



EXPEDITIE NOORDZEE

ontdek met ons het grootste
natuurgebied van nederland



ONDERWATER ARCHEOLOGIE TIJDENS DE EXPEDITIE

Auteurs:

Betty van den Berg, Robertino Mulder

Rapportage Datum: 9/18-09-2016

Versiedatum: 28-01-2017 Rev. 4

INHOUD

1. Voorwoord	4
2. duikLocaties	4
Duik 1 Vaderdag	5
<i>Positiegegevens</i>	5
<i>Algemene status van het wrak</i>	5
Indien het een ijzeren wrak betreft:	5
Overige Informatie:	6
Duik 2 & 14 Eben Haëzer KW194	7
<i>Positiegegevens</i>	7
<i>Algemene status van het wrak</i>	7
Indien het een ijzeren wrak betreft:	7
Overige informatie:	8
Duik 3 SS Nipponia	10
<i>Positiegegevens</i>	10
<i>Algemene status van het wrak</i>	10
Indien het een ijzeren wrak betreft:	10
Overige informatie:	11
Duik 4 Russisch Dok	16
<i>Positiegegevens</i>	16
<i>Algemene status van het wrak</i>	16
Indien het een ijzeren wrak betreft:	16
Overige informatie:	17
Duik 5 Onderzeeër E47	20
<i>Positiegegevens</i>	20
<i>Algemene status van het wrak</i>	20
Indien het een ijzeren wrak betreft:	20
Overige informatie:	21
Duik 6 Vittorio Z	29
<i>Positiegegevens</i>	29
<i>Algemene status van het wrak</i>	29
Indien het een ijzeren wrak betreft:	29
Overige informatie:	30
Duik 7 Victoria City	34
<i>Positiegegevens</i>	34
<i>Algemene status van het wrak</i>	34
Indien het een ijzeren wrak betreft:	34
Overige informatie:	35
Duik 8 Onbekend wrak (oorlogsschip)	42
<i>Positiegegevens</i>	42

<i>Algemene status van het wrak</i>	42
Indien het een ijzeren wrak betreft:	42
Duik 9 Onderzeeër (E5)	45
<i>Positiegegevens</i>	45
<i>Algemene status van het wrak</i>	45
Indien het een ijzeren wrak betreft:	45
Overige informatie:	46
Duik 10 Onbekend wrak (kleischip).....	49
<i>Positiegegevens</i>	49
<i>Algemene status van het wrak</i>	49
Indien het een ijzeren wrak betreft:	49
Overige informatie:	49
Duik 11 SS Consul Horn	54
<i>Positiegegevens</i>	54
<i>Algemene status van het wrak</i>	54
Indien het een ijzeren wrak betreft:	54
Overige informatie:	55
Duik 12 Hanna Berit	60
<i>Positiegegevens</i>	60
<i>Algemene status van het wrak</i>	60
Indien het een ijzeren wrak betreft:	60
Overige informatie:	61
Duik 13 Nautilus	63
<i>Positiegegevens</i>	63
<i>Algemene status van het wrak</i>	63
Indien het een ijzeren wrak betreft:	63
Overige informatie:	64
Duik 15 Rode Poon	68
Positiegegevens	68
Algemene status van het wrak.....	68
Kenmerken van het schip.....	68
3. werkwijze, Doelstellingen	70
• Gereedschap:	70

1. VOORWOORD

Voorafgaand aan de expeditie Borkumse Stenen 2016 ontvingen alle deelnemers het Wrakkenoverzicht van Erik van Bronsveld en Fred Groen. Met deze informatie gingen we aan boord van de Cdt. Fourcault. Het doel van de expeditie is het monitoren van eerder bezochte wrakken, nieuwe locaties onderzoeken, opmeten, vastleggen en documenteren, verwijderen van vislijnen en -netten, vastleggen van de biodiversiteit, zoveel mogelijk film en foto materiaal verzamelen.

Aan boord zijn door diverse duikers formulieren ingevuld voor de biologen en onderwater archeologen. Het aantal formulieren voor de onderwater archeologen is 25 stuks. Aan de hand van die formulieren, foto's, filmpjes en eigen inzicht is dit rapport opgesteld.

2. DUIKLOCATIES

Onderstaande afbeelding is de afgelegde route van Expeditie Borkumse Stenen 2016. In de tabel zijn de bedoken locaties genoemd.

Duik	Locatie	Latitude	Longitude
1	Vaderdag	52°28.279 N	3°46.958 E
2	Eben Haëzer	52°43.514 N	3°55.283 E
3	Nipponia	52°44.520 N	3°58.702 E
4	Russisch Dok	52°57.960 N	4°21.151 E
5	E47	53°06.764 N	4°33.190 E
6	Vittorio Z	53°18.846 N	4°51.953 E
7	Victoria City	53°33.768 N	5°37.766 E
8	Onbekend wrak	-	-
9	Onderzeeër HMS E-5	-	-
10	Onbekend wrak (nr 61)	53°42.223 N	6°21.145 E
11	SS Consul Horn	53°47.848 N	6°25.396 E
12	Hanna Berit	53°53.360 N	5°52.653 E
13	Nautilus	53°07.195 N	4°12.416 E
14	Eben Haëzer	52°43.514 N	3°55.283 E
15	Queensfort	52° 33.370 N	3° 43.374 E
16	Rode Poon	52°26.201 N	3°43.970 E

DUIK 1 VADERDAG

1	Vaderdag	52°28.279 N	3°46.958 E
---	----------	-------------	------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer: 2166
 Positie WGS84: 52°28.279 N 3°46.958 E
 Wraknaam: Vaderdag (de originele naam is nog onbekend)
 Locatie: Noordzee / Anders: Noordzee
 Doel van het bezoek: SDDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2016
 Gebied: Kustzone, ten westen van IJmuiden

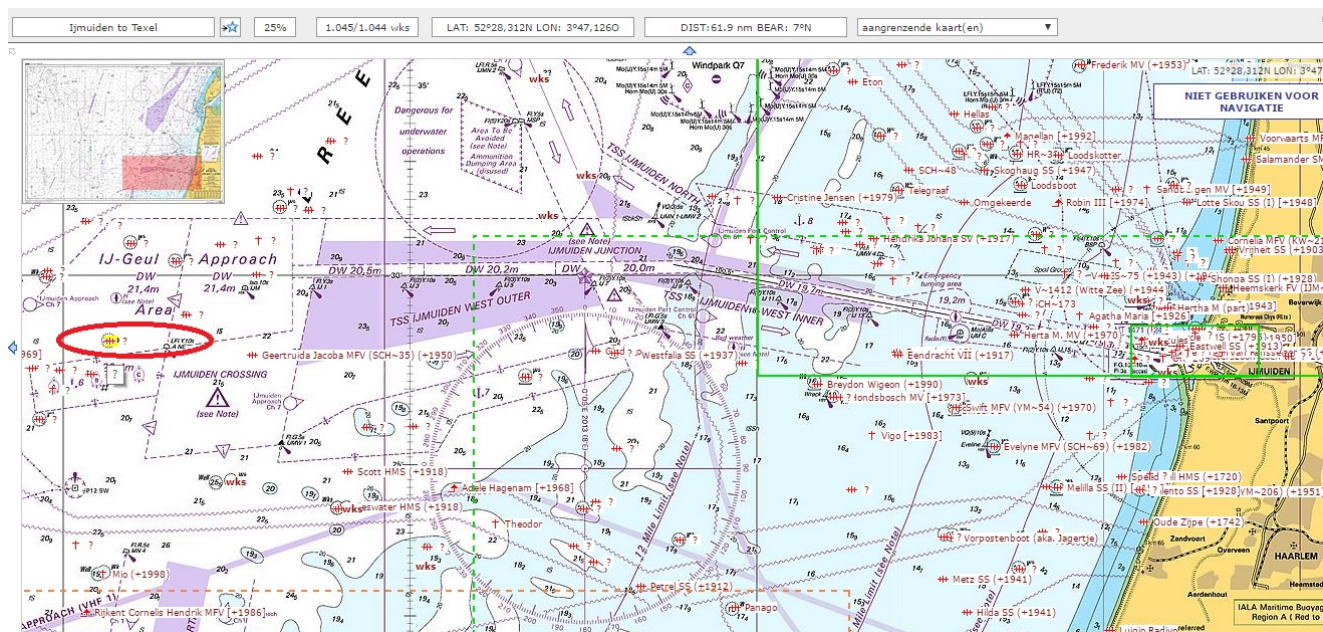
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip: **vrachtschip** / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders:
 Van welk materiaal is het wrak? **ijzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
 Hoe ligt het wrak op de bodem? **rechttop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
 Is de opbouw nog aanwezig? ja / **nee**
 Is het wrak vervuild? ja / nee,
 indien ja: met **visnetten** / **vistuig** / **sportvislood** / anders:
 Mate van verval? intact / gedeeltelijk intact / ingestort / **gedeeltelijk ingestort** / **gedeeltelijk verdwenen**
 Mate van verzanding? niet / **gedeeltelijk** / volledig
 Afmetingen van het wrak: **Lengte: 76 m, Breedte: 20 m, Hoogte: 3.6 m**
 Zicht onderwater: **6 meter**
 Naar welke richting wijst de boeg? **N / O / Z / W 45°**
 Is er lading aanwezig? ja / **nee** / onbekend
 indien ja: waar bestaat de lading uit?
 Zijn er wapens/munitie aanwezig? ja / **nee**,
 indien ja: waar bestaat dit uit?

INDIEN HET EEN IJZEREN WRAK BETREFT:

Wat is de bouwstijl van de romp? **Geklonken** / gelast / weet ik niet:
 Heeft het schip een rechte boeg gehad? Ja / nee / **Onbekend**
 Is de machinekamer nog te herkennen? ja / nee
 indien ja onderstaande vragen beantwoorden
 Aandrijving? dieselmotor / **stoommachine**
 Zijn er stoomketels aanwezig? ja / nee: diameter m
 Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)? **1 schroef**
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?
 Diameter: M

OVERIGE INFORMATIE:



Het wrak ligt volledig uit elkaar, krukas is nog goed zichtbaar.

DUIK 2 & 14 EBEN HAËZER KW194

2	Eben Haëzer	52°43.514 N	3°55.283 E
---	-------------	-------------	------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer: 2295
 Positie WGS84: 52°43.514 N 3°55.283 E
 Wraknaam: Eben Haëzer (KW-194)
 Locatie: Noordzee / Anders: Noordzee
 Doel van het bezoek: SDDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2016
 Gebied: Breeveertien

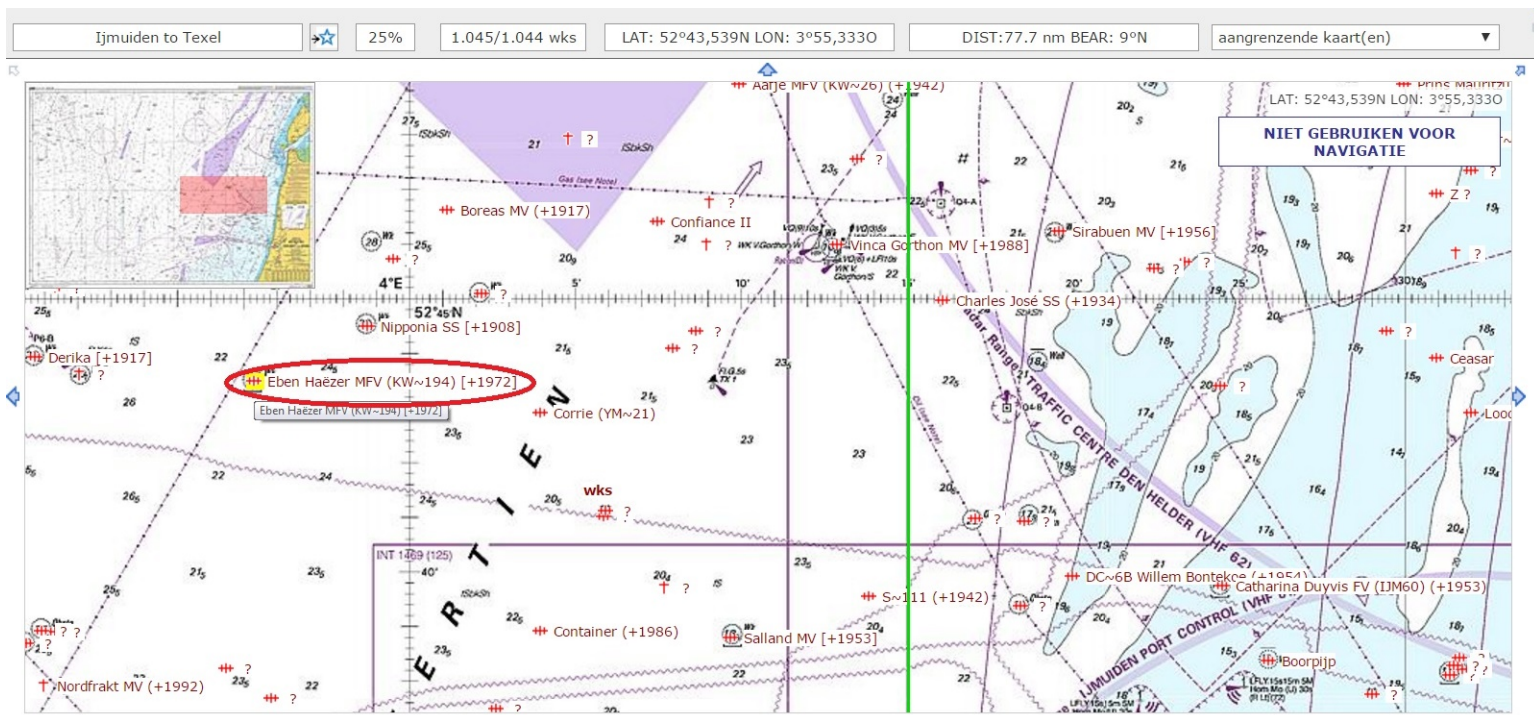
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip: vrachtschip / **visserboot** / oorlogsschip / zeilschip / anders:
 Van welk materiaal is het wrak? **ijzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
 Hoe ligt het wrak op de bodem? **rechttop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
 Is de opbouw nog aanwezig? **ja** / nee
 Is het wrak vervuild? **ja** / nee,
 indien ja: met **visnetten** / **vistuig** / **sportvislood** / anders:
 Mate van verval? intact / **gedeeltelijk intact** / ingestort / gedeeltelijk ingestort / gedeeltelijk verdwenen
 Mate van verzanding? niet / **gedeeltelijk** / volledig
 Afmetingen van het wrak: **Lengte: 28 m, Breedte: 6.4 m, Hoogte: 5.6 m**
 Zicht onderwater: **4 m**
 Naar welke richting wijst de boeg? N / **O** / Z / W Onbekend
 Is er lading aanwezig? **ja** / nee,
 indien ja: waar bestaat de lading uit? **Visnetten, originele netten bij kotter**
 Zijn er wapens/munitie aanwezig? **ja** / **nee**,
 indien ja: waar bestaat dit uit?

INDIEN HET EEN IJZEREN WRAK BETREFT:

Wat is de bouwstijl van de romp? Geklonken / **gelast** / weet ik niet: houten dek op staal
 Heeft het schip een rechte boeg gehad? Ja / nee / Onbekend
 Is de machinekamer nog te herkennen? **ja** / nee
 indien ja onderstaande vragen beantwoorden
 Aandrijving? **dieselmotor** / stoommachine
 Zijn er stoomketels aanwezig? ja / nee: diameter m
 Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)? **Onbekend, zitten onder het zand**
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?
 Diameter: M

OVERIGE INFORMATIE:



Gepubliceerd op: 27 juli 1972

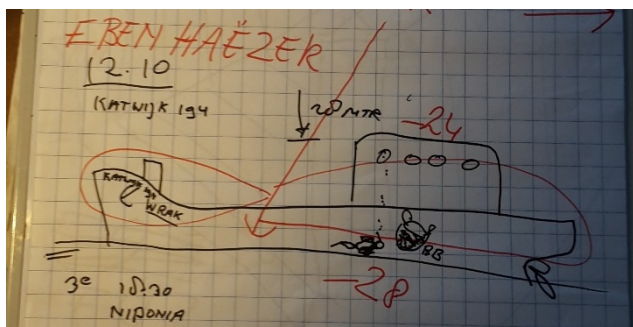
KATWIJKSE VISSER OP NOORDZEE IN MOEILIKHEDEN

Gistermiddag is op de Noordzee de KW 194 „Eben Haëzer" in ernstige moeilijkheden geraakt. Door een lek in de achterstevan bij de schroef begon het schip water te maken. De bemanning moest 's avonds rond een uur of zes het schip 60 mijl de kust van Den Helder verlaten en overstappen op de Katwijk 86, die het al een tijd sleepte. Om de schroef van de 194 zat een beschermband, die moest verhinderen dat de netten in de schroef verward raakten. Door onbekende oorzaak is deze band losgescheurd, waardoor er een lek in de beplating van het achterschip ontstond. Het schip maakte water en moest verder gesleept worden door de KJV 86, omdat de schroef het ook begeven had. De situatie werd rond een uur of zeven echter zo kritiek, dat de zes bemanningsleden van het 25 meter lange scheepje (115 ton) het schip verlieten. Een schot dreigde het te begeven, waardoor de machinekamer vol water zou lopen en het schip zou zinken. De „Eben Haëzer" is eigendom van de rederij N. van der Plas in Katwijk. Ook het schip van de wacht van de marine, het fregat „Vos" werd gewaarschuwd, maar omdat de bemanningen van de KW 194 en de KW 66 het slepen alleen wel aan konden, was hulp niet nodig. De „Eben Haëzer" wordt nu naar IJmuiden gesleept, maar het is nog niet zeker of hij daar ook aankomt.

Het schip heeft de haven niet gehaald. Het is gezonken ca 48km ten westen van Schoorl (NH).

We hebben 17 september een duik gemaakt op de Eben Haezer. Daar is heel veel lood en visnetten geborgen. Later tijdens de expeditie hebben we nogmaals een bergingsactie gehad voor lood en netten. Ook toen hebben we het schip nog niet schoon achtergelaten.

De achterzijde van het schip heeft een flinke deuk naar binnen toe. Waarschijnlijk heeft dit te maken met het zinken van het schip. Het dek is afgewerkt met teak hout. Dit hout vergaet niet of nauwelijks in zout water. De masten voor het net ligt naast het wrak. In het wrak liggen de originele netten gewikkeld om de lieren. Deze zijn opgemeten door het archeologen team.





LEKGESLAGEN SCHIP **ZINKT**

(Van een onzer verslaggevers)

KATWIJK — Het op de Noordzee lekgeslagen vissersschip Eben Haezer (**KW 194**) uit Katwijk is gisteren op dertig mijl van de haven van IJmuiden gezonken. Tot dan was er alle hoop geweest dat de logger het zou redden. Toen het schip zeventig mijl van IJmuiden lek sloeg werd het op sleeptouw genomen door collega R. Robert (de **KW 66**).

Na ruim een uur slepen werd de toestand van het schip zo kritiek, dat de bemanningsleden maar overstapten naar de **KW 66**. In de loop van de avond steeg het water in de Eben Haezer steeds hoger, bereikte zelfs het dek. Dertig mijl voor de thuishaven zonk het schip dat overigens wel is verzekerd.

Het lek in het schip was ontstaan nadat de beschermband rond de schroef (die moet voorkomen dat de netten daarin verward raken) was gebroken.

Katwijkse kotter in moeilijkheden

KATWIJK — In de nacht van zaterdag op zondag om twaalf uur is de **KW 194 Eben Haezer** vijf mijl ten noord-westen van IJmuiden in moeilijkheden geraakt. De machinekamer liep vol.

De sleepboot Titan van Wijsmuller bood assistentie aan, maar de bemanning van de kotter slaagde er in haar schip op eigen kracht de Haringhaven te doen bereiken. Het werd daarbij begeleid door de Titan. In de haven gekomen, pompte de Titan de machinekamer leeg, waarna het lek zoveel mogelijk werd afgedekt.

Kotter **zinkt** in Noordzee

IJMUIDEN, vrijdag

De Katwijkse kotter Eben Haezer **KW 194** is gistermorgen omstreeks drie uur op 29 mijl ten noordwesten van IJmuiden gezonken. De vijf koppige bemanning en twee jeugdige passagiers werden aan boord genomen van de kotter Rudi Robert en in IJmuiden aan wal gebracht.

DUIK 3 SS NIPPONIA

3	SS Nipponia	52°44.520 N	3°58.702 E
---	-------------	-------------	------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer: 2305
 Positie WGS84: 52°44.520 N 3°58.702 E
 Wraknaam: SS Nipponia
 Locatie: Noordzee / Anders: Noordzee
 Doel van het bezoek: SDDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2016
 Gebied: Breeveertien

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip: **vrachtschip** / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders:
 Van welk materiaal is het wrak? **ijzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
 Hoe ligt het wrak op de bodem? **rechttop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
 Is de opbouw nog aanwezig? ja / **nee**
 Is het wrak vervuild? ja / nee,
 indien ja: met visnetten / vistuig / sportvislood / anders:
 Mate van verval? intact / gedeeltelijk intact / ingestort / **gedeeltelijk ingestort**
 / **gedeeltelijk verdwenen**
 Mate van verzanding? niet / **gedeeltelijk** / volledig
 Afmetingen van het wrak: Lengte: **99 m**, Breedte: 12,7 m, Hoogte: **onbekend m**
 Zicht onderwater:
 Naar welke richting wijst de boeg? N / O / Z / W / **Onbekend**
 Is er lading aanwezig? ja / nee,
 indien ja: waar bestaat de lading uit? **Erts en grote stukken steenkool**
 Zijn er wapens/munitie aanwezig? ja / **nee**,
 indien ja: waar bestaat dit uit?

INDIEN HET EEN IJZEREN WRAK BETREFT:

Wat is de bouwstijl van de romp? **Geklonken** / gelast / weet ik niet:
 Heeft het schip een rechte boeg gehad? **Ja** / nee / Onbekend
 Is de machinekamer nog te herkennen? ja / nee
 indien ja onderstaande vragen beantwoorden
 Aandrijving? dieselmotor / **stoommachine**
 Zijn er stoomketels aanwezig? ja / nee: diameter **ca. 3 m**
 Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)? **1**
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven? **3 stuks**
 Diameter: **ca. 2 M, originele schroef is verdwenen. Er stond een reserve schroef achter de stoommachine.**

OVERIGE INFORMATIE:

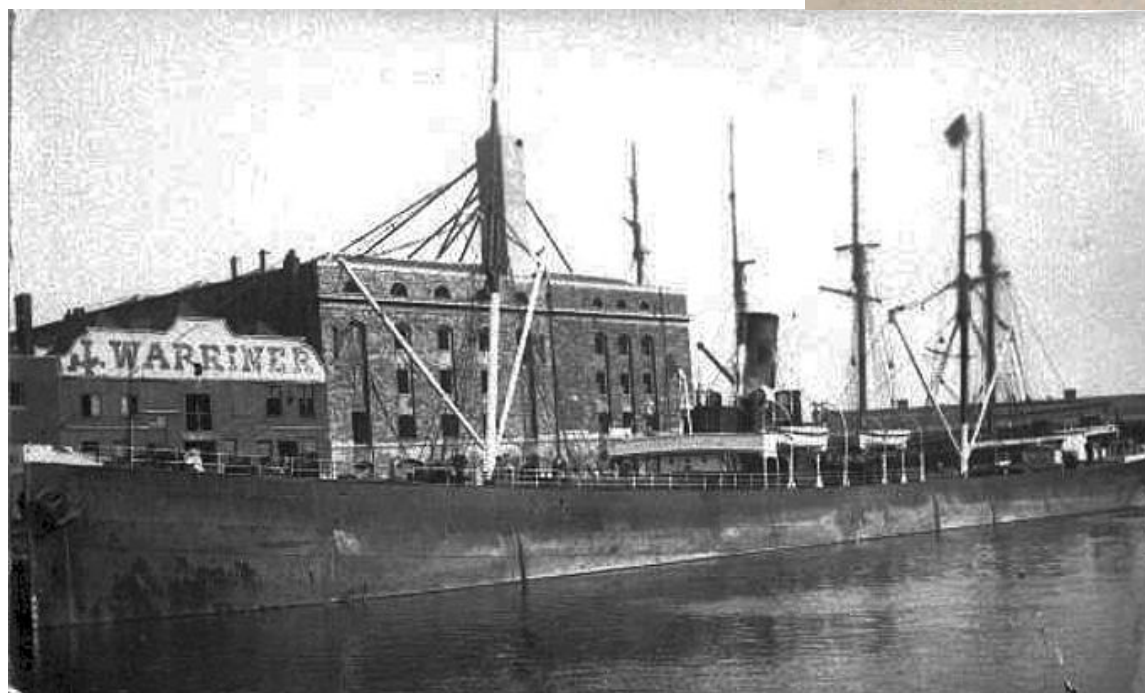
IDNo: 5600325
 Year: 1891
 Name: ST.ANDREWS;
 Keel: Type: Cargo ship;
 Launch Date: 7.9.1891
 Flag: NOR
 Date of completion: 10.1891
 Tons: 3,066
 DWT:
 Yard No: 423
 Length overall: ; LPP: 99.1m ;
 Beam: 12.7m;
 Draft: 6.3M ;
 Country of build: GBR;
 Builder: Gray,
 Location of yard: W Hartlepool
 Triple expans. steam engine : 1400 BHP
 collision off Texel 9.10.1908
 Mab H 422 Sister of NIPPONIA ID Year Name Tons Change
 Registered Owner Port 5600325 1891 ST.ANDREWS 3066
 A.N.Hansen & Co NIPPONIA 1905 W.Kunstmann

Aanvaring op de Noordzee.
 Het poststoomschip „Pretoria” der Hamburg—Amerika—Lijn is gister nacht ter hoogte van Tessel, koerszettend naar de Elbe, in den mist in aanvaring geweest met het stoomschip „Nipponia” van de Stettiner reederij Kunstmann. Laatstgenoemd stoomschip werd daarbij tot zinken gebracht. Van de bemanning zijn, volgens de beschikbare berichten, tien koppen door de equipage der „Pretoria” gered. De namen der geredden zijn: 1. de machinist Gottb. Bugdahn, te Kleinstebnitz; 2. de matroos Heinrich Maasz, te Osternothafen, 3. de tremmer Max Sanger, te Stettin; 4. de stoker Otto Kraemer, te Zuelchow; 5. de matroos Willy Knaak, te Frauendorf, 6. de matroos Albert Reichow te Zabelsdorf, 7. de timmerman Ernst Teusch te Grosz-Ziegenort, 8. de matroos Ernst Krolow, te Wollin, 9. de stoker Richard Yielow, te Stettin, 10. de stewart Kuber, te Bazel. Wat de overige manschappen betreft, is op dit oogenblik nog niets naders bekend, doch men vermoedt, dat de boot, waarin ze zich bevonden hebben, in de dikke mist uit het gezicht der „Pretoria” is geraakt en dat de mannen door een ander schip opgepikt zijn.

Nader vernemen wij, dat de aanvaring plaats had te 12 1/4 uur in den nacht van Donderdag op Vrijdag en dat de equipage der „Nipponia” — kapitein Radtmann — uit 25 koppen bestond, zoodat nog 15 man vermist worden.

De „Nipponia” had een lading erts in en was op reis van Lulea naar Rotterdam. Het stoomschip „Pretoria” bekam slechts lichte averij aan den boeg en kon de reis voortzetten; het is gisteravond 6 uur te Ouxhaven gearriveerd.

Ter nazicht voor de scheepvaart diene, dat van het op 52o, 46' 5" N.B. en 3o, 59' O.L. liggend wrak een mast uit het water steekt. De „Nipponia” was 1980 netto tons, werd 8 October hier verwacht en was geadresseerd aan Speditions-kontor „Teutonia” alhier.

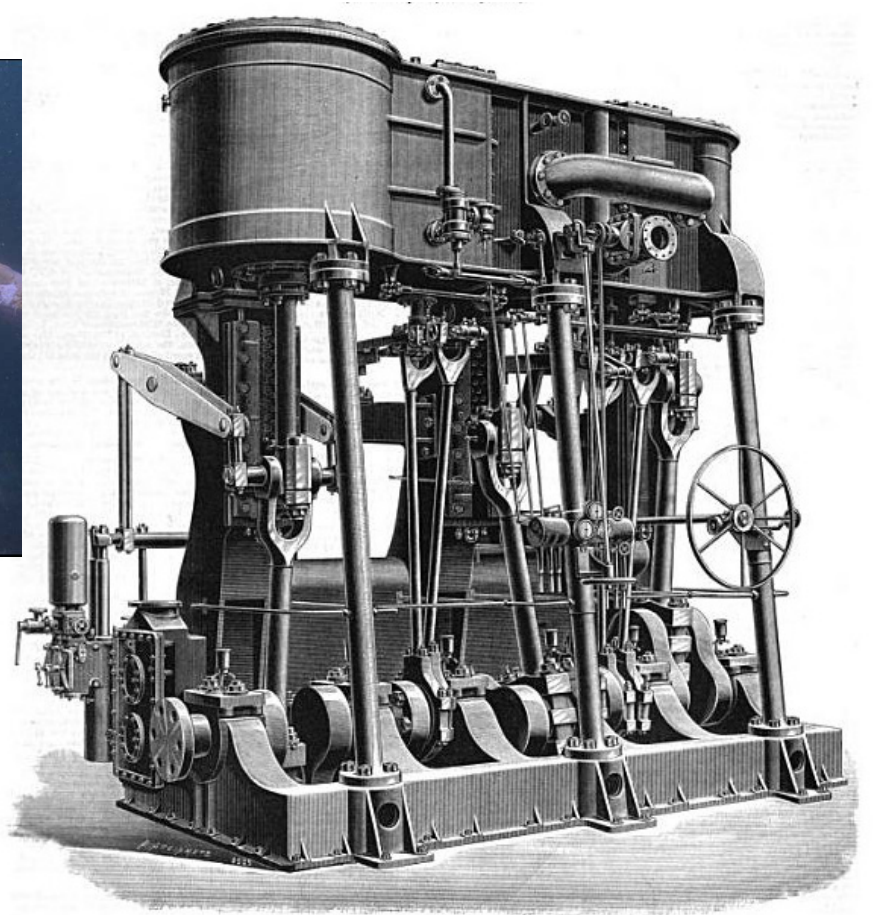


Triple expansion steam engine



Linksonder een detail van de

Rechtsonder een illustratie van een triple expansion Steam engine van de maker William Gray & Co Hartlepool. De SS Nipponia had een vergelijkbaar type.

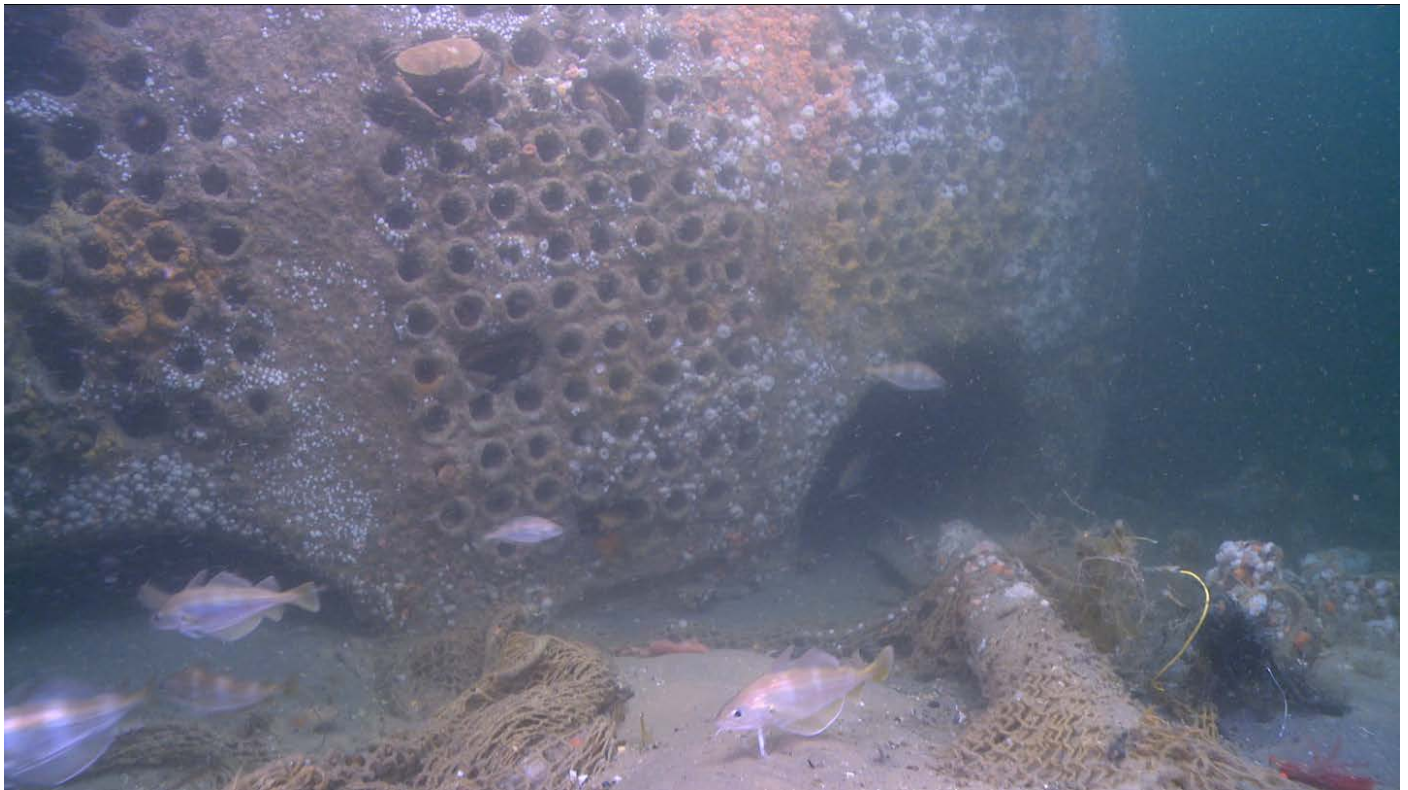




Detail van motorblok ontluchter.



Details van de stoomketels



Onderzijde van een motorblok.



DUIK 4 RUSSISCH DOK

4	Russisch Dok	52°57.960 N	4°21.151 E
---	--------------	-------------	------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer: 667
 Positie WGS84: 52°57.960 N 4°21.151 E
 Wraknaam: Russisch Dok
 Locatie: Noordzee / Anders: Noordzee
 Doel van het bezoek: SDDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2016
 Gebied: Zeegat van Texel

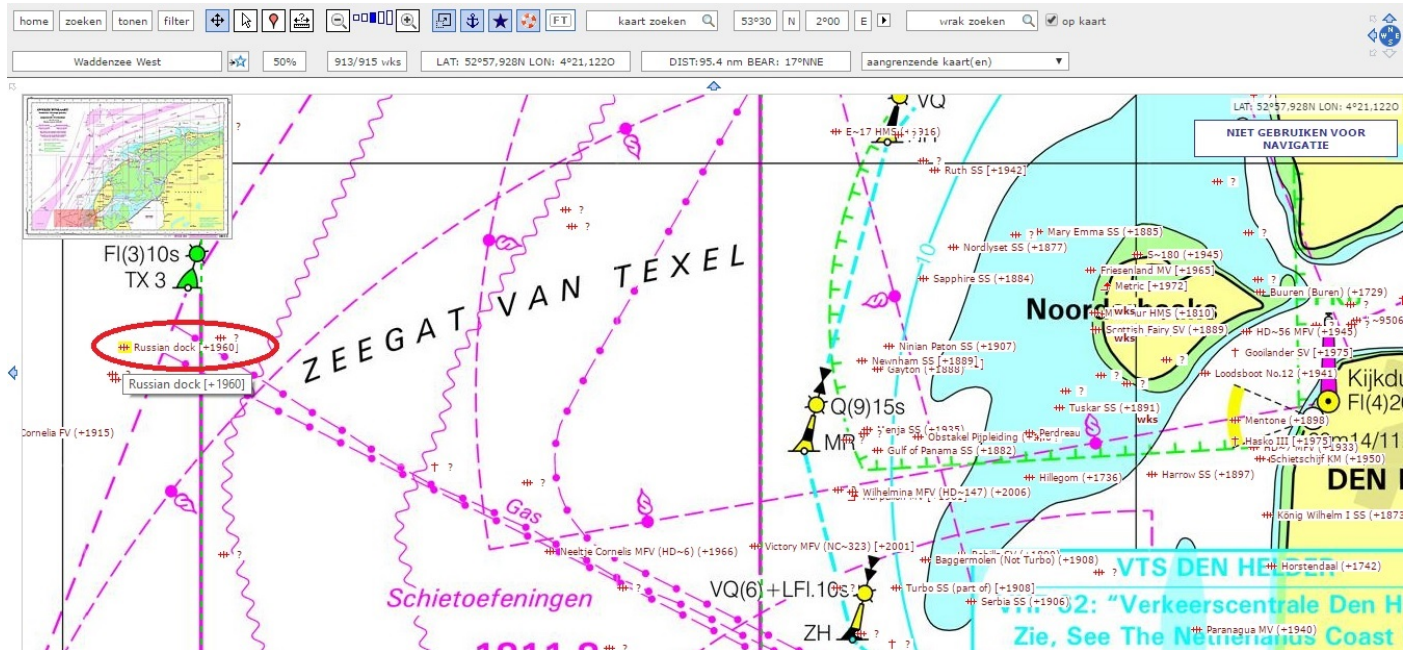
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip: vrachtschip / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip /
anders: Droogdok
 Van welk materiaal is het wrak? **ijzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
 Hoe ligt het wrak op de bodem? **rechttop** / op zijn kop / op bakboordkant / op
 stuurboordkant
 Is de opbouw nog aanwezig? ja / nee / **niet van toepassing**
 Is het wrak vervuild? **ja** / nee,
 indien ja: met **visnetten** / **vistuig** / **sportvislood** / anders:
 Mate van verval? **intact** / **gedeeltelijk intact** / ingestort / gedeeltelijk ingestort
 / gedeeltelijk verdwenen
 Mate van verzanding? **niet** / gedeeltelijk / volledig
 Afmetingen van het wrak: Lengte: **107** m, Breedte: ? m, Hoogte: ? m
 Zicht onderwater: **8m**
 Naar welke richting wijst de boeg? N / **O** / Z / W Onbekend
 Is er lading aanwezig? ja / nee / **niet van toepassing**
 indien ja: waar bestaat de lading uit?
 Zijn er wapens/munitie aanwezig? ja / **nee**,
 indien ja: waar bestaat dit uit?

INDIEN HET EEN IJZEREN WRAK BETREFT:

Wat is de bouwstijl van de romp? Geklonken / **gelast** / weet ik niet:
 Heeft het schip een rechte boeg gehad? Ja / nee / Onbekend / **niet van toepassing**
 Is de machinekamer nog te herkennen? ja / **nee**
 indien ja onderstaande vragen beantwoorden
 Aandrijving? **dieselmotor** / stoommachine, **niet om zelfstandig te varen.**
 Zijn er stoomketels aanwezig? ja / **nee**: diameter m
 Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)? **geen**
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?
 Diameter: M

OVERIGE INFORMATIE:



Een wirwar van stalen kruisen houden de constructie en beplating bij elkaar. Prachtig gezicht wanneer de zon door de beplating valt. Tussen de kruisen zwemmen de kabeljauwen vrij in het rond.

Dok zinkt in Noordzee

Op de Noordzee, ongeveer twee mijl ten zuiden van het lichtschip Tessel, is vanmorgen een droogdok achter de Britse zeesleepboten Masterman en Tradesman gezonken. Het dok dat door de sleepboten werd versleept van Aberdeen naar Zaandam, begon omstreeks acht uur bij de voorkant weg te zinken.

De kapitein van de Masterman meldde omstreeks negen uur dat het dok voor de helft gezonken was en met de voorkant op de zeebodem rustte. De achterkant van het dok dat ongeveer 100 meter lang is en dertien meter breed slak toen nog boven water uit, maar in de loop van de dag zonk ook het achterstuk.

Aan boord van het dok bevonden zich geen runners. Wel waren tijdens het transport pompen aan boord geplaatst, maar deze heeft men niet op gang kunnen brengen. De kielblokken van het dok zijn afgegleden en op de bodem terecht gekomen.

Beide sleepboten hebben vergeefs getracht om nog beweging in het gezonken vaartuig te brengen. Uit IJmuiden is de zeesleepboot Simson van N.V. Bureau Wijsmuller vertrokken met zwaar bergingsmateriaal. Deze bijstand is door de slepen echter nog niet aanvaard.

Het dok ligt op een gevaarlijke plaats voor de scheepvaart.

DOK AAN DE GROND OP NOORDZEE EN DEELS GEZONKEN

Op de Noordzee ongeveer twee mijl ten zuiden van het lichtschip „Tessel”, is vanmorgen een droogdok achter de Britse zeesleepboten „Masterman” en „Tradesman” gezonken. Het dok dat door beide sleepboten, die eigendom zijn van de United Towing Company Limited te Hull, werd versleept van Aberdeen naar Zaandam, begon omstreeks acht uur bij de voorkant weg te zinken.

De achterkant van het dok, dat ongeveer 100 meter lang is en dertig meter breed, steekt nog boven water uit, de voorkant rust op de zeebodem.

Aan boord van het dok bevonden zich geen runners.

Beide sleepboten hebben vergeefs getracht om nog beweging in het gezonken vaartuig te brengen.

Om tien voor half een heeft de kapitein van de Britse sleepboot „Masterman” een waarschuwingsbericht aan de gehele scheepvaart via Scheveningen-Radio verstrekt. Hierin wordt gemeld dat het grote dok in een positie van twee en een halve mijl ten zuiden van het lichtschip „Tessel” grotendeels is gezonken. Een deel van de bovenbouw van het dok steekt nog boven water uit. Het wrak levert gevaar op voor de scheepvaart.

Sleepboot „Simson” naar half gezonken dok op Noordzee

Op de Noordzee ongeveer twee mijl ten zuiden van het lichtschip „Texel”, is vanmorgen een droogdok achter de Britse zeesleepboten „Masterman” en „Tradesman” gezonken. Het dok werd door beide sleepboten die eigendom zijn van de United Towing Company Limited te Hull, versleept van Aberdeen naar Zaandam. Het begon omstreeks acht uur bij de voorkant weg te zinken.

De kapitein van de „Masterman” meldde omstreeks negen uur dat het dok voor de helft gezonken was en met de voorkant op de zeebodem rustte. De achterkant van het dok, dat ongeveer 100 meter lang is en 30 meter breed, steekt nog boven water uit.

Aan boord van het dok bevonden zich geen runners. Wel waren tijdens het transport pompen aan boord geplaatst, maar deze heeft men niet op gang kunnen brengen.

Dok gezonken, ponton gered

Om precies twintig minuten voor twee is gistermiddag het droogdok, dat — zoals gemeld — op zijn kop in de Noordzee stond op twee en een halve mijl ten zuiden van het lichtschip „Texel” gezonken. In het dok was een ponton bevestigd van 27 meter lengte en 15 meter breedte. Op de in dit ponton aanwezige lucht bleef het dok drijven. Toen de ponton lossloeg en uit het dok dreef, zonk het gevaarte. Het loodswezen heeft een wrakboei bij geplaatst. Het dok wordt als volledig verloren beschouwd. De sleepboot „Simson” heeft de ponton kunnen redden. Het schip bracht deze ponton nu naar IJmuiden.

Deskundige van de verzekering, de eigenaar van het dok en vertegenwoordigers van het loodswezen hebben de mogelijkheden van het bergen van het gevaarlijke obstakel onderzocht.

Het droogdok werd in 1910 gebouwd. De afmetingen zijn: 93 meter lang, 27 meter breed en 10 meter hoog. Het dok had een hefvermogen van 5.350 ton.

SLEEPBEDRIJF

Blankenburg 22 te Maassluis
Cycloop 23 250 nno Fayal
Friesland 23 250 zw Fayal
Hector 23 60 wzw Hanstholm
Oceaan 20 v Liverpool n Halifax
Nestor 23 te IJmuiden
NoordHolland 23 100 ono Wake
Simson 22 te IJmuiden met ponton uit
gezonken dok
Thames 24 te Maassluis
Titan 23 200 St Michaels (Azoren)
Tyne 22 te Maassluis
Utrecht 23 300 w Wake
Zaankerk 23 te Antwerpen
Zeeland 24 te St John verw

Het drijvende dok is gezonken op 21 oktober 1960 nadat het lekgeraakt was op weg naar IJmuiden.

De opbouw bestaat uit een bovendek met grote gaten en daaronder spanten naar het onderdek. Het is grotendeels mogelijk om het wrak te doorzwemmen. Het wrak steekt 13 meter uit het zand. Het wrak is prachtig begroeid en omgeven met scholen vis. De lengte bedraagt 150meter.

DUIK 5 ONDERZEEËR E47

5	E47	53°06.764 N	4°33.190 E
---	-----	-------------	------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer: 927
 Positie WGS84: 53°06.764 N 4°33.190 E
 Wraknaam: HMS E-47
 Locatie: Noordzee / Anders: Noordzee
 Doel van het bezoek: SDDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2016
 Gebied: Ten westen van Texel

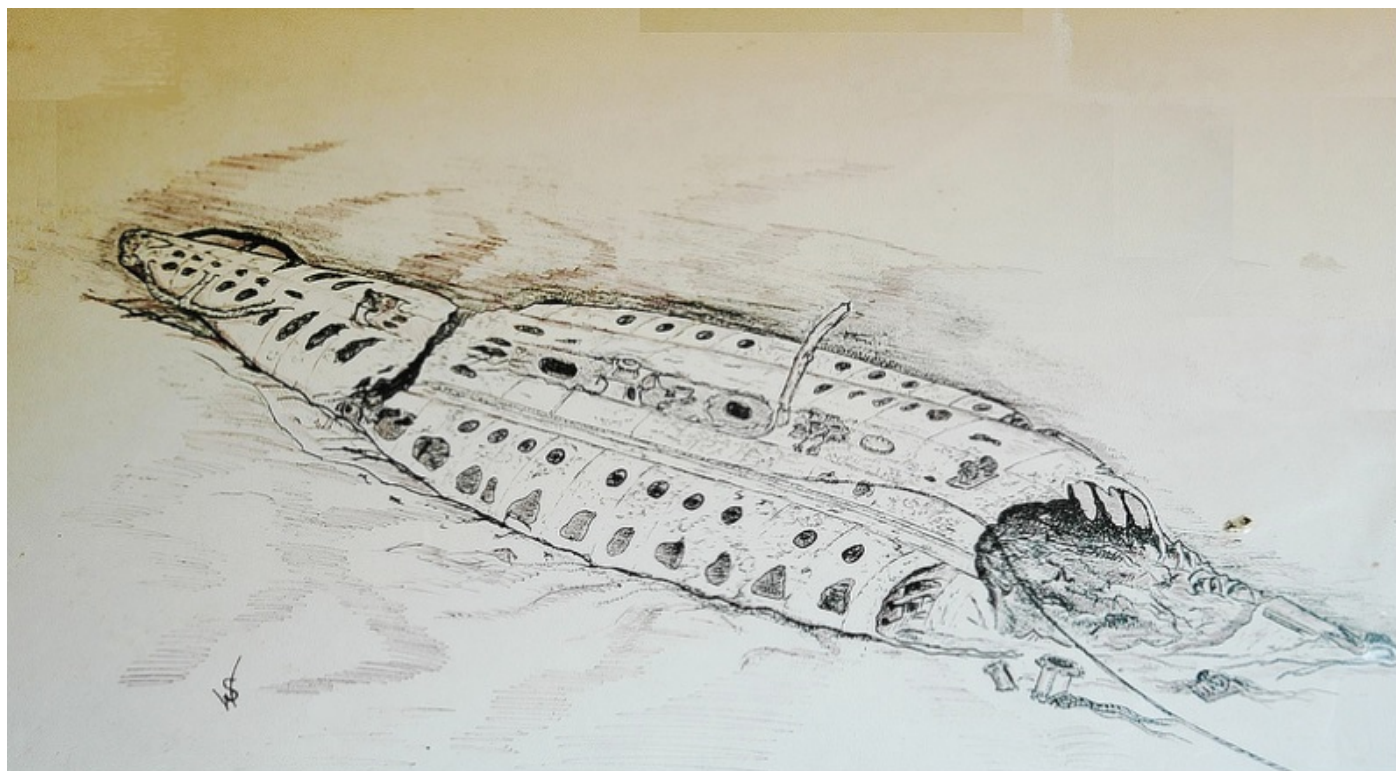
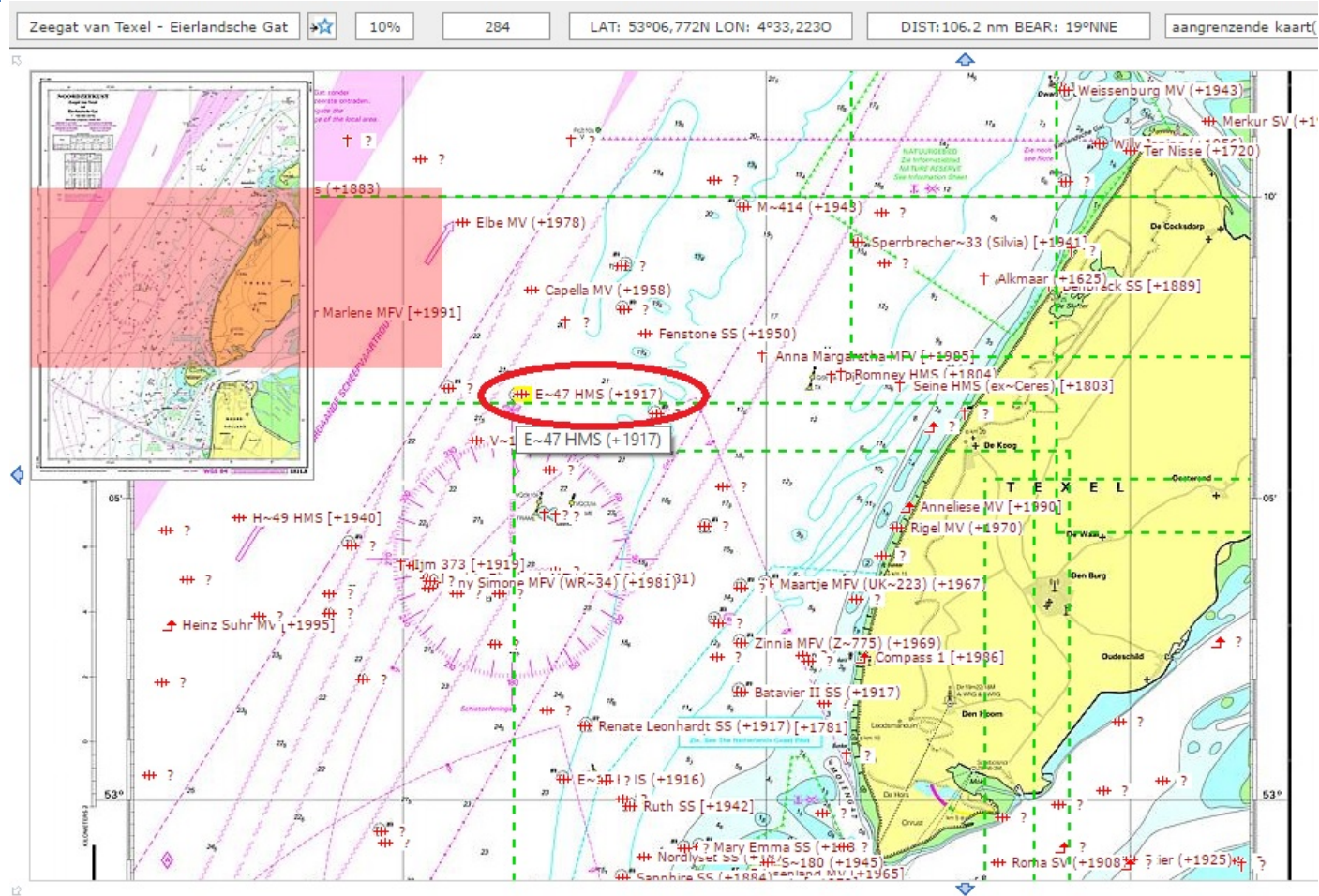
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

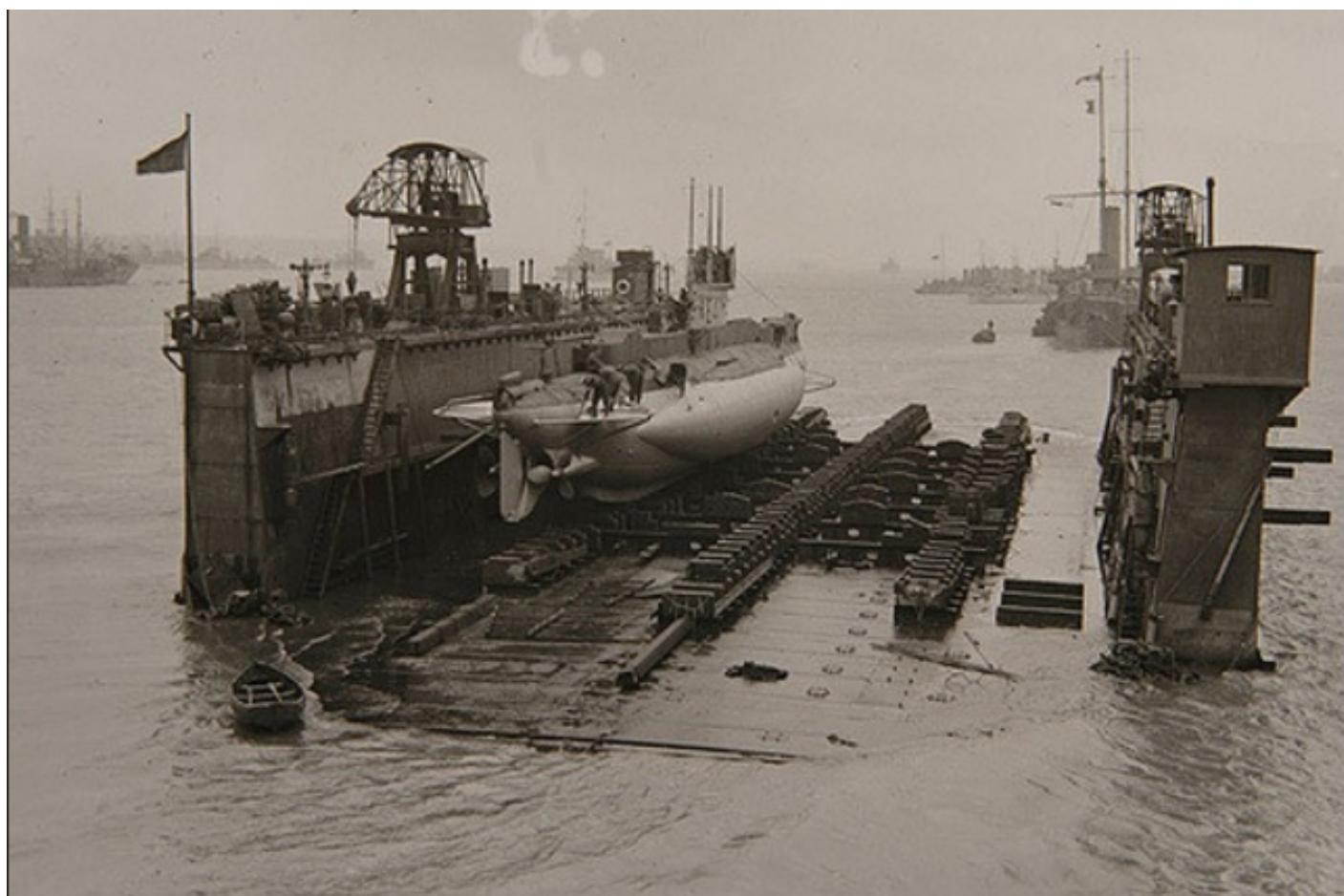
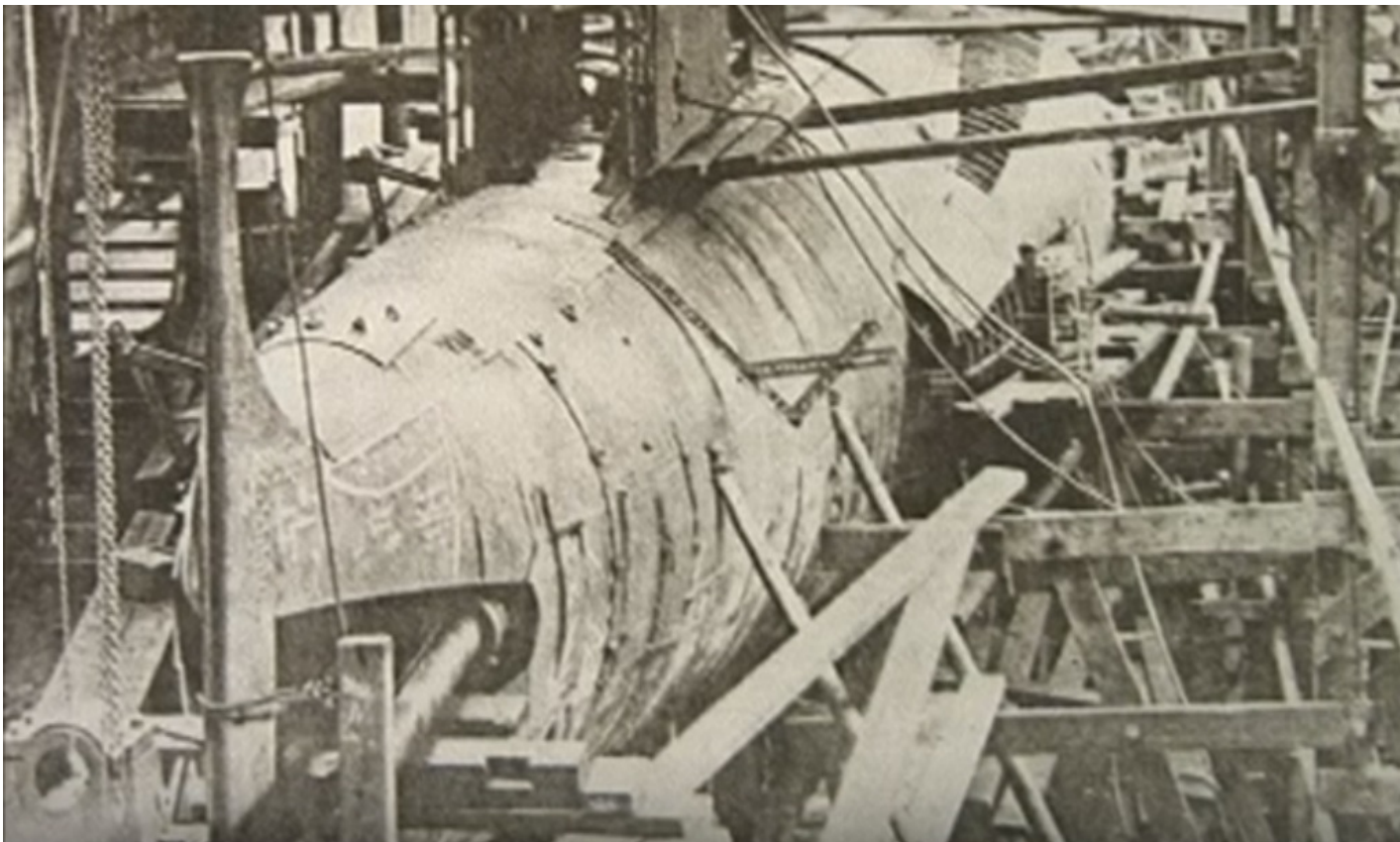
Type schip: vrachtschip / vissersboot / **oorlogsschip** / zeilschip / anders: **Onderzeeër**
 Van welk materiaal is het wrak? **ijzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
 Hoe ligt het wrak op de bodem? **rechttop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
 Is de opbouw nog aanwezig? ja / **nee**
 Is het wrak vervuild? **ja** / nee,
 indien ja: met **visnetten** / **vistuig** / sportvislood / anders:
 Mate van verval? intact / **gedeeltelijk intact** / ingestort / gedeeltelijk ingestort / gedeeltelijk verdwenen
 Mate van verzanding? niet / **gedeeltelijk** / volledig
 Afmetingen van het wrak: Lengte: **55,2** m, Breedte: **4** m, Hoogte: **2** m
 Zicht onderwater: **8m**
 Naar welke richting wijst de boeg? N / O / **Z / W** Onbekend
 Is er lading aanwezig? ja / **nee**,
 indien ja: waar bestaat de lading uit?
 Zijn er wapens/munitie aanwezig? **ja** / nee,
 indien ja: waar bestaat dit uit? **Torpedo**

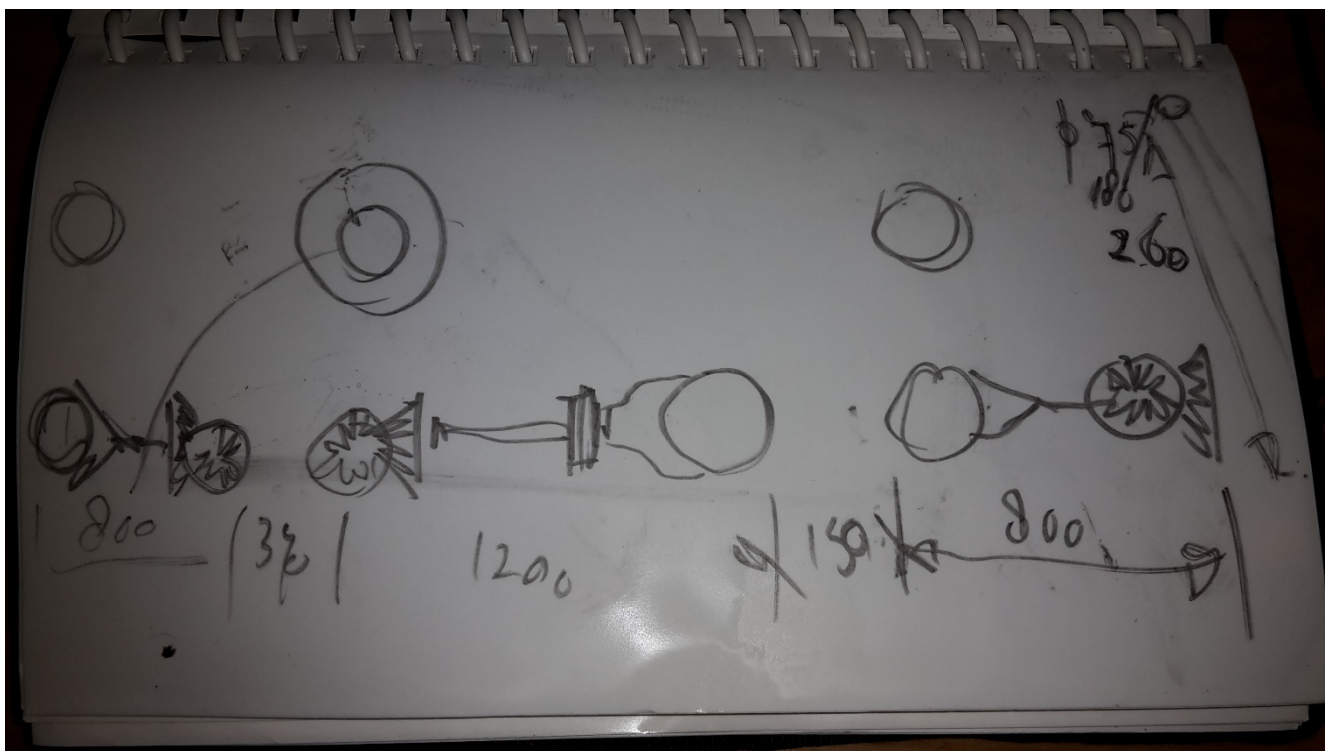
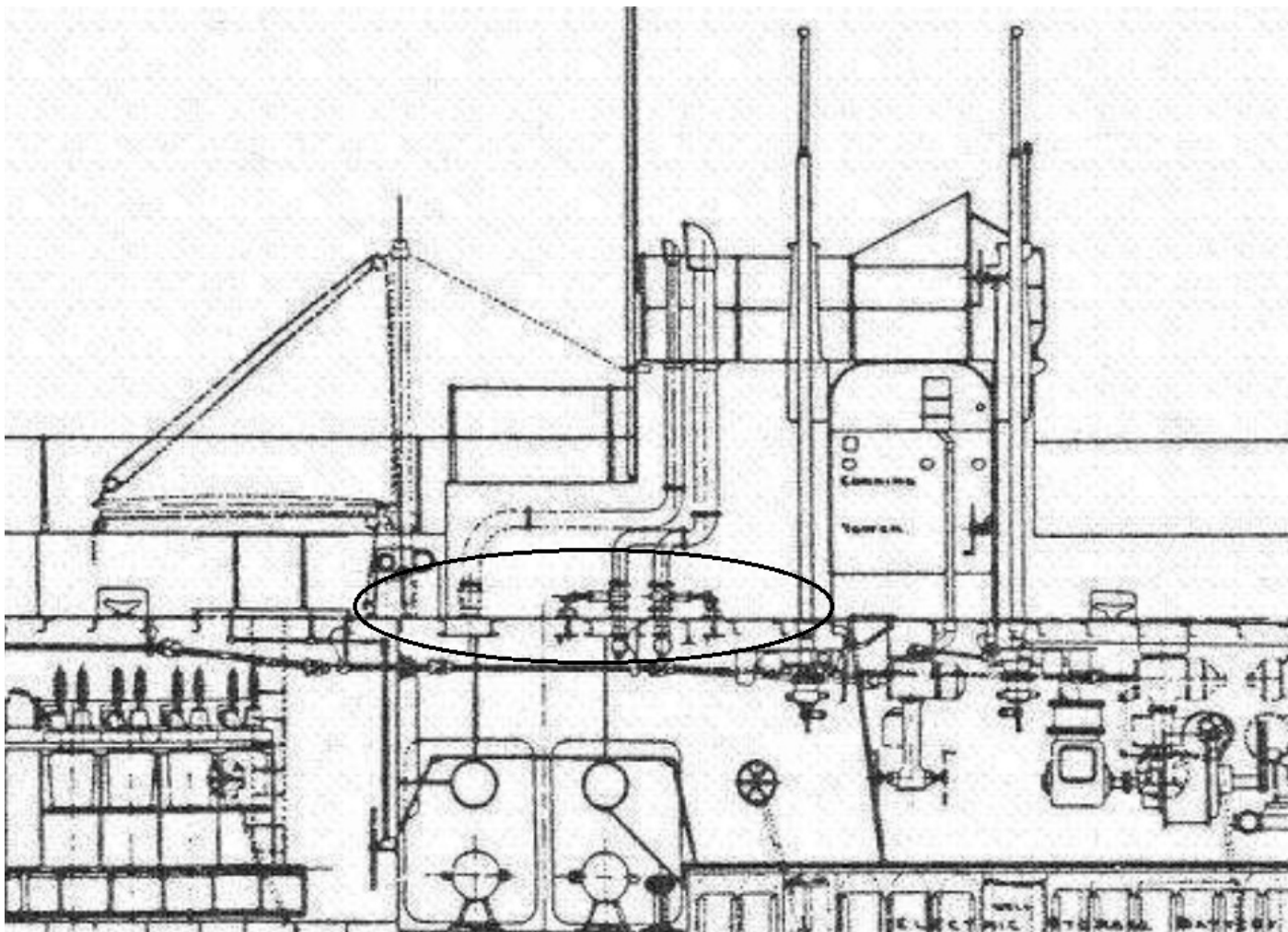
INDIEN HET EEN IJZEREN WRAK BETREFT:

Wat is de bouwstijl van de romp? **Geklonken** / gelast / weet ik niet:
 Heeft het schip een rechte boeg gehad? **Ja** / nee / Onbekend, specifieke voorkant van E-class zie foto.
 Is de machinekamer nog te herkennen? **ja** / nee
 indien ja onderstaande vragen beantwoorden
 Aandrijving? **dieselmotor** / stoommachine, 2x diesel en 2x elektrisch
 Zijn er stoomketels aanwezig? ja / **nee**: diameter m
 Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)? **2**
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven? **3**: diameter: **ca, 1.5m**

OVERIGE INFORMATIE:







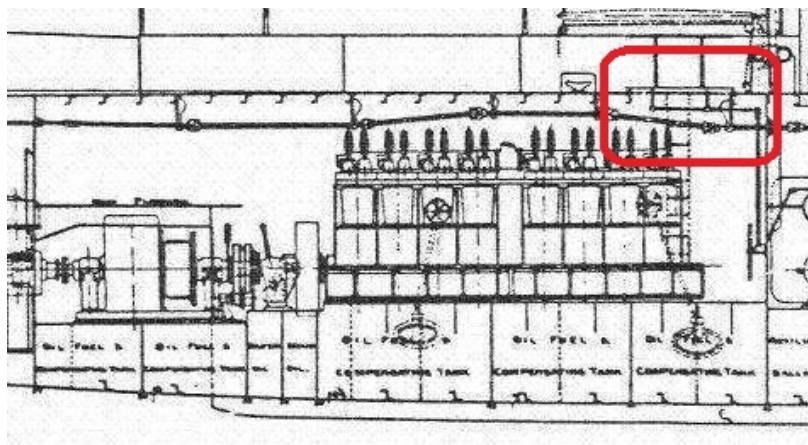
Bovenstaande foto is een detail opmeting van de ventilatie afsluiters van de Commando Toren.



De twee geknakte pijpen zijn de periscopen van de HMS-E47. Het gat in het dek is de toegang van de toren naar de ondergelegen ruimtes. De periscopen hebben aan de onderzijde een doorsnede van dia 18cm. De bovenzijde is dunner dia 7,5cm. Achter de periscopen is een archeologen team aan het inmeten. Foto's zijn gemaakt door het andere archeologen team.

De onderstaande foto zijn de ventilatie afsluiters. De pijpen ontbreken.



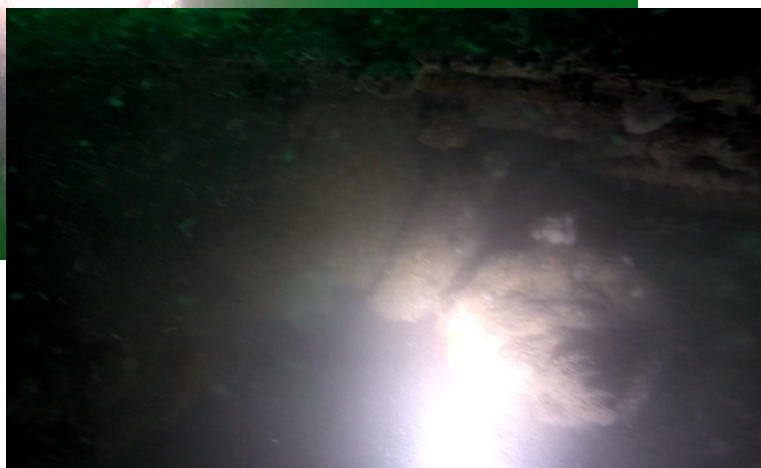
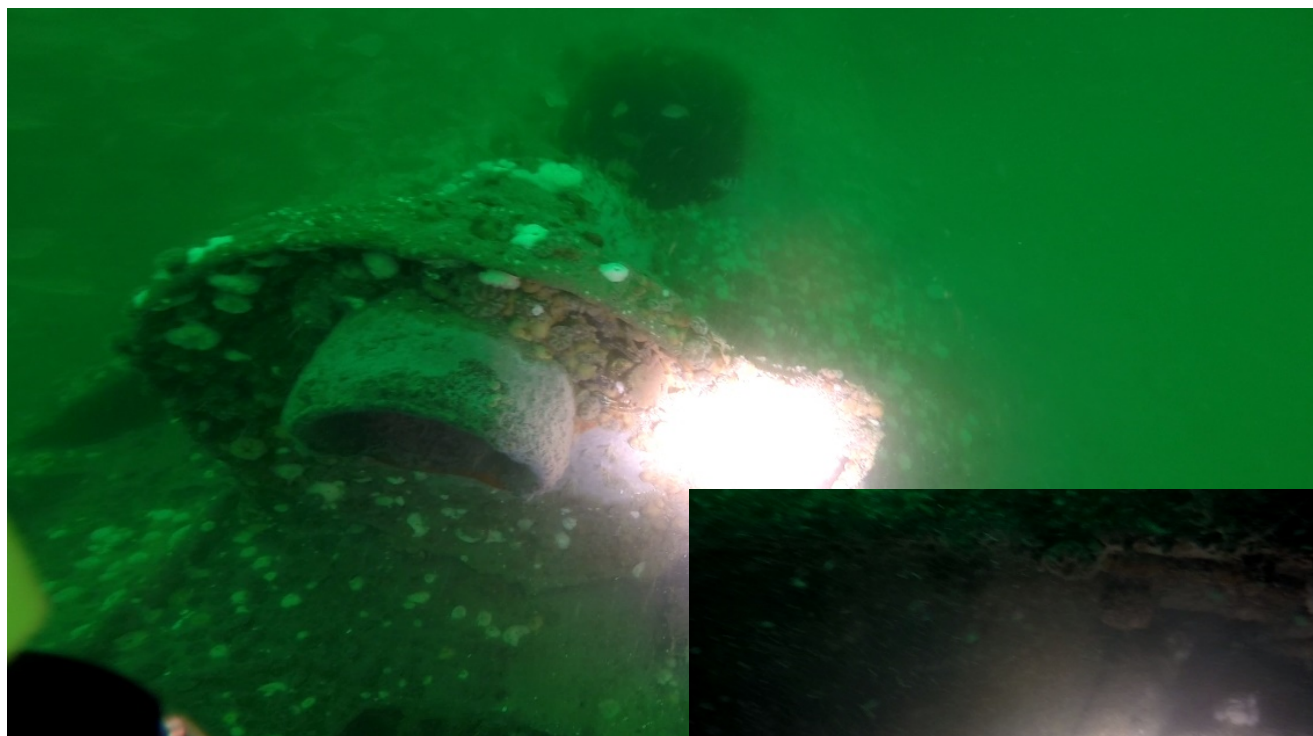
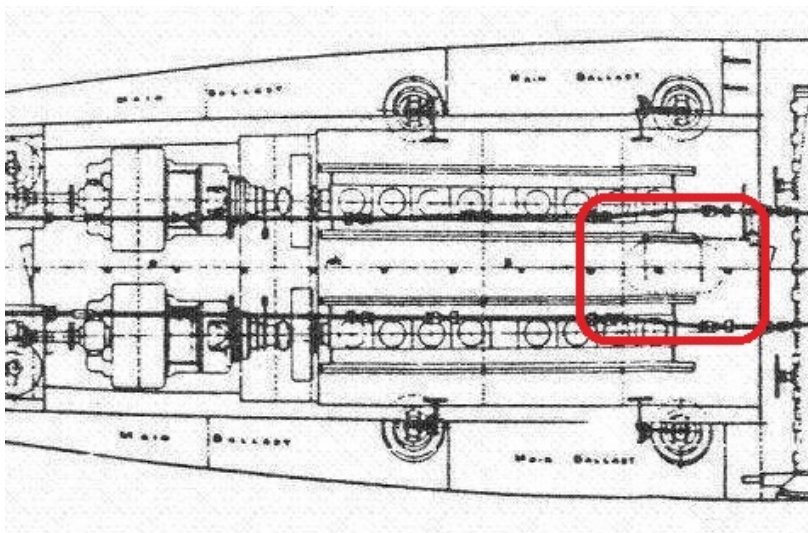


De rode vlakken in de tekening hiernaast geven de dekopeningen weer naar de machinekamer. De bovenste tekening is een langsdoorsnede over het midden van het schip. Sommige details zijn niet uitgetekend, zoals de uitlaat.

De onderste tekening is een bovenaanzicht. Daar staat het luik gestippeld.

Op de foto rechts staat de opening naar de machinekamer. Op de voorzijde staat de uitlaat van de 2 motoren.

Onderdeks zijn ze met elkaar verbonden, zie foto links.





Opening naar de torpedo ruimte aan de voorzijde. Met daarvoor de breuk in de romp. Waarschijnlijk is de E47 op een mijn gelopen.

Royal Navy onderzeeër geïdentificeerd.

Voor de kust van Texel ligt het wrak van een Britse onderzeeboot op de bodem van de Noordzee. Dit wrak werd meerdere jaren geleden al ontdekt, en bij die gelegenheid werd door duikers uit Den-Helder de koperen commandotoren van het wrak gelicht.

In 1999 maakten duikers van Vlieland voor het eerst een duik op dit wrak. Verkenning van de resten van de onderzeeër leerde dat het hier waarschijnlijk om een onderzeeër van het E-type ging. Er werd bij deze verkenningsduik wel enige objecten meegenomen, maar geen van dezen maakte duidelijk om welke onderzeeër het hier ging.

Naast het wrak lag het kanon wat ooit op het dek van de onderzeeboot had gestaan. Dit kanon was waarschijnlijk door een trawlvisserman van het wrak getrokken.

De Vlielanders waren voornemens om bij de eerste gelegenheid dat omstandigheden op zee gunstig waren (vlak water) dit kanon naar boven te hijsen.

Maar omdat het toch een tamelijk lange reis was naar wrak 927, en de golfhoogte voortdurend te hoog was, bleef het kanon dat seizoen, en ook het daaropvolgende, op de bodem liggen.

Toen duikers uit Groningen in 2001 een duik op dat wrak maakten, en de daarbij gemaakte video-opname op Terschelling toonde, lag het goed bewaarde geheim van de Vlielanders op straat. Een van de daarop volgende dagen was het vlak water, en de Ursus voer meteen uit om dat kanon te bergen.

En zo werd het kanon dat eigenlijk bedoeld was om op Vlieland te komen te staan, toegevoegd aan het inmiddels forse arsenaal van Duikteam Ecuador.

Onderzeeboot verliezen Royal Navy

Tijdens de Eerste Wereldoorlog gingen er in totaal 56 onderzeeboten van de Royal Navy ten onder. Van dit aantal gingen 26 boten van het E-type naar de kelder. Van deze 26 staan er 13 in de boeken als; Lost in de Northsea, cause unknown (ten onder in de Noordzee, oorzaak onbekend).

Van deze lijst van 13 E-klasse onderzeeërs zijn er inmiddels 4 door wrakduikers geïdentificeerd. Zo werd het wrak van de E-3 door duikers van het duikteam Zeester uit Groningen geïdentificeerd door de vondst van de scheepsbel, waarin de naam van de onderzeeër stond gegraveerd.

Wrakduikers uit Duitsland vonden het wrak van een E-boot in de nabijheid van Helgoland.

Dit wrak werd geïdentificeerd aan de hand van inscripties in de moer waarmee de schroef werd vastgezet. Hierin stond de naam E-16 gegraveerd.

“We found the starboard propeller which carries the number of the sub. We took pictures and sent them off to German experts and the relevant authorities in Britain who have confirmed that the submarine was the E16 which was officially reported as missing on August 22, 1916.

Duikteam Ecuador vond nabij de Eijerlandse gronden het wrak van een mijnenleggende onderzeeboot van het E-type. Dat het een mijnenleggende onderzeeboot was kon makkelijk herkend worden aan de voorziening voor het laden van de mijnen in de zadeltanks.

Omdat de E-34 de enige mijnenleggende E-boot is die vermist is, en omdat het stoffelijk overschot van de commandant op Vlieland is aangespoeld kon met zekerheid gesteld worden dat het hier om de E34 ging. Definitief bewijs werd gevonden door de Vlielandse wrakduiker Dirk Oosterbaan. Deze vond in het wrak de werfplaat. Op deze ovale koperen plaat staat de naam van de fabrikant Thornycroft, het bouwjaar 1917 en het bouwnummer. Hiermee is ook deze onderzeeboot met 100 procent zekerheid geïdentificeerd.

Een van de zaken die een wrakduiker bezig kan houden is de vraag; wat is de naam van het schip waarop ik duik. In het voorgaande werden al drie zaken genoemd waarmee een scheepswrak geïdentificeerd kan worden; de scheepsbel, de werfplaat of een inscriptie in een wrakdeel of object. Geen van deze zaken werden in wrak 927 aangetroffen. De schroeven zaten enige meters onder het zand, de plaats waar de scheepsbel zou kunnen liggen is bedekt met zand en sediment, de werfplaat zat niet op dezelfde plaats als in de E34.

Kortom, weinig aanknopingspunten.

De researcher van duikteam Noordkaap van Vlieland en tevens schrijver van dit stuk bedacht dat de oplossing kon zitten in het nummer van het kanon.

Al in een eerder geval had dit geleid tot de oplossing bij een identificatievraagstuk.

Om die reden had hij bij de overige duikers van Vlieland aangedrongen op een berging van het kanon. Maar, zoals gezegd het was niet altijd gunstig weer en er liggen nog zoveel mooie wrakken dichterbij, dus het kanon bleef liggen.

Tot vorig jaar, want toen werd het opgehaald door duikteam Ecuador.

Na het bekloppen van het relatief kleine kanon kwam spoedig het nummer van het kanon tevoorschijn. In het bronzen sluitstuk stond nummer 1641.

Correspondentie met het Museum of Naval Firepower in Gosport leerde dat het kanon in 1916 was geplaatst op de onderzeeboot E47. De brief meldt hierover;



A gun record has been found that shows that a 12 pdr 8 cwt Quick Firing gun serial 1641 was issued to submarine E47 on 16 september 1916. The weight (8 hundredweight) is equivalent to 896 pounds, or 407 kilograms. The last entry in the record is 'Lost at Sea'

Hiermee is met zekerheid de identiteit van wrak 927 vastgesteld. His Majesties Submarine E47 is ten noorden van Texel ten onder gegaan.

HMS E47

E-classe onderzeeërs hebben een lengte van 181 voet en een, onderwater, waterverplaatsing van 907 ton. De voortstuwing vindt plaats door twee 8 cilinder diesels van 800 pk of twee elektromotoren van elk 420 pk. De kiellegging van E47 vond plaats in 1914 op de werf van Fairfield Shipbuilding in Glasgow. Op 29 mei 1916 liep de E47 van stapel.

Na de indienststelling op 20 oktober 1916 werd de E47 overgedragen aan het 9th Flottila, gestationeerd in Harwich. In april 1917 nam het Duitse scheepvaartverkeer tussen de Duitse Bocht en Rotterdam toe en werden 4 E-klasse onderzeeërs en een destroyer ter ondersteuning ter onderschepping uitgezonden. Een Nederlandse stoomschip werd gestopt en overgenomen.

Op 20 augustus werd in de boeken genoteerd; E47 failed to return from a North Sea patrol.

Bij de ondergang van de E47 kwam de voltallige bemanning, 31 in totaal, om het leven.

De bemanning bestond uit;

Lt.EC Carre
PO.H Bell
AB.H Bentley
Lt.CF Creswell
PO. F Johnson
AB. WA Bridge
Lt. KE Elder
RNRLS. A. Moss DSM
ABWV Buckingham

ABD Roberts
AB.FC Webster
Ord Tel. CJ Jeffery
AB.F Vallance
Sig.CH Nash
CERAAS Coward
AB.SR WardenL

Tel.TMH Smith
ERA.GW Bennet

ERA.JC Tomlinson
L StoWT Kelsey
Sto. F Fellows
ERA IH Wilkinson
Sto.CJ K Cuff
Sto.JW Harper
SPOMRD Burnard
Sto. M Dwyer
Sto.CR Howil
Sto.TW Istead
Sto.EA Lindsey
Sto.FJ Pitman
Sto.JH Rae

Dirk Bruin
Duikteam Noordkaap – Vlieland – maart 2002

Ook opgenomen in het Vlieland Magazine - voorjaar 2011 - 22e jaargang No. 1.

DUIK 6 VITTORIO Z

6	Vittorio Z	53°18.846 N	4°51.953 E
---	------------	-------------	------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer: 1035
 Positie WGS84: 53°18.846 N 4°51.953 E
 Wraknaam: Vittorio Z
 Locatie: Noordzee / Anders: Noordzee
 Doel van het bezoek: SDDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2016
 Gebied: Noorden van Vlieland

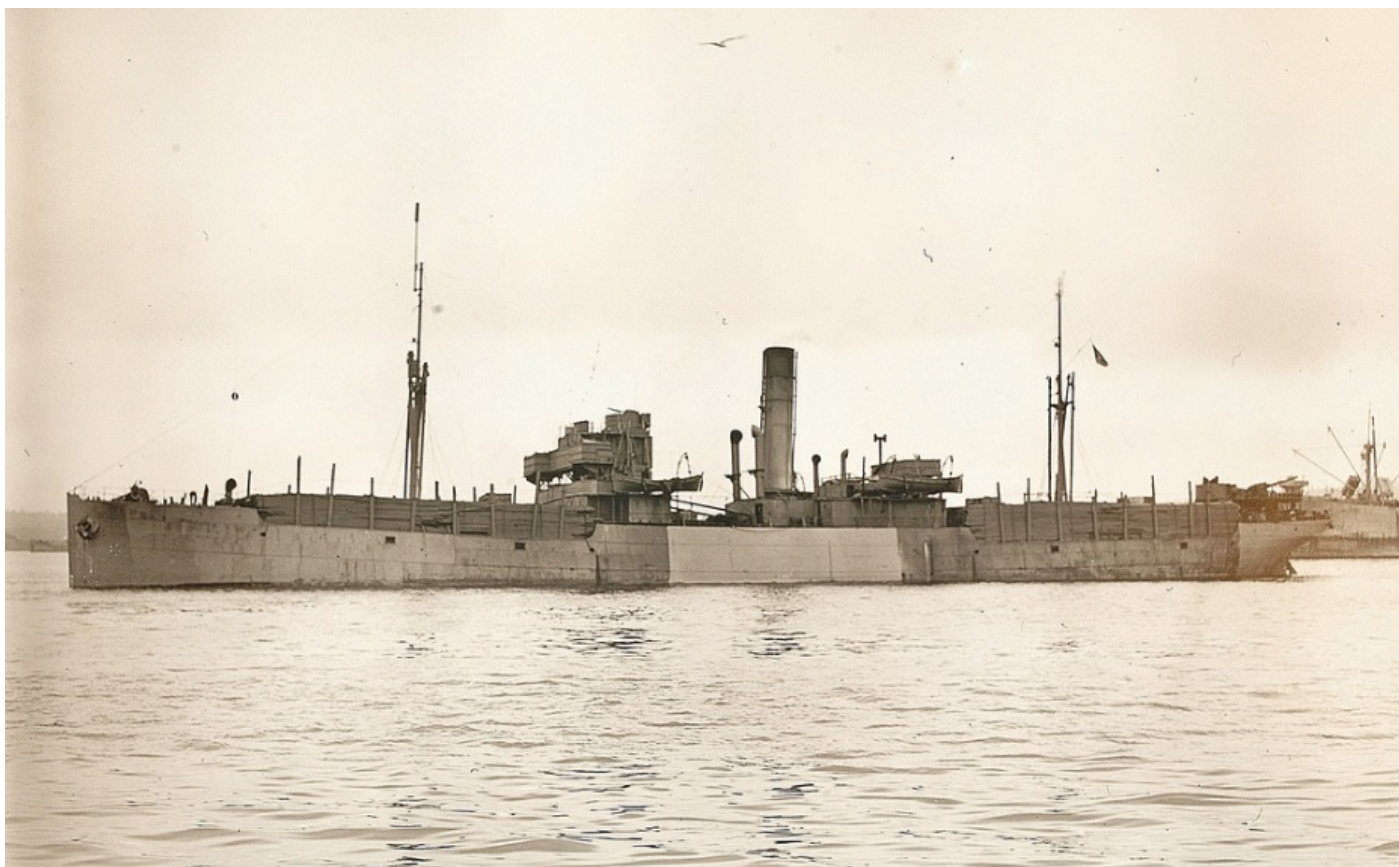
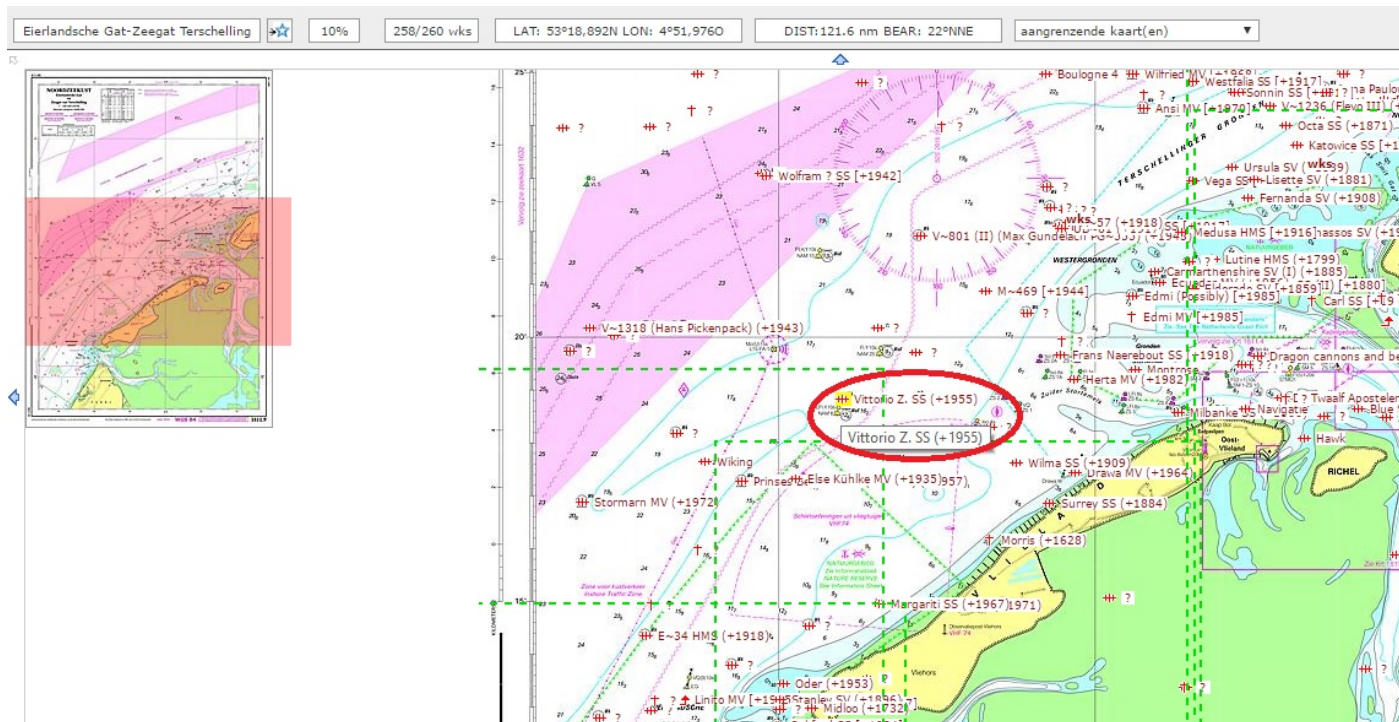
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip: **vrachtschip** / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders:
 Van welk materiaal is het wrak? **ijzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
 Hoe ligt het wrak op de bodem? **rechttop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
 Is de opbouw nog aanwezig? ja / nee / **onbekend**
 Is het wrak vervuild? ja / nee,
 indien ja: met **visnetten** / **vistuig** / **sportvislood** / anders:
 Mate van verval? intact / gedeeltelijk intact / ingestort / gedeeltelijk ingestort / **gedeeltelijk verdwenen**
 Mate van verzanding? niet / **gedeeltelijk** / volledig
 Afmetingen van het wrak: Lengte: 100 m, Breedte: 14 m, Hoogte: 6 m
 Zicht onderwater: 4 meter
 Naar welke richting wijst de boeg? N / O / Z / W Onbekend
 Is er lading aanwezig? ja / nee,
 indien ja: waar bestaat de lading uit? **Cementzakken en kolen**
 Zijn er wapens/munitie aanwezig? ja / **nee**,
 indien ja: waar bestaat dit uit?

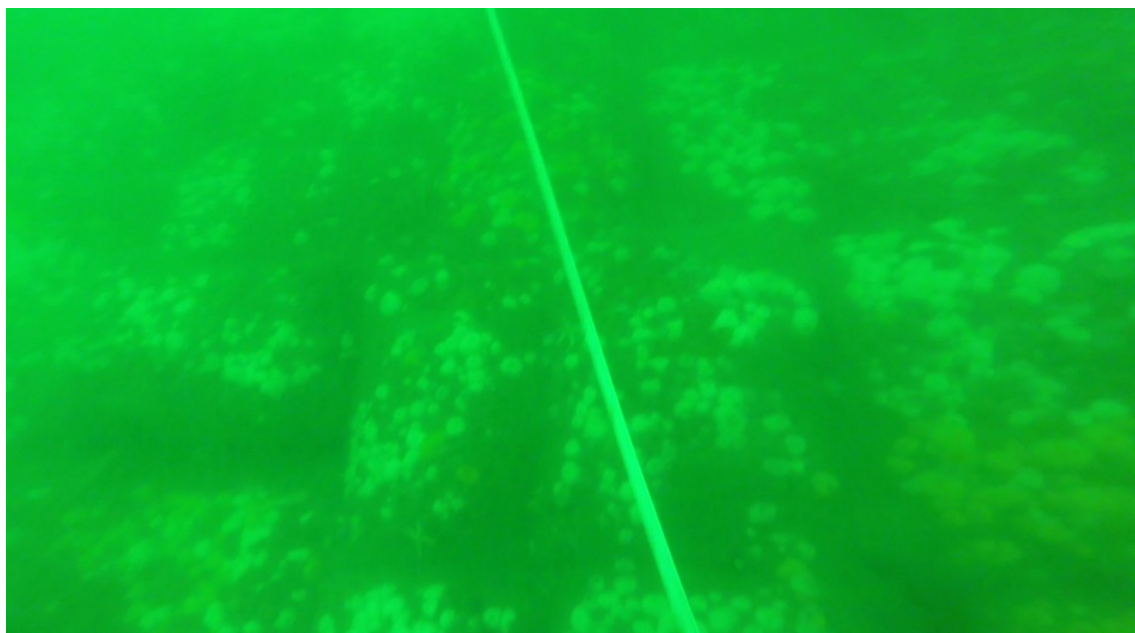
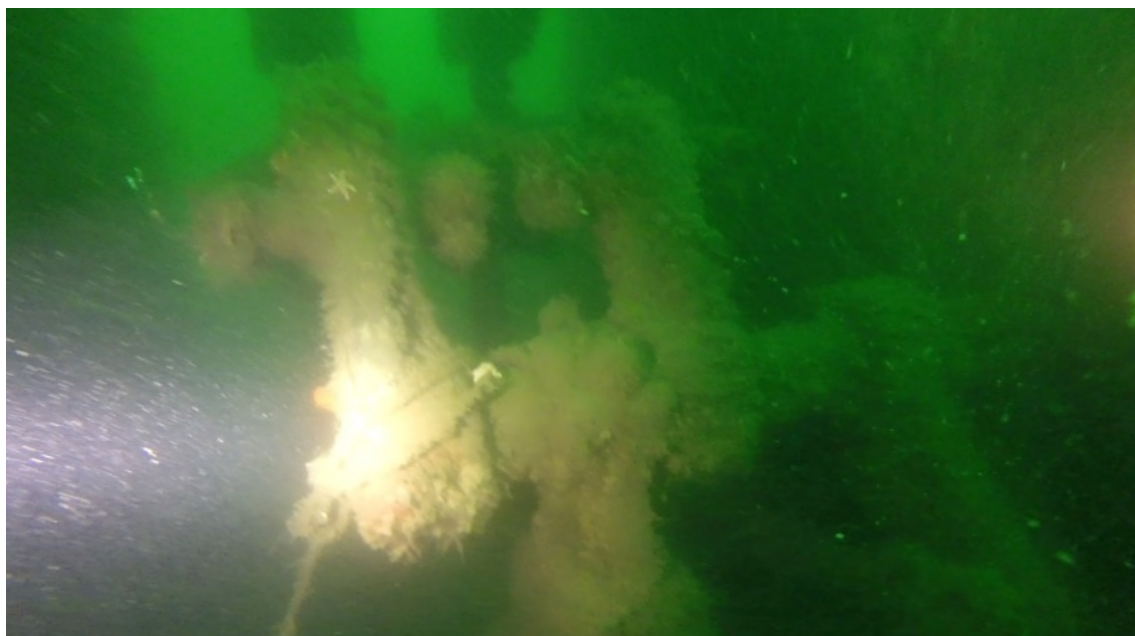
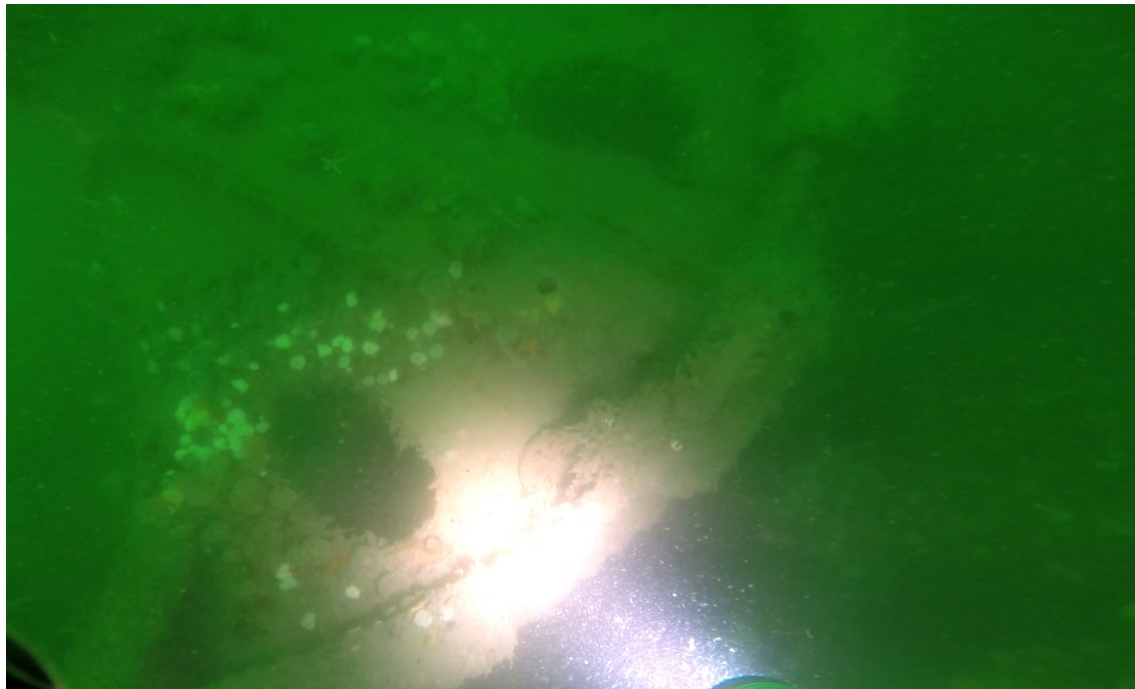
INDIEN HET EEN IJZEREN WRAK BETREFT:

Wat is de bouwstijl van de romp? **Geklonken** / gelast / weet ik niet:
 Heeft het schip een rechte boeg gehad? **Ja** / nee / Onbekend
 Is de machinekamer nog te herkennen? ja / nee, **stoommachine en condenser**
 indien ja onderstaande vragen beantwoorden
 Aandrijving? dieselmotor / **stoommachine**
 Zijn er stoomketels aanwezig? ja / nee: diameter m, 2 stuks.
 Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)? **1**
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven? **3 bladen**
 Diameter: **4,7 M**
 IMO-nummer 132610

OVERIGE INFORMATIE:



Op het wrak lag voor de stoom machine en condensers ligt een tonsteen met ketting. Deze zit vast tussen condensers en stoommachine. Elementen als de roerkoning, schroefas, schroef en roer zijn duidelijk en groots aanwezig. Veel zakken cement die netjes rij aan rij opgestapeld liggen, zie foto's hiernaast.



De ondergang van het ss 'Vittorio Z.'

Op 11 oktober 1955 kwam ter hoogte van de boei ET 5 het stoomschip 'Vittorio Z' tijdens dichte mist in aanvaring met het Nederlandse 'Oranjelijn' schip de 'Prins Maurits'.

Het Italiaanse schip 'Vittorio Z' eigendom van de rederij Flotta Z uit Genua werd bij deze aanvaring zodanig beschadigd dat het kort daarop zonk.

De 'Prins Maurits' liep lichte schade op en kon haar weg vervolgen.

Aan de hand van een uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart kan gereconstrueerd worden hoe de aanvaring heeft kunnen gebeuren. Hierbij is echter alleen het verhaal van de kapitein van de 'Prins Maurits' bekend omdat de kapitein van de 'Vittorio Z' nooit gehoord is.

Prins Maurits.

De 'Prins Maurits' vertrok op 10 oktober 1955 om kwart voor negen 's avonds, gedeeltelijk geladen met stukgoed uit de haven van Antwerpen met bestemming Bremen.

Men ondervond veel heilig weer en mist en de vaart werd naar omstandigheden geregeld en mistsignalen werden gegeven. Op 11 oktober om omstreeks twee uur 's middags voer de 'Prins Maurits' de route in die in jaren slechts zo'n vier mijl uit de kant liep.

Het werd al mistige en om omstreeks drie uur werd de radar bijgezet en door kapitein Vitters zelf geobserveerd, een uitkijk op de brug gezet en mistsignalen gegeven.

De kapitein verminderde geen vaart omdat hij vond dat de 'Prins Maurits' goed in de stuurboord helft van de geveegde geul voer.

Om 15.28 uur zag de kapitein een echo, iets over bakboord en op zo'n vijf mijl afstand.

Aanvankelijk meende de kapitein te doen te hebben met een meeligger, daar het andere schip zich aan de zuidoostkant van de boeienlijn bevond. Spoedig bleek evenwel dat de echo afkomstig was van een tegenligger, die dus aan de verkeerde kant van de geveegde geul voer, dus voor hem aan bakboordzijde van het vaarwater.

Kapitein Vitters bleef de radar observeren waarbij de peiling van de echo niet noemenswaardig veranderde.

De kapitein besloot de passeerafstand te vergroten en veranderde zijn koers naar stuurboord. Toen de afstand tussen de beide schepen was afgenomen tot 2 1/2 mijl, stopte de kapitein om 15.31 uur de machine.

Het zicht was op dat moment rond de 1/4 en 3/4 mijl en de kapitein kon de echo op de radar volgen tot op een afstand van 1 mijl, waarna het verdween door het zogenaamde zeereflect.

Aanvaring

Om 15.35 zag men vanaf de 'Prins Maurits' over bakboord-vooruit op 25 graad voor de boeg, de 'Vittorio Z' op een afstand van 75 meter uit de mist opdoemen die op een koers voor de 'Prins Maurits' langs lag. Kapitein Vitters zette onmiddellijk de telegraaf op volle kracht achteruit en gaf drie korte stoten op de fluit. De vaart van de Prins Maurits werd toen nog op twee mijl geschat.

Ondanks het achteruitslaan trof de steven van de 'Prins Maurits' de 'Vittorio Z' aan stuurboordzijde op zo'n twaalf meter voor de brug onder een hoek van ongeveer 80 graden.

De schepen waren direct vrij van elkaar en de 'Vittorio Z' verdween spoedig weer in de mist.

De tweede stuurman schatte de vaart van de 'Vittorio Z' op dat moment op zo'n 8 mijl en ook de uitkijk zag een belangrijke boeggolf.

Meteen na de aanvaring ging de 'Prins Maurits' ten anker en om 15.40 uur was het anker uitgebracht.

Na enig tijd kwam de 'Vittorio Z' plotseling weer uit de mist te voorschijn. Zij voer een zodanige koers dat de kapitein van de 'Prins Maurits' volle kracht achteruit liet slaan; hierdoor kon een ernstige aanvaring worden voorkomen en schuurde de 'Vittorio Z' slechts met het stuurboord voorschip langs het bakboord voorschip van de 'Prins Maurits'.

De Vittorio Z. verdween weer in de mist, maar weldra hoorde de marconist dat dit schip noodseinen uitzond. De 'Prins Maurits' streek een motorsloep en verzocht juist passerende trawler Kleber mee te zoeken naar eventuele schipbreukelingen.

De trawler en de sloep begonnen te zoeken en zij waren juist bij de 'Vittorio Z' aangekomen toen het wat opklaarde en men ook van de 'Prins Maurits' het ander schip kon zien.

Op dat moment brak de 'Vittorio Z' in tweeën en zonk.

De twintig opvarenden van de 'Vittorio Z' konden dit verlaten met twee reddingboten en tien man klommen aan boord van de 'Kleber' en 10 aan boord van de Prins Maurits.

De masten en de schoorsteen van de 'Vittorio Z' bleven boven water zichtbaar en de plaats van het zinken werd door kapitein Vitters aan Scheveningen Radio doorgegeven.

De tien man aan boord van de 'Prins Maurits' waren genomen werden overgezet aan boord van de Franse trawler 'Kleber' die haar weg vervolgde naar Duinkerken.

De 'Prins Maurits' voer door naar Bremerhaven maar vertrok op 12 oktober weer naar Rotterdam voor reparatie.

Het wrak van de Vittorio als vis- en duikstek.

Vrijwel meteen als een schip onder water is verdwenen wordt het wrak door het dierenleven in de Noordzee ingenomen. Vervolgens begint het verval van het schip, allereerst beginnen door zout in het zeewater alle ongeverfde ijzeren delen meteen te roesten, dit roest vreet verder onder de verf en na een aantal jaren is het hele schip verroest.

De roest vreet het ijzer weg en op dunne plaatsen vallen gaten in het wrak. De sterkte van het metaal wordt minder en het geweld van de golven tijdens zware stormen doet de rest.

Tijdens de zware stormen in de Noordzee zijn golfhoogten van 10 meter geen uitzondering en degenen die met harde wind en dikke branding wel eens in de golven gezwommen heeft weet dat de energie die golven in zich hebben buitengewoon kan zijn.

Een scheepswrak wordt dan na verloop van jaren geheel uiteen geslagen door de krachtige golven. De opbouw wordt weggeslagen of stort inklaar en uiteindelijk blijft vaak alleen de voorsteven, de achtersteven en de ketels en machine in het zand staan.

De Vittorio had echter zakken cement als lading. Het cement werd na het contact met het water hard en de zakken liggen allemaal nog in het wrak zo als ze destijds beladen is. Duizenden zakken cement waarvan de meeste begroeit met veelkleurige anemonen en sponzen. Tussen de zakken cement en de wrakstukken kruipen allerlei soorten krabben en slakken rond. In de vele holtes die op het wrak voorkomen zijn vaak grote kabeljauwen te zien en boven het wrak zwemmen veelal scholen steenbolk. Om die reden zitten dan ook regelmatig sportvissers van Vlieland en Terschelling boven het wrak te vissen.

Dirk Bruin, Vlieland

TERSCHELLING - Leden van de duikgroep Ecuador op Terschelling hebben gisteren een bijzondere vondst aan wal gebracht. Uit het wrak van het Italiaanse stoomschip 'Vittorio-Z' werd een vrijwel complete stoommachine opgedoken. Het gaat om een machine die een pomp aandreef waarmee water naar de stoomketel werd getransporteerd.

Het wrak van de Italiaan ligt twee mijl noordelijk van de inloop van het Stortemelk, het zeegat tussen Vlieland en Terschelling. De boot zonk in de jaren twintig van de vorige eeuw na een aanvaring. De lading bestond uit balen cement, die nu nog als versteende resten in het ruim liggen.

“Op het wrak is al veel gedoken”, vertelt Ecuadorlid Nico Brinck uit West-

Terschelling. “Het is echter enorm aangegroeid, waardoor onderdelen van het schip moeilijk zijn te herkennen. Een van onze duikers ontdekte echter een stuk blank koper, dat vanwege de giftigheid van dit metaal onbegroeid was gebleven. Hij knoopte er een stuk touw aan vast en met de lier van ons werkschip Ursus begonnen we te trekken. Dat ging nogal zwaar. Tot onze grote verrassing bleek dat aan die pijp een complete stoommachine zat”, zegt Brinck.

Aan de machine, die ruim twee meter hoog is en naar schatting duizend kilo weegt, onbreken wel de nodige koperen meters. “Die zullen wel bij eerdere bezoeken door collega’s meegenomen zijn”, weet Brinck vrijwel zeker.

Niettemin is hij bijzonder in zijn nopjes met deze vondst. “De hele zeebodem

ligt vol met scheepsonderdelen, maar stoommachines van dit formaat zijn zelfzaam”, vertelt de duiker. “Ik ben een echte stoomman: mijn vader werkte vroeger op een werf in Leeuwarden en bij Welgelegen in Harlingen. Die heeft nog wel aan de stoommachines van de boten van Doeksen gesleuteld. Daar heb ik kennelijk wat van meegekregen.”

In het wrak van de ‘Vittorio-Z’ staat ook nog de enorme hoofdmotor. Ook iets om te bergen? Nico Brinck lacht: “We kunnen als enige duikclub in Nederland zware onderdelen naar boven halen, tot ongeveer tien ton. Maar deze weegt zeker honderd ton. Dat is net een maatje te groot.”

De opgedoken machine wordt eerst schoongemaakt en daarna tentoongesteld bij het wrakkenmuseum van Hille van Dieren in Formerum.

DUIK 7 VICTORIA CITY

7	Victoria City	53°33.768 N	5°37.766 E
---	---------------	-------------	------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer: 532
 Positie WGS84: 53°33.768 N 5°37.766 E
 Wraknaam: Victoria City
 Locatie: Noordzee / Anders: Noordzee
 Doel van het bezoek: SDDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2016
 Gebied: Noorden van Ameland

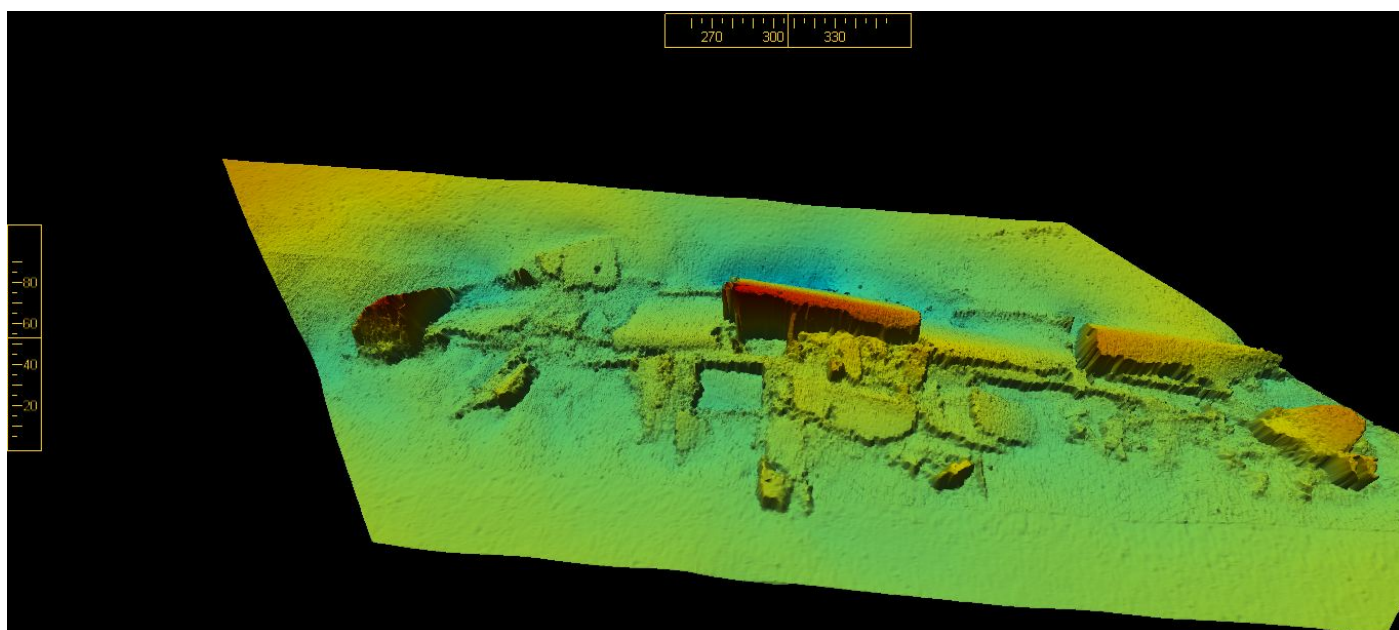
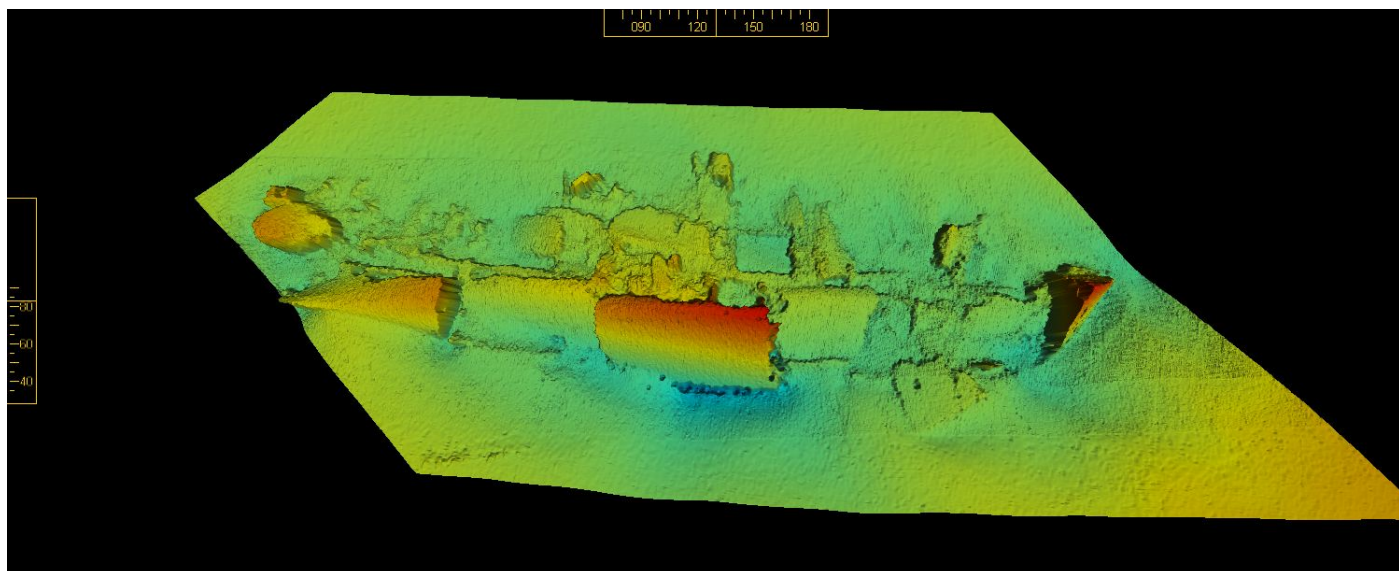
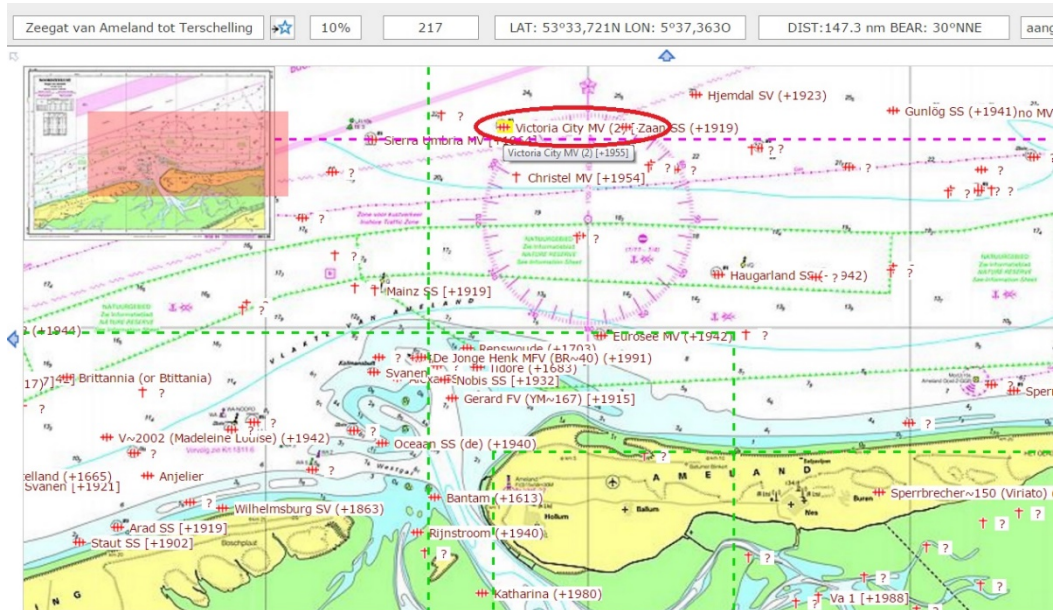
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip: **vrachtschip** / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders:
 Van welk materiaal is het wrak? **ijzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
 Hoe ligt het wrak op de bodem? rechtop / op zijn kop / **op bakboordkant** / op stuurboordkant
 Is de opbouw nog aanwezig? ja / **nee**
 Is het wrak vervuild? ja / nee,
 indien ja: met **visnetten** / **vistuig** / **sportvislood** / anders:
 Mate van verval? intact / gedeeltelijk intact / ingestort / gedeeltelijk ingestort / **gedeeltelijk verdwenen, volledig uit elkaar gerukt**.
 Mate van verzanding? niet / **gedeeltelijk** / volledig
 Afmetingen van het wrak: Lengte: ca 140 m, Breedte: 18 m, Hoogte: m
 Zicht onderwater:
 Naar welke richting wijst de boeg? N / O / Z / W **Onbekend**
 Is er lading aanwezig? ja / **nee**,
 indien ja: waar bestaat de lading uit?
 Zijn er wapens/munitie aanwezig? ja / **nee**,
 indien ja: waar bestaat dit uit?

INDIEN HET EEN IJZEREN WRAK BETREFT:

Wat is de bouwstijl van de romp? **Geklonken** / gelast / weet ik niet:
 Heeft het schip een rechte boeg gehad? Ja / **nee** / Onbekend
 Is de machinekamer nog te herkennen? ja / nee
 indien ja onderstaande vragen beantwoorden
 Aandrijving? **dieselmotor** / stoommachine,
Oil 2SA 4cyl (700 x 2320mm), 4000bhp, 1 screw
 Zijn er stoomketels aanwezig? ja / **nee**: diameter m
 Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)? 1
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?
 Diameter: M
 BRT : 6160
 Bouwjaar : 1955
 Vergaan in : 1955
 IMO 181157
 Lading : stukgoed Waarschijnlijk fruit.

OVERIGE INFORMATIE:



Onder en boven: foto's van de dieselmotor met de krukassen.

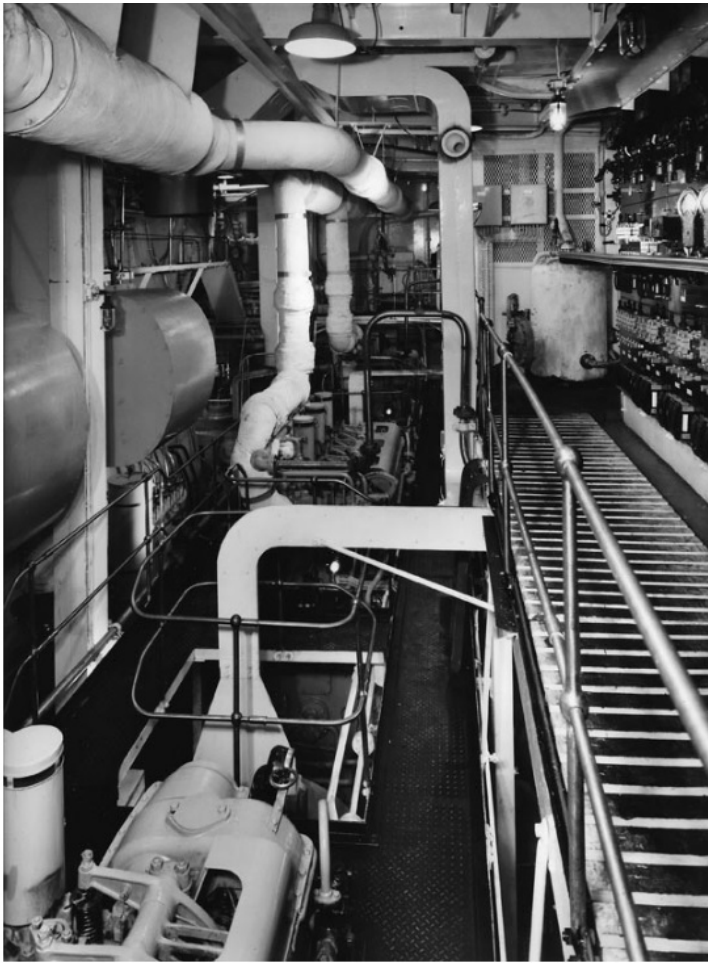


Aanvaring

Het is woensdag 14 December 1955 om 8:00 uur kwam het Engelse schip de Victoria City tijdens mistig weer in aanvaring met het Italiaanse schip Valentino Bibolini. Het was windkracht 6 zuidoost. De positie op het moment van aanvaren was tussen de boeien ET12 en ET13 van de route ten noorden van Nes op Ameland. De Victoria City zonk vrij snel na de aanvaring. De bemanning 17 Europese en 49 Indische matrozen zijn overgenomen door een Pools schip de Worlowo die in de buurt was. Deze heeft ze naar Emden gebracht waar ze in het Zeemanshuis zijn opgevangen. De sleepboot Holland van Terschelling heeft het zwaar beschadigde Italiaanse schip Valentino Bibolini met een gat in de boeg waarvan het voorschip al onder water stond op sleeptouw genomen en het schip achterstevoren naar Emden gesleept. De Victoria City was Maart 1955 in de vaart genomen en was dus nog maar een half jaar oud.



De foto's op de volgende pagina's zijn van crew leden. Gemaakt net voor de oplevering van het schip.

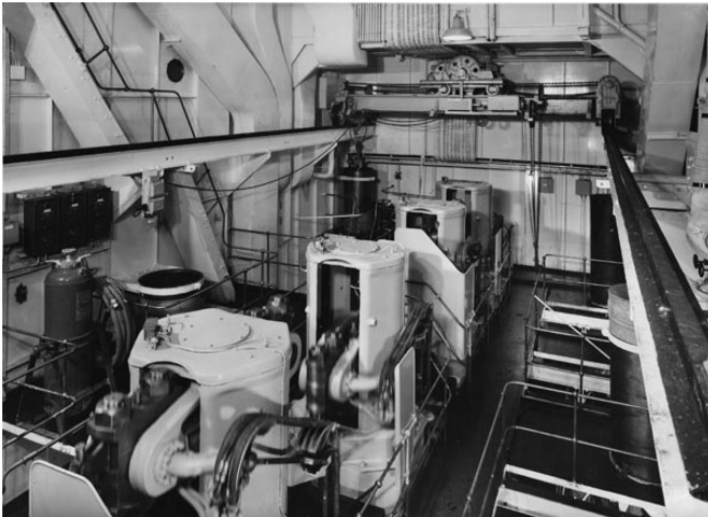


Looking aft along generator starting platform.

Photos from the collection of the late Alec Osborne. Copyright © Reardon Smith Ships.



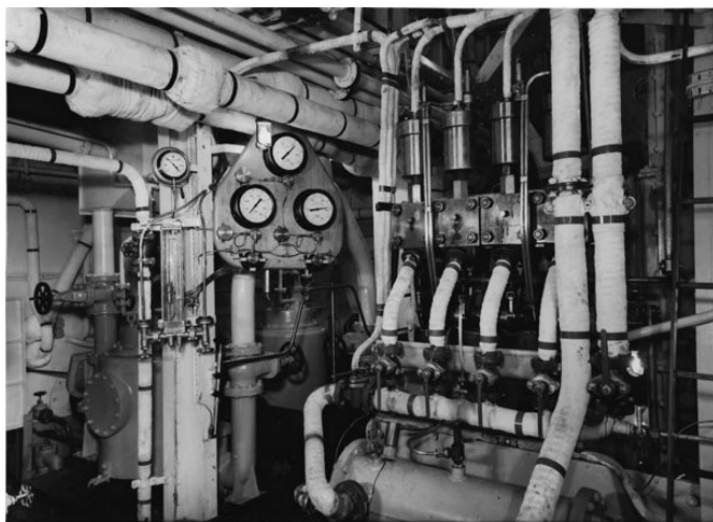
Looking aft on outboard side of generators. Workshop and generator pumps on the right.



View of engine room top looking forward and showing top guides and overhauling crane. *Photos from the collection of the late Alec Osborne. Copyright © Reardon Smith Ships.*



Looking aft along back of main engine. Generator gauge board in foreground.

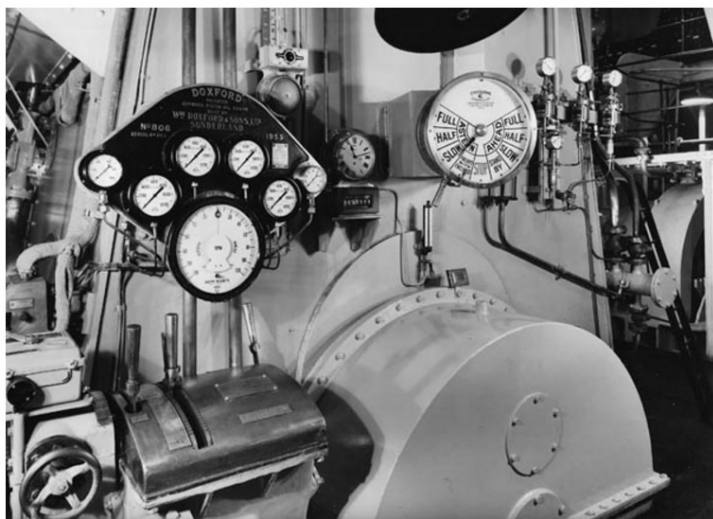


Aft end of engineroom, showing Negretti & Zambra fuel tank contents gauge board, sewage disposal plant and main engine fuel pumps.

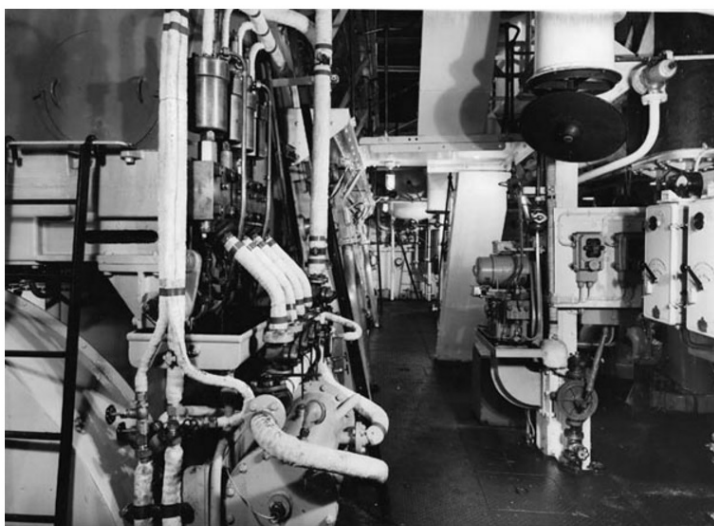
Photos from the collection of the late Alec Osborne. Copyright © Reardon Smith Ships.



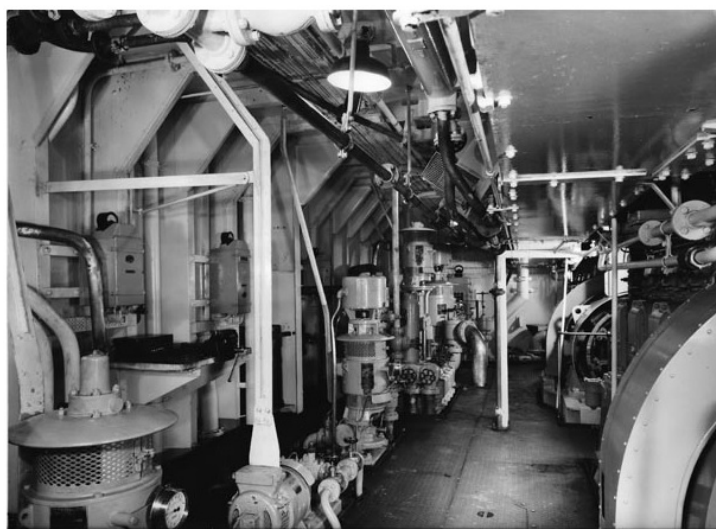
Looking aft along starboard side of engineroom, showing pumps and oil purifying equipment. *Photos from the collection of the late Alec Osborne. Copyright © Reardon Smith Ships.*



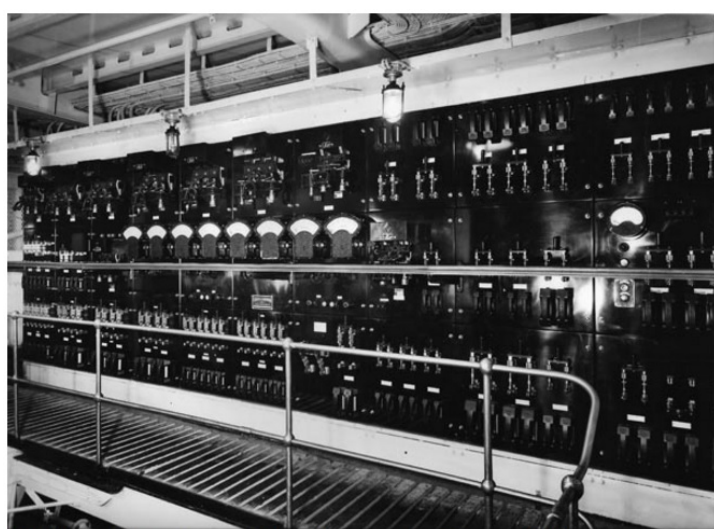
Main Engine forward end control station



Looking forward along front of engine. Main engine fuel pump in left foreground

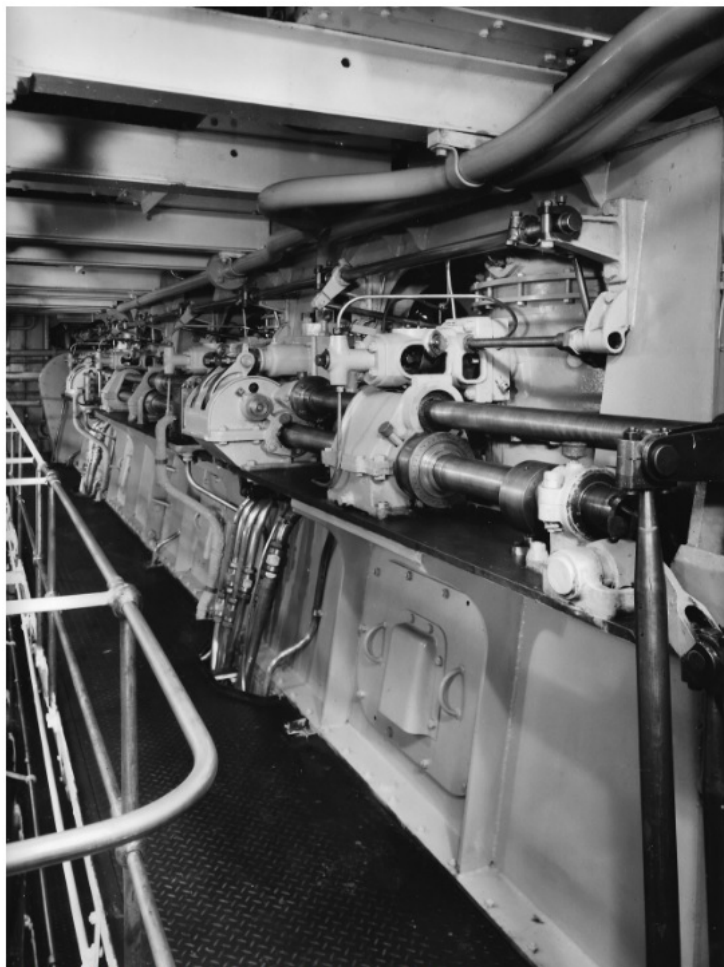


View showing outboard side of generators, and generator jacket water, stand-by lubricating oil and sea water pumps.

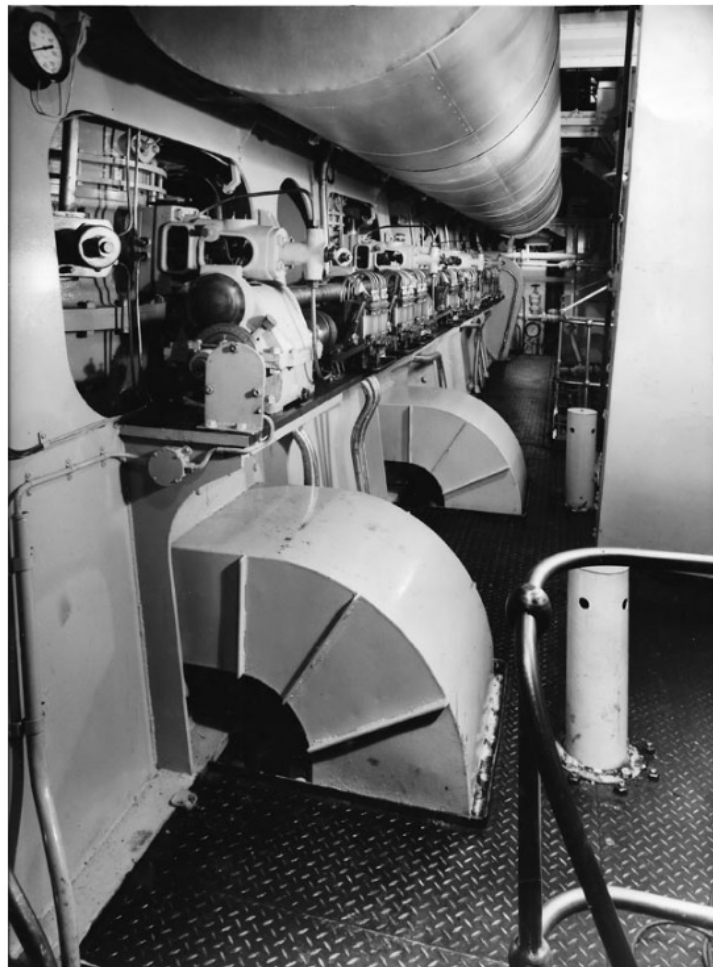


Switchboard, situated in port forward corner at engine room flat level.

Photos from the collection of the late Alec Osborne. Copyright © Reardon Smith Ships.



Looking aft along main engine front camshaft platform.



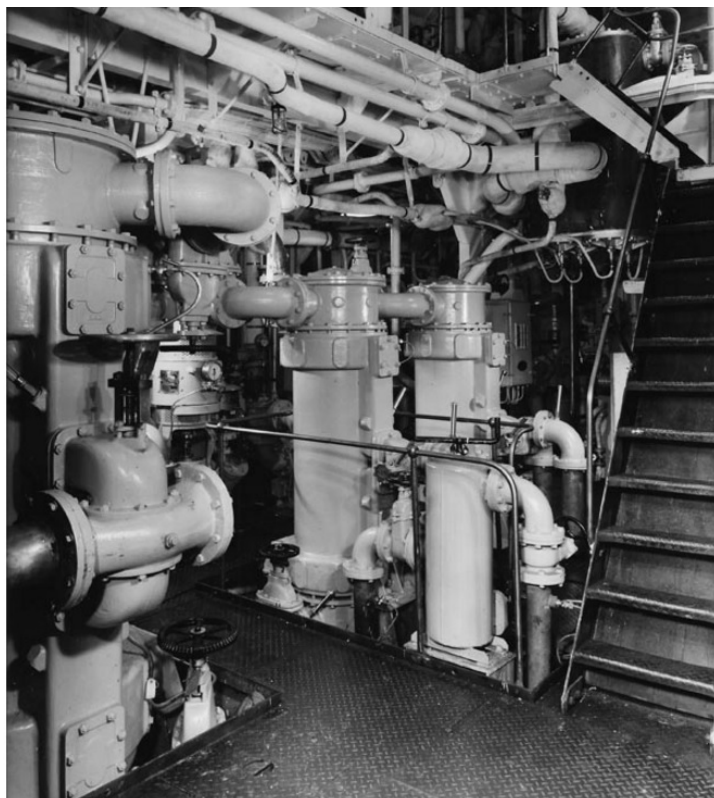
Looking aft along main engine back camshaft platform.



Victoria City at Avonmouth 1955. The bow of the sister vessel Leeds City can be seen berthed astern.



Refrigerator compressors and auxiliary condenser, situated in starboard corner at engine room flat level.



Inboard forward side of lubricating oil coolers. Jacket water cooler in left foreground.

DUIK 8 ONBEKEND WRAK (OORLOGSSCHIP)

8	Onbekend wrak (1)		
---	-------------------	--	--

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer: Onbekend
 Positie WGS84: Onbekend
 Wraknaam: Onbekend
 Locatie: Noordzee / Anders:
 Doel van het bezoek: SDDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2016
 Gebied:

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip: vrachtschip / vissersboot / **oorlogsschip** / zeilschip / anders:
 Van welk materiaal is het wrak? **ijzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
 Hoe ligt het wrak op de bodem? **rechttop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
 Is de opbouw nog aanwezig? ja / **nee**
 Is het wrak vervuild? **ja** / nee,
 indien ja: met **visnetten** / **vistuig** / **sportvislood** / anders:
 Mate van verval? intact / gedeeltelijk intact / ingestort / gedeeltelijk ingestort / **gedeeltelijk verdwenen**
 Mate van verzanding? niet / gedeeltelijk / volledig
 Afmetingen van het wrak: Lengte: m, Breedte: m, Hoogte: m
 Zicht onderwater:
 Naar welke richting wijst de boeg? N / O / Z / W Onbekend
 Is er lading aanwezig? ja / nee,
 indien ja: waar bestaat de lading uit?
 Zijn er wapens/munitie aanwezig? ja / nee,
 indien ja: waar bestaat dit uit?

INDIEN HET EEN IJZEREN WRAK BETREFT:

Wat is de bouwstijl van de romp? Geklonken / gelast / weet ik niet:
 Heeft het schip een rechte boeg gehad? Ja / nee / Onbekend
 Is de machinekamer nog te herkennen? ja / nee
 indien ja onderstaande vragen beantwoorden
 Aandrijving? dieselmotor / stoommachine
 Zijn er stoomketels aanwezig? ja / nee: diameter m
 Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?
 Diameter: M





DUIK 9 ONDERZEEËR (E5)

9	Onderzeeër	-	-
---	------------	---	---

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:

Positie WGS84:

Wraknaam:

E5

Locatie: Noordzee / Anders:

Noordzee

Doel van het bezoek:

SDDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2016

Gebied:

Borkumse Stenen

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip:

vrachtschip / vissersboot / **oorlogsschip** / zeilschip / anders:

Van welk materiaal is het wrak?

ijzer / hout / polyester / combi / onbekend / anders:

Hoe ligt het wrak op de bodem?

rechtop / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant

Is de opbouw nog aanwezig?

ja / nee

Is het wrak vervuild?

ja / **nee**,

indien ja:

met visnetten / vistuig / sportvislood / anders:

Mate van verval?

intact / **gedeeltelijk intact** / ingestort / gedeeltelijk ingestort / gedeeltelijk verdwenen

Mate van verzanding?

niet / **gedeeltelijk** / volledig

Afmetingen van het wrak:

Lengte: m, Breedte: m, Hoogte: m

Zicht onderwater:

Naar welke richting wijst de boeg?

N / O / Z / W Onbekend

Is er lading aanwezig?

ja / nee,

indien ja: waar bestaat de lading uit?

Zijn er wapens/munitie aanwezig?

ja / nee,

indien ja: waar bestaat dit uit?

INDIEN HET EEN IJZEREN WRAK BETREFT:

Wat is de bouwstijl van de romp?

Geklonken / gelast / weet ik niet:

Heeft het schip een rechte boeg gehad?

Ja / **nee** / Onbekend

Is de machinekamer nog te herkennen?

ja / nee

indien ja onderstaande vragen beantwoorden

Aandrijving?

dieselmotor / stoommachine

Zijn er stoomketels aanwezig?

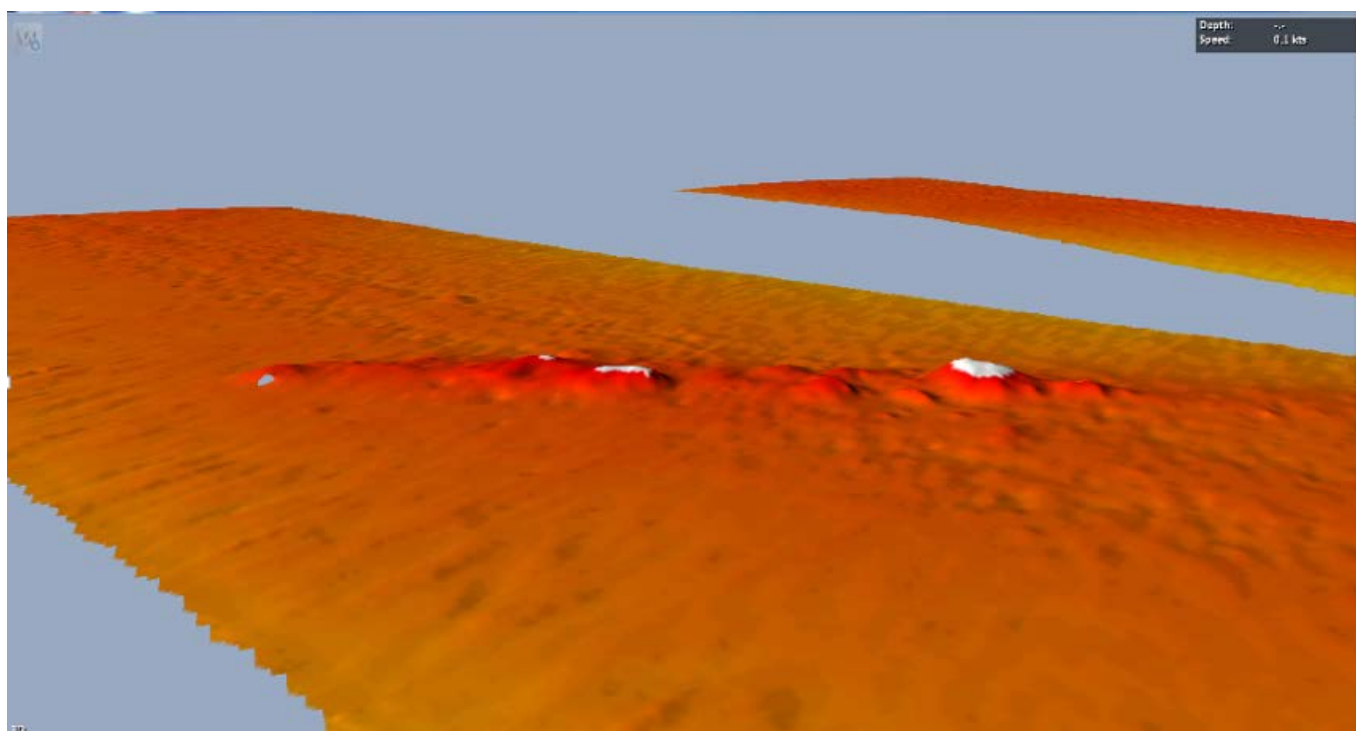
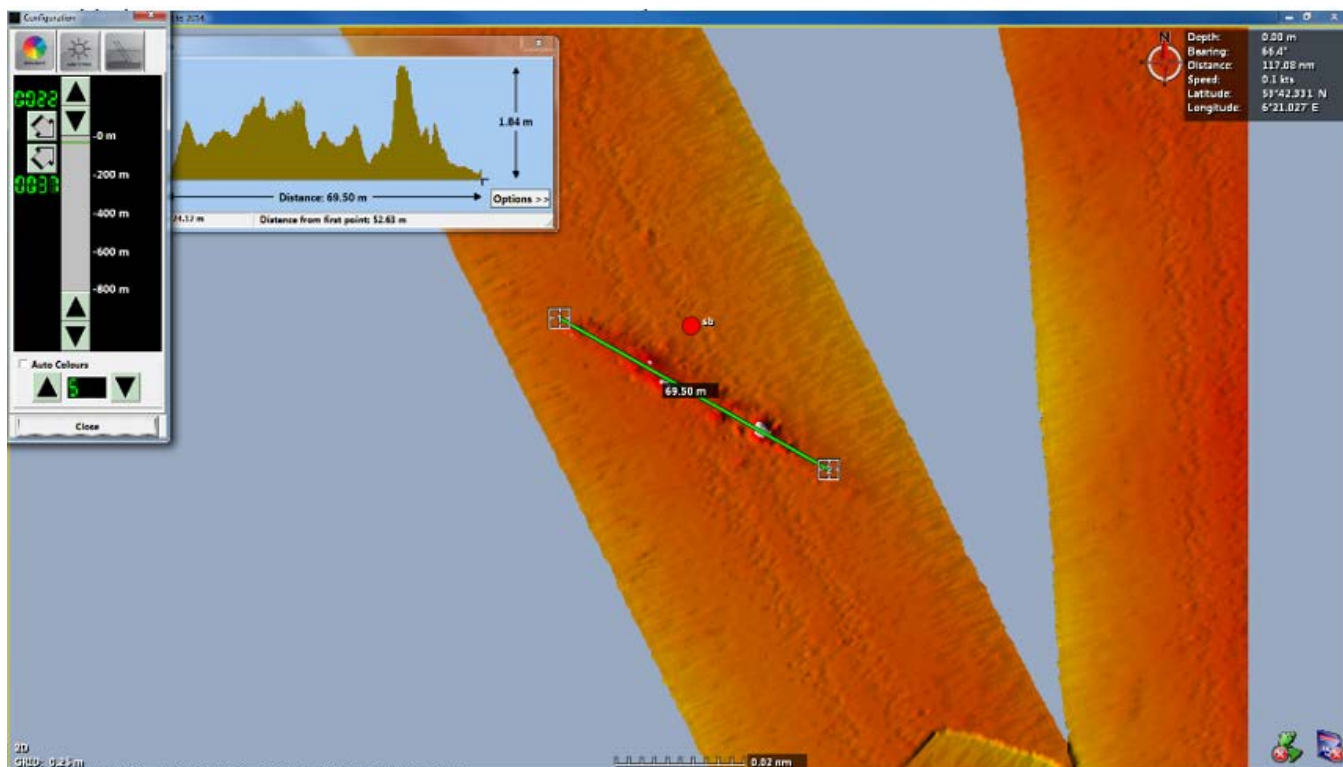
ja / nee: diameter m

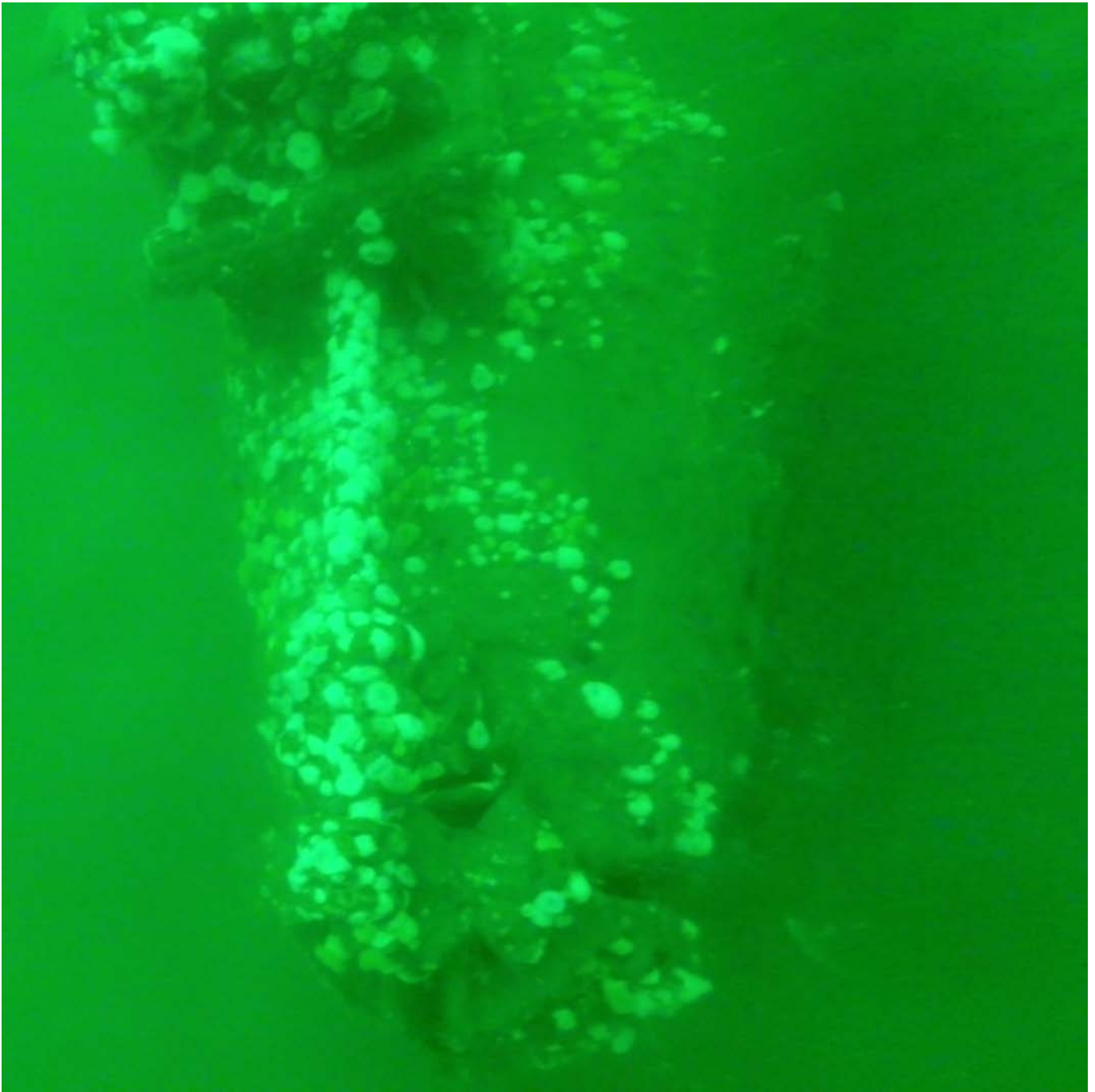
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?

Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?

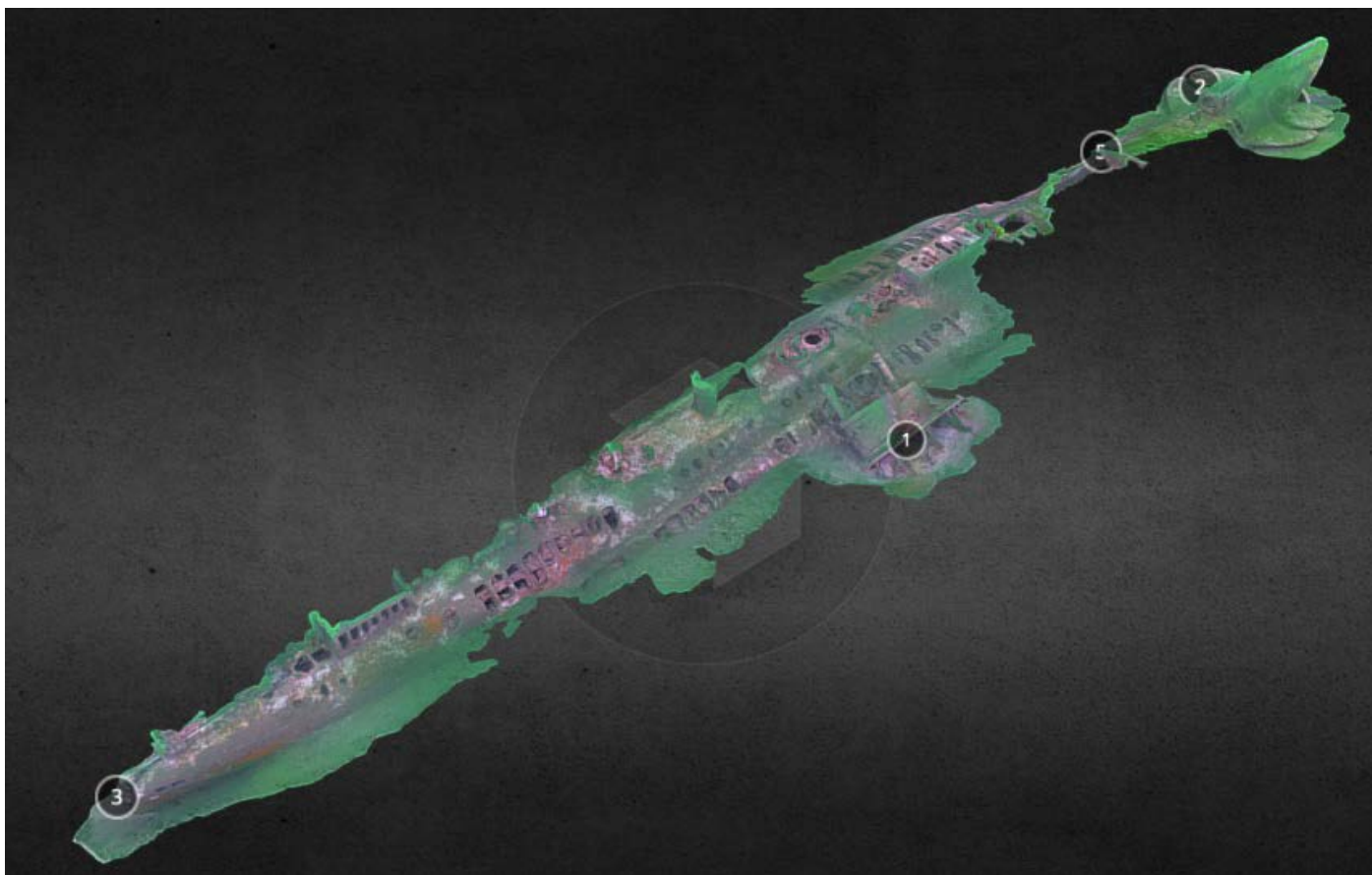
Diameter: M

OVERIGE INFORMATIE:





<https://sketchfab.com/models/3aa4b1e992af4fe0b0f628aa5296aeed>



Info van: Johan Op de Beek

Enkele websites waar de HMS E5 bekend is gemaakt naar aanleiding van de expeditie:

- <http://www.dailymail.co.uk/news/article-3955396/Found-WWI-sub-took-29-men-doom-Fate-brave-British-sailors-vanished-sea-finally-revealed-ship-s-hull-Dutch-coast-100-years-on.html>
- <http://cultureelerfgoed.nl/nieuws/nederlandse-noordzee-duikers-identificeren-engelse-onderzeeboot-uit-eerste-wereldoorlog>
- https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_E5
- <https://www.warhistoryonline.com/war-articles/dutch-divers-north-sea-identify-british-submarine-world-war.html>
- <http://rnsubs.co.uk/boats/subs/e-class/e5.html>
- <http://www.monumentaal.com/nederlandse-noordzee-duikers-identificeren-engelse-onderzeeboot-eerste-wereldoorlog/>
- <http://archeologieonline.nl/nieuws/britse-onderzeeboten-uit-eerste-wereldoorlog-gevonden>
- <https://maritiem-erfgoed.nl/artikelen/3d-model-submarine-hms-e5>
- <http://www.mirror.co.uk/news/uk-news/first-british-submarine-fire-torpedo-9319818>
- De lijst zal nog veel langer worden in de loop van de tijd

DUIK 10 ONBEKEND WRAK (KLEISCHIP)

10	Onbekend wrak (kleischip)	53°42.223 N	6°21.145 E
----	---------------------------	-------------	------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	Nr61
Positie WGS84:	53°42.223 N 6°21.145 E
Wraknaam:	Onbekend
Locatie: Noordzee / Anders:	Noordzee
Doel van het bezoek:	SDDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2016
Gebied:	Borkumse Stenen

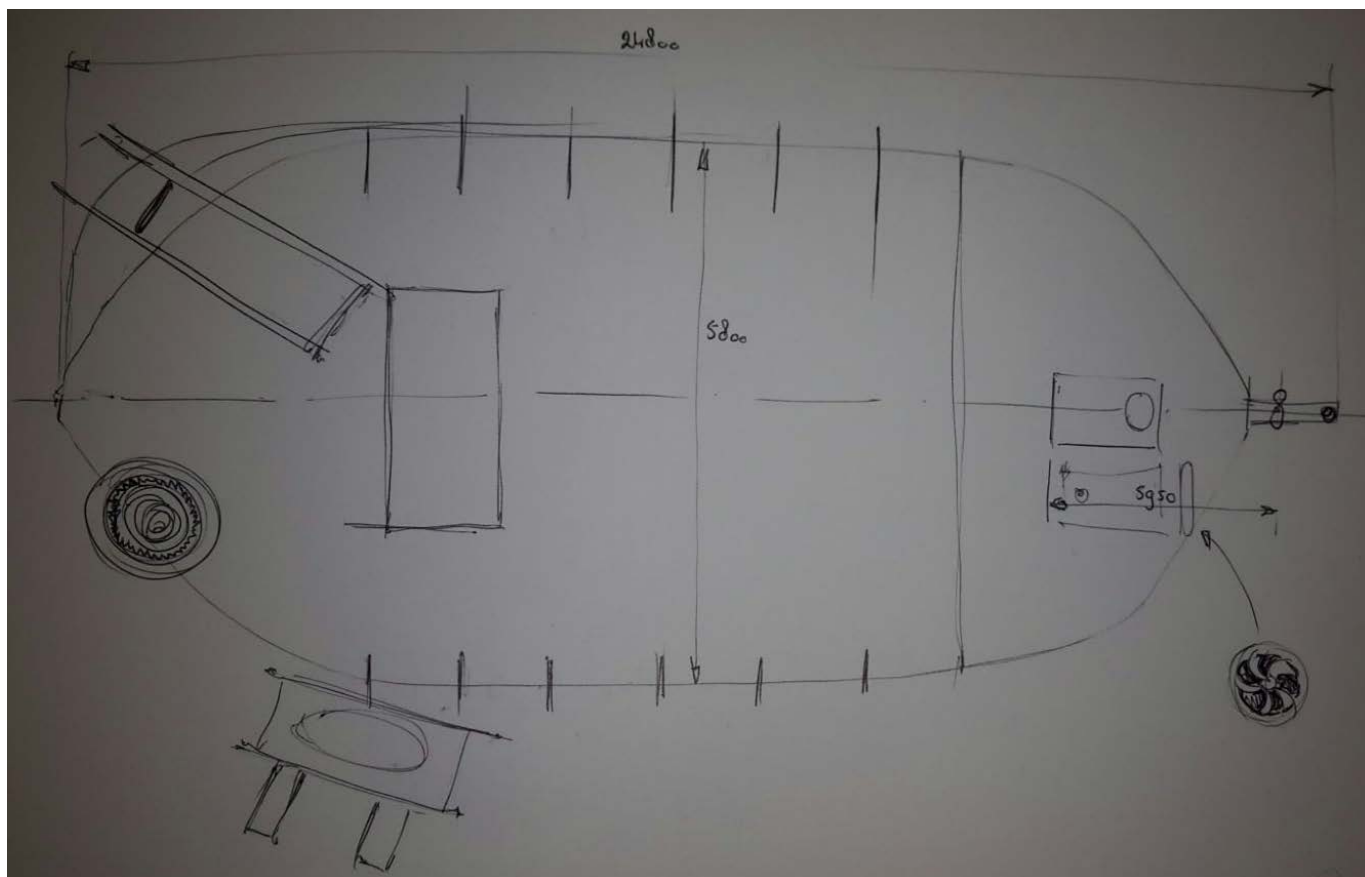
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip:	vrachtschip / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders:
Van welk materiaal is het wrak?	ijzer / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem?	rechtop / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog aanwezig?	ja / nee
Is het wrak vervuild?	ja / nee,
indien ja:	met visnetten / vistuig / sportvislood / anders:
Mate van verval?	intact / gedeeltelijk intact / ingestort / gedeeltelijk ingestort / gedeeltelijk verdwenen
Mate van verzanding?	niet / gedeeltelijk / volledig
Afmetingen van het wrak:	Lengte: 24.8 m, Breedte: 5.8 m, Hoogte: 2.5 m
Zicht onderwater:	max 4m
Naar welke richting wijst de boeg?	N / O / Z / W Onbekend
Is er lading aanwezig?	ja / nee,
indien ja: waar bestaat de lading uit?	Rode gladde klei
Zijn er wapens/munitie aanwezig?	ja / nee ,
indien ja: waar bestaat dit uit?	

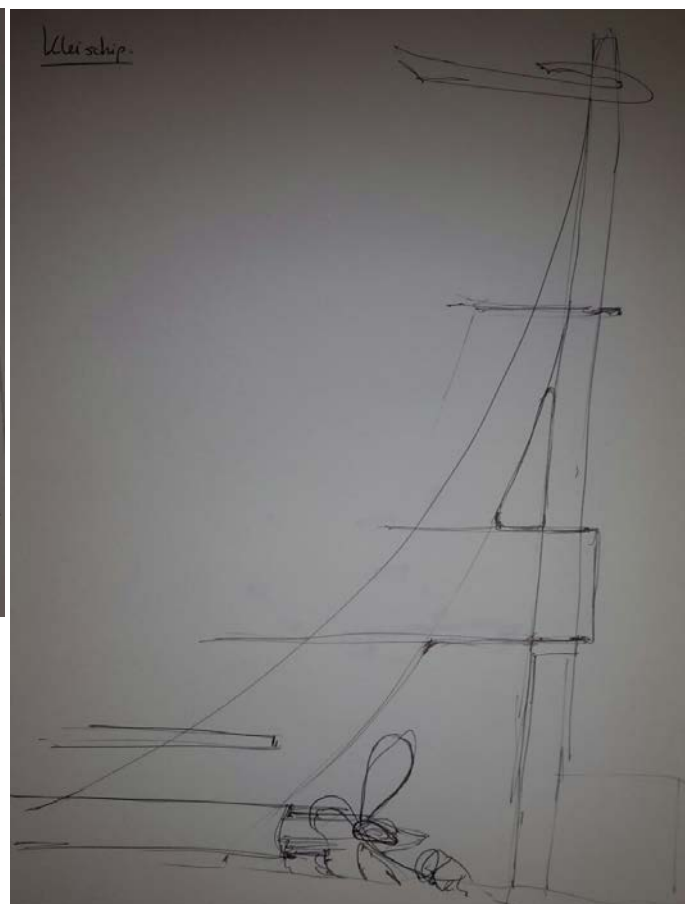
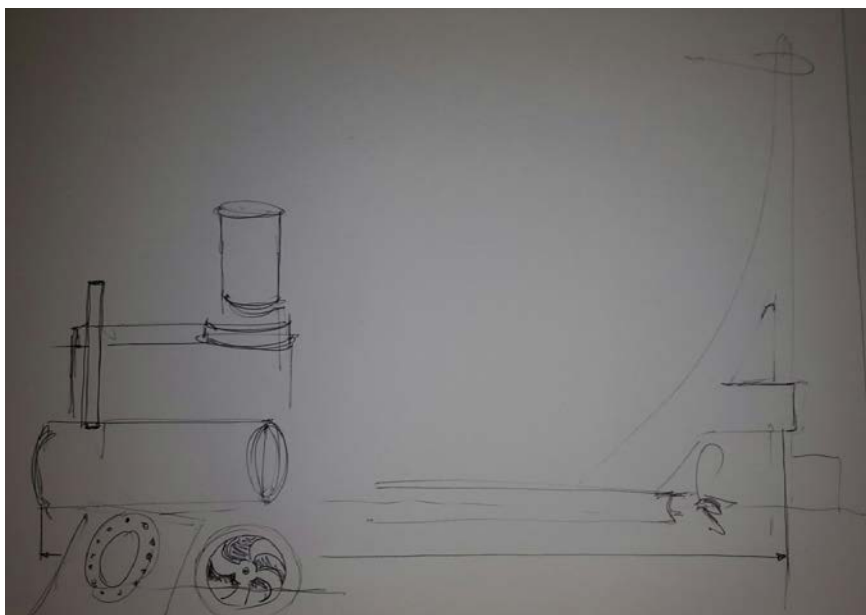
INDIEN HET EEN IJZEREN WRAK BETREFT:

Wat is de bouwstijl van de romp?	Geklonken / gelast / weet ik niet:
Heeft het schip een rechte boeg gehad?	Ja / nee / Onbekend
Is de machinekamer nog te herkennen?	ja / nee
indien ja onderstaande vragen beantwoorden	
Aandrijving?	dieselmotor / stoommachine
Zijn er stoomketels aanwezig?	ja / nee : diameter m
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	1 stuk
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	3 bladen, waarvan 1 afgebroken
Diameter:	0.75 m, afstand motor tot schroefblad ca. 5.4m

OVERIGE INFORMATIE:



<https://www.youtube.com/watch?v=eOsS-YIijGU> Schetsen en filmpje zijn gemaakt tijdens de expeditie.





Boven foto: De canvasband rond de schroef heeft een derde schroefblad afgebroken. De band zit gedraaid tussen de schroefas en schroef.

Foto onder: De dieselmotor met de uitlaat aan de rechterzijde

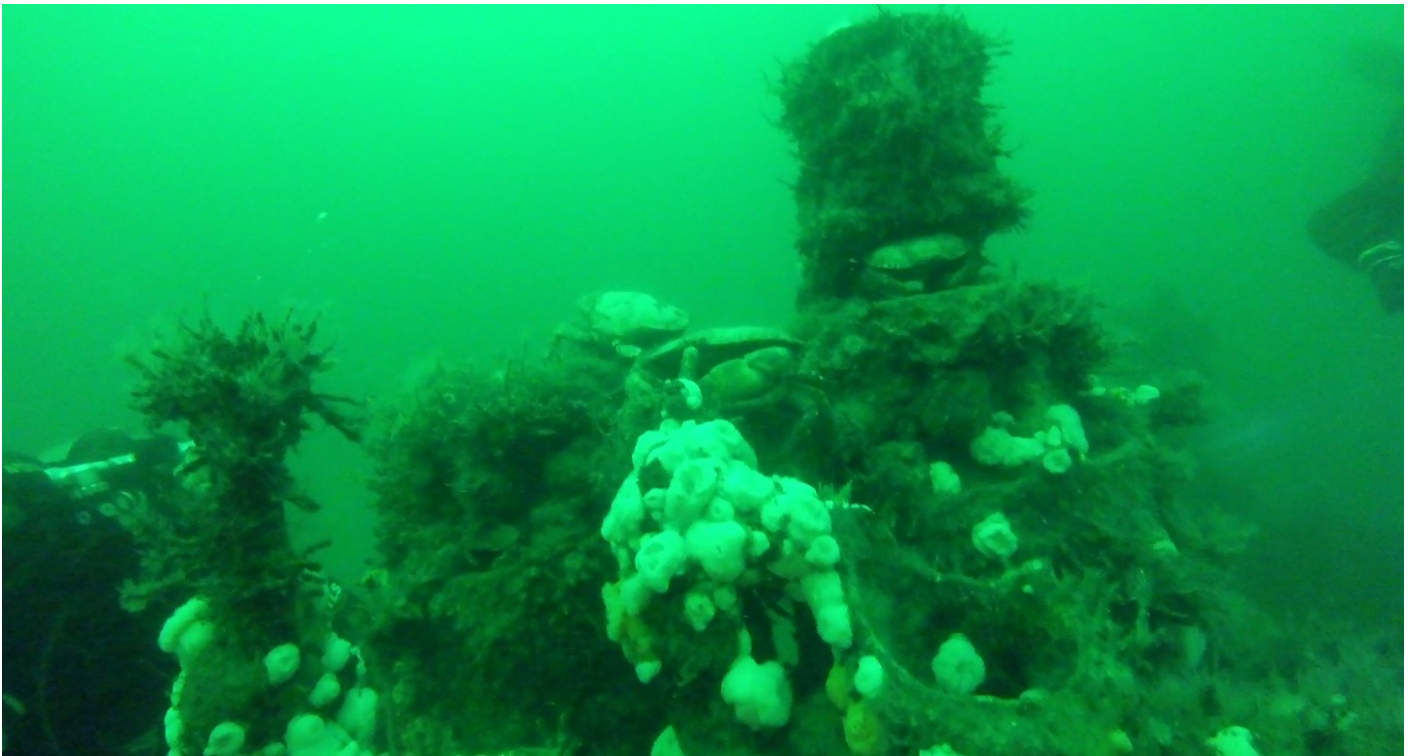
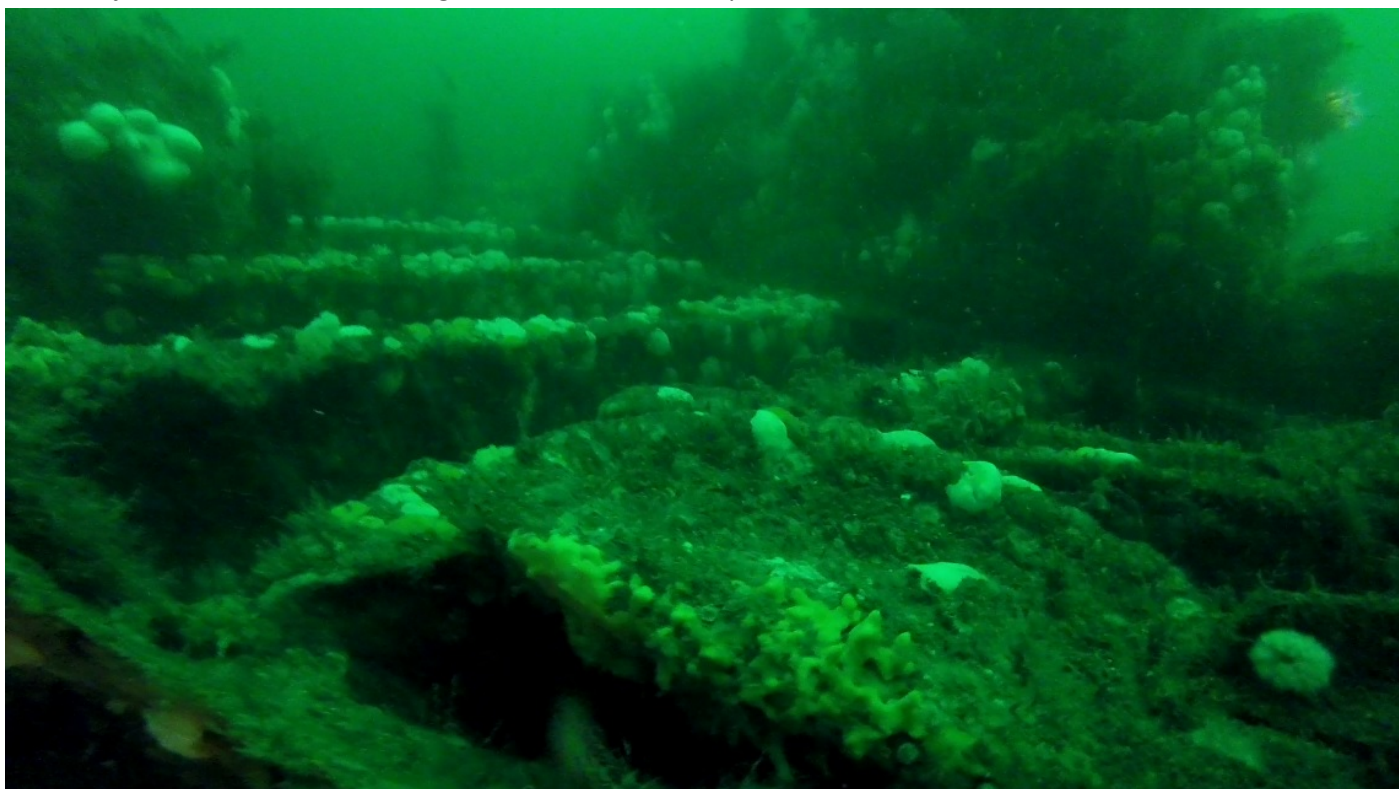




Foto boven: De lading van het wrak is een klomp klei waarin allerlei dieren hopen hebben gemaakt. Het is een mulle lading, waar door de stroming een groot gedeelte is weggespoeld. Opvallend was dat de lading in het ruim tussen de spanten zat.

Foto onder: De locatie van de machinekamer was vrij van de klei. De frames van de tanks of dubbele bodem waren goed te onderscheiden. De vissen konden vrij tussen de spanten zwemmen. De tanktop zelf ontbrak. Het mangat op de voorzijde van de foto was het enige restant van de tanktop.





Rode klei uit het wrak.



Zwarte klei komt van de Borkumse Stenen.

Onderstaand een gedeelte van de communicatie naar de RCE voor eventueel te achterhalen wat er mogelijk is.

“Net terug van de expeditie Duik de Noordzee schoon. Ik heb een vraagje voor een onbekend wrak geladen met klei. Weet jij waar ik klei monsters eventueel kan laten onderzoeken om te achterhalen waar deze vandaan komt. Het schip is vergaan op de Borkumse Stenen. Ik heb klei meegenomen van de Borkumse Stenen en uit het wrak. Ik wil proberen te achterhalen wat het voor transport schip het was en of er eventueel meer over bekend is.”

Klei is notoir lastig, het is immers de bijeengespoelde drek afkomstig van afbraak van continenten. Herkomst wordt altijd lastig wanneer er geen marker mineralen in zitten en zonder isotopen (Pb, Sr, Nd) en zeldzame aarden begin je eigenlijk niets. Met alleen xrf kun je aantonen dat de ene klei afwijkt van een andere klei op bepaalde eigenschappen maar zonder de originele bron(nen) valt over de herkomst niets te zeggen.

DUIK 11 SS CONSUL HORN

11	SS Consul Horn	53°47.848 N	6°25.396 E
----	----------------	-------------	------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:
 Positie WGS84: 53°47.848 N 6°25.396 E
 Wraknaam: SS Consul Horn
 Locatie: Noordzee / Anders: Naast de doorgaande vaarroute naar de Eemshaven
 Doel van het bezoek: SDDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2016
 Gebied: Borkumse Stenen

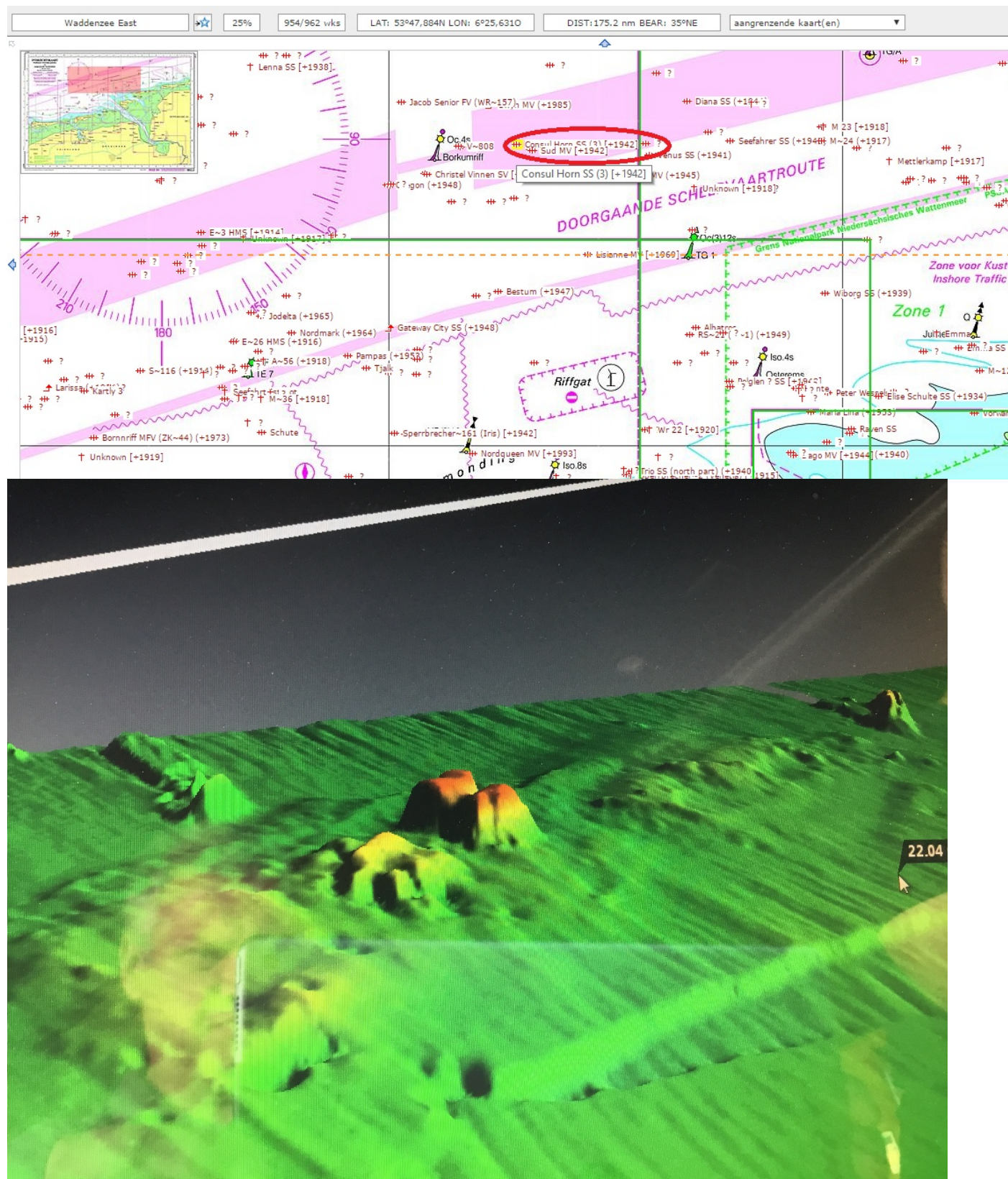
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip: **vrachtschip** / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders:
 Van welk materiaal is het wrak? **ijzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
 Hoe ligt het wrak op de bodem? **rechtop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
 Is de opbouw nog aanwezig? ja / **nee**
 Is het wrak vervuild? ja / nee,
 indien ja: met **visnetten** / **vistuig** / **sportvislood** / anders:
 Mate van verval? intact / gedeeltelijk intact / ingestort / gedeeltelijk ingestort / **gedeeltelijk verdwenen**
 Mate van verzanding? niet / **gedeeltelijk** / volledig
 Afmetingen van het wrak: Lengte: 138 m, Breedte: 17 m, Hoogte: m
 Zicht onderwater: 6m
 Naar welke richting wijst de boeg? N / O / Z / W **Onbekend**
 Is er lading aanwezig? ja / **nee**,
 indien ja: waar bestaat de lading uit?
 Zijn er wapens/munitie aanwezig? ja / **nee**,
 indien ja: waar bestaat dit uit?

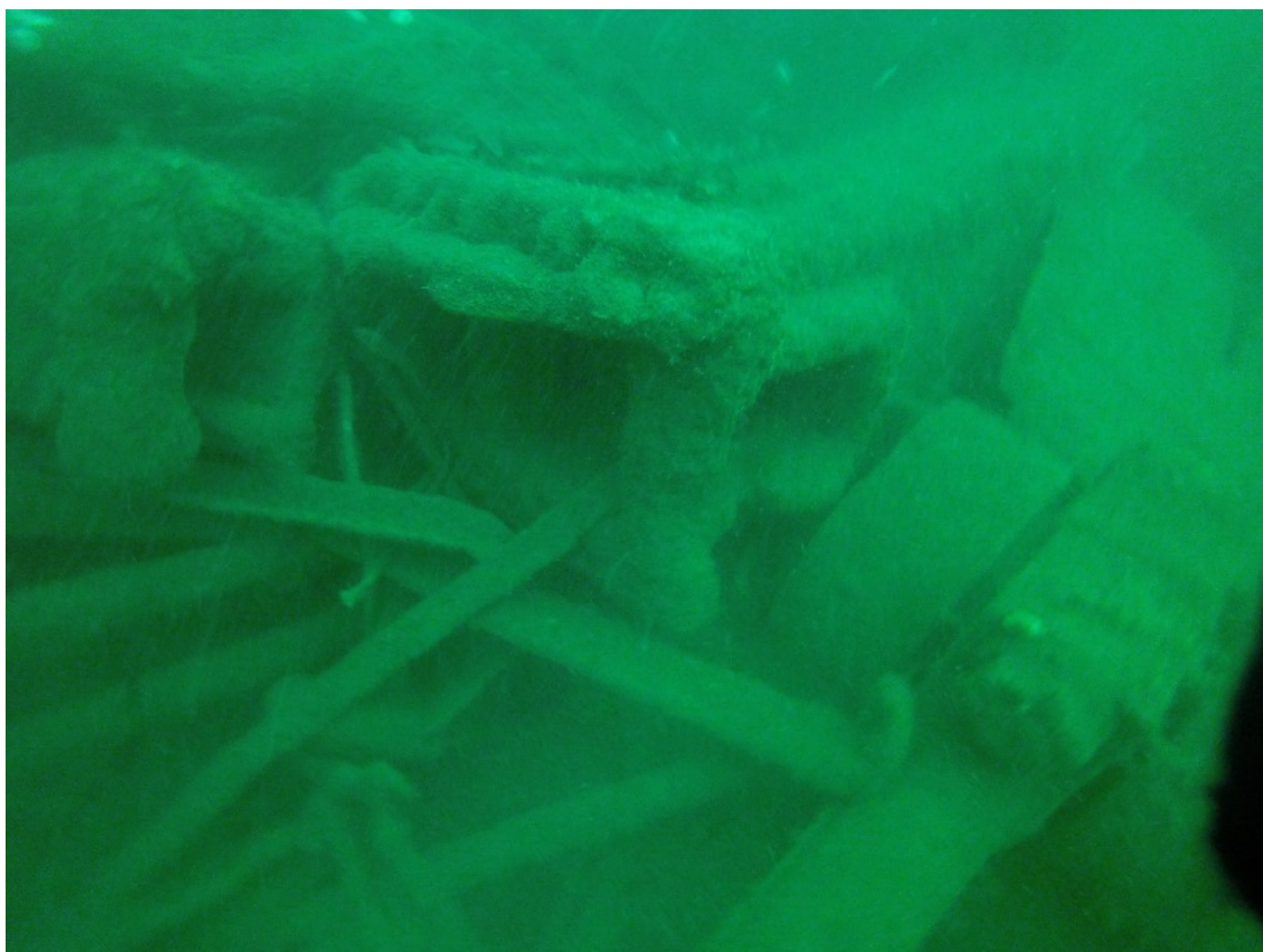
INDIEN HET EEN IJZEREN WRAK BETREFT:

Wat is de bouwstijl van de romp? **Geklonken** / gelast / weet ik niet:
 Heeft het schip een rechte boeg gehad? **Ja** / nee / Onbekend
 Is de machinekamer nog te herkennen? ja / nee
 indien ja onderstaande vragen beantwoorden
 Aandrijving? dieselmotor / **stoommachine, 2 x quadruple expansion engines**
 Zijn er stoomketels aanwezig? ja / nee: diameter m
 Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)? **dual shaft, twin screws**
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven? **Onbekend, schroeven niet gezien.**
 Diameter: M

OVERIGE INFORMATIE:



CONSUL HORN SS was een Duitse Passenger / Gekoelde vrachtschip van 6,689grt gebouwd in 1904 door Harland & Wolff met twee quadruple expansie motoren, dubbele as, twin schroeven, Belfast zoals de Britse stoomschip SS Mamari voor Shaw, Savill & Albion Co Ltd, Southampton. In 1928 werd ze omgedoopt GEROLSTEIN en in 1939 CONSUL HORN en later in 1939 CONSUL en in 1940 weer omgedoopt CONSUL HORN SS. Consul Horn raakte een mijn en zonk op 20 juli 1942, N. E. van Borkum.



Codeword Essberger:

It's August 1939 and as the German merchant fleet is dispersed all over the world Germany prepares for war. On 25 August 1939, all German merchant ships worldwide receive a radio message from the German ministry of transport which has the code word "Essberger" in it. This code word is a signal for all merchant fleet captains to open a sealed envelope with instructions. All German ships are ordered to leave the main shipping lanes. Shortly after this message the ships receive a second message, also with the code word "Essberger", which is a signal for the captains to alter their ships name and appearance, only communicate in code and set course for Germany asap. On 28 August 1939 a coded message is sent instructing all merchant ships that can not reach a German harbour within four days to seek refuge in neutral harbours.

(Jan/Feb 1940, l. to r. Antilla, Troja and Heidelberg anchored at Malmok, source: Les Seekins' scrapbook, courtesy of www.lago-colony.com)

The captains of the Hapag (Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft) ships ss. TROJA, ms. HEIDELBERG and es. ANTILLA and Horn Linie vessel ms. CONSUL HORN decide to seek refuge in the harbour of Curacao. As Holland, and therefore also Curacao and Aruba as part of the Kingdom, take a neutral position at the beginning of WWII, the German ships are relatively safe in neutral waters.

When the ships reach Curacao they are informed that the harbour is packed with other German ships which forces them to divert to Aruba.

**Arrival in Aruba:**

German sailors disembarking at Malmok for shore leave, in the background Ms. Consul Horn

On 31 August 1939 ss. TROJA (built in 1922 by Howaldtswerke at Kiel, length 309 ft. 2390 brt. Int. code signal DHYB) and the ms. CONSUL HORN, (a German cargo and passenger ship built in 1904 by Harland & Wolff at Belfast, length 453 ft. 8384 brt, Int. code signal DHIY), arrive in front of the harbour of San Nicolas, Aruba. One day later ms. HEIDELBERG (built in 1925 by Vulcanwerke at Hamburg, length 450 ft. 6530 brt Int. code signal DCIB) and es. ANTILLA (built 1939, 4363 brt) also anchor in front of San Nicolas harbour. That same day Germany has invaded Poland, the start of World War II. On 15 September 1939 all four ships are allowed by the government to anchor on the more quiet North West side of the Island opposite Malmok beach.

**Consul Horn evades the blockade:**

Since the allies (French and British forces) patrol the waters around Aruba, all four ships remain in neutral waters. Early January 1940 however the captain of the CONSUL HORN Johannes Roer decides it's time to try a daring escape. On 9 January 1940 several crewmembers of the ANTILLA, HEIDELBERG and TROJA transfer to the CONSUL HORN. Under the cover of night the CONSUL HORN with a valuable cargo of tobacco and sugar heaves anchor and leaves the three miles zone of Aruba. After the captain is convinced his escape has not been detected he orders his crew to repaint the ship with markings making it look like a Russian freighter with the name "Molodets" and home-port Odessa, and sets course for Europe.

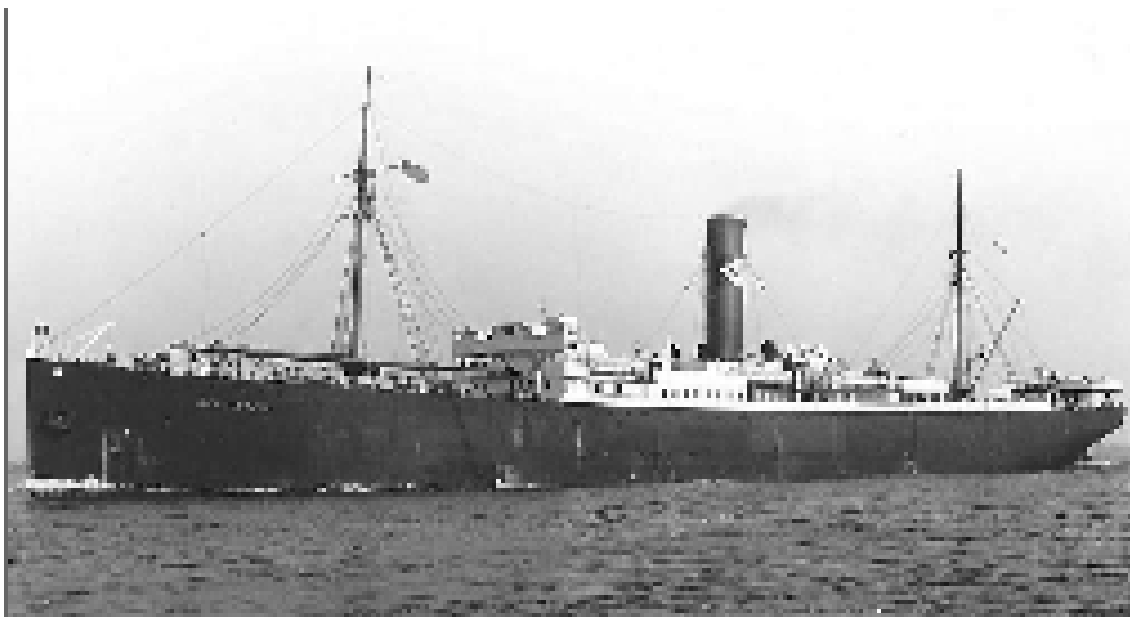


Ms. Consul Horn

The plan works out perfectly and the captain manages to deceive the French submarine AUGOSTA and US air reconnaissance. The choice is made to avoid the British channel and the CONSUL HORN takes the westerly route around Great Britain. Things almost go wrong when the CONSUL HORN is passing the Orkneys and is hailed by the British Emerald class cruiser HMS ENTERPRISE. The reply by “the Molodets” is apparently not very convincing and Captain Egerton of HMS ENTERPRISE decides to escort “the Molodets” to a nearby harbour. Fortune however is still with the crew of CONSUL HORN as HMS ENTERPRISE is called away for another more

urgent assignment. (note: another source claims the vessel couldn't be boarded because of bad weather). In February 1940 the CONSUL HORN arrives in Europe. (note: eventually the Consul Horn struck a sea mine near the German island of Borkum on the 20th of July 1942 and sank).

(Ss. Troja, source: www.maritimes-archiv.com)



DUIK 12 HANNA BERIT

12	Hanna Berit	53°53.360 N	5°52.653 E
----	-------------	-------------	------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:
 Positie WGS84: 53°53.360 N 5°52.653 E
 Wraknaam: Hanne-Berit
 IMO-number: 5042194
 Locatie: Noordzee / Anders: Noordzee
 Doel van het bezoek: SDDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2016
 Gebied: Noord West van Terschelling

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

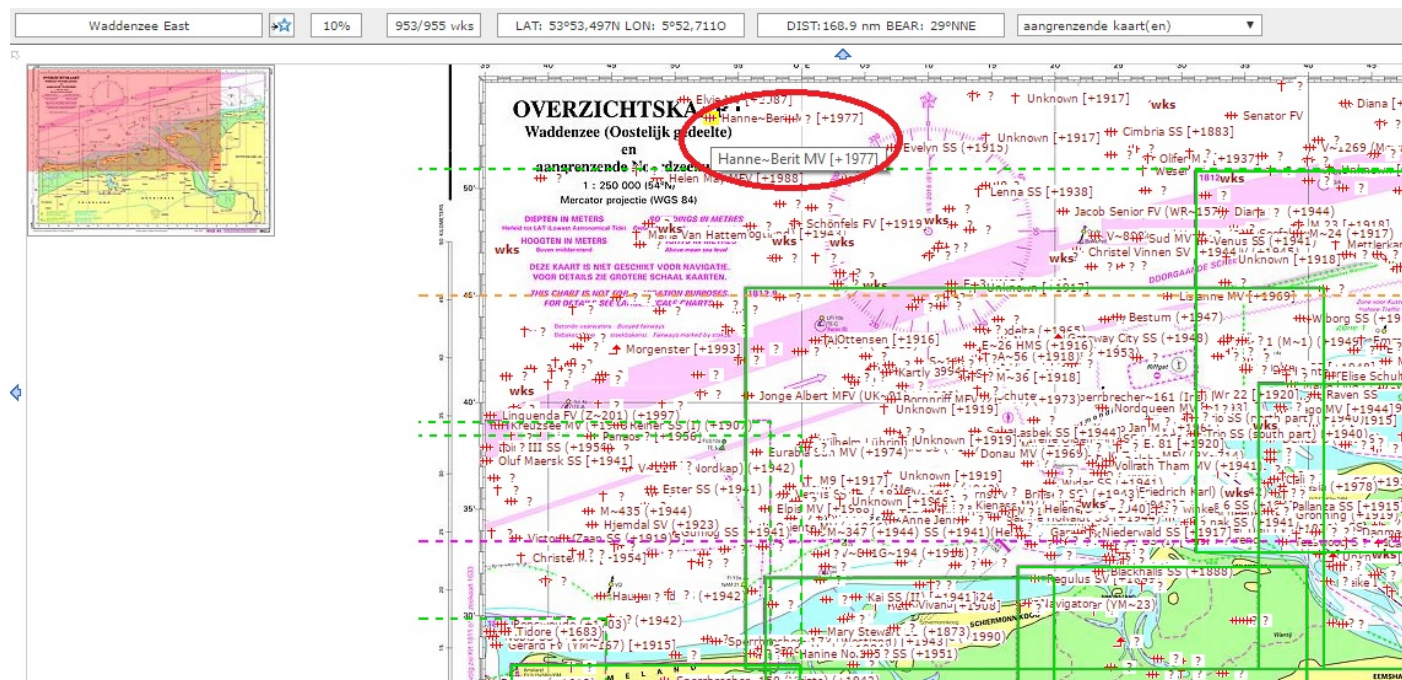
Type schip: **vrachtschip** / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders:
 Van welk materiaal is het wrak? **ijzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
 Hoe ligt het wrak op de bodem? rechtop / **op zijn kop** / op bakboordkant / op stuurboordkant
 Is de opbouw nog aanwezig? ja / **nee**
 Is het wrak vervuild? **ja** / nee,
 indien ja: met **visnetten** / **vistuig** / **sportvislood** / anders:
 Mate van verval? intact / **gedeeltelijk intact** / ingestort / gedeeltelijk ingestort / gedeeltelijk verdwenen
 Mate van verzanding? niet / gedeeltelijk / **volledig**
 Afmetingen van het wrak: Lengte: 48 m, Breedte: 8 m, Hoogte: 2,4 m
 Zicht onderwater: 4 meter
 Naar welke richting wijst de boeg? N / O / Z / W **Onbekend**
 Is er lading aanwezig? ja / **nee**,
 indien ja: waar bestaat de lading uit? **zout**
 Zijn er wapens/munitie aanwezig? ja / **nee**,
 indien ja: waar bestaat dit uit?

INDIEN HET EEN IJZEREN WRAK BETREFT:

Wat is de bouwstijl van de romp? Geklonken / **gelast** / weet ik niet:
 Heeft het schip een rechte boeg gehad? Ja / nee / **Onbekend**
 Is de machinekamer nog te herkennen? ja / **nee**
 indien ja onderstaande vragen beantwoorden
 Aandrijving? **dieselmotor** / stoommachine
 Zijn er stoomketels aanwezig? ja / **nee**: diameter m
 Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)? **1 schroef**
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?
 Diameter: M

OVERIGE INFORMATIE:

Hanne-Berit is een vrachtschip geladen met zout, door het verschuiven van de lading is het schip gekanteld en op zijn kop gezonken. Hanne-Berit was onderweg van Delfzijl naar Helgoland. Er zijn geen opvarenden verdronken. Het wrak ligt op de zeebodem ten noorden van Ameland.

37) M/S **HANNE-BERIT** (JXNL)

Bygd av Busumer Schiffswerft, Busum (# 199)

298 brt, 184 nrt, 575 t.dw. 48,83 x 8,32 x 2,43

8cyl. 4T DM (Alsationne de Constr. Mecanique, Mulhouse), 620 bHK

1961: Mai: Levert som **BERGO** for Lars L. Eide P/R, Øystese/Bergen

1962: Overtatt av S/E Bergo (Alfred Eide, Øystese), Bergen

1964: Ny motor: 12cyl. 4T (CCM, Mulhouse), 540 bHK

1972: Solgt til Gunnar Bakke, Rørvik/Namsos. Omdøpt **BERGFJELL**

1974: Solgt til Wester Shipping A/S (Ivar Westerbotn, Finnsnes), Tromsø
Omdøpt **WESTERADA**

1976: Juli: Solgt til Hans Andre Hamnvåg, Meistervik/Tromsø. Omdøpt **HANNE-BERIT**

1976: Ny motor: 12cyl. 4T (CCM, Mulhouse), 570 bHK

1977: 30.12.: Kantret og sank NV Terschelling (53.53 N, 04.49 Ø) etter at lasten forskjøv seg på reise til Holland med salt.

Register over forlis ordnet alfabetisk etter skipets navn
 Register on total losses alphabetically arranged, by name of vessel

Dato Date	1. Skipets navn Name of vessel	4. Bruttotonn Gross tons	7. Skipets art Type of vessel	10. Skipets last Cargo	12. Tallet på omkomne Number of lost lives
	2. Kjennings-signal Signal letters	5. Byggeår Year of construction	8. Ulykkens art Type of casualty	11. Ulykkessted Place of casualty	13. Andre opplysninger Other information
	3. Hjemsted Port of registration	6. Byggemateriale Building material	9. Ulykkens årsak Cause of casualty		
23/2	1. B. Nøstvold 2. LNYP 3. Hammerfest	4. 79 5. 1949 6. Tre/komposittskip	7. Fiske/fangstfartøy 8. Lekkasje 9. Skrogsvikt	10. Fisk 11. Varangerfjorden	12. - 13. -
15/4	1. Br. Hansen 2. LJOR 3. Ålesund	4. 61 5. 1949 6. Tre/komposittskip	7. Fiske/fangstfartøy 8. Kollisjon med fartøy 9. Svikt ved menneskelige faktorer	10. Ballast 11. Syltefjordklubben	12. - 13. -
17/8	1. Ceang 2. LCWD 3. Haugesund	4. 420 5. 1956 6. Stål/jernskip	7. Annet tørrlastskip 8. Grunnstøting 9. Ukjent årsak	10. Bulklast 11. Boknafjorden	12. 3 13. -
30/12	1. Emby 2. LEGD 3. Haugesund	4. 35 5. 1952 6. Tre/komposittskip	7. Fiske/fangstfartøy 8. Andre skader 9. Ukjent årsak	10. Stykkgoods 11. Åkrehamn, Karmøy	12. 4 13. -
21/4	1. Flemsøy 2. LDWB 3. Ålesund	4. 183 5. 1916 6. Tre/komposittskip	7. Fiske/fangstfartøy 8. Lekkasje 9. Andre årsaker	10. Fisk 11. Vesterisen ved Jan Mayen	12. - 13. Lekkasje etter skade i isen
30/12	1. Hanne-Berit 2. JXNL 3. Tromsø	4. 299 5. 1961 6. Stål/jernskip	7. Annet tørrlastskip 8. Lekkasje 9. Forskyvning av lasten	10. Bulklast 11. Ved Helgoland	12. - 13. -
13/7	1. Havegg 2. LJTU 3. Tromsø	4. 44 5. 1937 6. Tre/komposittskip	7. Fiske/fangstfartøy 8. Lekkasje 9. Ukjent årsak	10. Ballast 11. 25 n. mil nord av Nordkyn	12. - 13. -

DUIK 13 NAUTILUS

13	Nautilus	53°07.195 N	4°12.416 E
----	----------	-------------	------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer: 925
 Positie WGS84: 53°07.195 N 4°12.416 E
 Wraknaam: SS Nautilus
 Locatie: Noordzee / Anders: Noordzee
 Doel van het bezoek: SDDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2016
 Gebied: Ten westen van Texel

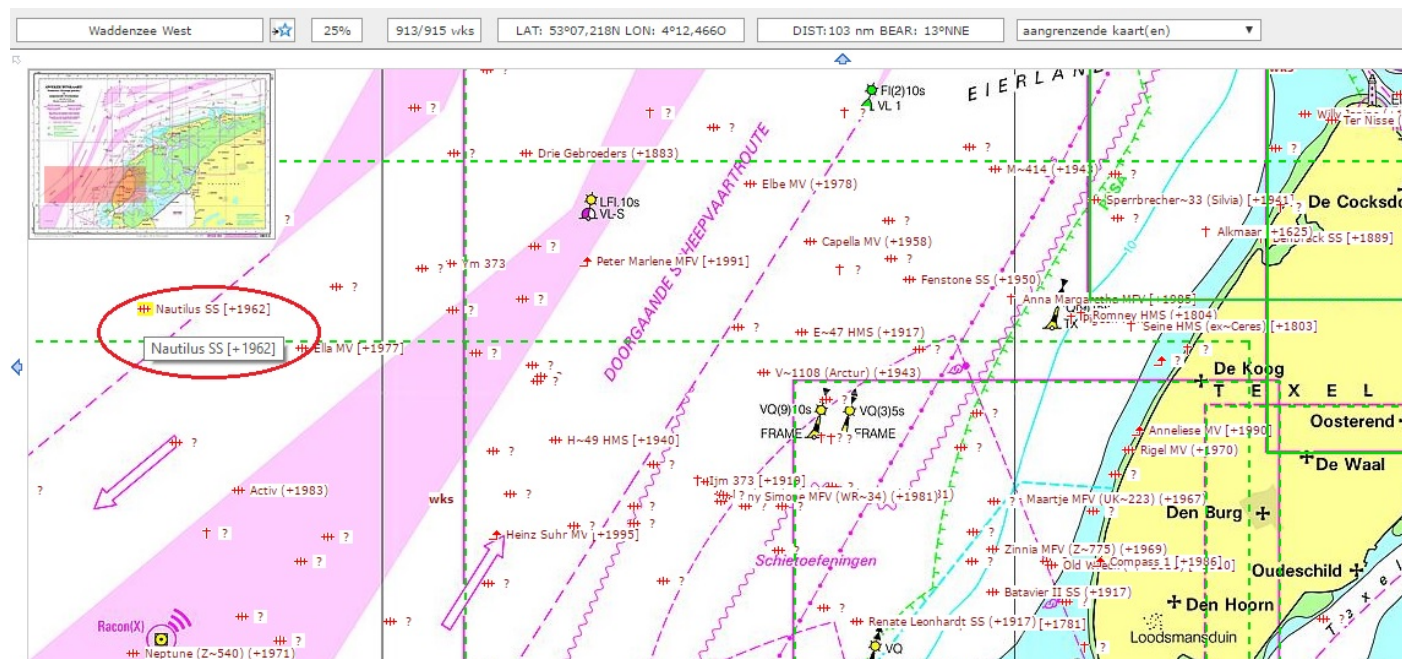
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip: **vrachtschip** / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders:
 Van welk materiaal is het wrak? **ijzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
 Hoe ligt het wrak op de bodem? **rechttop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
 Is de opbouw nog aanwezig? ja / **nee**
 Is het wrak vervuild? ja / nee,
 indien ja: met **visnetten** / **vistuig** / **sportvislood** / anders:
 Mate van verval? intact / gedeeltelijk intact / ingestort / gedeeltelijk ingestort / **gedeeltelijk verdwenen**
 Mate van verzanding? niet / **gedeeltelijk** / volledig
 Afmetingen van het wrak: Lengte: 95 m, Breedte: 14 m, Hoogte: 6 m
 Zicht onderwater: 5m
 Naar welke richting wijst de boeg? N / O / Z / W **Onbekend**
 Is er lading aanwezig? ja / nee,
 indien ja: waar bestaat de lading uit? kolen
 Zijn er wapens/munitie aanwezig? ja / **nee**,
 indien ja: waar bestaat dit uit?

INDIEN HET EEN IJZEREN WRAK BETREFT:

Wat is de bouwstijl van de romp? **Geklonken** / gelast / weet ik niet:
 Heeft het schip een rechte boeg gehad? **Ja** / nee / Onbekend
 Is de machinekamer nog te herkennen? ja / nee
 indien ja onderstaande vragen beantwoorden
 Aandrijving? dieselmotor / **stoommachine**
 Zijn er stoomketels aanwezig? ja / nee: diameter m
 Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)? 3
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven? **Onbekend**
 Diameter: M

OVERIGE INFORMATIE:



Butegaas: Slechts één opvarende overleefde Nautilusramp

Door Texelse Media

Gepubliceerd: Zaterdag 08 Februari 2003

309 x bekeken

Op 16 december 1962 raasde er een zware storm, kracht 10 tot 11, over de Noordzee. De Nautilus, een stoomschip uit 1922, was op weg naar Delfzijl met 4000 ton kolen. De kapitein was bezig aan zijn laatste reis.

Tien kilometer noordwest van het Lichtschip Texel kwam het schip rond zes uur in ernstige moeilijkheden. Een van de luiken van het voorruim was weggeslagen en het voorste ruim liep snel vol. Er was geen redden aan.

De 24 opvarenden trachtten met 2 sloepen het schip te verlaten. Een boot sloeg om en de andere werd tegen het schip geslagen.

Van alle kanten schoten schepen te hulp, evenals de reddingsboot uit Den Helder. Deze hulp mocht echter niet baten. Slechts één opvarende werd gered.

Hij was niet in de boten gegaan maar met een ander overboord gesprongen. Na vijf uur werd hij gered uit de kolkende zee.

De stuurman van een te hulp geschoten schip sprong, aan een hulplijn gebonden, in zee en bracht de matroos in veiligheid. De reddingsboot Prins Hendrik en de coaster Banka borgen 17 doden.

Zij dreven in hun zwemvest, volledig gekleed, maar zonder schoenen aan. Dit wees erop dat men het schip wilde verlaten.

De twee stukgeslagen sloepen spoelden twee dagen later, in een zeer slechte staat, aan bij De Cocksdorp. Het vergaan van de Nautilus was de aanzet tot de oprichting van het Juttersmuseum.

Tussen Paal 16 en 18 spoelden bijna 200 scheepsluiken aan. Klaas en Jan Uitgeest brachten een aantal daarvan naar Flora.

De luiken werden verzaagd als geraamte voor een schuur waar de gejutte spullen opgeslagen werden.

De Nautilus in betere tijden.



Duikteam Zeester

10 September 2014 ·

De Lamslash was vorige week een aantal dagen aan het wrakduiken op de Noordzee toen ze op het wrak van de SS Nautilus doken. Dit vrachtschip is in 1962 vergaan in een zware storm. Tijdens deze duik werd er geconstateerd dat er olie uit het wrak liep. Robin Hoole schatte in dat er in het wrak nog ongeveer 1500 liter olie aanwezig is. Carl van Dijk maakte er een mooi filmpje van en samen met de overige informatie werd dit gemeld aan Rijkswaterstaat. Wanneer er olie op de Noordzee vrijkomt treden er protocollen in werking en kan iedereen een melding doen bij de Kustwacht. Naar aanleiding van deze melding is het Kustwachtvliegtuig naar de omgeving van het wrak gestuurd om ter plaatse de uitstroom van olie te beoordelen. Het vliegtuig heeft helaas geen olie kunnen zien. Noch visueel, noch met de oliedetectieapparatuur (SLAR). Er is besloten dat er geen ruimingsactie gaat plaatsvinden omdat de hoeveelheid olie daarvoor te gering is en de natuur deze naar alle waarschijnlijkheid zelf zal afbreken. De olieblobs zullen voor 80 procent ondergedompeld in zee drijven en mogelijk ergens aanspoelen en dan kan het worden opgeruimd.

<https://www.youtube.com/watch?v=KohyNJNECMw&feature=youtu.be>

Stoomschip Nautilus ten onder

16 december 1962 – In het geweld van hoge golven en een harde storm ging het veertig jaar oude Duitse stoomschip Nautilus voor de kust van Texel ten onder. Slechts één opvarende overleefde de ramp.

De enige overlevende was de 26-jarige matroos Lenhard Frei uit Bunde. Voor zijn ogen zag hij zijn 23 medebemanningsleden verdrinken en dacht er over om zijn reddingsvest los te maken om zijn hopeloze strijd tegen verdrinkingsdood te bekorten. Hij was volkomen uitgeput.

Hij werd gered en aan boord genomen door de Duitse kustvaarder Gretchen von Allworden die hem naar het ziekenhuis in IJmuiden bracht. Op het strand van Texel bleef een geheel versplinterde reddingsboot van de Nautilus achter als getuigenis van de scheepsramp.

Naar aanleiding van de ramp met de Nautilus werd er een Juttersmuseum opgericht op Texel.



16 december 1962: Scheepsramp Nautilus, Noordzee, west van Texel

Op 16 december 1962 staat er een zware westerstorm op de Noordzee. Het Duitse stoomschip Nautilus is met 4000 ton kolen onderweg van het Engelse Middlesbrough naar Delfzijl. Het schip meet 3171 bruto ton en dateert uit 1922. Het schip is oud en versleten. Kapitein Schupke maakt zijn laatste zeereis voor zijn pensioen. De Nautilus heeft een 3-cilinder stoommachine waar 235PK uit te persen zijn, waarmee ruim 10 knopen vaart gemaakt kan worden. Als het schip tegen 6.15 uur op 15 mijl ten noordwesten van het lichtschip Texel vaart, 40 kilometer ten westen van Texel, slaan golven van 7 tot 8 meter hoog een luik stuk. Het zeewater loopt de ruimen in. De kapitein laat een SOS verzenden, noodseinen afvuren en de reddingsboten strijken. Maar slechts 2 reddingsboten komen heel in het water, de andere gaan in de hoge golven verloren. De 24-koppige bemanning komt in zee terecht.

Op de noodsignalen schieten schepen uit de omgeving te hulp. De Duitse coaster Gretchen von Allwörden is tegen 11 uur als eerste op de aangegeven positie 53 07.23N, 4 12.10E. De Nautilus is dan al gezonken, er drijft alleen nog wrakhout rond. Temidden van het wrakhout kan de Gretchen von Allwörden 2 bemanningsleden in zwemvesten lokaliseren. Matroos Lenhard Frei kan uit het water worden gehaald, maar de ander verdwijnt uit het zicht. De matroos heeft dan meer dan 5 uur in zee gedreven, maar overleeft als enige de ramp.

De reddingsboot Prins Hendrik uit Den Helder kan 13 lichamen uit zee bergen, de kustvaarder Banka vindt 4 lichamen. 6 opvarenden worden nooit meer gevonden.

Op het strand van Texel spoelen later de 2 geheel versplinterde reddingsboten van de Nautilus aan als getuigenis van de scheepsramp.

zie ook <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?3669>

bronnen: archief Leeuwarder Courant, archief Utrechts Nieuwsblad

Op zondag 16-12-1962 rond 06.00 uur ploegde het in 1922 gebouwde stoomschip Nautilus zich een weg door de zeer zware storm van Swansea naar Delfzijl met een lading kolen van 4000 ton. Op de brug stond kapitein Heinrich Schupke 64 jaar oud, uit Bremen, die direct na deze reis zou worden gepensioneerd. Zaterdag seinde hij nog naar zijn rederij zondag zijn wij in Delfzeil en hebben daar meer mensen nodig.

Kapitein Schupke heeft Delfzeil nimmer gehaald.

In de vliegende storm met windkracht 10 tot 11 op de schaal van B.F met huizen hoge golven maakte in niet minder dan een uur van het 40 jaar oude stoomschip Nautilus een redeloos wrak. Zware zeeën liepen over het dek en omspoelde de ouderwets hoge opbouw. Om 06.19 uur slingerde de marconist van de murw gebeukte vrachtvaarder zijn eerste S.O.S. de ether in, positie 10 mijl noord west van het lichtschip Texel. Nadat door de zware zeeën een der houten luiken was ingeslagen en het voorste ruim snel vol liep, was er geen redden meer aan. De marconist zetten zijn seinsleutel vast voor een continu positie bepaling, nog een half uur lang klonk de aanhoudende zoemtoon in de ontvangers op zee en op de wal, toen verdween de aanhoudende zoemtoon van de Nautilus uit de ether.

De opvarende van de Nautilus hadden de zwemvesten al lang om en de schoenen uit toen de stuurman brulde dat iedereen naar de reddingsboten moest. Een van de boten kapseisde in het slechte weer, en de andere boot sloeg stuk tegen de scheepshuid, volgens het relaas van de enige overlevende van deze ramp de 26 jarige matroos / kok Lenhard Frei uit Bunde Duitsland. Hij was zelf met nog iemand van de zinkende Nautilus van het achterschip in de kolkende Noordzee gesprongen, reddingssloepen waren er immers niet meer. Het half uur dat de aanhoudende zoemtoon in de ontvangers heeft geklonken, was voor Scheveningen Radio en Nordeich Radio ruimschoots voldoende om een goede kruispeiling te verrichten.

De positie van de Nautilus was inderdaad 10 mijl noordwest van lichtschip Texel, net aan de buitenzijde van het diepe gat. De reddingsboot "Prins Henderik" van de KNZHRM station Den Helder liep na het noodsignaal dan ook direct de haven uit om nog op tijd zijn om overlevende op te pikken. De reddingsboot Prins Hendrik" had veel moeite om tegen de enorme golven van de noordwester storm op te boksen, en had ongeveer vier uur werk om op de plaats van de ramp te arriveren. Evenzo in deze heksenketel van de Noordzee zwoegden de 3000 paardenkrachten van de zeesleper "Holland" en de Groninger vrachtvaarder "Banka" zich een weg naar de zinkende Nautilus. Ook de Duitse kustvaarder "Gretchen von Allwörden" beladen met hout en op weg van Kristiaanstad in Zweden naar Brussel was redelijk in de buurt van de in moeilijkheden verkerende Nautilus. De jonge kapitein van de Gretchen von Allwörden, Ernst August von Allwörden gaf meteen opdracht de steven te wenden en in de richting te varen van de in problemen geraakte Nautilus. Op dat moment kampte de Gretchen von Allwörden zelf ook met een probleem het schip maakt 20 graden slagzij onder een weggeschoven deklust.

Terwijl de vrouw van de machinist van de Nautilus, die haar man tot Delfzijl tegemoet was gereisd, en daar radeloos wachtte, ontdekken de opvarende van de Gretchen von Allwörden zo rond 11.00 uur te midden van een kolkende zee veel rond drijvend wrakhout. Tussen deze wrakstukken werden twee schipbreukelingen waargenomen in oranje rode zwemvesten. Een van deze schipbreukelingen gaf nog teken van leven, de stuurman van de Gretchen von Allwörden sprong tenslotte aan een lijn vastgebonden en in een zwemgordel overboord om deze man te redden. De overboord gesprongen stuurman bond de schipbreukeling aan een lijn vast en liet zich samen met hem tegen de scheepsromp omhoog hijsen, terwijl de andere schipbreukeling in de lange deining verdween.

Al snel bleek dat het om de matroos / kok van de Nautilus ging de heer Lenhard Frei, deze schipbreukeling was nog bij bewustzijn en werd in het achteronder gebracht waar hij droog en warm gewreven werd en voorzien van een flinke scheut cognac. Zonder dat Lenhard Frei het zich op dat moment kon realiseren dat hij de enige overlevende was van het drama van de Nautilus viel hij als een blok in slaap.

De Gretchen von Allwörden zette samen met ander schepen het zoeken voort, onderzeeboot bestrijdingstoestellen van de Marine Luchtvaartdienst ondersteunden deze actie. Temidden van al het wrakhout dreven de beide stukgeslagen reddingssloepen en een lege dinghy, de andere blies zichzelf niet op vertelde de enigste overlevende Lenhard Frei. De reddingsboot "Prins Henderik" uit Den Helder en de kustvaarder Banka borgen respectievelijk 13 en 14 lichamen van de gezonken Nautilus, alle dreven in hun zwemvest, zij waren gekleed maar hadden geen schoenen aan. Dit laatste wijst erop dat een ieder zich ordelijk had klaargemaakt voor het verlaten van de zinkende Nautilus.

In de loop van de dag is de reddingboot “Prins Henderik” terug gekeerd naar Den Helder met een trieste lading omgekomen opvarenden van de Nautilus. Twee dagen na ramp met de Nautilus is bij de Cocksdorp op het strand de twee stukgeslagen reddingssloepen aangespoeld, de sloepen bleken in zeer slechte staat te verkeren, zodat betwijfeld wordt of ze wel berekend waren op hun taak. Bij de Koog op het strand spoelde ook een groot aantal wrakstukken aan, waaronder resten van de stuurhut en bijna 200 scheepsluiken en enkele luchttanks uit de stukgeslagen reddingssloepen. De ramp met de Nautilus op 16 december 1962 heeft bij menige Texelaar tot de verbeelding gesproken. Op de boerderij Fora van de fam Uitgeest heeft men later een schuur gebouwd van de aangespoelde houten scheepsluiken. Tevens zijn er op dit moment nog aangespoelde restanten te zien van de Nautilus in het museum op flora, een wrakdeel van de stukgeslagen reddingssloep met de naam Nautilus is nog duidelijk herkenbaar.

12 jaar na de ramp met de Nautilus, in de zomer van 1974 is er door leden van Duikclub Texel een eerste duikonderzoek op de Nautilus uitgevoerd. Duikclub Texel bestond toen net een jaar en na diverse opleidingen om op dieper water te duiken, durfden men het aan om naar de Nautilus te duiken. Daar in die periode Duikclub Texel nog niet over een eigen vaartuig beschikte, werd er regelmatig gebruik gemaakt van een kotter van een van de leden. Deze eerste duik werd dan ook gemaakt met de Texelse kotter TX 4 van de gebroeders van der Vis uit Oosterend. Het wrak van de Nautilus wordt gebroken aangetroffen, een deel van het voorschip ligt op de bakboordzijde, en vanaf de breuk tot het einde van het achterschip ligt bijna onderste boven en schuin omhoog met de schroef naar boven. Het diepste punt bij het schip is 35 meter, aankomende bij het achterschip de schroef en het roer, daar staat nog maar 16 meter water boven dit punt. De gehele opbouw van de Nautilus is verdwenen, en wat van de brug nog over is steekt diep in het zand. Enorme hoeveelheden kolen van de lading worden aangetroffen op de plaats waar het schip gebroken is en deze liggen ook op een diepte van 35 meter. Vanaf de plaats waar het schip gebroken is kun je schuin omhoog zwemmen door het gangboord. Daar het schip onderste boven licht kun je met lampen kijken binnen in het schip, en daar de stoommachine zien hangen met de cilinderkoppen naar beneden. Tevens is het een imponerende gewaarwording hoe het wrak de afgelopen jaren in het bezit is gekomen van de natuurlijke omstandigheden onderwater. Een rijke begroeiing van zeeanemonen en zeeaneliërs overdekken het schip, het is net een grote bloementuin. Vanaf 1974 tot 2006 wordt er een of twee keer per jaar gedoken op de Nautilus, en het verval van dit schip hebben we de afgelopen 30 jaar dan ook voor onze ogen zien voltrekken.

De laatste keer dat wij een bezoek gebracht hebben op dit wrak was in 2005, en hierbij is gebleken dat de Nautilus voor de tweede keer is gebroken. Het achterschip wat vanaf de brug schuin omhoog stak is nabij de brug gebroken en naar beneden gevallen, het gehele schip licht nu vlak op de boden en is aan het verzanden.

Fup Boon
Texel

<http://www.mariniers-nh.nl/verhalen/16-de-nautilus-ramp>

DUIK 15 RODE POON

15	Rode Poon	52°26.201 N	3°43.970 E
----	-----------	-------------	------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	2145
Positie WGS84:	52°26.201'N 3°43.970'E
Wraknaam:	Rode Poon
Locatie: Noordzee / Anders:	Noordzee
Doel van het bezoek:	Duik de Noordzee schoon Expeditie Zuid 2016
Gebied:	

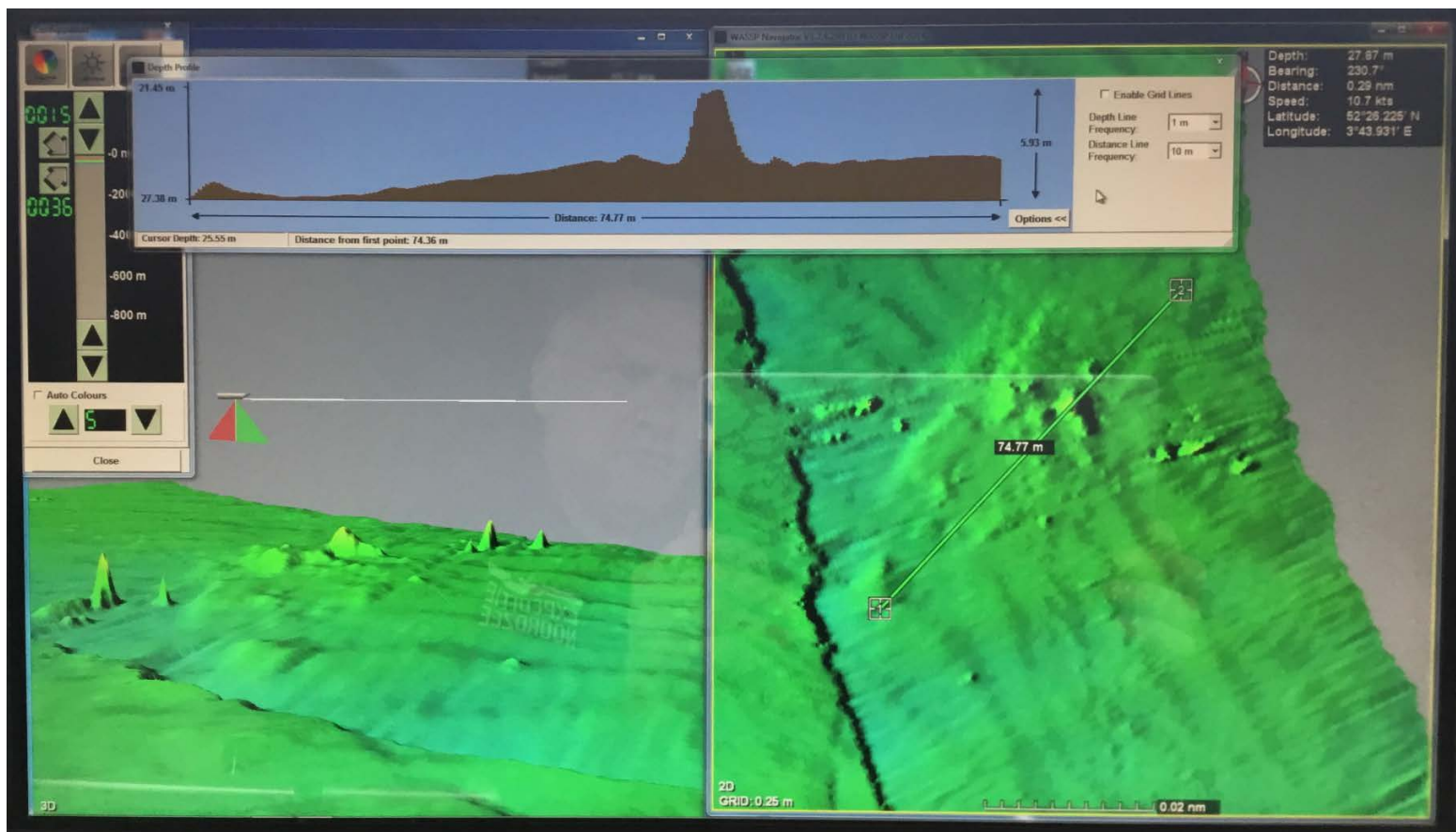
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip:	vrachtschip / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders:
Van welk materiaal is het wrak?	staal / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem?	rechtop / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog aanwezig?	ja / nee
Is het wrak vervuild?	ja / nee,
indien ja:	met visnetten / vistuig / sportvislood / anders:
Mate van verval?	intact / gedeeltelijk intact / ingestort / gedeeltelijk ingestort / gedeeltelijk verdwenen
Mate van verzanding?	niet / gedeeltelijk / volledig
Afmetingen van het wrak:	Lengte: 90m Breedte: 10m Hoogte: 3-5m
Zicht onderwater:	4-5m
Naar welke richting wijst de boeg?	N / O / Z / W Onbekend
Is er lading aanwezig?	ja / nee ,
indien ja: waar bestaat de lading uit?	
Zijn er wapens/munitie aanwezig?	ja / nee ,
indien ja: waar bestaat dit uit?	

KENMERKEN VAN HET SCHIP

Wat is de bouwstijl van de romp?	Geklonken / gelast / weet ik niet:
Heeft het schip een rechte boeg gehad?	Ja / nee / Onbekend
Is de machinekamer nog te herkennen?	ja / nee
indien ja onderstaande vragen beantwoorden	
Aandrijving?	dieselmotor / stoommachine
Zijn er stoomketels aanwezig?	ja / nee: 3 stuks waarvan 1 stuk van diameter 6m
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	1 schroefas, diameter ca 40cm, lengte ca 10m.
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	Onbekend, geen schroef aanwezig Diameter: M

Het wrak Rode Poon is uit elkaar gevallen, door natuurlijke omstandigheden (stroming) en menselijk handelen (visnetten, slopers, enz). De reden dat het schip is gezonken is tot op heden onbekend. Ze is nog niet geïdentificeerd. Er zijn geen items gevonden die de identificatie zou kunnen ophelderen. Het vermoeden bestaat dat ze tijdens de WOII is gezonken. Het diepste punt ligt op ca 29m, hoogste punt steekt ca 5 meter boven de bodem uit. Het wrak heeft een hoofdmotor met een keerkoppeling en schroefas. De schroef ontbreekt, onduidelijk hoeveel bladen het schip heeft gehad. Delen van het main deck liggen verspreid over de bodem.



3. WERKWIJZE, DOELSTELLINGEN

Tijdens de briefings werd uitgelegd wat we onderwater konden verwachten. Aan de hand van die informatie bepaalden we wat de doelstellingen per wrak waren. Een aantal wrakken zijn gedeeltelijk ingemeten. Hierover later in het rapport meer.

GEREEDSCHAP:

Onderwater archeologen gebruiken diverse gereedschappen. Hieronder een beknopte overzicht waarvoor dit gereedschap dient.

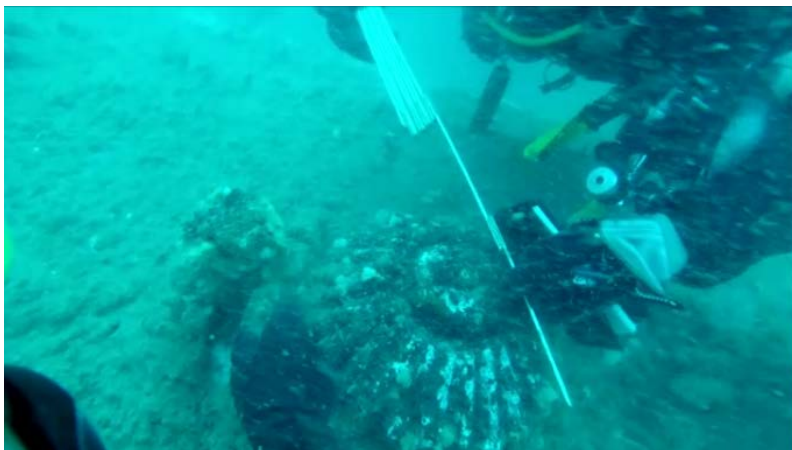


Het meetlint is niet geschikt als reel.

Meetlint: Lengte 50m, het inmeten van het wrak over grote lengtes. Het meetlint is een glasvezel lint met de maatvoering duidelijk leesbaar. Tijdens het inmeten gebruiken we lijnsignalen voor het straktrekken en opmeten. Als de informatie is opgeschreven wordt wederom een lijnsignaal gegeven. Bij de buddycheck worden de signalen nogmaals doorgenomen. Het is een samenwerking van een buddypaar.



Duimstok: Voor het opmeten van kleine elementen kun je een eenvoudige duimstok pakken. Makkelijk en compact voor luiken, doorvoeringen, ventilatiekokers, winches, lieren, etc. Je hoeft de begroeiing niet aan te tasten.



Schrijfboards en Wetnotes: Informatie kun je opschrijven op een board of in wetnotes. Dat kunnen schetsjes, omschrijvingen en maatvoeringen zijn, eventueel ook naar elkaar kun je informatie doorgeven.

**Foto/filmtoestel:**

Een camera is een eenvoudige manier om vast te leggen wat je ziet. Met een camera gemonteerd op een helm of hoofdband houdt je je handen vrij om te werken. Laat de camera de duik meelopen en je hebt veel informatie verzameld voor naslagwerk.

Hoofdlamp:

Een hoofdlamp is een goede manier om je handen vrij te houden. Een hoofdlamp die dimbaar is heeft de voorkeur. Belangrijk is dat je nog kan blijven communiceren met je buddy.

Markeringen:

Wanneer we een aantal duiken achter elkaar op hetzelfde wrak gaan duiken kunnen we markeringen achterlaten om zo onze meetpunten terug te vinden. Hiervoor gebruiken we koemerklables of andere merkjes.