

## SCHAAP MET 5 POTEN Marine Loods Vaartuig m.s. Castor

De Nederlandse Marine had na de 2e Wereldoorlog erg veel schepen tegelijk nodig. Maar schepen bouwen kost veel tijd, vandaar dat de CASTOR in 1946 door het toenmalige Ministerie van Oorlog werd ontworpen als multifunctioneel schip.

**Castor werd in 1950 opgeleverd door de scheepswerf van Gebroeders Pot te Bolnes, Rotterdam. De Koninklijke Marine gaf haar het pennant A810, en het Loodswezen gaf haar de naam Castor, naar de ster welke sinds jaar en dag wordt gebruikt bij astronomische navigatie op zee.**



### Castorklasse: loodsvaartuigen

Van 1859 tot 1980 viel het Loodswezen onder de Koninklijke Marine. De Castor (A810) was het eerste schip van de uit zeven schepen bestaande Castorklasse en was van 1950 t/m 1980 in dienst. Behalve loodsvaartuigen waren schepen ook communicatie- en bewakingsvaartuigen

### EEN VREDEFUNCTIE ALS LOODSBOOT

Een loodsboot werd gebruikt als een soort basisstation op zee. Een 28 koppige bemanning zorgde ervoor dat het schip 24 uur per dag operationeel was, zodat de *loodsen* van en naar de te beloosten schepen konden worden gebracht. Het daadwerkelijke *beloodsen*, oftewel het aan boord zetten van de loods, werd op de Noordzee bij weer of ontij, uitgevoerd met de veel kleinere *Loodsjollen*, die met de boordhijskranen te water werden gelaten. Met behulp van de bekende touwladder klom de loods dan vanuit de jol aan dek van het zeeschip. Castor fungeerde dus als hotelschip op zee, alwaar tot maximaal 24 loodsen aan boord konden rusten, eten en slapen, in afwachting van de volgende klus.

De Castor heeft vanaf 1950 tot 1980 in Delfzijl op station gelegen. Steeds lag het schip 2 weken lang op 'kruispost' nabij de Wester-Eems boei, om daarna te worden afgelost door het zusterschip de Pollux.

Naast beloodsen werd Castor ontworpen als bunkerboot, om brandstof en drinkwater te leveren aan bijvoorbeeld *Lichtschepen*.

Tegenwoordig wordt het beloodsen in de Scheldemond en de Maasmonding nog steeds middels een grote loodsboot uitgevoerd, die ver op zee op 'pilot station' ligt te wachten. Inmiddels zijn de 2e generatie loodsboden na Castor in bedrijf. Het principe is exact hetzelfde gebleven, maar de loodsboden zijn wel 3 keer zo groot geworden.

### EEN OORLOGSFUNCTIE ALS COMMUNICATIEVAARTUIG EN VOORPOSTENBOOT

Direct na de 2e Wereldoorlog werd met argusogen gekeken richting de Sovjet Unie, de grote overwinnaar op het Europese Continent. De Koude Oorlog zag het daglicht, en als antwoord op de enorme omvang van het Rode Leger werd in 1949 de NAVO opgericht. Ondertekening van het verdrag verplichtte Nederland, tot op de dag van vandaag, oorlogsmaterieel beschikbaar te hebben en te houden.

Vandaar dat de CASTOR werd ontworpen voor een dubbelrol. In de eerste plaats die van Communicatievaartuig, voor het begeleiden van de konvooien over de Atlantische Routes. De hoge masten en uitgebreide tuigage kleedden het schip zondermeer mooi aan. Maar alle stagen en kabels waren eigenlijk antennes. Voorts een tweede rol als Voorpostenboot – een zwaar bewapend object dat op zee alles wat voorbij voer of over vloog – beschoot. Een uitermate doeltreffende methode, afgekeken van de Duitse marine. Om deze rol te kunnen vervullen voer de CASTOR permanent rond met een fors kanon van 7,6cm op het voordek, en twee stuks 20mm Oerlikon snelvuurkanons op het achterdek. De 2 hijskranen aan dek zouden kunnen worden verwijderd om plaats te maken voor nog twee stuks 40mm Bofors snelvuurkanons.

De in totaal 5 kanons konden worden aangevuld met dieptebommeninstallaties op het achterdek en het persoonswapenmagazijn was altijd goed gevuld. Hiermee werd een relatief klein en traag, maar tot de tanden bewapend oorlogsschip gecreëerd.

### EEN EVACUATIESCHIP

De atoombom was uitgevonden. Bij een onverhoopte nieuwe oorlog zou het zinloos zijn om voor de bezetter te vluchten naar Engeland. Een veilig heenkomen moest veel verder weg worden gezocht. De CASTOR en haar 6 zusterschepen hadden als neventaak belangrijke mensen van Nederland – te denken valt aan regering en de belangrijkste leden van het Koninklijk Huis – te evacueren naar Zuid-Afrika. De schepen werden zo ontworpen dat zij deze afstand in 1 keer konden overbruggen. Mocht het zover komen, zouden de zeeloodsen het schip verlaten waardoor 4 stuks 6-persoons hutten vrij zouden komen. In Numansdorp werd een kazerne met aanlegsteiger gebouwd voor de logistiek en de bevoorrading benodigd bij de evacuatie.

De bemanning – in dienst bij het Loodswezen – moest tekenen als Marine-Reserve. De matrozen moesten regelmatig naar Fort Erfprins (Den Helder) om te oefenen met de kanons. Het 'Handboek van de Loodsbootkannonier', uitgegeven door de Koninklijke Marine, was vaste kost aan boord.

Terwijl de zusterschepen al snel van hun bewapening werden ontdaan, bleef Castor tot het moment dat ze uit dienst werd gesteld bewapend rondvaren. Tegen het einde van haar dienstjaren kreeg het schip zelfs nog een dure werfbeurt, waarbij onder meer de gehele hoofdmotor werd vernieuwd. Ondanks dat intercontinentale vliegtuigen allang bestonden, werd deze evacuatiemogelijkheid tot op het laatst in stand gehouden.

### **1983, SEISMISCH OPNEMINGSVAARTUIG**

De Castor werd gedemilitariseerd en bij Domeinen verkocht aan de hoogste bidder. Bakker en Vaartjes Offshore verdiende in die tijd veel geld met het opkopen van "oude" Loodsboten, om ze vervolgens te verhuren aan grote olie maatschappijen voor de ondersteuning van oliewinning op de Noordzee. Na een omvangrijke modernisering werd de Castor ingezet voor de bevoorrading van offshore installaties, en voor het verrichten van hydrografische onderzoeken op de Noordzee.

### **1987, KERKSCHIP**

De Castor werd doorverkocht aan een Kerkgenootschap en herdoopt tot *Redeemer*, 'Verlosser'. Met een schip vol evangelisten was het de bedoeling om mensen te gaan redden in Vietnam. Maar tegen de tijd dat ze in de Middellandse Zee waren aangekomen met hun *Redeemer*, viel er niemand meer te redden in de Gele Zee. Gelukkig waren er ook meer dan genoeg mensen te 'redden' rond de Middellandse Zee. Met Malta als thuishaven, werd de *Redeemer* een decennium lang ingezet voor evangelische expedities naar ondermeer Turkije, Griekenland en Albanië.

### **1996, SLOOPSCHIP**

Toen raakte de bodem van de donatiepot in zicht en werd het schip opgelegd. Eerst in Malta en daarna in Engeland, om uiteindelijk pas in **1999** te worden verkocht aan een Belg. Deze wilde de Castor verbouwen tot duikvakantieschip, met Havana als thuishaven. Hij bracht het zwaar beschadigde en achterstallige schip naar een scheepswerf op Urk, om het voor erg veel geld een derde leven te bezorgen.

Nadat er gigantisch veel ijzerwerk was uitgevoerd (en waar wij erg blij mee zijn) viel het Cubaplan overboord dankzij de florerende corruptie in dat land. Een nieuwe oplegperiode, nu op Urk, brak aan.

### **2006, MUSEUMSCHIP**

De slopershamer nipt ontsprongen kwam Castor in ons bezit, voor een derde leven als Museumship in Rotterdam, waar ze is gebouwd en thuishoort.

## **Oud-marineschip Castor in de oorlogsfilm 'Dunkirk'**

Het voormalig marineloodsvaartuig Castor heeft een rol gespeeld in de speelfilm Dunkirk, geregisseerd door Christopher Nolan. De film gaat over de evacuatie van Duinkerke tijdens de Tweede Wereldoorlog.

### **Dunkirk: over de Slag om Duinkerke**



De film Dunkirk gaat namelijk over de dramatische Slag om Duinkerke in 1940. Door de snelle opmars van de Duitsers, waren zo'n 400.000 Britse en Franse militairen ingesloten bij het Noord-Franse Duinkerke. Een reddingsactie werd opgezet en in 9 dagen slaagde een vloot van Franse en Britse marineschepen, koopvaardij schepen en plezierjachten er in om 340.000 militairen te evacueren.

Zo'n 900 schepen werden ingezet, honderden gingen verloren. Van alle schepen die destijds aan de operatie hebben deelgenomen zijn er slechts enkele over. De filmmakers moeten dus op zoek naar alternatieve schepen uit die tijd, naast natuurlijk computeranimaties. De Castor deed niet mee aan Duinkerke, het schip werd een paar jaar na de Tweede Wereldoorlog gebouwd.

Een hoofdrol werd het niet maar het werd wel een mooie bijrol. "Het is maar een klein bootje en de grotere schepen komen meer op de voorgrond,"

Er is het een en ander gedaan aan de m.s. Castor om het schip filmwaardig te krijgen; het schip werd o.a. van wit naar marine grijs gespoten en aan de opbouw werden de (tijdelijke) veranderingen aangebracht

### **Korte Film**

<https://www.youtube.com/watch?v=SKvQm5hw0WE>

### **Bronvermelding**

<http://mlv-castor.nl/castor-a810/>

<https://marineschepen.nl/nieuws/Oud-marineschip-mogelijk-in-nieuwe-speelfilm-Dunkirk-180116.html>

## **de Castor wat uitvoeriger**



De Nederlandse Marine had na de 2e Wereldoorlog erg veel schepen tegelijk nodig. Maar schepen bouwen kost

veel tijd, vandaar dat de CASTOR in 1946 door het toenmalige Ministerie van Oorlog werd ontworpen als multifunctioneel schip.

Castor werd in 1950 opgeleverd door de scheepswerf van Gebroeders Pot te Bolnes, Rotterdam. De Koninklijke Marine gaf haar het *pennant* A810, en het Loodswezen gaf haar de naam Castor, naar de ster welke sinds jaar en dag wordt gebruikt bij astronomische navigatie op zee.

Het Marine LoodsVaartuig CASTOR oftewel MLV CASTOR

## EEN VREDEFUNCTIE ALS LOODSBOOT



### Castor als loodsboot op 'kruispost' op de Noordzee.

Een loodsboot werd gebruikt als een soort basisstation op zee. Een 28 koppige bemanning zorgde ervoor dat het schip 24 uur per dag operationeel was, zodat de *loodsen* van en naar de te belooodsen schepen konden worden gebracht. Het daadwerkelijke *beloodsen*, oftewel het aan boord zetten van de loods, werd op de Noordzee bij weer of ontij, uitgevoerd met de veel kleinere *Loodsjollen*, die met de boordhijskranen te water werden gelaten. Met behulp van de bekende touwladder klom de loods dan vanuit de jol aan dek van het zeeschip. Castor fungeerde dus als hotelschip op zee, alwaar tot maximaal 24 loodsen aan boord konden rusten, eten en slapen, in afwachting van de volgende klus.

De Castor heeft vanaf 1950 tot 1980 in Delfzijl op station gelegen. Steeds lag het schip 2 weken lang op 'kruispost' nabij de Wester-Eems boei, om daarna te worden afgelost door het zusterschip de Pollux.

Naast belooodsen werd Castor ontworpen als bunkerboot, om brandstof en drinkwater te leveren aan bijvoorbeeld *Lichtschepen*.

Tegenwoordig wordt het belooodsen in de Scheldemond en de Maasmonding nog steeds middels een grote loodsboot uitgevoerd, die ver op zee op 'pilot station' ligt te wachten. Inmiddels zijn de 2e generatie loodsboten na Castor in bedrijf. Het principe is exact hetzelfde gebleven, maar de loodsboten zijn wel 3 keer zo groot geworden.

## EEN OORLOGSFUNCTIE ALS COMMUNICATIEVAARTUIG EN VOORPOSTENBOOT



Direct na de 2e Wereldoorlog werd met argusogen gekeken richting de Sovjet Unie, de grote overwinnaar op het Europese Continent. De Koude Oorlog zag het daglicht, en als antwoord op de enorme omvang van het Rode Leger werd in 1949 de NAVO opgericht. Ondertekening van het verdrag verplichtte Nederland, tot op de dag van vandaag, oorlogsmaterieel beschikbaar te hebben en te houden.

### 30 jaar lang heeft Castor gezworven rond deze lichtboei.

Vandaar dat de CASTOR werd ontworpen voor een dubbelrol. In de eerste plaats die van Communicatievaartuig, voor het begeleiden van de konvooien over de Atlantische Routes. De hoge masten en uitgebreide tuigage kleedden het schip zondermeer mooi aan. Maar alle stagen en kabels waren eigenlijk antennes. Voorts een tweede rol als Voorpostenboot – een zwaar bewapend object dat op zee alles wat voorbij voer of over vloog – beschoot. Een uitermate doeltreffende methode, afgekeken van de Duitse marine. Om deze rol te kunnen vervullen voer de CASTOR permanent rond met een fors kanon van 7,6cm op het voordek, en twee stuks 20mm Oerlikon snelvuurkanons op het achterdek. De 2 hijskranen aan dek zouden kunnen worden verwijderd om plaats te maken voor nog twee stuks 40mm Bofors snelvuurkanons.

De in totaal 5 kanons konden worden aangevuld met dieptebommeninstallaties op het achterdek en het persoonswapenmagazijn was altijd goed gevuld. Hiermee werd een relatief klein en traag, maar tot de tanden bewapend oorlogsschip gecreëerd.

## EEN EVACUATIESCHIP



### Castor op zee

De atoombom was uitgevonden. Bij een onverhoopte nieuwe oorlog zou het zinloos zijn om voor de bezetter te vluchten naar Engeland. Een veilig heenkomen moest veel verder weg worden gezocht. De CASTOR en haar 6 zusterschepen hadden als neventaak belangrijke mensen van Nederland – te denken valt aan regering en de belangrijkste leden van het Koninklijk Huis – te evacueren

naar Zuid-Afrika. De schepen werden zo ontworpen dat zij deze afstand in 1 keer konden overbruggen. Mocht het zover komen, zouden de zeeloodsen het schip verlaten waardoor 4 stuks 6-persoons hutten vrij zouden komen. In Numansdorp werd een kazerne met aanlegsteiger gebouwd voor de logistiek en de bevoorrading benodigd bij de evacuatie.

De bemanning – in dienst bij het Loodswezen – moest tekenen als Marine-Reserve. De matrozen moesten regelmatig naar Fort Erfprins (Den Helder) om te oefenen met de kanons. Het 'Handboek van de Loodsbootkannonier', uitgegeven door de Koninklijke Marine, was vaste kost aan boord.

Terwijl de zusterschepen al snel van hun bewapening werden ontdaan, bleef Castor tot het moment dat ze uit dienst werd gesteld bewapend rondvaren. Tegen het einde van haar dienstjaren kreeg het schip zelfs nog een dure werfbeurt, waarbij onder meer de gehele hoofdmotor werd vernieuwd. Ondanks dat intercontinentale vliegtuigen allang bestonden, werd deze evacuatiemogelijkheid tot op het laatst in stand gehouden.

## 1983, SEISMISCH OPNEMINGSVAARTUIG

De Castor werd gedemilitariseerd en bij Domeinen verkocht aan de hoogste bidder. Bakker en Vaartjes Offshore verdiende in die tijd veel geld met het opkopen van "oude" Loodsboten, om ze vervolgens te verhuren aan grote olie maatschappijen voor de ondersteuning van oliewinning op de Noordzee. Na een omvangrijke modernisering werd de Castor ingezet voor de bevoorrading van offshore installaties, en voor het verrichten van hydrografische onderzoeken op de Noordzee.

## 1987, KERKSCHIP



### Als Redeemer in Malta met een enorme deuk in de romp.

De Castor werd doorverkocht aan een Kerkgenootschap en herdoopt tot *Redeemer*, 'Verlosser'. Met een schip vol evangelisten was het de bedoeling om mensen te gaan redden in Vietnam. Maar tegen de tijd dat ze in de Middellandse Zee waren aangekomen met hun *Redeemer*, viel er niemand meer te redden in de Gele Zee. Gelukkig waren er ook meer dan genoeg mensen te 'redden' rond de Middellandse Zee. Met Malta als thuishaven, werd de *Redeemer* een decennium lang ingezet voor evangelische expedities naar ondermeer Turkije, Griekenland en Albanië.

## 1996, SLOOPSCHIP

Toen raakte de bodem van de donatiepot in zicht en werd het schip opgelegd. Eerst in Malta en daarna in Engeland, om uiteindelijk pas in **1999** te worden verkocht aan een Belg. Deze wilde de Castor verbouwen

tot duikvakantieschip, met Havana als thuishaven. Hij bracht het zwaar beschadigde en achterstallige schip naar een scheepswerf op Urk, om het voor erg veel geld een derde leven te bezorgen.

Nadat er gigantisch veel ijzerwerk was uitgevoerd (en waar wij erg blij mee zijn) viel het Cubaplan overboord dankzij de florenderende corruptie in dat land. Een nieuwe oplegperiode, nu op Urk, brak aan.

## **2006, MUSEUMSCHIP**

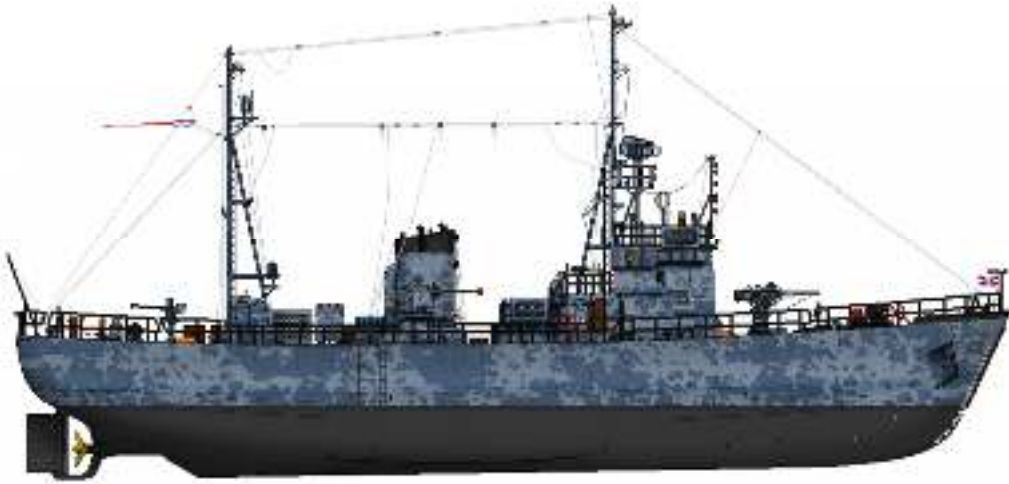
De slopershamer nipt ontsprongen kwam Castor in ons bezit, voor een derde leven als Museumship in Rotterdam, waar ze is gebouwd en thuishoort.



**Castor door de jaren heen**



•  
**Loodsboot, 1950 tot 1983**



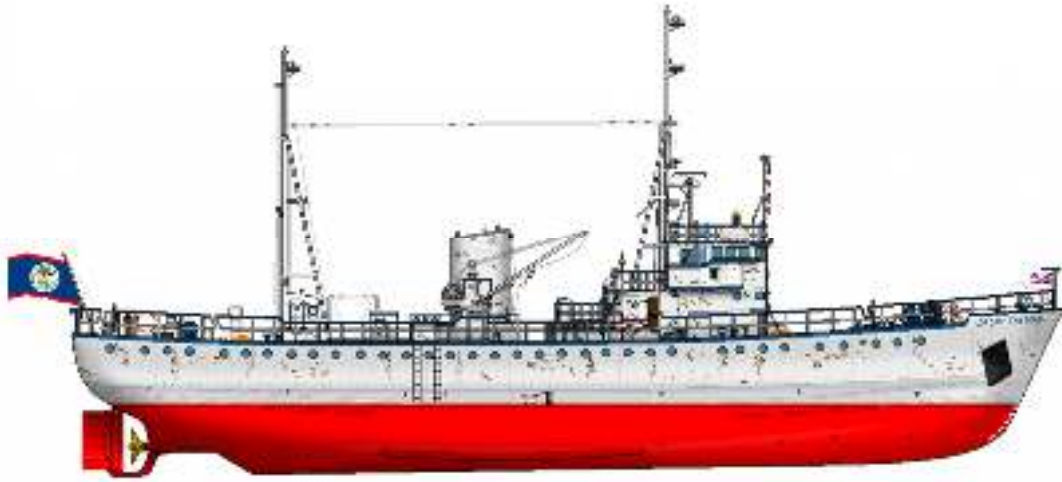
•  
**Oorlogsbodem.**



•  
**Seismisch - hydrografisch opnemingsvaartuig, 1983 tot 1987**



•  
**Kerkschip, 1987 tot 1996**



- **Roestbak / sloopboot, 1996 tot 2006**



- **Museumschip, vanaf 2006 tot heden.**





**Bron: M.L.V. Castor**

**<http://mlv-castor.nl/castor-a810/>**