

M.V. „CASTOR” — Een verhaal schrijven over het leven aan boord van een loodsboot oftewel dertig uur deinen op de donkere golven van de Noordzee met alle inwendige gevolgen vanden lijkt een leuke opdracht voor een verslaggever en zou dat ook zijn indien hij zeebenen heeft en niet reeds bij „bladstil” weer (volgens ingewijden) helemaal van de kaart raakt en uren achtereen in een kooi doorbrengt om opkomende braakverschijnselen te onderdrukken wat inderdaad gelukt is. Wat dat betreft kan ik mij op mijn borst slaan; de vissen hebben van mij geen „voer” gehad. Dat niet.

Het leek aanvankelijk zo mooi. Een uitnodiging van het Loodswezen om enkele dagen aan boord van de „Castor” door te brengen die als loodsboot ergens voor de Noord Groningse kust ligt te dobberen. Als persoon die vele jaren geleden een blauwe maandag op een groot vrachtschip heeft gevaren denk je: „Dat is iets voor mij, even weer de sfeer die aan boord van schepen heerst opnuiven en bovendien nog twee dagen in de vrije natuur”. Toen de „Castor” vorige week dinsdagmorgen om negen uur van de Farmsumersteiger vertrok voor veertien dagen leek alles mooi. Een zonnetje, weinig wind en op de Eems geen deining te bekennen. Wie doet je wat. Echter nauwelijks buitengaats kwam het water iets meer in beroering en een lange deining maakte het een soort kermisattractie. Niks aan de hand. „Als het de hele reis zo blijft dan tekenen wij ervoor”, zeiden de bemanningsleden. „Niks aan de hand”, dacht ik. „Hopen dat het zo blijft”.

Volgens goed hollands gebruik werd voor het middageten een borreltje genomen. Eerst een flesje bier bij de bemanning. Het pilsje smaakte goed en het optimisme over een goede afloop van dit uitstapje nam met de slok toe, ondanks de toenemende slingering van het schip. Toen een jong borreltje met de kapitein, de twee stuurlieden, de scheepswerktuigkundige en het drietal loodsden dat zich aan boord bevond. Reeds bij de eerste teug van het koele drankje dat zo'n

verwarmende uitwerking heeft op het inwendige van de mens werd het optimisme teruggebracht tot een gematigd optimisme en toen vervolgens het glas werd geleidigd met een ferme polsbeweging brak het zweet aan alle kanten uit. „Is het hier nou zo warm of ligt dat aan mij”, is misschien niet de eerlijkste vraag maar wel de meest voor de hand liggende in een dergelijk gezelschap met organen en ledematen die zijn afgestemd op schommelende bewegingen. Het is niet warmer dan anders in het dagverblijf van de loodsden waarop je dan manmoedig de uitnodiging aanvaardt voor het eten nog één keer het glas te heffen. Een consequentie die daaruit voortvloeit is het legen van dat glas en achteraf bekeken had ik dat misschien niet moeten doen. Alles wat inwendig in opstand kan komen deed dat met het gevolg dat ik mij excuseerde met het smoesje dat ik even op de brug wilde kijken. Op een dergelijk moment wil je wel door de vloer (dek) zakken van schaamte. Het bleef niet bij deze ene keer van excuses vragen. Tijdens het middageten „viel de eerste lepel soep helemaal verkeerd” en kapitein Kuiper zette de lunch zonder gezelschap voort. De rest van de dag heb ik doorgebracht met het liggen op kooi nummer acht, het proberen of het al wat beter ging en het opnieuw gaan liggen. De nacht werd gebruikt voor een onrustige slaap waarbij een in dezelfde hut liggende loods wakker werd gehouden door een regelmatig schoppen en slaan tegen de wanden van de kooi door de enige landrot aan boord. De volgende dag (woensdag) verliep zoals ik het mij had voorgesteld. Een lekker zonnetje en een rustige zee. Een schrale troost was het ook mensen die net veertien dagen thuis zijn geweest zich de eerste dag een beetje katterig voelen. Erg overtuigend klonk dat overigens niet. En het verliest helemaal aan kracht als een doorgewinterde zeeman verhalen begint te doen over het inslikken van een stuk spek aan een touwtje en het vervolgens weer naar buiten te trekken.

Jan van Dalen

## 25 koppige bemanning opmerkelijk tevreden met werk bij Rijksloodswezen Delfzijl

# OVERWERKT ZIJN IS EEN ONBEKEND BEGRIIP OP DE 'CASTOR'

(Van een onzer verslaggevers)

mv „CASTOR” — Rustig. Zo kan het bestaan op de loodsboten „Castor” en „Pollux” gekwalificeerd worden, dat de in totaal 50 opvarenden van deze beide schepen van het loodswezen leiden. Veertien dagen op zee en vervolgens twee weken bij moederde-vrouw thuis. Het lijkt inderdaad een prettige combinatie en zo ervaart de 25 koppige bemanning van de „Castor”, waarmee uw verslaggever vorige week twee dagen het ruime sop koos, het ook. Unaniem is men van mening dat het een uitermate geschikte mogelijkheid is om te varen (voor velen een roeping), maar desondanks toch niet te lang van en op regelmatig tijden in huis te zijn. Iedereen aan boord van de „Castor” is dan ook tevreden met zijn bestaan. Dat men het naar zijn zin heeft is aan de sfeer aan boord duidelijk te merken. Gemoeidelijk wordt met elkaar omgegaan en serieus gemeende wanklanken worden nauwelijks gehoord. Uiteraard is het voor de bemanning niet het volmaakte maar men is realistisch genoeg om te beseffen dat dit nergens gevonden wordt. Bij de loodsdienst in Delfzijl is het goed toeven, ondanks het feit dat het nauw verwant is met de marine, maar daarvan is weinig te merken. Alleen vloermatten met KM en de kanonnen aan boord wijzen in die richting. Het bemanningslid dat het laatste op de „Castor” in dienst kwam deed dit twee jaar geleden. Een duidelijker bewijs is moeilijk te leveren. Het overgrote deel vaart reeds tien jaar of langer op één van de twee boten die elkaar afwisselen.

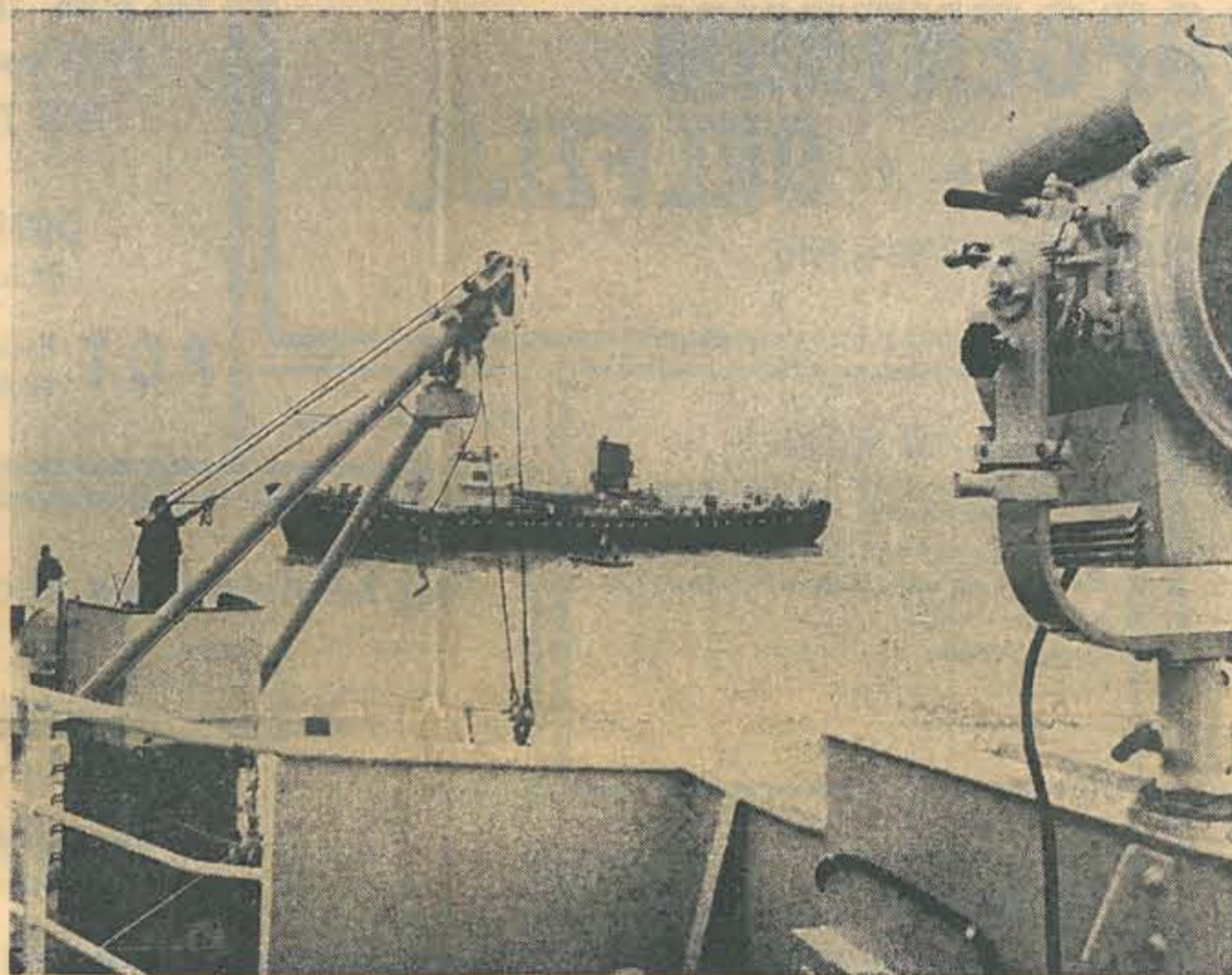
Dinsdagmorgen om negen uur en dat eenmaal in de veertien dagen vertrekt vanuit Delfzijl de „Castor” om de „Pollux”, die er dan veertien dagen buitengaats heeft opzitten, af te lossen. De kruispost bevindt zich veertien kilometer ten noorden van Schiermonnikoog en daar blijft de „Castor” drijven om de loodsden die de vrachtschepen in en uit de haven van Delfzijl loodsden met de twee voor dit doel beschikbaar staande motorsloepen van de schepen te halen en ze indien gewenst er naar toe brengen. In de nabijheid bevindt zich de Duitse Loodsboot, duidelijk herkenbaar aan de enorme letters LOTSE aan beide kanten op het schip gekalkt. De Nederlanders doen het wat dat betreft

### Loodsmopje

Komt een kapitein bij zijn dokter om zich helemaal te laten onderzoeken. Zegt die dokter: „De hersens van u moesten maar eens een grote beurt hebben. Daar zijn ze na zoveel jaar arbeid hard aan toe.” De hersenpan van de kapitein wordt gelicht en de hersens eruit genomen. Over een week kan hij ze weer ophalen. Na een half jaar liggen ze echter nog steeds te wachten op de eigenaar en de dokter besluit om de kapitein maar te bellen en hem te vertellen dat zijn hersens nog steeds bij hem liggen. Zegt de kapitein: „Gooit u ze maar weg dokter. Ik heb ze niet meer nodig. Ik ben zeeloods geworden.”

een stuk bescheidener. Beschaafde letters op de achterzijde van het schip vertellen dat het gaat om de „Castor” van het loodswezen te Delfzijl.

Een dag aan boord van de loodsboot verschilt in wezen weinig van een dag van een koopvaarder. Het normale wachtlopen, voor de matrozen zes uur op en zes uur af en voor de kapitein en de oudste en jongste stuurman vier uur op acht uur af. Ook de technische dienst werkt volgens het laatste schema. Op het eerste gezicht lijkt een 25 koppige bemanning op een dergelijk schip wel wat aan de overdreven kant en misschien zou het eventueel met minder mensen kunnen, maar het loodswezen, een semi-marineonderdeel, is gebonden aan voorschriften en omdat het met de bezetting van een kapitein, twee stuurlieden, een scheepswerktuigkundige, een bootman, een kwartiermeester, tien matrozen, drie machinisten, drie hulpmachinisten, een kok en drie bedienden gemeerd loopt bestaat er geen behoefte om het aantal bemanningsleden in te krimpen. Dit heeft overigens wel tot gevolg dat men moeilijk overspannen kan worden van het werk aan boord. De werkzaamheden die moeten gebeuren, hoofdzakelijk onderhoud van het schip en het neerlaten en het



naar binnen halen van de motorsloepen gaan in 'n rustig tempo al is het bij het overboord zetten en binnenhalen van de twee sloepen wel zaak om de positieven er bij te houden omdat zich in de sloep mensen bevinden.

Dat manipuleren met de motorsloepen is een fraai gezicht. De bootjes die buiten boord in een tros hangen en met touwen tegen het schip geklemd zijn worden met een voor leken enorme snelheid naar beneden gelaten. De loods en 2 matrozen zijn reeds ingestapt als het bootje nog in de touwen hangt. Ook het naar binnenhalen is een handeling die een grote routine verraad en op zijn hoogst één à twee minuten vergt: De sloep wordt voor en achter aan een touw vastgelegd. De haak van de kraan aan boord van de „Castor” wordt bevestigd aan een ijzeren oog waaraan vier kabels zijn bevestigd die op hun beurt weer aan de

sloep vast zitten en het geheel wordt langs twee „glijbalken” omhoog gebracht waarna de inzittenden, of beter gezegd opvarenden, kunnen uitstappen. Verder is de zeevaardigheid van deze sloepjes opmerkelijk. Het moet al behoorlijk te keer gaan wil men tot het besluit komen dat de sloepen niet mogen uitvaren. De matrozen die verantwoordelijk zijn voor de sloepen en tevens zorgen dat de loodsden veilig aan en van boord van schepen komen zijn stuk voor stuk voor hun taak berekend en zelfs als buitenstaander stap je met een gerust gevoel in het kleine houten sloepje.

In de vrije tijd kijkt de bemanning televisie terwijl ook kaarten en schaken geliefde bezigheden zijn. In de zomermaanden wordt er gevisd op makreel die gerookt of gebakken wordt aan boord en mocht het echt warm worden op zee dan is water in ruime

mate aanwezig om het lichaam wat verkoeling te bezorgen. Veertien dagen op zee, nog één dag in de haven op de boot aan het werk en dan zit het er voor de bemanning van de „Castor” voor dertien dagen op. Inderdaad geen slecht leven.

Praktisch altijd aanwezige gasten op de „Castor” zijn loodsden. Bridgend, pratend en slapend worden de uren doorgebracht met het wachten op schepen die beloofd moeten worden en dat zijn er nogal wat. Vaak kan een loods die met een schip naar buiten heeft gebracht onmiddellijk weer overstappen op een schip dat naar binnen gebracht moet worden.

Ook de loodsden werken volgens een wisselsysteem. Acht dagen werken, waarin zij permanent bereikbaar moeten zijn en vervolgens zes dagen vrij.

In theorie zou het dus mogelijk zijn dat een loodscht dagen achtereen werkt zonder voldoende nachtrust te hebben. In de praktijk komt dat echter niet voor. Wel gebeurt het dat een loods twee volledige etmalen bezig is maar ook dat zijn uitzonderingen.

Vaak komt het voor dat door een plotseling groot aanbod van schepen geen loodsden op de „Castor” aanwezig zijn. Dit is dikwijls de schuld van de vrachtschepen zelf, omdat zij ver van te voren hun ETA (Expected Time of Arrival) moeten opgeven aan de kruispost. Vaak gebeurt het dat ze dit een half uur van te voren doen en daar in vier uur tijd geen loods vanuit Delfzijl naar de kruispost gebracht kan worden komt het voor dat een schip moet wachten. Indien een schip echter ruimschoots van te voren bekend maakt hoe laat ze bij de kruispost denken te zijn dan kan men op de „Castor” contact opnemen met het loodskantoor te Delfzijl die op haar beurt de afhaaler „Stormvogel” met een aantal loodsden naar de kruispost laat varen. Een andere oorzaak dat een schip moet wachten kan zijn omdat het vaartug te snel is. Als een schip een hoge dienstnelheid heeft kan het in vier uur een groter aantal mijlen overbruggen dan ze met de zender kunnen bereiken.

Behalve de bemanning zijn over het algemeen ook de loodsden tevreden met hun bestaan. Er is praktisch niemand die terug wil naar de koopvaardij. Niet alleen omdat het niet meer is zoals het vroeger geweest is maar ook omdat dit leven hun uitstekend bevalt. Het enige nadeel volgens loods P. Richters (35) is dat je niet zo actief met het verenigingsleven bezig kunt zijn omdat je in de acht dagen dienst niet weg kunt als je thuis bent. Ieder moment kan namelijk een oproep komen. Zijn zeeloodsen nou lieden die verkocht zijn aan het varen? Bij de loodsden in Delfzijl valt dat nogal mee. Zeeloods/stuurman Wallenstevn; „Als ik aan land ben dan roep ik echt geen bakboord of stuurboord als ik links of rechts af wil. Kapitein Kuiper van de „Castor”: „Ik heb nog wel eens de neiging om het anker uit te gooien als ik moet remmen in mijn auto.”

Na dertig uur aan boord van de „Castor” te zijn geweest komt men tot de conclusie dat het werken bij het loodswezen bijzondere prettige kanten heeft. De enige echte wanklank, van zowel bemanning als van de loodsden is de belabberde accommodatie aan boord. Een eigen hut is luxe op de „Castor” en de „Pollux” en dat zit niet iedereen lekker. Terecht.



Het overboord zetten van de sloep gaat razendsnel.

KAPITEIN W. G. KUIPER VAN DE „CASTOR” :

## Schrijven van roman is geestelijke prostitutie

NV „CASTOR” — Of ik in de toekomst weer eens een boek ga schrijven? Misschien wel maar dan in ieder geval geen roman meer. Iets over scheepshistorie waar ik mij nog al veel voor interesseer. Het schrijven van een roman zoals die „Ik verlang een loods” vind ik geestelijke prostitutie. Het jezelf bloot geven, geestelijk althans, voor geld en daar heb ik geen zin meer in.

In 1958 schreef W. G. Kuiper (53), kapitein van de „Castor” samen met zijn zus, die schrijft onder het pseudoniem Margot Bakker deze roman in opdracht van uitgeverij De Boer die een serie uitgaaf over de scheepvaart. Ook de foto's in het boek werden door kapitein Kuiper gemaakt. Hij ziet het schrijven van deze roman niet bepaald als een roeping. „Ik had het manuscript bij voorbaat verkocht omdat die uitgeverij er belang bij had en dat gebeurt niet zo vaak. Er zijn wel meer mensen die schrijven, in oude school-schriften bijvoorbeeld, maar deze pennevruchten bereiken nooit een uitgever. Omdat mijn zus goede contacten

met de uitgever had en ik bij het loodswezen werkzaam ben heb ik dat boek geschreven maar het is wel de laatste keer dat ik een roman heb geschreven.

Kapitein Kuiper begon na de oorlog als eerste stuurman bij Shell Tankers. In 1953 kwam hij in dienst bij het loodswezen als loods. Vervolgens enige jaren als zeeloods/stuurman en de laatste vijf jaar als gezagvoerder op de „Castor”. Spijt dat hij bij het loodswezen is gaan werken heeft hij nooit gehad. „Nee, ik heb het altijd en nog steeds goed naar mijn zin. Als ik alles over zou mogen doen werd het misschien niet meer de actieve zeevaart maar toch wel iets in die richting. Ik heb het diploma jachtbouwarchitect en waarschijnlijk zou ik dan doorgaan in die richting. Echter twintig jaar geleden lag dat allemaal totaal anders. Maar desondanks heb ik er geen moment spijt van gehad”, aldus kapitein Kuiper die is getrouwd, twee kinderen en twee kleinkinderen heeft. Hij woont in Groningen waar hij ook is geboren.



Loods Richters wacht op het juiste moment om vanuit de sloep over te stappen op de „Annetta”.