



De 'Castor' met haar nieuwe aanwinst op het Noordzeekanaal tijdens de Sail In naar Sail Amsterdam 2010. Foto Gerrit van Burgeler

De 'Castor' heeft weer tanden

oude loodsboot kreeg haar kanon terug

DOOR GERRIT VAN BURGELER

Het is al weer twee jaar geleden dat ik in de Wimpel beschreef ik hoe scheepsbouwkundig ingenieur Mario van Parijs de uit 1950 daterende loodsboot 'Castor' van de ondergang had gered om vervolgens te beginnen met een ingrijpende restauratie van het scheepje. (Zie DBW 2008, pag 288 t/m 291) Afgelopen zomer, tijdens de 'Sail-In' van de deelnemers aan Sail Amsterdam 2010 op het Noordzeekanaal zag ik de 'Castor' weer en het viel me meteen op dat er iets was veranderd. Het eerst zo bescheiden scheepje maakte nu een zelfverzekerde indruk zoals het door de menigte boten en bootjes met kijkers ploegde. Toen het dichterbij passeerde zag ik hoe dat kwam. Oorzaak was ongetwijfeld de aanwezigheid van een opvallend stuk op het voordek. En met stuk bedoel ik geen aantrekkelijke jongedame, maar een stuk van zeven zes. Of, om het anders te formuleren, een scheepskanon met een kaliber van 7,6 cm, zoals dat ook in haar jonge jaren had gevoerd. De 'Castor' was niet alleen meer een mooie oude loodsboot, maar een trotse (reserve)-veteraan van Hare Majesteits Koninklijke Marine.

Het scheepje werd in 1950 door Scheepswerf Gebr. Pot In Bolnes opgeleverd als naamgever van een reeks van zeven. Daarvan werden ook de 'Pollux' en de 'Betelgeuze' bij Pot gebouwd, terwijl de overigen, de 'Antares', de 'Bellatrix', de 'Procyon' en de 'Sirius' van stapel lipen bij Boele's Scheepswerven en Machinefabriek, eveneens in Bolnes. Opdrachtgever was het 'Ministerie van Oorlog' zoals dat toen nog weinig eufemistisch, maar wel waarheidsgetrouw genoemd werd. Dat dit departement de schepen bestelde mag dan heden te dage, nu het loodswezen al lang geprivatiseerd is, vreemd lijken maar

dat was het niet omdat het loodswezen toen nog onder de marine viel. Ze kregen dan ook naast het beloodsen nog een tweede taak; in tijd van oorlog zouden ze in de vloot worden opgenomen als een 'communicatievaartuig'. Een wat misleidende omschrijving, want wat ze werkelijk moesten doen bij een in die tijd door velen verwachte en gevreesde aanval van de Sovjet-Unie, was het overbrengen van leden van het koninklijk huis en de regering naar Engeland. Bij het begin van de Tweede Wereldoorlog, toen de Duitsers Nederland overrompelden, had men daarvoor een beroep moeten doen op de Britse marine en zo'n blamage wilde men niet nog eens moeten meemaken. Om die vlucht naar Engeland onder alle omstandigheden mogelijk te maken, nam men geen halve maatregelen. Zo werden twee van de zes tanks, afgevuld met gasolie verzegeld, zodat men altijd voldoende actieradius had om de overkant van de Noordzee te bereiken. Na als vluchtschip gediend te hebben zouden de boten taken krijgen bij het beschermen van langzame konvoien. Omdat met enige kans op succes te kunnen doen, werd voor het stuurhuis een kanon van 7,6 geplaatst met daaronder een munitieruim. Achterop zouden in geval van oorlog nog twee Oerlikon-snelvuurkanons van 20 mm tegen luchtdoelen kunnen worden opgesteld. Enkele bemanningsleden werden door de Koninklijke Marine opgeleid tot kanonnier en werden daarna regelmatig opgeroepen voor 'herhalingsoefeningen'. Het idee van een combinatie loodsboot/vluchtschip/oorlogsschip was overigens niet nieuw. Toen op 2 april 1940, net een maand voor de Duitse inval, de eerste motorloodsboot in dienst werd gesteld, tot die tijd hadden alle loodsboten nog stoommachines, ging het om net zo'n schip. Evenals veel latere, na-oorlogse loodsboten werd ook dit vaartuig, de 'MLB no. 1', gebouwd bij Boele in Bolnes. Net als die na-oorlogse schepen kreeg het een fundatie voor een kanon, ditmaal van 7,5 cm, en opstellingen voor enkele mitrailleurs. Bovendien, en daar week het van zijn opvolgers af, was het achterdek ingericht voor het leggen van een veertigtal mijnen. Het scheepje werd toegewezen aan het 6e district van het loodswezen, in Vlissingen, maar heeft daar noch als loodsboot, noch als marinevaartuig dienst gedaan. Het bleef na het uitbreken van de oorlog in Vlissingen liggen om zo nodig te dienen als vluchtschip voor leden van het Koninklijk Huis en/of plaatselijke militaire bevelhebbers. Maar zover is het niet geko-

men. Toen de boot op 15 mei naar Breskens overstak om te bunkeren liep ze op een mijn en zonk. Eén bemanningslid was op slag dood, een tweede overleed later aan zijn verwondingen.

Het kanon van zeven zes

Sinds Mario van Parijs en Eelke Cornelissen de oude, zwaar verwaarloosde loodsboot in 2005 in de haven van Urk ontdekten en vervolgens aankochten is, in samenwerking met de speciaal voor dit doel opgerichte

Stichting Castor en met steun van vele sponsors al heel veel gedaan om het scheepje in zijn oorspronkelijke staat te herstellen. Het is helemaal ontroest en van een goed verfsysteem voorzien, de direct omkeerbare 6-cilinder Smit-MAN-diesel is gereviseerd, het stuurhuis ziet er weer uit als nieuw evenals de aanvankelijk zwaar verroeste masten. Maar er bleven pijnpunten en een daarvan was de lege plaats op het voordek, waarop ooit het kanon had gestaan. Dat kanon van de 'Castor' is van boord

Aan boord tijdens de Sail In. Let op het fraaie wapenschild.





Het kanon nog in de januari-sneeuw bij Fort Kijkduin met vlnr. Wil van Parijs, Bob Kos en Wim Broek.

gehaald, kort voordat de loodsboot in 1981 door de Dienst der Domeinen werd verkocht. Wat er verder mee is gebeurd is onduidelijk. Om aan een vervanger te komen werd, met succes, een beroep gedaan op kapitein Bob Kos van de Afdeling Rekvisieten van het Ministerie van Defensie. Hij vond er drie terug; één in de tuin van de Kattenburgkazerne in Amsterdam, één bij het Marinemuseum in Den Helder en één bij Fort Kijkduin, in Huisduinen, even te westen van Den Helder. Dat fort was ooit onderdeel van de uit de Napoleontische periode daterende Stelling van Den Helder. Tegenwoordig is het een openluchtmuseum, gewijd aan de verdediging van de marinehavens aan het eind van de achttiende, begin negentiende eeuw. Het uit de twintigste eeuw daterende kanon van zeven zes paste daarin uiteraard helemaal niet en de eigenaresse, de Stichting Stelling Den Helder, was

daarom al lang blij dat ze het roestige ding voor de gebruikelijke koopsom van één euro aan de Stichting Castor kon overdoen. Een bijkomende voorwaarde was nog wel dat er een oude voorlader voor zou terugkomen en ook dat heeft Bob Kos weten te regelen. Overigens kan uiteraard niet iedereen zomaar een kanon kopen en ergens neerzetten. Daarvoor zijn officiële vergunningen nodig van het Ministerie van Justitie en, in dit geval, van het politiecorps Rotterdam-Rijnmond. Daarvoor werd Mario's doopceel gelicht en werd gekeken of hij geen strafblad had. Bovendien moest hij aantonen dat de plaatsing van het kanon 'een aannemelijk belang' diende. De verklaring dat het kanon een essentieel onderdeel was van de loodsboot en dat die als museumchip- van grote culturele waarde voor Nederland is voldeed. Agenten van de Afdeling Wet Wapens en Munitie

van het politiecorps Rotterdam-Rijnmond hebben aan boord persoonlijk de benodigde documenten overhandigd.

Het kanon is er een uit een enorme serie die tijdens de Tweede Wereldoorlog in de Verenigde Staten is gebouwd door de Fisher Body Division, de carrosseriefabriek van General Motors. Fisher Body Division was een van de talloze fabrieken waarvan op basis van het nog steeds bestaande COCO-stelsel (government owned, company operated) machines door de staat worden betaald onder de strikte voorwaarde dat in geval van oorlog of oorlogsdreiging onmiddellijk wordt omgeschakeld op de productie van militair materieel. Een groot aantal van deze kanons werd kort na de oorlog door de Amerikanen op basis van het MDAP-programma aan de Nederlandse marine geleverd om er in geval van oorlog



Wil (vader) en Mari (zoon) van Partijs manoeuvreren het kanon op zijn plek op het voordek.

koopvaardijsschepen mee te bewapenen. MDAP stond voor Mutual Defence Aid Program en was bedoeld om de door de Tweede Wereldoorlog verarmde Westeuropese bondgenoten te helpen bij de opbouw en bewapening van hun strijdkrachten. De Amerikaanse aanduiding voor de stukken was 3 inch/150 MK21 gun. Een aantal van deze kanons werd bestemd voor de loodsboten van de Castor-klasse. De rest zou tientallen jaren in opslag blijven om uiteindelijk te worden verschromt. Eind jaren negentig dreigde dat lot ook voor het kanon dat nu op de 'Castor' staat, maar het bleef de smeltoven bespaard omdat het een plaatsje op Fort Kijkduin kreeg, waar het als klimtuig werd gebruikt voor kinderen. Het transport van Fort Kijkduin naar Rotterdam werd, net als de restauratie van de masten, kosteloos verzorgd door Boerman Transport in Hardinxveld-Giessendam. Chauffeur/kraandrijver André Kortland offerde er zijn vrije zaterdag voor op. De plaatsing van het 3,5 ton zware gevaarte was nog niet zo eenvoudig omdat de fundatie niet meer aanwezig was. Voorlopig is het kanon dus maar met een paar bouten vastgezet. Een direct zichtbaar effect was dat de boot nu weer gelijklastig ligt. Na plaatsing heeft het kanon snel een likje grijze verf gekregen zodat het er, voor het oog althans, tijdens Sail Amsterdam en de

Wereldhavendagen in Rotterdam netjes uitzag, maar dat was uiteraard alleen een lapmiddeltje om het roest te verbergen. De bedoeling is dat het deze winter grondig wordt gerestaureerd zodat het niet alleen weer tegen de elementen is beschermd, maar dat men ook weer kan vluchten en baksen, met andere woorden, de loop bewegen in het verticale en het horizontale vlak. Als de nodige vergunningen kunnen worden verkregen, wil men er straks zelfs saluutschoten mee kunnen afvuren! Om het kanon weer helemaal compleet te maken, moeten overigens nog wel wat onderdelen worden bemachtigd. Zo ontbreken de richtvizieren en de stoeltjes van de twee richters. Een oud-opvarende uit de tijd dat de 'Castor' als 'Redeemer' (Verlosser) werd gebruikt bij de verkondiging van het

Wil van Partijs tjet het kanon in passend marinegrijs.



evangelie, onder meer in het Middellandse Zee-gebied, probeert in de Verenigde Staten de missende onderdelen alsnog boven water te krijgen.

Nog steeds; de scheepsbel

Node gemist aan boord wordt nog steeds de oorspronkelijke scheepsbel. Die ligt in het magazijn van het Loodswezen Noord in Delfzijl en daar weigert men, ondanks herhaalde verzoeken, de bel af te staan. Als reden wordt aangevoerd dat men haar te zijner tijd een plaatsje wil geven in een nieuw te bouwen kantoor in de Eemshaven. De secretaris van de Stichting Castor, Peter Tuil, is nu handtekeningen aan het verzamelen onder oud-opvarenden in de hoop dat hun stem de leiding van Loodswezen Noord alsnog kan vermurwen de bel af te staan. We zijn benieuwd!

Wat het schip inmiddels wel siert is een splinternieuw houten bord met het rijkswapen tegen de voorkant van het stuurhuis. Pogingen het oorspronkelijke wapen, dat ook bij Loodswezen Noord zou moeten liggen,

los te krijgen hebben eveneens gefaald maar Willem Rep, de man die alle wapenschilden voor Defensie maakt, heeft kosteloos een nieuw vervaardigd. Petje af voor die man en vele anderen die zonder enige financiële vergoeding meehelpen om de 'Castor' weer te maken tot een, zoals de stichting dat zelf noemt, 'een comfortabel en veilig uitgerust schip, geschikt voor 150 passagiers zodat iedereen de nostalgie kan ervaren, doch met inachtneming van het historische karakter van dit unieke toonbeeld van Varend Erfgoed.'

De verschijning van het kanon op het voordek is het publiek niet onopgemerkt voorbijgaan. Een aantal oud-koopvaardijmannen herkenden het meteen omdat ze met net zo'n kanon hadden moeten leren schieten tijdens hun verplichte opleiding tot koopvaardij-konstabel op Fort Erfprins, het grootste fort van de Stelling van Den Helder, waar jarenlang de artillerieschool van de marine was gevestigd. Anderen, de dienstplicht ligt al weer ver ach-

ter ons, herkenden het stuk niet eens als zodanig en meenden dat het een waterkanon was of een apparaat om lijnen over te schieten. Weer wat dichterbij in de buurt kwam een vrouw die aannam dat het een kanon was om harpoenen op walvissen af te schieten. 'Zijn jullie nou helemaal?'

Wie intussen denkt dat de mensen van de 'Castor' met de restauratie van hun schiettuig klaar zijn, vergist zich. Er is nog een hele grote en dure klus waar men door gebrek aan financiën nog niet is toegekomen; het herstel van het heerlijk door zee en regenwater aangetaste teakdek. Het is niet alleen een kwestie van de voegen tussen de dekplanken vervangen. Het vocht heeft over een lange periode ook kunnen doordringen tot onder de planken, waar het delen van het stalen dek heeft aangetast. Kortom, sponsors zijn nog steeds welkom evenals donateurs, die in ruil een dag met het schip mogen meevaren.

Een kijkje in het zorgvuldig gerestaureerde stuurhuis van de 'Castor'.

