roeisloepen met pensioen. De nieuwe motorschepen waren uitgerust met motorsloepen.

REORGANISATIES

Loodswezen Delfzijl had in de jaren' zeventig circa 120 mensen in dienst, waaronder ongeveer dertig loodsen. In de jaren tachtig werden diverse rijksdiensten geprivatiseerd. In dat kader werd het Loodswezen aan de vleugels van de Koninklijke Marine onttrokken, waaronder ze zich sinds de oprichting had gekoesterd. De zelfstandige loodsen verenigden zich in loodsencorporaties, overkoept door de Nederlandse Loodsencorporatie. De bemanningen van de schepen - nu ondersteunende dienst genoemd - werden ondergebracht in een Loodswezen Nederland b.v. Tien jaar geleden werden de laatste financiële banden met het Rijk verbroken: Loodswezen nieuwe stijl moest op eigen benen staan.

De voormalige overheidsdienst was daarmee een marktgerichte organisatie

geworden met alle uitloeisels daarvan, waaronder kosten- en balansenalyses. Die lieten zien dat diverse loodsencorpsen hun kosten niet konden opvaren en daarmee ten laste kwamen van de drukke havens in het Westen. De kostenbeheersing in Delfzijl werd enige jaren geleden onder meer gezocht in het opheffen van de kruispost buitengaats. En daarmee was een periode van circa anderhalve eeuw afgesloten, waarin de silhouetten van Nederlandse zeil-, stoom- of motorloodsvaartuigen voor de monding van de Westereems voor zeevarenden de eerste kennismaking met de bestemmingshaven Delfzijl waren.

De loodsvaartuigen liggen al enige jaren niet meer op hun vertrouwde positie bij de Westereems-boei, hun taak is overgenomen door relatief kleine, wendbare schepen die vanuit de Eemshaven binnenkomende of uitgaande vaart tegemoet varen, langszij komen en weer naar de haven terugkeren.

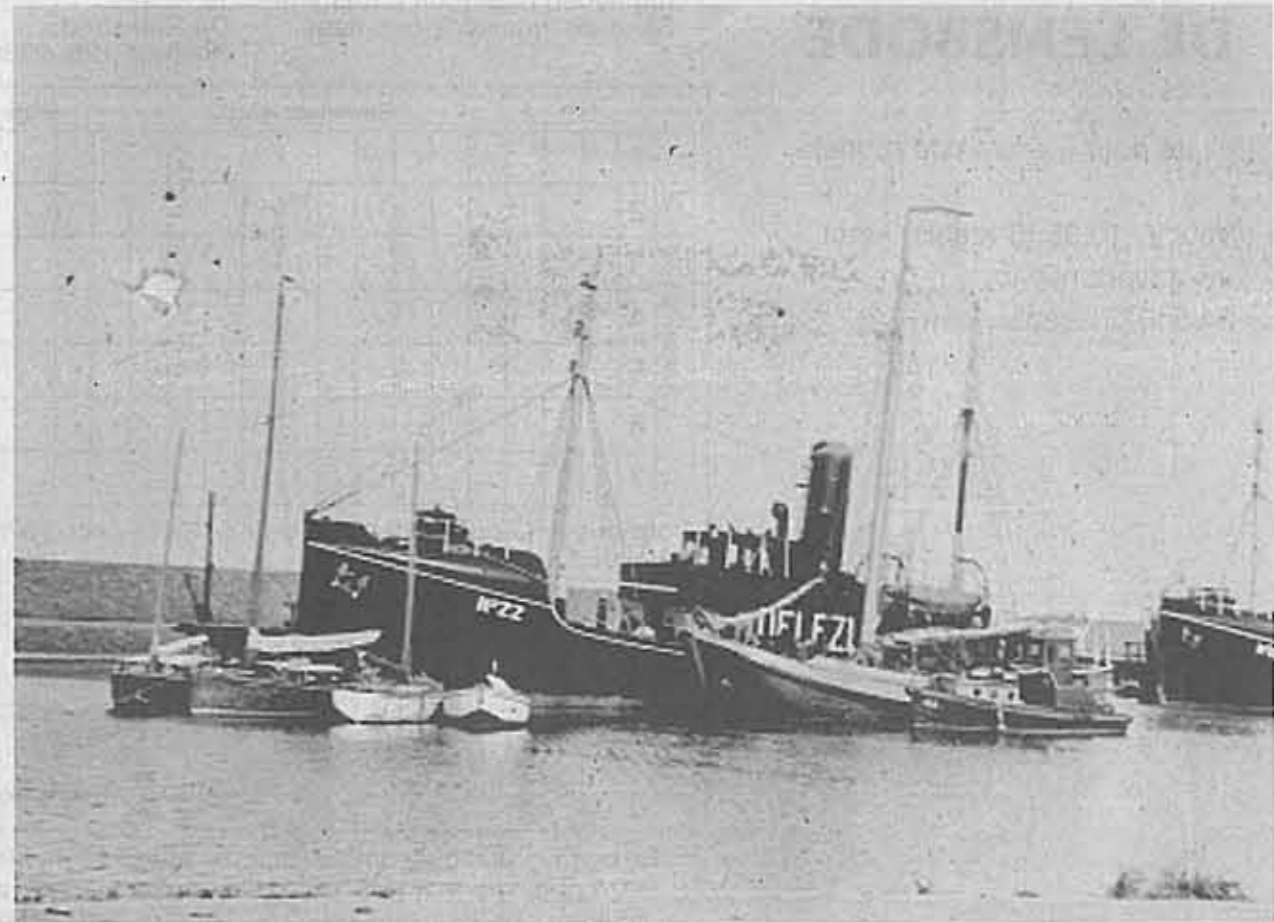
Al eerder verdwenen de loodsvaartuigen ongemerkt uit het Delfzijlse havenbeeld om uit de nieuwe uitvalsbasis Eemshaven te gaan opereren. Even ongemerkt verdwenen de dienst ook uit het straatbeeld.

Het eens zo omvangrijke loodsencorps is inmiddels gereduceerd tot acht personen, die niet alleen meer plaatselijk, maar ook regionaal functioneren. Zo heeft er langs de weg van geleidelijkheid een afscheid plaatsgevonden van een dienst, die ooit voor een belangrijk deel het wel en wee en de welstand in Delfzijl bepaalde. Honderdvijftig jaar nadat waardig geïnformeerde rijkszeelui in het Delfzijlse straatbeeld verschenen en een vloot loodskotters en -schoeners haar plaats in de haven op-eiste, is de dienst van het Loodswezen geheel uit de plaatselijke samenleving verdwenen. De loodsvaartuigen met ooit zo vertrouwde namen kregen geen opvolging en daarmee verdwenen de bedrijvigheid die deze dienst ooit met zich bracht. Delfzijl is qua maritieme uitstraling een

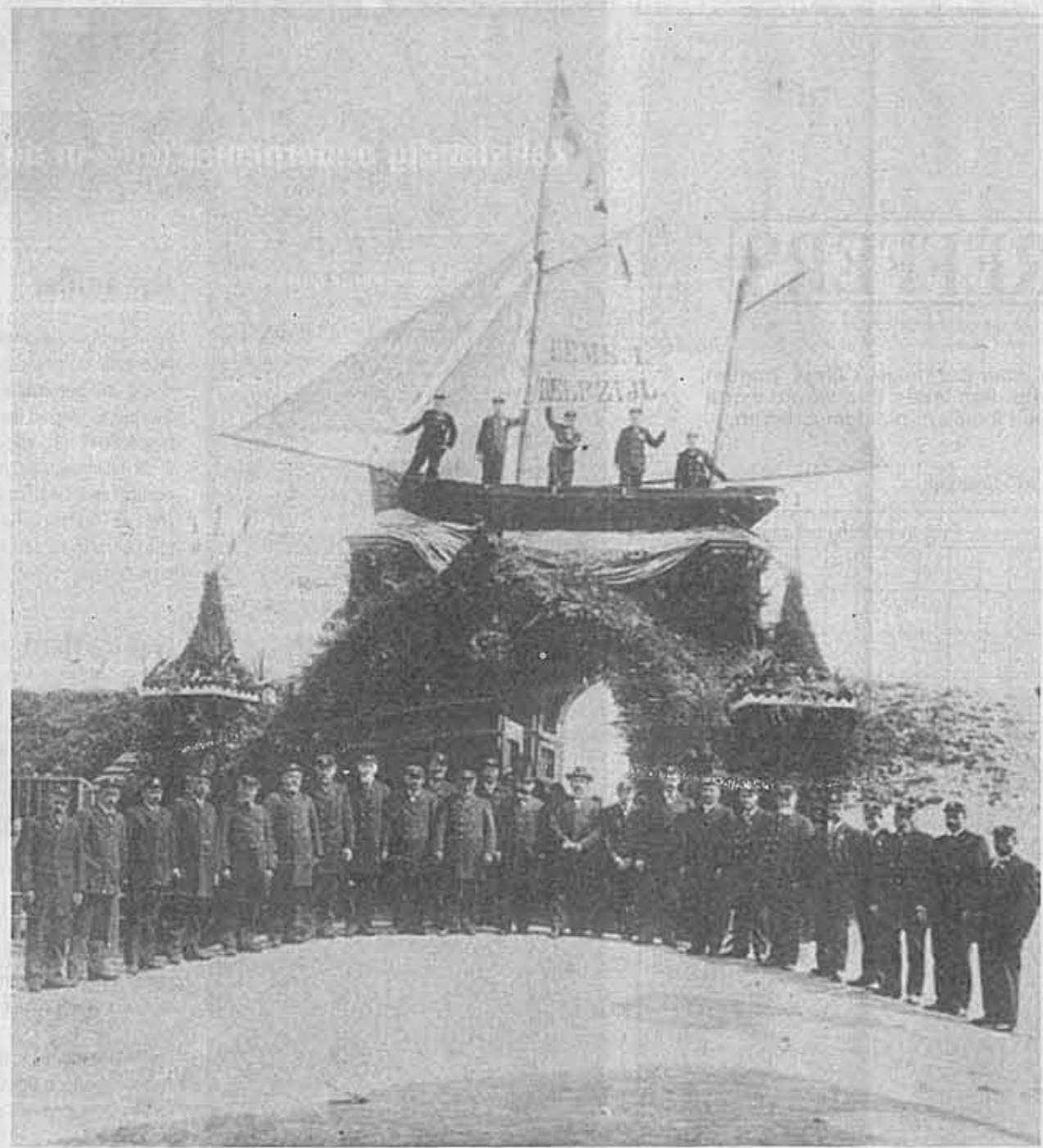
Al eerder verdwenen de loodsvaartuigen ongemerkt uit het Delfzijlse havenbeeld om uit de nieuwe uitvalsbasis Eemshaven te gaan opereren. Even ongemerkt verdwenen de dienst ook uit het straatbeeld.



Loodsboot 'Pollux', reserveschip 'Aldebaran' van IJmuiden en de Delfzijlse afhaler 'Zeezwaluw'.



In 1923 kwamen er stoomloodsvaartuigen in Delfzijl en veranderde de scheepsorganisatie.



Een deel van het loodspersoneel ter gelegenheid van Koninklijk bezoek 1903. V.l.n.r.: J. de Jong, A. Sleeboom, A. Duintjer, K. Gosselaar, T. de Vries, J. Ohlsen, J. Visser, J. van Deemter, J. van Linge, W. Slik, K. de Vries, R. Klin, loodsininspecteur J. Eybergen, loodscommissaris P.J. Guttig, P. de Roos, R. van Till, H. Boompaal, H. Dubois, K. Kooi, H.H. Engels, G. de Roos, N. van Zanten, H. de Vries, A. van Driessum.

Sprakwatter

door

Hans Beukema

