

# Zeven voormalige loodsboten van vele markten thuis

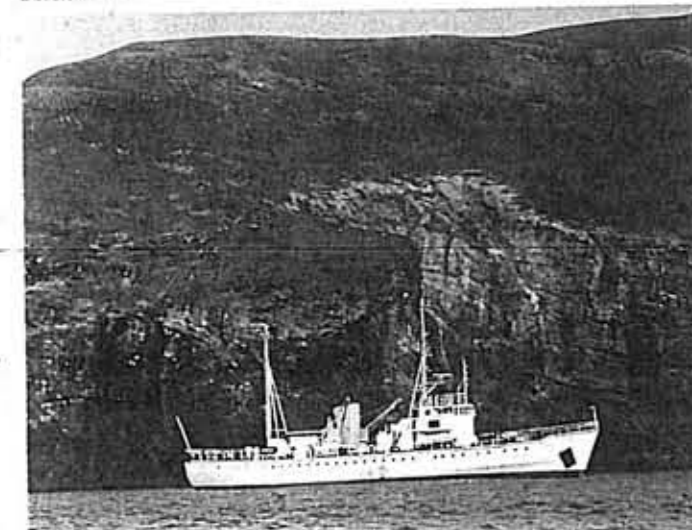
## Voormalig loodsboot „Procyon” nú luxe motorjacht

DOOR ALBERT BOES

Omstreeks 1950 bouwden de werven van Boele en Pot in Bolnes een zevental loodsboten. Na ongeveer 30 jaar vrij onopvallend dienst te hebben gedaan voor de Nederlandse kust, werden ze verkocht en daarmee begon voor hen een opmerkelijke, nieuwe carrière. Dat geldt met name voor de „Sirius” die nog regelmatig in het nieuws is bij acties van Greenpeace. Verder werden verschillende van deze schepen ingericht als motorjacht. Zoals de „Procyon”.

Frappant is dat de zeven zusterschepen (de „Pollux”, „Bellatrix”, „Procyon”, „Castor”, „Antares”, „Sirius” en „Betelgeuze”) bijna 50 jaar nadat ze gebouwd werden, nog altijd in de vaart zijn! Deze voormalige loodsboten zijn een scheepsbouwkundig visitekaartje voor hun bouwers, die hun werk deden onder toezicht van de Koninklijke Marine (omdat het Loodswezen daar toen onder viel).

De „Plancius” in juli 1980 – enige maanden nadat haar 30-jarige loopbaan als loodsvaartuig „Pollux” voor de Nederlandse zeegeaten was beëindigd – bij Boreneiland.



Dit bouwtoezicht is kennelijk zeer serieus uitgevoerd. Bovendien is merkbaar dat er niet op een dubbelte is gekeken; omdat de schepen ook voor oorlogstaken werden ontworpen, zijn veel installaties „dubbel” uitgevoerd.

Hoewel de schepen eigenlijk bedoeld waren om dienst te doen in de Nederlandse kustwateren, kwamen ze – nadat het Loodswezen hen had verkocht – veelal zeer ver van huis terecht. Zo maakte de „Pollux” tussen 1980 en 1988 onder de naam „Plancius” als expeditievaartuig verschillende reizen naar Spitsbergen. Daarna droeg het vaartuig vier jaar de naam „Waterproef” en sinds 1992 vaart het schip onder de oorspronkelijke naam „Pollux” als pleziervaartuig. Ook de „Bellatrix” vaart als particulier motorjacht; thans vooral in het Caribische zeegebied. De „Procyon” is eveneens (sinds 1980) als particulier jacht ingericht. De „Castor” wordt, na enige jaren in de offshore onder andere hydrografische werkzaamheden uitgevoerd te hebben, ingezet voor zendingswerk (onder meer in het Verre Oosten). De „Antares” is nog steeds uitgerust voor het uitvoeren van werkzaamheden in de offshore-industrie.



De „Pollux”, in haar originele gedaante, varend als loodsboot tot 1980. Daarna werd het schip ingericht als het expeditievaartuig „Plancius”. Het schip werd gebouwd door de Gebr. Pot in Bolnes, lengte 45,87 m over alles, breedte 8,43 m, holte 5,86 m, uitgerust met een 650 pk Smit/MAN hoofdmotor. In 1988 kocht de Rotterdamse reder Joon het schip om het als particulier jacht „Waterproef” in te richten. Nadat de rederij failliet was gegaan, werd het schip in 1992 verkocht, waarbij de originele naam „Pollux” in ere werd hersteld. Het schip is nog steeds als motorjacht in de vaart. Foto Albert Boes.

### „Procyon”

Gedurende 29 jaar voerde de door Boele in Bolnes gebouwde „Procyon” voornamelijk loodsdiensdiensten uit voor de mond van de Nieuwe Waterweg. Ze werd in 1980 door de heer Fazili gekocht, die haar liet inrichten als een particulier motorjacht. Samenhangend met zijn Iraanse afkomst, gaf hij het schip (dat onder Nederlandse vlag bleef varen) de naam „Persia”. In 1991 werd de „Persia” opgelegd in verband met gezondheidsklachten van de heer Fazili.

In die tijd maakten Dick Dogge naar en andere leden van de Jachtvereniging Watervrienden (JVW) in Haarlem, flinke tochten met hun zeiljachten (met een lengte tussen de 10 en 12 m) in de Europese wateren. Dick vertelde ons: „Door ons werk kunnen we geen tochten maken, die langer dan vier weken duren en dit beperkt uiteraard wel het vaarbereid. Om daar een mouw

aan te passen, verbouwen we al eens een vrachtwagen om jachten van onze leden naar een ander vaargebied over te brengen. Zo werd ook de Middellandse Zee voor onze zeilboten bereikbaar. Toch bleven we uitkijken naar wat anders. Met een aantal leden speelden we met de gedachte om een uitge-saneerde viskottor te kopen en om te bouwen tot motorjacht.” Dick en verschillende andere leden van de JVW zijn nu midden-vijftigers en in de watersport komt het vrij vaak voor dat bij die leeftijd zeezeilers, motorbootvaarders worden.

### Onderdelen nog verkrijgbaar bij IHC!

Op een heel goede dag liep Dick tegen de „Persia” op, die toen al drie jaar in 's-Gravendeel was opgelegd. Veel groter dan wat hem voor ogen stond, maar hij raakte snel verliefd op dat schip! Binnen de jachtvereniging bleek ook veel belangstelling te bestaan voor deze voormalige loodsboot. In die tijd hebben bij elkaar wel zo'n twintig leden (en hun echtgenoten) het schip van onder tot boven bekeken en toen bleek dat de hoofdmotor in een uitstekende staat verkeerde.



De „Bellatrix”, nog in haar originele gedaante als loodsboot, compleet met kanon op het voorschip. Het schip is thans als particulier jacht uitgerust. Foto Cees van der Meulen.

Het schip is uitgerust met een uit 1951 (het bouwjaar van de „Procyon”) daterende Smit/MAN hoofdmotor van 650 pk bij 250 v/min. Deze drijft een verstelbare schroef aan. Onderdelen van de motor zijn nog steeds bij IHC verkrijgbaar! „Uiteindelijk bleven we met vijf echtgenoten of gezamenlijk de „Persia” te kopen”, aldus Dick. „Na stevige onderhandelingen kwamen we een prijs overeen, die nog lager was dan het bedrag dat we bij de verkoop van onze jachten wisten te krijgen.

De „Antares”, als offshore-inspectievaartuig, varend op de Nieuwe Waterweg. Foto F.J. Suyderhoud (29 mei 1991).



Verder hadden we informatie ingewonnen over de zusterschepen en daar hoorden we hetzelfde verhaal. We namen de gok om het schip in dit stadium nog niet droeg te laten zetten (in verband met de kosten). Later bleek, tijdens een dokbeurt, dat het onderwaterschip inderdaad nog steeds in uitstekende vorm is, zoals ook bij verzekeraars bekend bleek te zijn.”

### Weer in de vaart

Op 10 oktober 1994 was het zover: de vijf kersverse scheepseigenaars startten de hoofdmotor van het motorjacht dat de oorspronkelijke naam „Procyon” had teruggekregen. Vervolgens voeren ze naar IJmuiden. Dick: „We hadden ons toen al wel gerealiseerd dat we een flinke hoeveelheid werk voor de boeg hadden. In de drie jaar waarin het schip was opgelegd, had de verwaarloosd flink toegeslagen. Met name de verwarmings-, waterleiding- en elektrische installaties moesten grotendeels vervangen worden. Verder maakten we een plan om in een later stadium de accommodatie aan te passen aan onze wensen. Voorop stond (en staat) om al die werkzaamheden zelf uit te voeren. We zijn gelukkig alle vijf, evenals onze echtgenoten, gewend onze handen te laten wapperen. Twee van ons zijn ondernemers (Rob La Grauw en ik) en Ton Stern (die nu sportleraar is) heeft als 2e stuurman GHV gevaren. Hij is dan ook onze kapitein. Je vaart uiteraard niet zomaar met zo'n groot schip weg. Voor mij was het een heel verschil om van een elf meter motorjacht over te stappen op een „motorjacht” met een lengte van ruim 45 m en een breedte van zo'n 8,5 m. Verder moet je er rekening mee houden dat het schip 3 m diep steekt.

Wat betreft de techniek hebben we veel steun aan onze mede-eigenaar Rob Warmerdam, die als hoofdwerktuigkundige op grote sleep-hopperzuigers heeft gevaren (en nu werkt als hoofd technische dienst in een ziekenhuis). De vijfde mede-eigenaar is Ted van der Maat, die

voordat hij onlangs in de VUT ging, bij PTT Telecom werkte. Hij nam dan ook het grootste deel van de elektronische en elektrotechnische apparatuur en installaties onder handen, alsmede de waterleidingen.

In de winter van 1994/95 hebben we heel wat uren in het schip gestoken. Dat betrof, naast het installatiewerk, het plaatsen van nieuwe hulpmotoren en we automatiseerden de machinekameruitrusting. Verder verbouwden we één van de hutten op het hoofddek tot een „echte” eigenaarshut (met een slaap- en een zigdeelte). Toen de „Procyon” nog als loodsboot voer, was het schip uitgerust met een kanon, dat toen wij het schip kochten al lang was verwijderd. De kluis waarin de granaten werden bewaard was nog wel aan boord en die hebben we „gebombarderd” tot drankkast. Omdat de „Procyon” als jacht is gekwalificeerd, behoeft niet te worden voldaan aan bijvoorbeeld de eisen van de Scheepvaart Inspectie. Met de verzekeraars was overeengekomen dat pas na uitvoering van al deze werkzaamheden het schip door een expert zou worden gekeurd. Na deze keuring kregen wij een compliment. Er waren slechts een paar punten van ondergeschikt belang, die we daarna, in verband met die keuring, moesten uitvoeren.”

### De eerste vakantie, 1995

In de zomer van 1995 maakten de eigenaars met de „Procyon” hun eerste vaarvakantietocht, naar Noorwegen en Zweden. Dick: „Met dit schip kunnen we in vrij korte tijd een flinke afstand overbruggen. In drie etmalen zit je vanuit Nederland al halverwege de Noorse, of Portugese kust. Daarbij is het brandstofverbruik redelijk: zo'n 1800 l gasolie per 24 uur bij een snelheid van zo'n 12 knopen.” De winter van 1995/96 werd voornamelijk besteed aan het inrichten van nog vier riante „eigenaarshutten” op het hoofddek, alsmede een smaakvolle messroom. In de hutten is veel teakhout verwerkt om de



De „Procyon”, afgemeerd in het Spaarne nabij het centrum van Haarlem (de „vaste ligplaats” om te overwinteren), 9 november 1997. Foto Albert Boes.

klassieke uitstraling van het schip te handhaven. Verder werd een drietal fraaie badkamers geïnstalleerd en hoewel de kombuis nog heel goed was, werden er toch wel enige aanpassingen gemaakt.

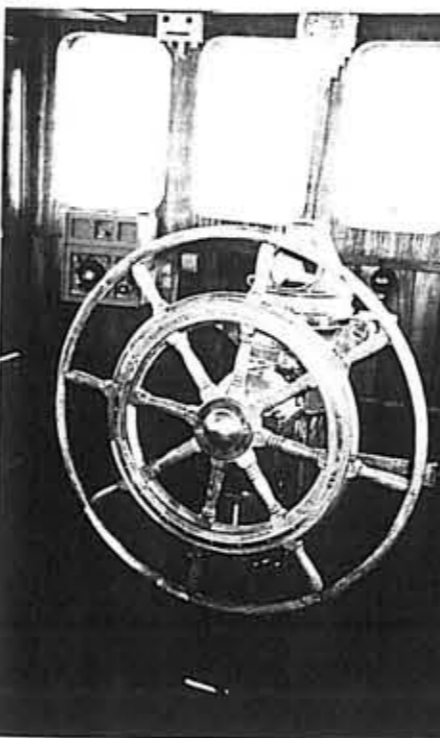
### Seamiles

Ongewijzigd hielden de eigenaars de oorspronkelijke accommodatie op het onderdek, met zes 6-persoons hutten, waar vroeger de loods werden ondergebracht. Omdat de eigenaars van de „Procyon” allen lid zijn van de JVW, komt die

accommodatie goed van pas om andere leden mee te laten varen als „opstappers”. Daarbij maakt het schip in de zomerweekenden regelmatig korte (kust)reizen. In de zomer van 1996 fungeerde de „Procyon” als begeleidingsschip voor de zeilrace IJmuiden-Lagos (Portugal) en nam ze deel aan een sloepenrace op de Thames, waarbij een paar sloepen op het dek naar Londen werden vervoerd. De andere deelnemers konden in de voormalige loodsen hutten slapen. Bij de verbouwingen en het onder-

houd werden (en worden) de eigenaars van de „Procyon” ook flink geholpen door vrienden en kennissen. Zij kunnen daarmee „seamiles” verdienen om mee te varen. In de winter van 1996/97 werd min of meer „de laatste hand” gelegd aan de verbouwing van de „Procyon” tot privé-jacht van haar vijf eigenaars. Zo kreeg de brug een faciliteit, waarbij wel het klassieke stuurrad werd gehandhaafd. Het schip beschikt nu over twee radars, GPS, stuurautomaat, weerschrijver en een dieptemeter.

Het klassieke stuurrad van de „Procyon”. Foto Albert Boes.



De uit 1951 daterende Smit/MAN diesel van de „Procyon”, nog steeds het betrouwbaar kloppend hart van het schip. Foto Albert Boes.



### Naar de Oostzee, 1997

Voor de zomer van 1997 stond een vierweekse vakantietocht naar de Oostzee op het programma. Daarbij werd Sassnitz op het eiland Rügen en Bornholm aangedaan.

Het schip, dat over zeer veel dekruimte beschikt (met een demontabel zwembad), is ook uitgerust met een tender, die snel te water kan worden gelaten. Het af- en ontmeneren in kleine haventjes blijkt nog wel eens problemen op te leveren omdat we niet over een boegschroef beschikken”, aldus Dick. „We gebruiken de tender daarom vrij vaak bij het afmeren of wegvaaren. Verder zetten we bij sluispassages nog wel eens iemand af om te assisteren.

### Sigma Coatings

Wat betreft de toekomst denken we dat de hoeveelheid werk nu overzienbaar is. Dat betekent wel jaarlijks flink wat schilderwerk. Vele tientallen vierkante meters, waarbij Sigma Coatings ons daadwerkelijk hulp geeft.”

De door de vijf eigenaren gekozen juridische constructie geeft in ieder geval de mogelijkheid om een klassiek zeeschip van flinke afmetingen in de vaart te houden tegen kosten, die niet veel afwijken van het eigendom van een gemiddeld particulier jacht. Door de verenigingsstructuur is het ook mogelijk dat deelnemers, wanneer ze willen uitreden, hun aandeel overdragen.

\*1) Zie ook DBW juni 1995, blz. 194 en maart 1997, blz. 98.



De messroom van de „Procyon”, met vier van de eigenaars – uiterst links onze zegsman Dick Dogge naar – en twee van hun partners, pauzerend (en lezend in de Wimpell) nadat ze het schip „wintervast” hadden gemaakt. Foto Albert Boes, 9 november 1997.



De „Plancius” in al haar glorie als expeditievaartuig.

### Zeven voormalige loodsvaartuigen gingen avontuurlijke tweede jeugd in

Omstreeks 1950 werden door de Scheepswerven Pot en Boele, beide gevestigd in Bolnes, de loodsvaartuigen „Pollux”, „Bellatrix”,

„Castor”, „Sirius”, „Antares”, „Betelgeuze” en „Procyon” gebouwd. Ze waren de eerste vaartuigen die na de oorlog speciaal voor dit doel werden gebouwd. De schepen waren wel verwant aan de enige jaren eerder op stapel gezette „Rigel”, „Deneb” en „Algol” (waarbij uitgegaan werd van trawlercasco's) en

De „Castor”, afgemeerd bij Laan & Kooij



de „Aldebaran” (waarbij werd gebruik gemaakt van een onvoltooid casco van een nevelzuurtanker). De schepen lagen in de daarop volgende tientallen jaren meestal op station voor de ingangen van de grote Nederlandse zeehavens. Daarbij leidden ze een vrij onopvallend bestaan.

Gezien hun gevorderde leeftijd, verkocht het loodswezen in de tweede helft van de '70-er jaren de schepen aan verschillend geaarde maritiem betrokkenen die veel belangstelling toonden gezien de goede staat van onderhoud en de vele mogelijkheden die de schepen boden. En zo gingen de loodsvaartuigen een zeer avontuurlijke tweede jeugd tegemoet. De meeste aandacht trok sindsdien de „Sirius”, die als actieschip van Greenpeace, bizar beschilderd, ten strijde trekt tegen allerlei misstanden op de zeven wereldzees. Ook een avontuurlijk bestaan leidt de „Plancius” (ex „Pollux”) die is ingericht als expeditievaartuig. TV-bekendheid kreeg het schip onder andere door reizen naar Spitsbergen. De andere schepen werden onder meer verkocht voor offshore redoeleinden en voor sportvisserij. Zo werd in 1977 de „Antares” aangekocht met de bedoeling meerdaagse reizen met sportvissers te maken. De belangstelling hiervoor viel

echter tegen. Daar de offshore-industrie op de Noordzee toen in opmars was, kon het schip in die branche worden ingezet. Daartoe werd de „Antares” geschikt gemaakt voor hydrografisch werk in opdracht van de firma Bakker & Vaartjes. Den Helder. Naast hydrografisch werk voert dit offshore support bedrijf o.a. duikwerkzaamheden uit. De ervaringen met de „Antares” waren zo goed, dat Bakker & Vaartjes door bemiddeling van Scheepvaartbedrijf „Grano Amsterdam” in Miami (USA) het tot „Billfish Explorer” herdoopte zusterschip „Bellatrix” aankocht. Het vaartuig deed vervolgens dienst als duik-supportschip voor onderhoud aan productieplatforms in opdracht van onder andere Placid International Oil. Gezien de uitgebreide activiteiten van Bakker & Vaartjes kreeg men steeds meer behoefte aan een dergelijk schip van dit type. Daartoe werd onlangs het zusterschip „Castor” aangekocht, waarna Laan & Kooij in Den Oever het schip aanpaste aan hydrografisch werk en het uitvoeren van andere offshore werkzaamheden. Bij de koop van dit schip bemiddelde weer B.V. Scheepvaartbedrijf „Grano Amsterdam”, Oostelijke Handelskade 9, 1019 BL Amsterdam, tel. (020) 222015.