

DE CANOPUS

In Den Helder heeft de Helderse Historische Vereniging het beheer over het archief van het Loodswezen 3^e district. Dit archief, beslaat de periode van 1830 tot ongeveer 1988 en lag jaren te verslonzen op het kantoor van het vroegere D.G.S.M. in Den Helder. Door toedoen van de toenmalige kapitein van het zeebetonningsvaartuig Breeveertien, Arie Boon, werd dit gered van de ondergang. De vereniging had het archief op de oude Rijkswerf weten te stallen, maar recent moest het wegens reorganisatie verhuizen. Gelukkig was het museum Lichtschip Texel bereid ruimte te maken. Het schip ligt ook op de oude Rijkswerf en heeft aan de wal tentoonstellingsruimte, waar het archief op de zolder geplaatst kon worden. De bedoeling is om in de nabije toekomst het archief weer toegankelijk te maken.

Daar ik het archief zelf in moest pakken kwam dus alles door mijn handen en dan verlies je veel tijd omdat je steeds weer iets heel interessants ziet. Zo ook het journaal van het stoomloodsvaartuig Canopus, dat begint in april 1945 in Surrey, Engeland.



Het stoomloodsvaartuig N°13, Canopus in IJmuiden in 1947 (Archief Frans de Boer)

Het schip dateerde uit 1915, was bij Feijenoord te Rotterdam gebouwd en had een lengte van 42,30 meter en was een kolenstoker. Het kreeg de naam Stoomloodsvaartuig N°13 en was aanvankelijk bedoeld voor IJmuiden en de Texelse Redde. Maar als gevolg van de eerste wereldoorlog werd het bij de Koninklijke Marine in dienst gesteld als onderzoekingsvaartuig in het Gat van Goeree. Na de oorlog kwam het in de kust- en Kanaaldienst en in 1923 werd het loodsvaartuig naar de Scheldemond overgeplaatst. Op 17 mei 1940 is het schip met 120 Franse soldaten uitgeweken naar Duinkerken en kwam daarna in Engeland in dienst van Trinity House. In 1944, na de bevrijding van Antwerpen, kwamen de overgebleven 4 loodsboten weer in Nederlandse dienst en kregen ze allen namen die eindigden op OP. Zo werd

stoomloodsvaartuig N°13 vernoemd in "Let Op". Andere namen waren Merk OP (N°8), Acht Op (N°9) en Pas Op (N°15).

Wanneer dit precies is gebeurd, is mij niet duidelijk. Het lijkt er op dat de N°13 pas in april 1945 in Nederlandse handen is overgegaan.

Voor in het journaal staat vermeld dat het schip op 10 april 1945 in dienst is gesteld te Surrey. Daarna vertrekt het schip op 15 april naar Tilbury om kolen te laden. Ook moeten de kompassen worden gesteld, maar dat vergt enige tijd, daar de kompassen van het stuurkompas gebroken is. Op 18 april krijgen ze orders om rond middernacht in konvooi naar Terneuzen te stomen, maar door de mist moeten ze een paar maal ankeren en meren pas om 20.45 uur af in de Binnenhaven van Terneuzen. Daar gaat de latere IJmuider loods A. Stada, toen nog kwekeling, van boord. Veel gebeurt er echter niet aan boord. Men doet onderhoudswerkzaamheden, mensen krijgen een paar dagen verlof, of worden overgeplaatst. Half mei varen ze via Oostende en Hoek van Holland, naar IJmuiden, waar ze op 22 mei aankomen.

Op maandag 28 mei wordt het schip overgenomen door schipper Stam en als stoomloodsvaartuig N°13 in dienst gesteld voor IJmuiden.

Extract uit het journaal:

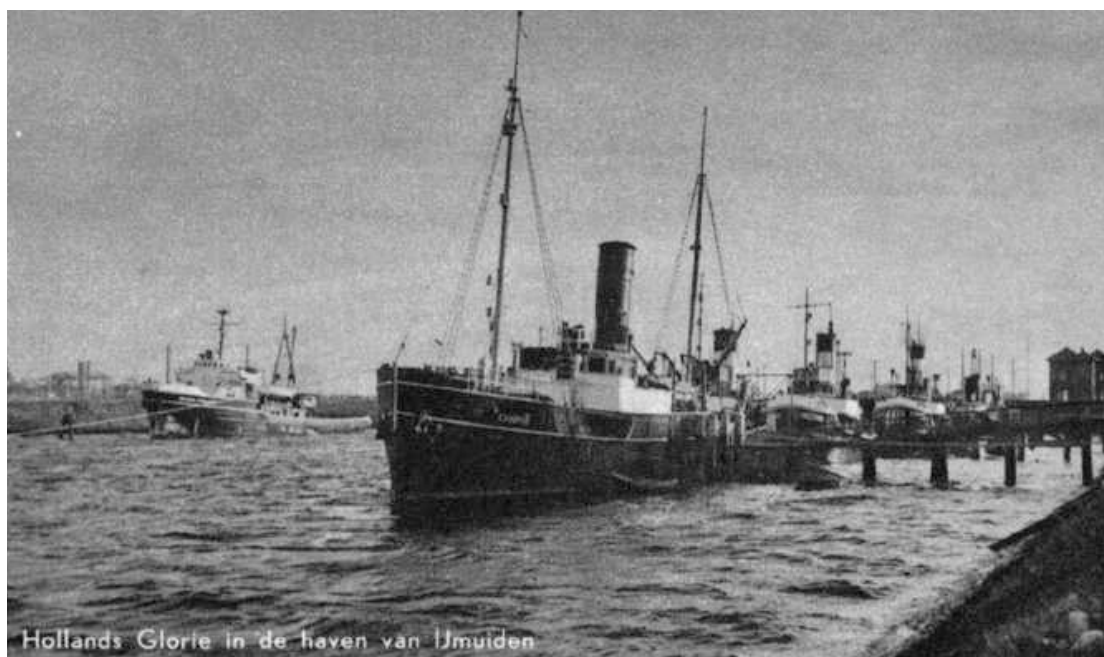
"Maandag 28 mei loodsboot N° 13 overgenomen. Hebben het schip verhaald, de Zeemeeuw aan de steiger vastgemaakt en meerden de loodsboot te 9.40 uur aan de buitenzijde van de Zeemeeuw.

Vertrokken te 12.30 naar zee en beloodsten te 13.40 het Eng. ms. MS 21.

Loods J.Klein. Stoomden daarna weer naar binnen en meerden te 14.30.

Vertrokken weer te 16.15 naar zee. Had orders ontvangen om eenige schepen op te wachten en een loods af te geven, doch zonder een loods afgegeven te hebben, stoomden wederom naar binnen en meerden te 18.30 aan onze ligplaats.

Schipper J.Stam"



De Canopus aan de steiger van het Loodswezen in het Zuidertoeleidingskanaal

De “Zeemeeuw” was een oude loodsschoener die verbouwd was tot motorloodsboot. Het schip heeft nog jaren in Den Helder als loodsboot gevaren met als schipper de vader van oud IJmuider zeeloods Jan Runnenburg.

In die tijd had men in IJmuiden enkele houten steigers bij Wijsmuller voor de deur, waarop ook de loodsboot afmeerde. Ter hoogte van de huidige tendersteiger was ook een spuisluis gesitueerd. Als er dan gespuid werd was het voor de loodsboot, door de stroom, zeer moeilijk rond te gaan en af te meren op de steiger. Hierdoor komt er zo af en toe een tros in de schroef.

De eerste jaren vaart het schip net als de loodstenders nu. Ze gaat alleen naar buiten als er wat te beloofden valt. Aanvankelijk is het niet erg druk, de schepen die ze beloofden of afhalen zijn Engels en veelal marine. Pas op 11 juni wordt een Nederlands schip beloofd, de “Gerbedina Johanna”, aan de naam te zien een coaster. Daarna is het een paar dagen stil en dan wordt op 15 juni te 10.10 uur het ss. “Titus” van de KNSM beloofd met loods K. Rijkeboer. De “Titus” is volgens de analen het eerste Nederlandse schip dat de haven van Amsterdam aandoet na de oorlog. De Hembrug kan ze nog niet passeren en daarom lost ze bij de Fordfabrieken, bij de latere ingang van de Westhaven. Dit is nu de OBA.

Na de Titus komen er steeds meer grote schepen binnen, tenminste als ze de Middensluis kunnen passeren. Namen zoals de Hilversum, Zeeland, Tarakan, Java, Boskoop, Randfontein enz. Het gros is Nederlands, met daarnaast Engelse, Amerikaanse en Scandinavische schepen.

Op 18 juli 1946 is het zover dat het m.s. Oranje van de Maatschappij Nederland kan worden beloofd door loods Simons. Haar binnenkomt luidt de heropening van de Noordersluis in, waardoor van af die datum de echt grote schepen weer naar Amsterdam kunnen komen. De Duitsers hadden in september 1944 geprobeerd de sluis op te blazen. Dit was niet gelukt maar het duurde al met al een jaar voor de sluis weer in bedrijf kwam.



De Oranje loopt op 18 juli 1946 met veel feestgedruis de Noordersluis binnen

Een paar cijfers uit het journaal geplukt.

De eerste maanden van '45 zijn er nog maar een paar zeeloodsen. Loods J.Klein, Th. de Waard, K. Rijkeboer, A. Schol en hulpzeeloods D. Visser. Eind juni komt J. Alderliefste erbij en gaan A. Stada en Th. Engels weer als hulpzeeloods of kwekeling fungeren. Eind 1945 zijn er dan weer ongeveer 15 zeeloodsen in IJmuiden werkzaam. Loodschippers zijn afwisselend P. de Bie, J. Stam en L.P. Drijver.

Het aantal door de N° 13 uit zee beloodste schepen bedraagt in juni 1945 19 stuks, in augustus 67 en december 104. Acht maanden later, in augustus 1946 is het aantal al 214.

Voor de duidelijkheid, in die tijd waren er zeeloodsen en binnenloodsen. De zeeloodsen brachten de schepen van zee naar Amsterdam en de binnenloodsen brachten ze weer naar zee. De zeeloodsen echter beloodsten ook de vertrekkende schepen vanaf de Papierfabriek en de Hoogovens. Haalreizen werden toen ook al regelmatig gedaan. De loods ging dan met de trein naar Rotterdam of Vlissingen.

Op zaterdagmorgen 20 oktober 1945 breekt er om half vier in de ochtend brand uit op de brug van de Canopus. De brand is snel onder controle, maar een groot deel van de brug is verbrand en veel ruiten zijn gesprongen. Dit weerhoudt de bemanning er echter niet van om gewoon om half negen uit te varen voor een beloodsing. Ach ja, een kompas, een stuurrad en een telegraaf en dat was het dan wel op de brug. Over enige reparatie wordt in het journaal niet gerept. Men schrijft wel dat er op gezette tijden, als de dienst dat toelaat, scheepswerkzaamheden worden verricht.

Het schip fungeert tot begin 1946 ook als afhaler. Daarna vaart er een aantal jaren een aparte afhaler, de Junior, een sleepboot van Wijsmuller, totdat deze in 1950 door een echte loodstender, de pas op de Rijkswerf in Den Helder gebouwde Geep, wordt afgelost.



De Junior met loodsvlag in top loopt de pieren binnen

De Canopus blijft ook veelvuldig voor de kant liggen en dan wordt er binnen de pieren geloodst met de motorsloep. Als er gerepareerd moet worden dan valt de reddingboot voor haar in. Dat gaat in december 1945 een keer met slecht weer niet goed waardoor de reddingboot nogal wat schade oploopt bij

het langs zij komen. Dat gebeurt af en toe ook met de motorsloep als die op zee thuisgehaald moet worden aan dek van de Canopus. Bij slecht weer houdt men dan tussen het schip en de sloep een paar rondhouten (in het journaal spreekt men van "palen"). Als die breken, wordt ook de sloep

gekraakt. In het journaal schrijft men dan dat het geen loodsbaar weer meer is.

Deze houten fenders werden voor IJmuiden ook in de jaren 80 van de vorige eeuw nog gebruikt aan boord van de teakhouten loodsjollen van de loodsboot Altair.

In juli 1946 krijgt het schip officieel de naam van Canopus. Blijkbaar vindt men dit gebeuren niet belangrijk, want het wordt niet vermeld in het journaal.

Op de voorkant van het journaal staat alleen loodsboot Let Op (N° 13) doorgekrast en daarboven Loodsboot Canopus geschreven.

De naamsverandering werd gedaan, omdat niet alleen de loodsvaartuigen nummers hadden, maar ook de betonningsvaartuigen en de kleinere tenders. Men hield voor allen dezelfde nummering aan, waardoor men op de Rijkswerf in Den Helder veelvuldig in de war raakte. Dus vanaf juli 1946 begon men met de sterrennamen, die tot op heden worden gebruikt.

De 9^e oktober 1946 is de laatste dag in het journaal. Dan is deze vol.

Die dag beloofden ze 11 schepen en maken 's middags plaats voor het stoomloodsvaartuig N°1, de Inspec. Gen. Twent en meren daarna langszij het schip af.

Al snel komt de Regulus, de N° 9, de loodsdienst in IJmuiden versterken en gaan de schepen week op week af varen. In 1948 komen de nieuwe loodsvaartuigen Aldebaran en de Deneb de oude schepen aflossen en in 1951 komt ook de Bellatrix erbij.



De reserveboot Canopus afgemeerd achter de Zuidersluis, daarachter de Bellatrix en Deneb.

Maarten Noot