

EXPEDITION NORTHSEA 2018



ONDERWATER ARCHEOLOGIE TIJDENS DE EXPEDITIE

Auteurs:

Betty van den Berg & Robertino Mulder

Rapportage Datum: 14 t/m 23 juni 2018

Versiedatum: 21 oktober 2018

DAMEN

INHOUD

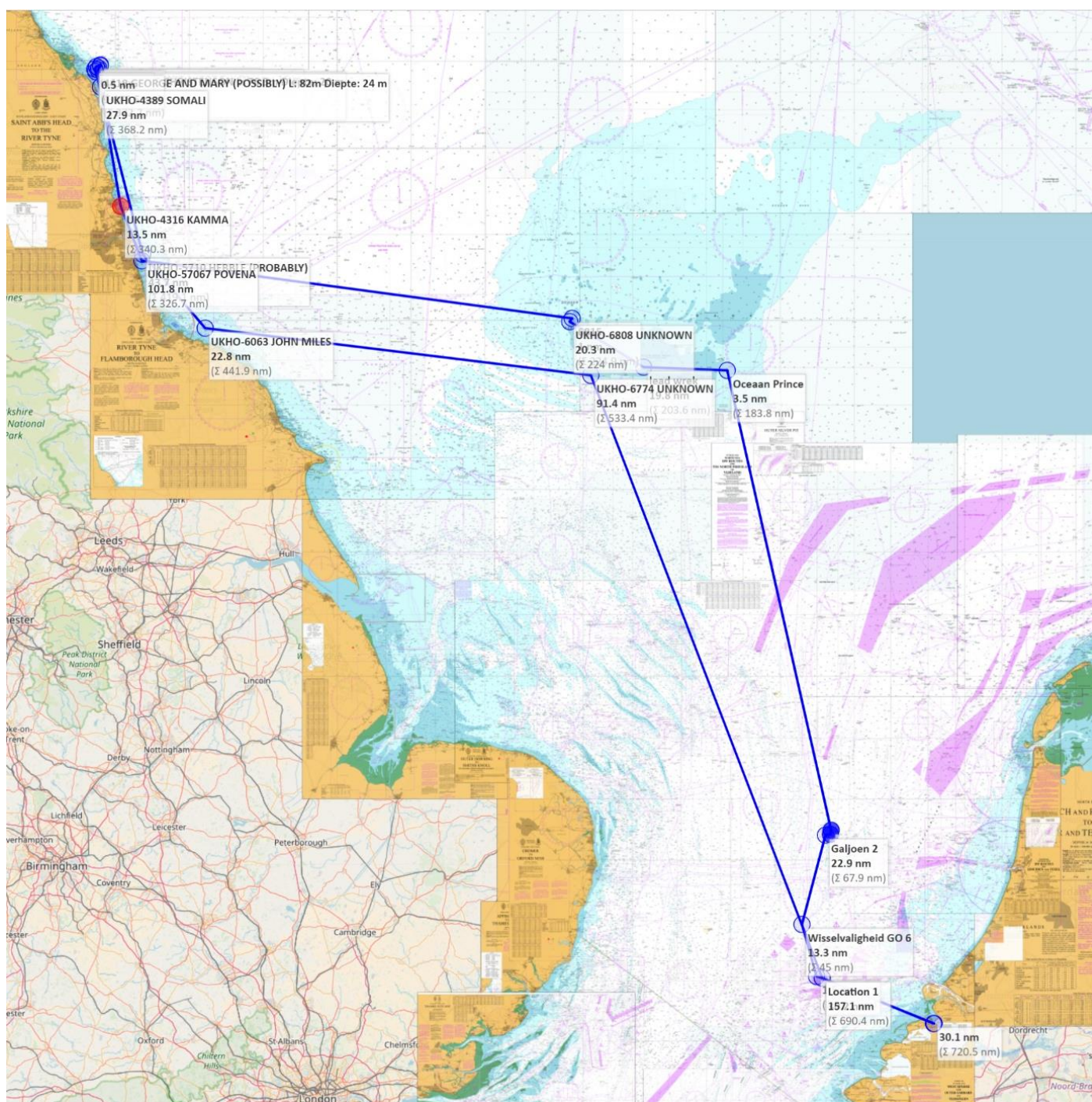
1. Voorwoord	4
Cdt. Fourcault	5
2. Duiklocaties:	6
Duik 1 Onderzeeër U-31	7
<i>Positiegegevens</i>	7
<i>Algemene status van het wrak</i>	7
Kenmerken van het schip.....	7
Scans door cdt fourcault:	8
Overige informatie:	8
• "Het leven aan boord van een U-boot"	8
Duik 2 Koningin Regentes.....	9
<i>Positiegegevens</i>	9
<i>Algemene status van het wrak</i>	9
KENMERKEN VAN HET SCHIP	9
Overige Informatie:.....	10
FOTO'S TIJDENS DE EXPEDITIE	16
Duik 3 Tropic Shore.....	17
<i>Positiegegevens</i>	17
<i>Algemene status van het wrak</i>	17
KENMERKEN VAN HET SCHIP	17
Scans gemaakt door cdt fourcault	18
Foto's tijdens de expeditie.....	19
Overige informatie	19
Duik 4 SS Strathmore (Onbekend wrak 6744).....	23
<i>Positiegegevens</i>	23
<i>Algemene status van het wrak</i>	23
Indien het een ijzeren wrak betreft:	23
Scans gemaakt door de Cdt Fourcault	24
Foto's tijdens de expeditie.....	25
Overige informatie	27
Duik 5 & 6 Onbekend wrak 70500	31
<i>Positiegegevens</i>	31
<i>Algemene status van het wrak</i>	31
Indien het een ijzeren wrak betreft:	31
Scans gemaakt door de cdt Fourcault.....	32
Foto's gemaakt tijdens de expeditie.....	34
Conclusie:	37

Duik 7 Onbekend wrak 57037.....	38
<i>Positiegegevens.....</i>	38
<i>Algemene status van het wrak.....</i>	38
Indien het een ijzeren wrak betreft:	38
Overige informatie	39
Duik 8 The Mars.....	40
<i>Positiegegevens.....</i>	40
<i>Algemene status van het wrak.....</i>	40
Indien het een ijzeren wrak betreft:	40
Foto's gemaakt tijdens de expeditie	41
Duik 9 Somali.....	46
<i>Positiegegevens.....</i>	46
<i>Algemene status van het wrak.....</i>	46
Indien het een ijzeren wrak betreft:	46
Overige informatie	46
Foto's gemaakt tijdens de expeditie	50
Quadruple-expansion steam engine with low-pressure Bauer-Wach exhaust turbine	55
3. werkwijze, Doelstellingen.....	60
• Gereedschap:	60

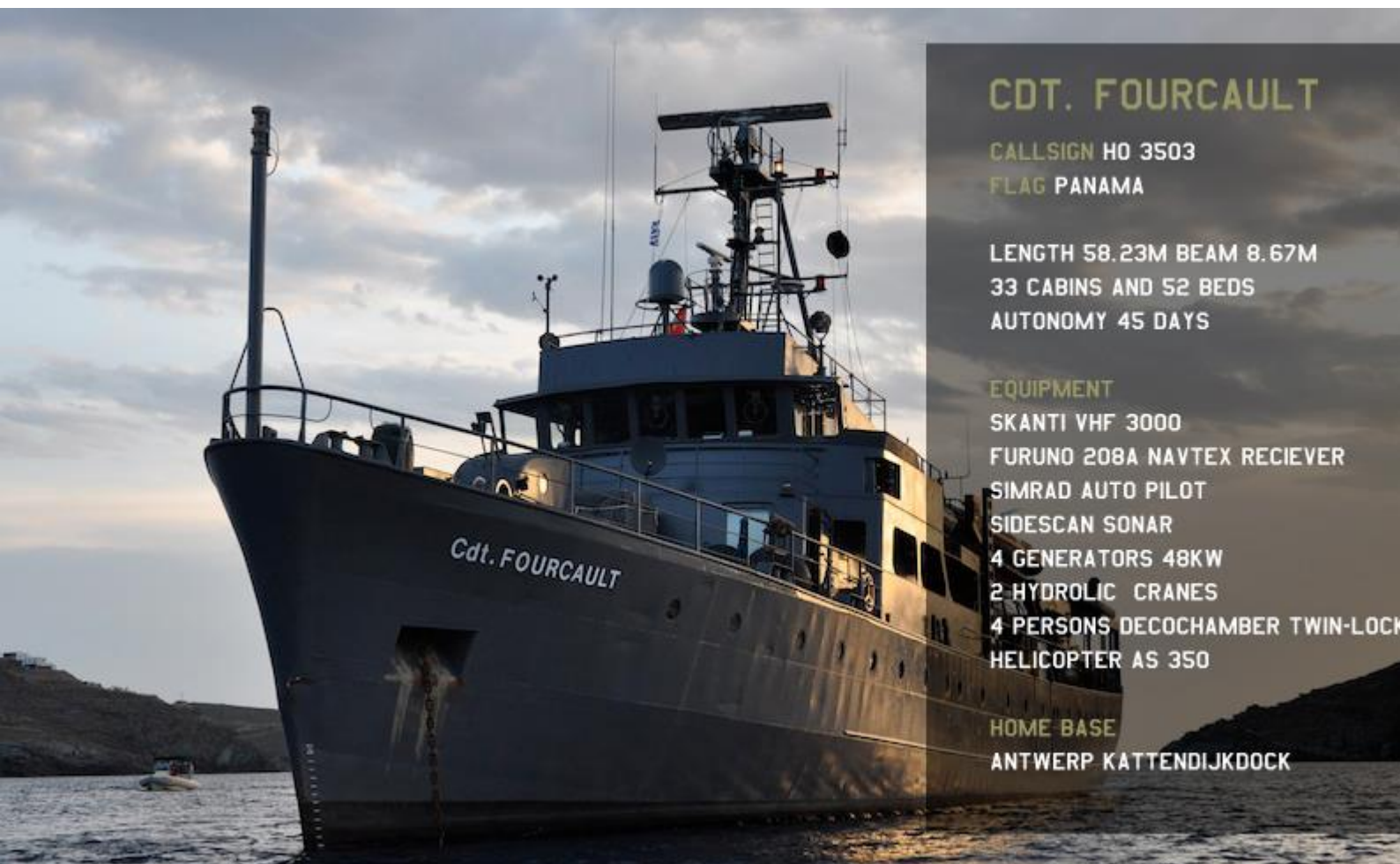
1. VOORWOORD

Voorafgaand aan de eerste internationale expeditie, Expedition Northsea 2018 ontvingen alle deelnemers het Wrakkenoverzicht van Erik van Bronsveld, Harold Batteram, Fred Groen, Betty van den Berg en Ben Stiefelhagen. 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. Een aantal posities zijn onderzocht op basis van gegevens van J. Spoelstra. Op deze locaties zou mogelijk de O13 kunnen liggen.

Aan boord zijn door diverse duikers gegevens verzameld over de wrakken. Deze zijn door de onderwater archeologen verzameld en worden onderzocht. Het rapport is een document wat berust op die gegevens. De gegevens kunnen op een later tijdstip worden bijgesteld.



CDT. FOURCAULT



CDT. FOURCAULT

CALLSIGN HO 3503

FLAG PANAMA

LENGTH 58.23M BEAM 8.67M

33 CABINS AND 52 BEDS

AUTONOMY 45 DAYS

EQUIPMENT

SKANTI VHF 3000

FURUNO 208A NAVTEX RECIEVER

SIMRAD AUTO PILOT

SIDESCAN SONAR

4 GENERATORS 48KW

2 HYDROLIC CRANES

4 PERSONS DECOCHAMBER TWIN-LOCK

HELICOPTER AS 350

HOME BASE

ANTWERP KATTENDIJKDOCK

The Cdt. Fourcault is a commercial vessel and can be operated for:

📦 Salvage ([Link to salvage of Costa Concordia](#))

Salvage is the process of recovering a ship, its cargo, or other property after a shipwreck. Salvage encompasses towing, refloating a sunken or grounded vessel, or patching or repairing a ship. Today the protection of the environment from cargoes such as oil or other contaminants is often considered a high priority.

📦 Expeditions

The Cdt. Fourcault is an excellent vessel for expedition cruises, providing the possibilities to adventure remote locations.

📦 Search and Rescue

It is essential that rescue vessels are safer and stronger than the craft they are rescuing and they need to weather the harsh conditions and travel as fast and direct as possible. Our AS350 helicopter makes it possible to react extremely fast to specific needs.

www.fourcault.be

2. DUKLOCATIES:

Onderstaande duiken op locaties zijn de afgelegde route van Expedition Northsea 2018. Op de Farne Eilanden hebben we een paar locaties bedoken zonder wrak. Deze locaties worden niet beschreven in dit document. In onderstaande lijst komen meerdere keren dezelfde locaties tegen, op sommige locaties hebben we meerdere keren gedoken.

Duiken op locaties:	Latitude:	Longitude:
U31	N52° 47.351'	E03° 03.170'
Kon. Regentes	N53° 00.008'	E02° 52.582'
Tropic Shore	N53° 24.922'	E02° 18.925'
UK6744	N54° 13.033'	E01° 46.200'
70500	N55° 02.239'	E01° 42.016'
70500	N55° 02.239'	E01° 42.016'
UK 57037	N55° 00.035'	W01° 22.786'
Mars	N55° 03.814'	W01° 24.095'
Somali	N55° 34.089'	W01° 36.025'
Farne, eco duik	N55° 38.212'	W01° 36.988'
Chris Christonson (niet gevonden)	N55° 38.400'	W01° 36.500'
Farne, eco duik	N55° 38.293'	W01° 36.879'
Somali	N55° 34.089'	W01° 36.025'

DUIK 1 ONDERZEEËR U-31

18	Onderzeeër U-31	N52° 47.351'	E03° 03.170'
----	-----------------	--------------	--------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	79542
Positie WGS84:	N52° 47.351' E03° 03.170'
Wraknaam:	Onderzeeër U-31
Locatie: Noordzee / Anders:	Noordzee
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2018
Gebied:	Bruine Bank

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

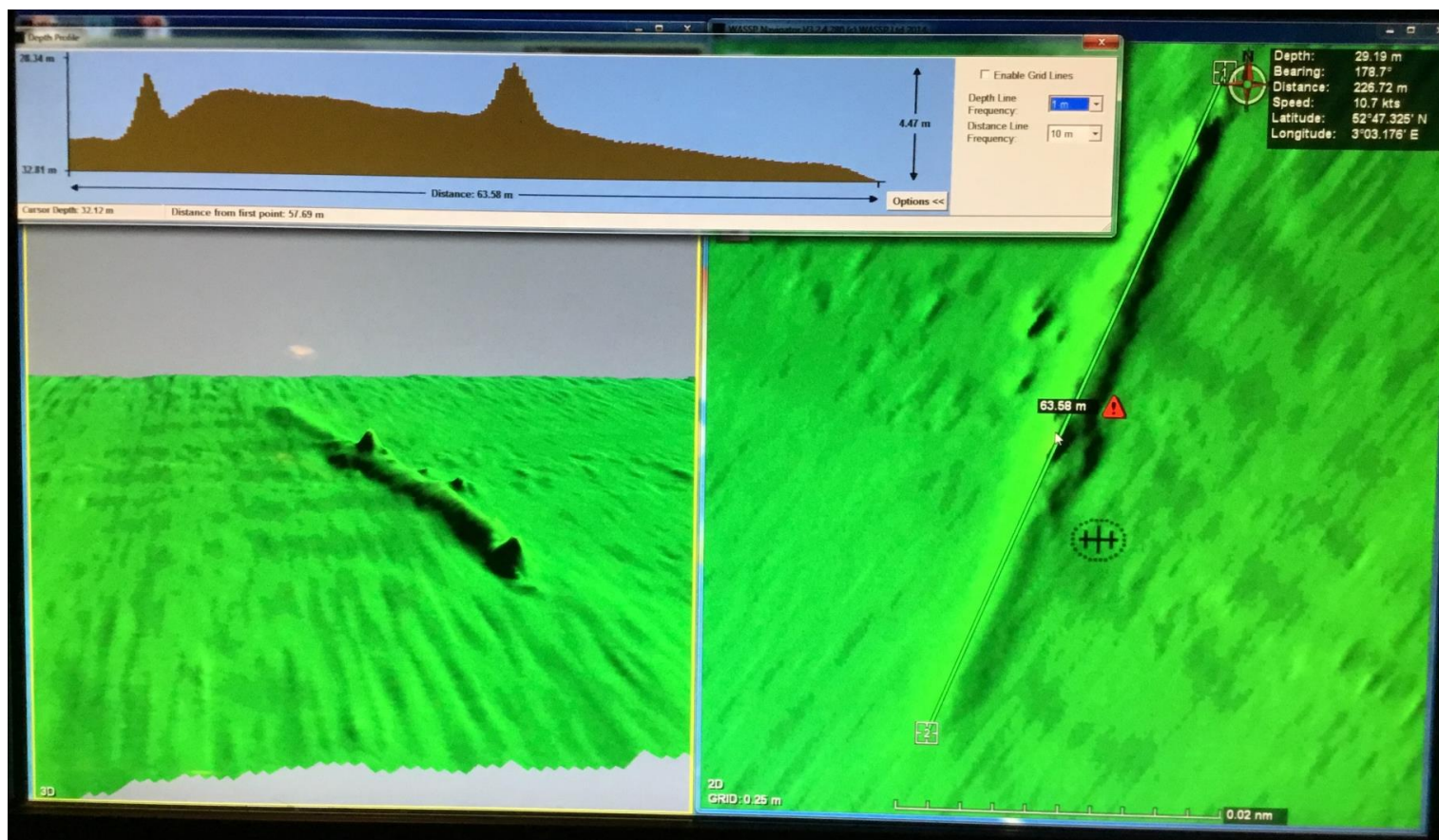
Type schip:	vrachtschip / vissersboot / OORLOGSSCHIP / zeilschip / anders: Onderzeeër
Van welk materiaal is het wrak?	IJZER / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem?	RECHTOP / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog aanwezig?	JA / nee
Is 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: 61 m, Breedte: 6 m, Hoogte: m
Zicht onderwater:	3 meter
Naar welke richting wijst de boeg?	N / O / Z / W °
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?	Tropedo's

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 ¹ / stoommachine zie voetnoot hieronder
Zijn er stoomketels aanwezig?	ja / nee:
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	2 stuks (niet zichtbaar), roerbladen aan de voor- en achterzijde (2x2 stuks) zijn aanwezig.
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	
Diameter:	M

- ¹ Men maakte gebruik van een elektromotor, zodat ook onder water op motorkracht kon worden gevaren. Tot dan moest de bemanning gedurende een duik de scheepsschroef altijd met spierkracht laten draaien.
- Men construeerde een torpedo die door een motor werd aangedreven. De torpedo werd op afstand gelanceerd en ontplofte wanneer hij tegen de romp van het vijandige schip botste. Voorheen moest men tot vlak bij het schip varen om een explosief te bevestigen aan de romp.
- Een dieselmotor werd gebruikt voor de voortstuwing boven water. Deze motor nam veel minder ruimte in beslag dan stoomaandrijving. Maar omdat een dieselmotor destijds duur was voeren toch nog veel U-boten tijdens de Eerste Wereldoorlog op stoom.

SCANS DOOR CDT FOURCAULT:



OVERIGE INFORMATIE:

"HET LEVEN AAN BOORD VAN EEN U-BOOT".

Terwijl de U-boot commandanten werden gemythologiseerd en geromantiseerd als helden, was het leven aan boord van een U-boot verre van romantisch. Volgens sommige historici behoorde de Unterwasser Marine tot de zwaarste en gevaarlijkste onderdelen van de Duitse strijdkrachten.

De 45-koppige bemanning van een onderzeeër zat maandenlang opgesloten in een donkere, vochtige en smerige ruimte van niet langer dan 50 meter en niet breder dan 3 meter. Er was vrijwel altijd lawaai van de diesel- of elektromotoren en doordat de warmte van deze motoren niet kon ontsnappen liepen de temperaturen soms op tot boven de 50 graden Celsius. De lucht was doordrongen van de geur van zweet, olie, beschimmelde kleren en uitlaatgassen. Het plafond hing vol met voedsel. Er was in de U-boot geen stromend water en maar 1 toilet voor 45 man. De bemanningsleden konden zich zelden wassen of scheren.

Het voedsel beschimmelde, door de combinatie van hitte en vocht, razendsnel: vers fruit ging 2 weken mee en bruinbrood was na 3 weken zo beschimmeld dat het door de bemanning een wit konijn werd genoemd. Vlees ging, dankzij de hoeveelheid pekel, iets langer mee. Tegen het einde van een reis leefde de bemanning op ingeblikte vis en bier.

Het grootste probleem was de krappe ruimte: iedere centimeter werd benut. Bemanningsleden moesten hun bed delen met twee andere personen: ze werkten in ploegendiensten; als de een sliep was de ander aan het werk. Privacy aan boord van een U-boot bestond niet. Ook de torpedoruimte vooraan was krap bemeten voor de torpedobediensers die er moesten werken, leven en slapen. Als de torpedo's verschoten waren, hadden de torpedisten wat meer ruimte en bewegingsvrijheid.

De combinatie van een gebrek aan daglicht, krappe ruimte, slechte hygiëne en gebrek aan privacy leidde ertoe dat bemanningsleden soms psychisch volledig van slag raakten.

DUIK 2 KONINGIN REGENTES

2	Koningin Regentes	N53° 00.008'	E02° 52.582'
---	-------------------	--------------	--------------

POSITIEGEGEVENS

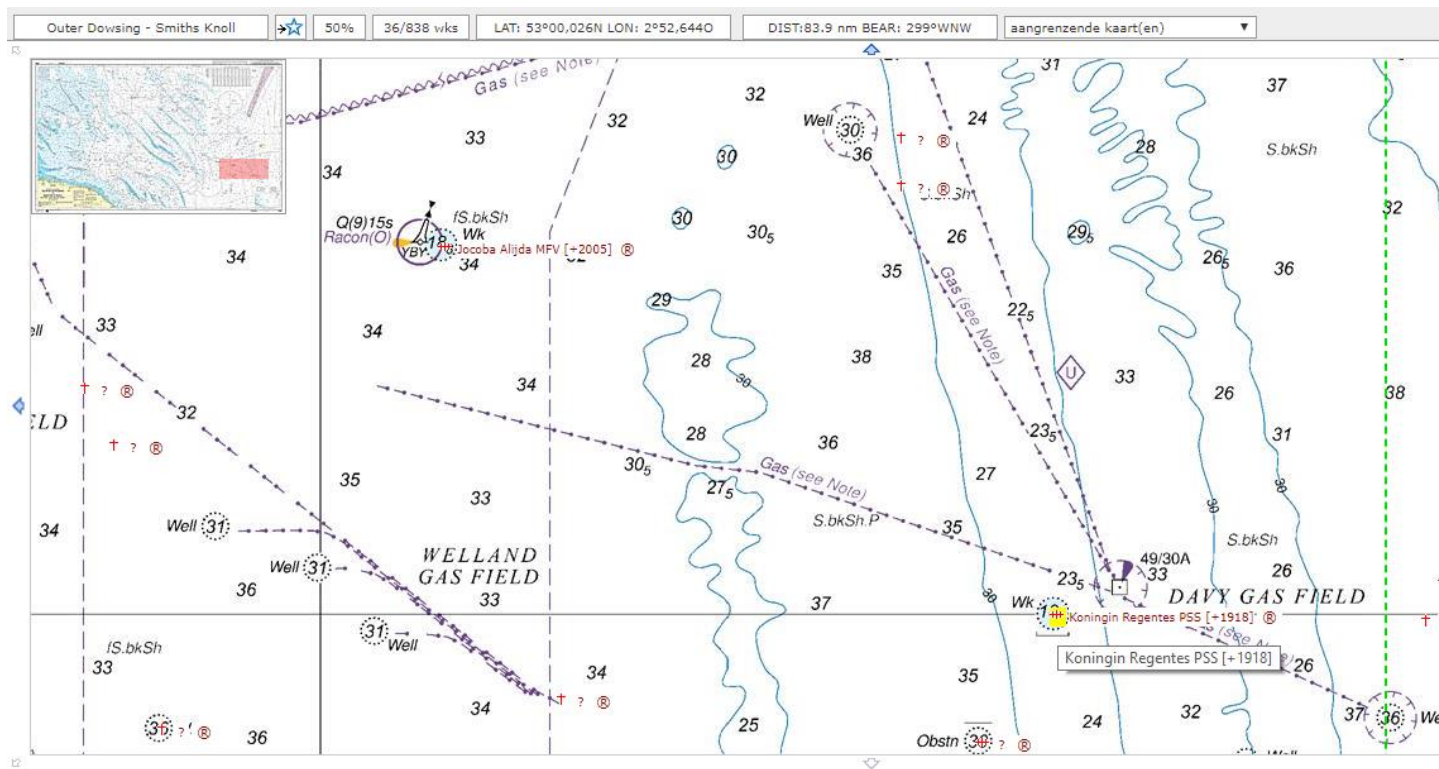
Hydro nummer: 11154
 Positie WGS84: N53° 00.008' E02° 52.582'
 Wraknaam: Koningin Regentes
 Locatie: Noordzee / Anders: Noordzee
 Doel van het bezoek: Expedition Northsea 2018
 Gebied:

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip: **VRACHTSCHIP** / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / **HOSPITAL PASSAGIERSCHIP** anders: **RADERSTOOM SCHIP 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, WEGGEKNEPEN**
 Mate van verzanding? niet / **GEDEELTELIJK** / volledig
 Afmetingen van het wrak: Lengte: 97,5 m, Breedte: 11 m, Hoogte: 4m
 Zicht onderwater: 2 meter
 Naar welke richting wijst de boeg? N / O / Z / W 100°
 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?

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** / elektrische motor
 Zijn er stoomketels aanwezig? ja / nee: diameter m
 Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)? **2 raders aan de zijanten**,
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?
 Diameter: **ca 10 M**



OVERIGE INFORMATIE:

www.wrecksite.eu

General Comments

HULL BROKEN

Circumstances of Loss

BUILT 1895 BY FAIRFIELD CO., WITH TRIPLE EXPANSION ENGINES OF 1305NHP. OWNED AT TIME OF LOSS BY STOOMVAART MAATS. ZEELAND. PASSAGE BOSTON, LINGS FOR ROTTERDAM. IN SERVICE AS HOSPITAL SHIP REPATRIATING PRISONERS OF WAR. TORPEDOED AND SUNK BY GERMAN SUBMARINE. 7 LIVES LOST. (DODS).

Surveying Details

- ** H3879/18 REPD SUNK ABOUT 23M E BY S 1/2 S [MAG] FROM LEMAN LTV.
- ** H4263/18 SUNK IN 525900N, 025400E. INS WK MARKED BY RED CAN BUOY. - NM 952/18.
- ** H7741/26 3.12.26 AMEND TO DW PA(1918). DELETE BUOY. (NO ACTION RECORDED).
- ** H4035/27 23.6.27 WK NOT FOUND. (DUTCH HYDRO; NETHERLANDS NM 826/27). DELETED. - NM 1319/27.
- ** 20.11.72 WK SHOWN IN 525903N, 025426E ON NETHERLANDS FISHERIES CHART 1954 DTD 7.11.72. NCA YET.
- ** H3450/83 23.9.83 SONAR CONTACT OBTAINED IN 525942N, 025206E DURING SEARCH FOR FV ANNIE. (NETHERLANDS NAVY, TELECON 13.9.83). POSSIBLY THIS WK. NCA YET.
- ** HH242/555/01 4.8.92 LOCATED IN 525958.6N, 025243.1E [EUR]. LEAST E/S DEPTH 20.1MTRS. (SEATEAM, 20.7.92). INS WK 20MTRS. - NM 2589/92.

- ** HH090/599/01 30.11.92 EXAM'D 18.7.92 IN 525958.6N, 025243.1E [EUR] USING SYLEDIS. LEAST E/S DEPTH 20.1 IN GEN DEPTHS 24.9 TO 26.1MTRS. SCOUR DEPTH 1 TO 2MTRS. DCS3 HT 4.8MTRS. LENGTH 100MTRS, WIDTH 15MTRS. LIES 100/280 DEGS. A BROKEN HULL WITH ASSOCIATED DEBRIS. (SEATEAM, HI 599). NFA.
- ** HH242/555/02 2.11.93 NOW SWEPT CLEAR AT 18.7MTRS IN 525959.9N, 025259.5E [OGB]. (NP 1008, HN DTD 24.10.93). AMEND TO SW 18.7MTRS. - NM 3921/93.
- ** HH090/603/01 14.2.94 EXAM'D 20.10.93 IN 530000.5N, 025234.9E [WGD] USING SYLEDIS. SWEPT CLEAR AT 18.7, FOUL AT 19.0MTRS. LEAST E/S DEPTH 21.2 IN GEN DEPTH 27MTRS. SCOUR 1MTR DEEP. DCS3 HT 2.9MTRS. LENGTH 100MTRS, WIDTH 15MTRS. LIES 100/280 DEGS. BROKEN HULL WITH DEBRIS STREWN NEARBY. (NP 1008, HI 603). BR STD.
- ** 29.4.10 DIVED IN 2008. POSN 5300.023N, 0252.571E. CONFIRMED AS KONINGIN REGENTES, PADDLES STILL SHOWING ABOVE SEABED, REST OF WK BROKEN AND SCATTERED. (E KIRKPATRICK, E-MAIL DTD 28.4.10) NCA.[]

HOSPITAL SHIP MINED.

THE HAGUE, Thursday.

The hospital ship **Koningin Regentes** has struck a mine. The British delegates to the Prisoners of War Conference at The Hague were on board. The **Sindoro** is busily engaged in taking off the passengers. So far as is known there were no prisoners-of-war on board.—Reuter.

AMSTERDAM, Thursday.

According to the latest report, four stokers on the **Koningin Regentes** are said to have been drowned, and in any case are missing. The purser died on board. The remainder of those on board were saved. The accident is reported to have occurred off the English coast, twenty miles from the Leman sand bank.—Reuter.

The Exchange Amsterdam correspondent wired last night: It is now ascertained that the British delegates were not on the **Koningin Regentes** but were probably on the **Sindoro**.

Reuter's Agency is officially informed that all on board the **Koningin Regentes** with the exception of four firemen, have been saved.

The British delegates to the above conference are Lord Newton, Sir G. Cave, and General Belfield.

BRITISH STATESMEN ON BOARD.

THE HAGUE, Thursday.

The Dutch hospital ship **Koningin Regentes**, en route from England to Rotterdam, struck a mine this morning, and sank about fifteen miles off the Leman Bank. Amongst those on board were Sir George Cave, the British Home Secretary, and other members of the British delegation, who were on their way to The Hague to confer with representatives of the German Government concerning the question of exchanging prisoners.

The steamer **Sincro** promptly proceeded to the rescue. Four stokers are missing, but all the others on board are safe. The **Koningin Regentes** had been engaged for months conveying wounded British prisoners home from Holland and carrying wounded German prisoners from England. On this occasion, however, the vessel had no wounded prisoners on board.—Central News.

AMSTERDAM, Thursday.

According to latest reports, four stokers on the **Koningin Regentes** are said to have been drowned, and in any case are missing. The purser died on board. The remainder of those on board were saved. The accident is reported to have occurred off the English coast, twenty miles from the Leman Sandbank.—Reuter.

The **Western Mail** is officially informed that all on board the **Koningin Regentes** with the exception of four firemen have been saved.

The **Koningin Regentes** was a vessel of 1,970 tons, built in 1895, and registered at Flushing.

AMSTERDAM, Thursday.

The "**Telegraaf**" learns from The Hague that the **Koningin Regentes** striking a mine, sank. Another report says that the British delegates were on board the **Sindoro**, and not aboard the **Koningin Regentes**, as at first reported. As the ships were sailing close together, and the weather was fine, it is hoped that there are no casualties.—"Times" Telegram, per Press Association.

Boven: Sheffield Daily Telegraph - Friday 07 June 1918
 Rechts: Western Mail - Friday 07 June 1918
 Onder: Exeter and Plymouth Gazette - Saturday 08 June 1918

Amsterdam, Friday.

According to the "**Telegraaf**," marine authorities who have investigated the circumstances of the sinking of the "**Koningin Regentes**" (sunk while proceeding from England to Holland) have formed the impression that the vessel was torpedoed. But the purser of the **Sindoro** (a vessel accompanying the **Koningin Regentes**) states that the explosion and its effects were similar to those which usually occur when a vessel strikes a mine. The vessel sank in three minutes. The **Koningin Regentes** had no passengers on board. Sir George Cave (British Home Secretary) and the other members of the British Prisoner Exchange Delegation, stated to be on her, went on board the **Sindoro** on Wednesday night. Both the **Zeeland** (another accompanying vessel) and the **Sindoro** had German civilian and war prisoners on board. The purser added that, in addition to the four firemen who perished, eight persons were injured, including Mr. Sutherland, the English pilot of the sunken vessel.—Central News.



Name ship: KONINGIN REGENTES

Identification Data	Year built:	1895
Classification Register:		
IMO number:		
Nat. Official Number:		
Category:		Passenger-/cargo vessel
Propulsion:		Steamship
Type:		Ferry
Standard Ship Type:		
Type Deck:		Awning deck
Masts:		
Rig:		
Lift Capacity:		
Material Hull:		Steel
Decks:		3
Construction Data		
Shipbuilder:		Fairfield Shipbuilding & Engineering Company Ltd., Govan, Glasgow Great Britain
Yardnumber:		385
Date Laid Down:		
Launch Date:		1895-00-00
Delivery Date:		1895-10-00
Technical Data		
Engine Manufacturer:		Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Glasgow, Great Britain
Engine Type:		Steam, Triple Expansion
Number of Cylinders:		3
Power:		9000
Power Unit:		IHP (IPK)
Eng. additional info:		3-cyl. oscill. T.E., 51, 75 & 112-78 Raderboot
Speed in knots:		20.00
Number of screws:		
Gross Tonnage:		1970.00 Gross tonnage
Net Tonnage:		814.00 Net tonnage
Deadweight:		
Length:		320.00 Feet (British)
Beam:		35.80 Feet (British)
Depth:		16.00 Feet (British)
Passengers: 1st, 2nd, 3rd, Total:		180 (1st), 64 (2nd), 0 (3rd), total: 244 persons

Configuration Changes:

Certificate of RegistryShip History Data

Date/Name Ship	1895-10-00 KONINGIN REGENTES
Manager:	Stoomvaart Maatschappij 'Zeeland'. Koninklijke Nederlandsche Postvaart N.V., Flushing (Vlissingen), Netherlands
Owner:	Stoomvaart Maatschappij 'Zeeland'. Koninklijke Nederlandsche Postvaart N.V., Flushing (Vlissingen), Netherlands
Shareholder:	
Homeport / Flag:	Flushing (Vlissingen) / Netherlands
Callsign:	PHMJ
Additional info:	



Ship Events Data

1905-07-16: Nabij West Hinder LS te ongeveer 02.10 in aanvaring geweest met het Belgische stoomschip TOPAZE. Beide schepen kregen belangrijke schade.

1910-00-00: De 'KONINGIN REGENTES' werd in 1910 voor de dagdienst verbouwd.

1918-06-06: Final Fate: De 'KONINGIN REGENTES' die dienst deed sinds januari 1918 als hospitaalschip bij de uitwisseling van gewonde krijgsgevangenen tussen Engeland en Duitsland, vertrok op 6 juni 1918 in convooi met de beide andere Nederlandse Hospitaalschepen 'SINDORO' en 'ZEELAND', van Boston (Lincs.) naar Rotterdam, met een arts, drie verpleegsters en voorts een bemanning van 56 personen, maar er waren géén krijgsgevangenen of post aan boord. Om 13.05 uur die middag van 6 juni 1918 vond een hevige explosie plaats achter de brug van de 'KONINGIN REGENTES', die zich in positie 21 mijl oost-zuid-oost $\frac{1}{4}$ oost van het lichtschip 'LEMAN' (positie is magnetisch) bevond, nadat enige opvarenden de bellenbaan van een torpedo hadden gezien. De 'KONINGIN REGENTES' was als het ware in tweeën gespleten en beide delen zonken zo snel, dat slecht 2 boten te water konden worden gelaten, zodat het merendeel van de opvarenden in het water terecht kwam. Het schip was binnen vier à vijf minuten in de golven verdwenen. De overige schepen kwamen direct te hulp, maar één man bleek te zijn overleden kort nadat hij uit het water was gehaald en zes opvarenden waren vermist, zodat de ramp aan 7 personen het leven kostte. Pas veel later kwam aan het licht, dat de 'KONINGIN REGENTES' was getorpedeerd door de Duitse onderzeeboot 'UB.107'.

Ship Masters Data

Date from: 1905
 Captain: Brommelow, J.H.
 College:
 Flagnumber: 0
 Other information: Woonplaats: Koudekerke.



NRC 170705

Vlissingen, 16 juli. De zaterdagavond (opm: 15 juli) van hier vertrokken nachtmailboot KONINGIN REGENTES is des nachts ongeveer half drie in aanvaring geweest. De KONINGIN REGENTES bekwam belangrijke schade aan de voorsteven en ging direct voor anker. De van Engeland vertrokken mailboot PRINS HENDRIK was in de onmiddellijke nabijheid en verleende terstond assistentie. Een sloep werd uitgezet en enkele passagiers van de KONINGIN REGENTES op de PRINS HENDRIK gebracht. Het bleek evenwel na onderzoek, dat er geen direct gevaar bestond en kon de KONINGIN REGENTES met eigen stoom naar Vlissingen terugkeren en na een langdurig oponthoud vertrok de PRINS HENDRIK ook naar hier. De KONINGIN REGENTES had ongeveer 120 passagiers aan boord.

NRC 180705

Vlissingen, 17 juli. Het is gebleken, dat het stoomschip, waarmede de mailboot KONINGIN REGENTES in aanvaring is geweest, was het Belgische stoomschip TOPAZE, van Ostende naar Tilbury Dock bestemd. De TOPAZE heeft ook belangrijke averij gekregen aan schip en machines en moest naar Ostende terugkeren. Inmiddels is dit schip naar Hoboken bij Antwerpen vertrokken om daar te dokken. De aanvaring vond plaats in dichte mist. De TOPAZE werd ter hoogte van de machinekamer aan bakboord getroffen. De schade is aanzienlijk.

NRC 190705

Vlissingen, 18 juli. De averij aan de KONINGIN REGENTES is van dien aard, dat de boot geruime tijd buiten dienst gesteld moet worden. Het schip vertrekt morgen naar het dok te Rotterdam ter herstelling der schade (opm: 19 juli aangekomen in de Nieuwe Waterweg)

NRC 090805

Vlissingen, 8 augustus. Zaterdag aanstaande (opm: 12 augustus) wordt de nachtboot KONINGIN REGENTES, die tot herstelling der schade bij de laatste aanvaring gekomen, de vorige maand in het dok te Rotterdam werd opgenomen, wederom alhier verwacht om in de geregelde dienst gesteld te worden.



Koningin Regentes in de haven van Vlissingen, In 1895 gebouwd bij Fairfield in Schotland. Samen met de 'KONINGIN WILHELMINA' en de 'PRINS HENDRIK' een van de laatste drie raderstoomschepen voor de SM Zeeland. De 'KONINGIN REGENTES' werd op 5 juni 1918 getorpedeerd.

FOTO'S TIJDENS DE EXPEDITIE



Beide krukkassen van de raders lagen naast elkaar. Op de foto boven staat de Stuurboord krukas.



Foto links, een horizontale doorkijk door de rader . De raders hebben een diameter van ca 10 meter,

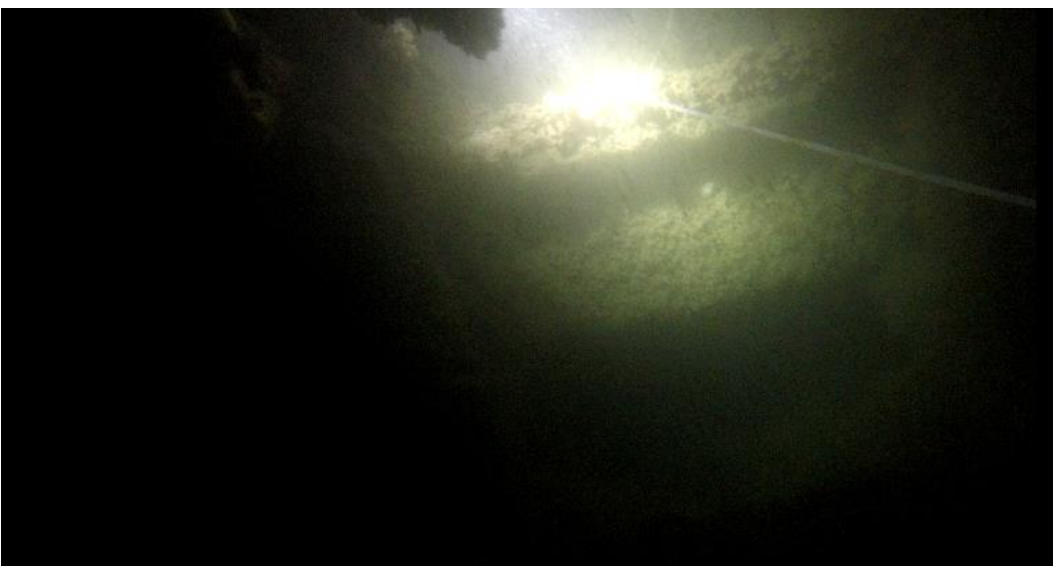


Foto links, een verticale doorkijk over de schoepen van de rader. De schoepen zelf hebben een breedte van ca 2 meter.

DUIK 3 TROPIC SHORE

3	Tropic Shore	53°24'.922 N,	2°18'.925 O
---	--------------	---------------	-------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer: 9574
 Positie WGS84: 53°24'.922 N, 2°18'.925 O
 Wraknaam: Tropic Shore
 Locatie: Noordzee / Anders: Noordzee
 Doel van het bezoek:
 Gebied:

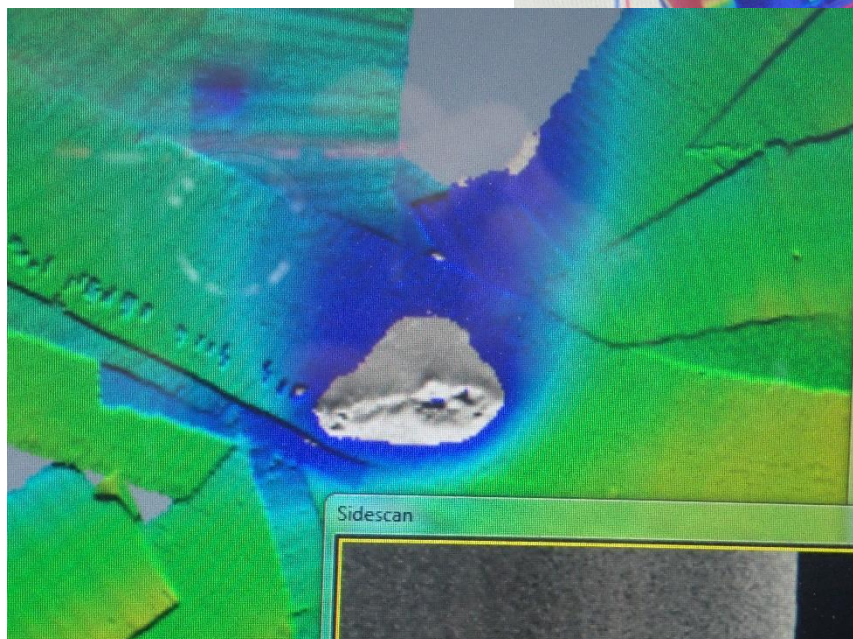
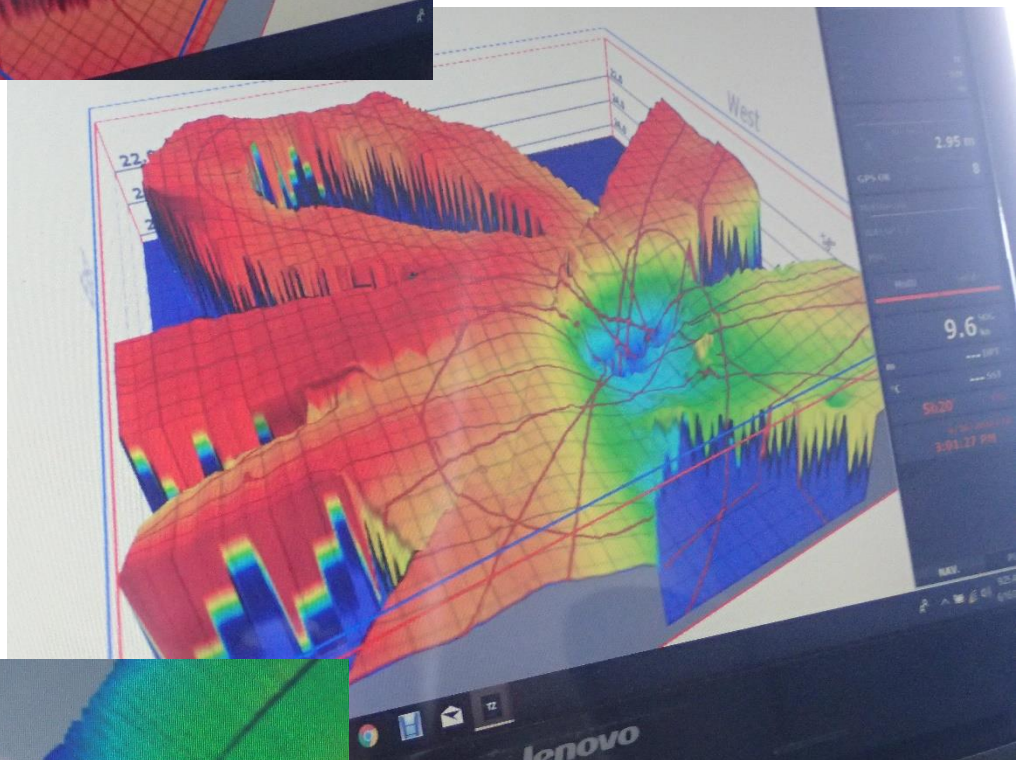
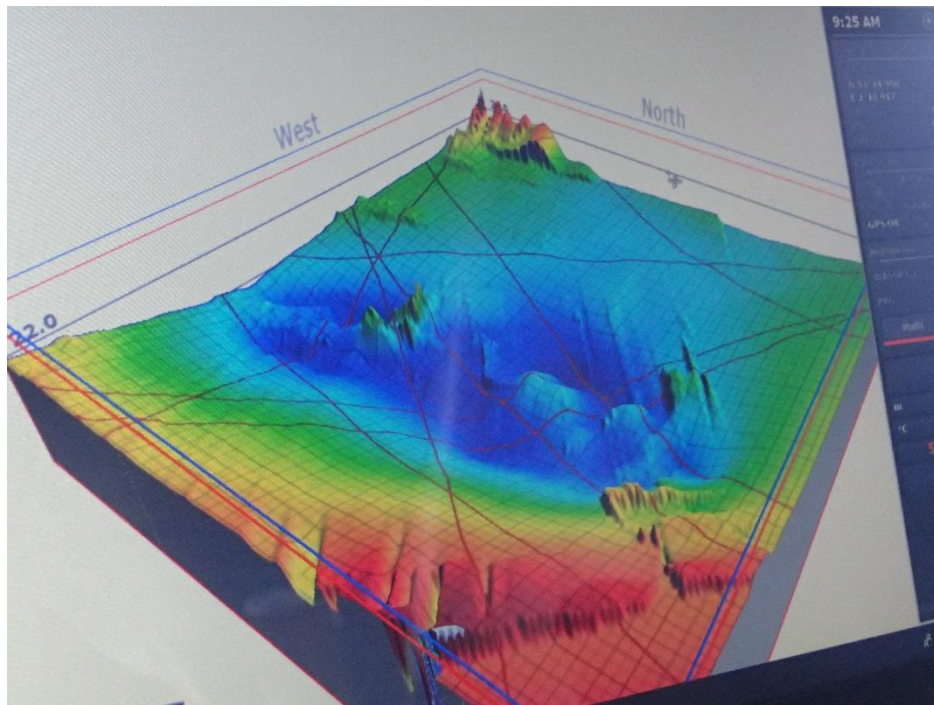
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip: vrachtschip / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip /
anders: Supply Vessel
 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, WEGGEKNEPEN
 Mate van verzanding? Niet / **GEDEELTELIJK** / volledig
 Afmetingen van het wrak: lengte: 50m, breedte: 11m, hoogte: 3m
 Zicht onderwater: 2 meter
 Naar welke richting wijst de boeg? N / o / z / w 75°
 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?

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 / elektrische motor
 Zijn er stoomketels aanwezig? Ja / nee: diameter m
 Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)? schroef/schroeven
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?
 Diameter: m

SCANS GEMAAKT DOOR CDT FOURCAULT

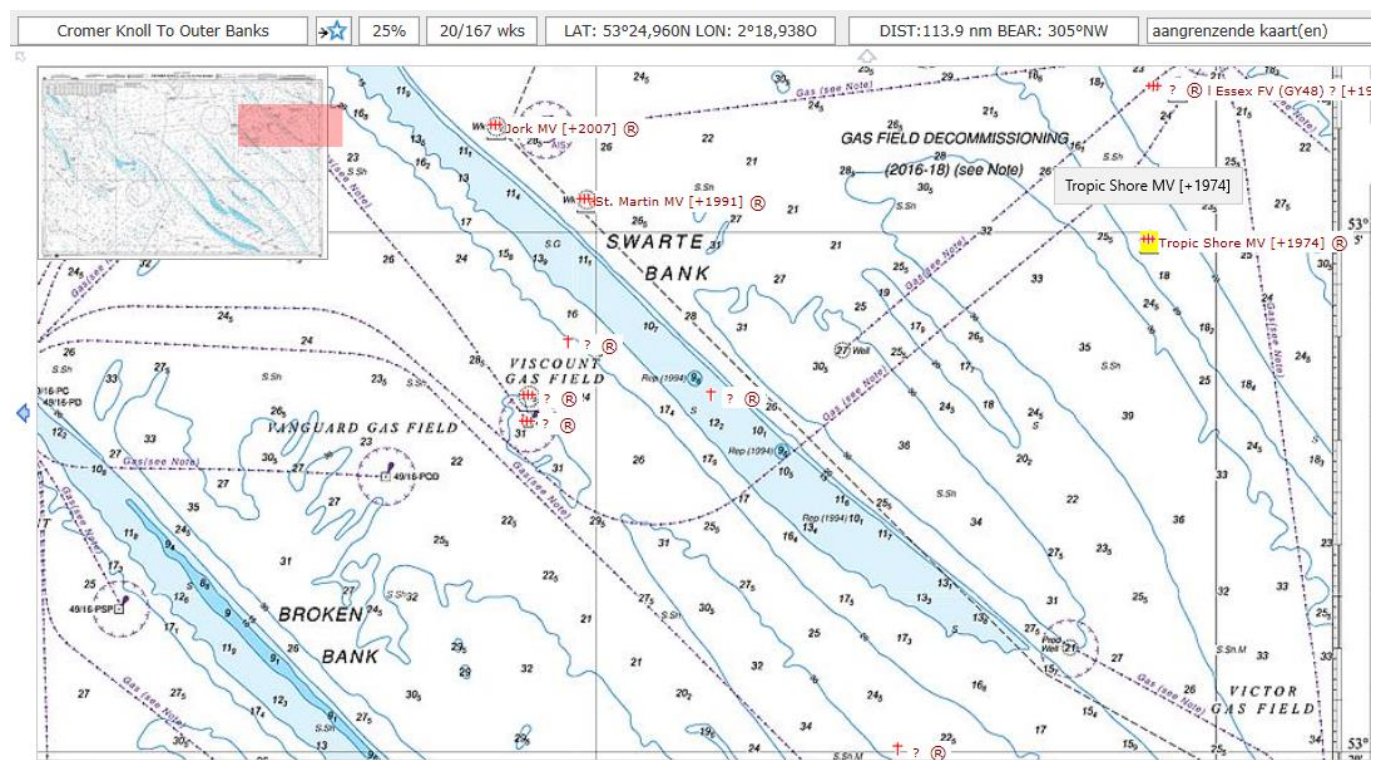


FOTO'S TIJDENS DE EXPEDITIE



De boeg, dekplaten en huidbeplating vallen uit elkaar, de constructie van de boeg is nog te zien. Het zicht onderwater was slecht, waardoor er geen andere foto's geplaatst kunnen worden. Het wrak lag compleet uit elkaar. De dieselmotor en schroef zijn nog terug te vinden. De opbouw was volledig verdwenen. Het anker lag in het zand. De vloeien waren nog zichtbaar net boven het zand.

OVERIGE INFORMATIE



M / S OSA 311 TROPIC SHORE (GYVD) 1969-1972

(IMO No. 6909674)

Dimensions:

Length over all L.o.a .: 50.81 m

Breadth B.o.a .: 11.26 m

SH .: 4.25 m

Tfg .: 3.77 m

Surveying: 500 GRT 183 NRT 762 tdw

Drive: Two 12-cylinder single-action four-stroke diesel engines

Lister Blackstone Ltd., Dursley / Type: ESSL 12

2,400 PSe (1,790 kW)

two indexable and reduction gears

two propellers / two oars / 12.0 kn

a bow thruster

Built by N.V. IJsselwerf, Rotterdam / Netherlands as building no. 137th

Launched on 21.01.1969.

Delivered in March 1969 to Offshore Marine Ltd., London / United Kingdom.

Marketed by the Offshore Supply Association (OSA) Ltd., London - Aberdeen.

Lister Blackstone	ESSL12	ESSLI12PR69C60 spec. K77-5	1969	1200	900	Ex. NOVA	Photo
-------------------	--------	-------------------------------	------	------	-----	----------	-----------------------



Name	TROPIC SHORE
Type	SUPPLY VESSEL
Flag	UNITED KINGDOM
Dimensions (m) LxBxD =	50,9x11,3x3,7
Tonnage	500 Gross
Cargo	
Date Sunk	05/12/1974
Original Detection Year	1974
Last Detection Year	1991
Original Source	Survey Vessel
Last Source	Survey Vessel
Sonar Dimensions LxWxH	50x7x--
Orientation	75°

General Comments

INTACT, ON STBD SIDE

Circumstances of Loss

HEELED OVER AND SANK IN VIKING OIL FIELD AFTER STRIKING OIL RIG BRITANNIA. (DAILY TELEGRAPH). FREAK WAVE SWEPT THE VESSEL AGAINST THE RIG AND HOLED HER. (LL).

Surveying Details

- ** H4856/72 10.12.74 LOCATED IN 532454N, 021912E. G SPH LT BUOYS LAID 135 DEG, 900FT AND 315 DEG, 900FT FROM WK. (TH NM 98/74). INS AS DW WITH G SPH BUOY, INT QK FL G 10S, RAREFL, CLOSE NW & SE. - NM 62/75.
- ** H4856/72 16.8.78 BUOYS NOW W & E CARDINAL, IN 532454N, 021848E AND 532454N, 021924E, RESPECTIVELY. (TH NM 102/78). NFA. CORRECT ON IALA NE.
- ** H4856/72 4.3.80 E CARD BUOY TO BE WITHDRAWN ON OR ABOUT 24.3.80. (TH NM 41/80).
- ** H4856/72 23.4.80 DELETE E CARD BUOY. - NM 1008/80.
- ** H4856/72 5.9.80 TO BE DISPERSED BY M SURVEY VESSEL BRANDING, USING EXPLOSIVES. (LL 20.8.80).
- ** 24.10.80 DURING CLEARANCE OPS TO REDUCE WK TO LEAST DEPTH 16.77MTRS [55FT], TWO DIVERS WERE KILLED IN ACCIDENTAL EXPLOSION. OPERATION NOW VIRTUALLY STOPPED. (A C CROTHALL, 23.10.80). E KIRKPATRICK, HUMBER DIVERS TO COMPLETE DISPERSAL. (E GILES).
- ** H4856/72 7.7.81 WK NOW CLEAR TO 16.47MTRS [LAT]. W CARD BUOY WITHDRAWN. (TH YARMOUTH, TLX 6.7.81). AMEND TO SW 16.5MTRS. DELETE BUOY. - NM 1671/81.
- ** H4856/72 6.8.81 WK NOW CLEAR TO 18.4MTRS. (TH NM 79/81). AMEND TO SW 18.4MTRS. BR STD.
- ** HH100/351/01 8.2.90 DIVED ON IN 532456N, 021800E USING DECCA. LIES ON STBD SIDE WITH BOWS SMASHED IN, NO SUPERSTRUCTURE AND PLATING SPLIT IN VARIOUS PLACES. HAS TWIN BRONZE PROPELLERS. LIES IN GEN DEPTH 30.5MTRS. (P J LASSEY, 12.6.89). NCA.
- ** HH090/520/01 26.9.91 EXAM'D 22.6.91 IN 532454N, 0021902.5E [OGB] USING DGPS. SWEPT CLEAR AT 12.6, FOUL AT 12.9MTRS. LEAST E/S DEPTH 15.7 IN GEN DEPTHS 15.3 TO 18.2MTRS. DCS3 HT 5.8MTRS, LENGTH 50MTRS, BEAM 7MTRS. LIES 075/255 DEG IN SCOUR 7MTRS DEEP. SEABED DISTURBED FOR SOME 100MTRS FROM WK. (NP 1008, HI 520).
- ** HH090/520/01 30.9.91 W CARD BUOY, Q(9) 15S, RACON D, ESTABLISHED IN POSN 225 DEG, 90MTRS FROM WK. CLEARANCE DEPTH CONFIRMED AS 12.6MTRS. (OCC, TH HARWICH, TELEX 27.9.91). AMEND TO SW 12.6MTRS. INS BUOY. - NM 2890/91.
- ** HH090/520/01 22.10.91 LOCATED BY THV PATRICIA 26.9.92 IN 532454.5N, 021902.5E USING HSA. LEAST E/S DEPTH 18.8 IN GEN DEPTH 23MTRS. SCOUR 1MTR DEEP. SEA AND SWELL CONDITIONS UNFIT TO SWEEP. (TH, 3.10.91). NCA.

- ** HH160/351/03 2.12.91 NOW SWEEPED CLEAR AT 16.1MTRS IN 532454.5N, 021902.5E. BUOY WITHDRAWN. (TH NM 70/91). - NM 3614/91.
- ** HH160/351/03 10.12.91 EXAM'D 22.11.91. SWEEPED CLEAR AT 16.1, FOUL AT 18.4MTRS. LEAST E/S DEPTH 19.9 IN GEN DEPTH 18.4MTRS. SCOUR DEPTH 26.3MTRS. (THV PATRICIA, 29.11.91). NFA.



Helicopter in sea rescue

A helicopter yesterday plucked four crewmen to safety from a ship sinking about 40 miles off Cromer, Norfolk. The other crewmen were taken off earlier by a trawler.

The 500-ton British supply tanker, Tropic Shore, had been damaged when she was flung against a North Sea rig.

Helicopter in sea rescue

Published: Friday 06 December 1974

Newspaper: [Birmingham Daily Post](#)

SOS from British ship

Published: Thursday 05 December 1974

Newspaper: [Liverpool Echo](#)

SOS from British ship

The British supply ship Tropic Shore radioed for immediate help, port authorities in Rotterdam said to-day.

The message said: "We are making water quickly, send help." No further details were given.

The 500-ton Tropic Shore is owned by Offshore Marine of London. The ship gave its position as 80 miles east of Grimsby.

DUIK 4 SS STRATHMORE (ONBEKEND WRAK 6744)

4	SS Strathmore (UK 6744)	N54° 13.033'	E01° 46.200'
---	-------------------------	--------------	--------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	UK 6744
Positie WGS84:	N54° 13.033' E01° 46.200'
Wraknaam:	SS Strathmore
Locatie: Noordzee / Anders:	Noordzee
Doel van het bezoek:	Duik de Noordzee schoon Expeditie 2018
Gebied:	Doggersbank

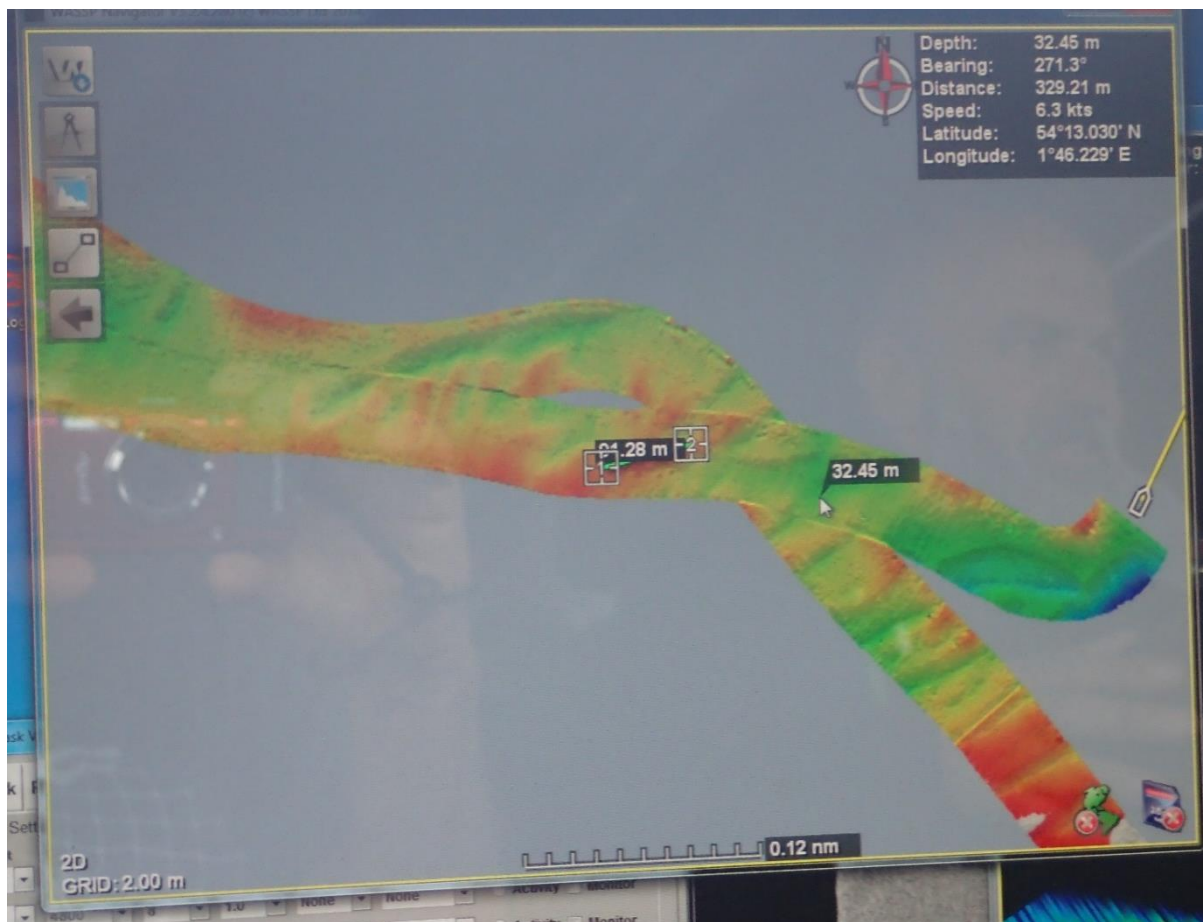
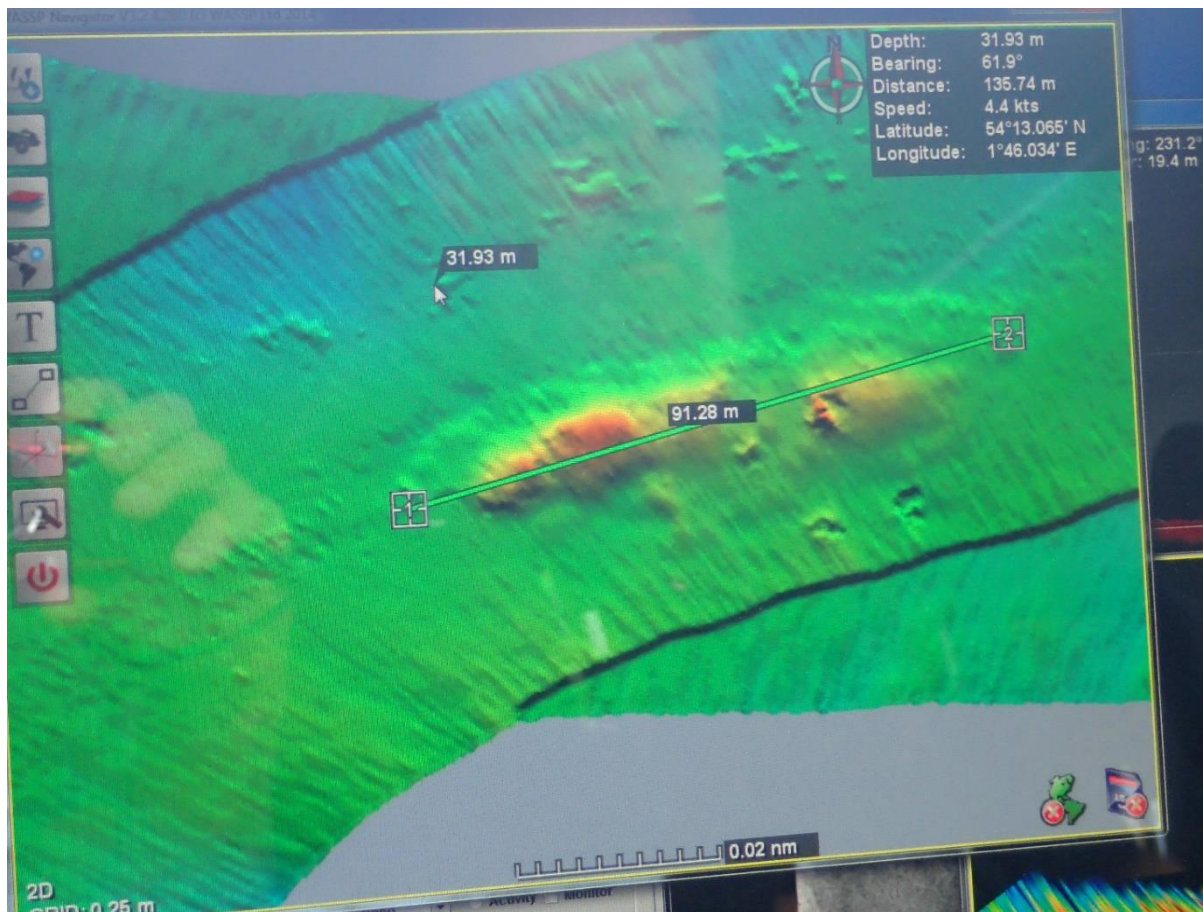
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

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: 91 m, Breedte: 10 m, Hoogte: 3 m
Zicht onderwater:	5 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?	SPOORRAILS, BIELZEN (BETON), WIELEN (IRON ORE FOR THE TYNE)
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?	4 bladen
Diameter:	2 M

SCANS GEMAAKT DOOR DE CDT FOURCAULT



FOTO'S TIJDENS DE EXPEDITIE



Foto links: katrollen tussen de lading spoorstaven en dwarsliggers.



Links op de foto een wiel.



Het wrak lag bedekt met spoorstaven.



Foto's : Bovenkant van een houten katrol. De rechterzijde was een krom getrokken mast. Deze lag vlakbij het anker. (foto's Roel van der Mast)

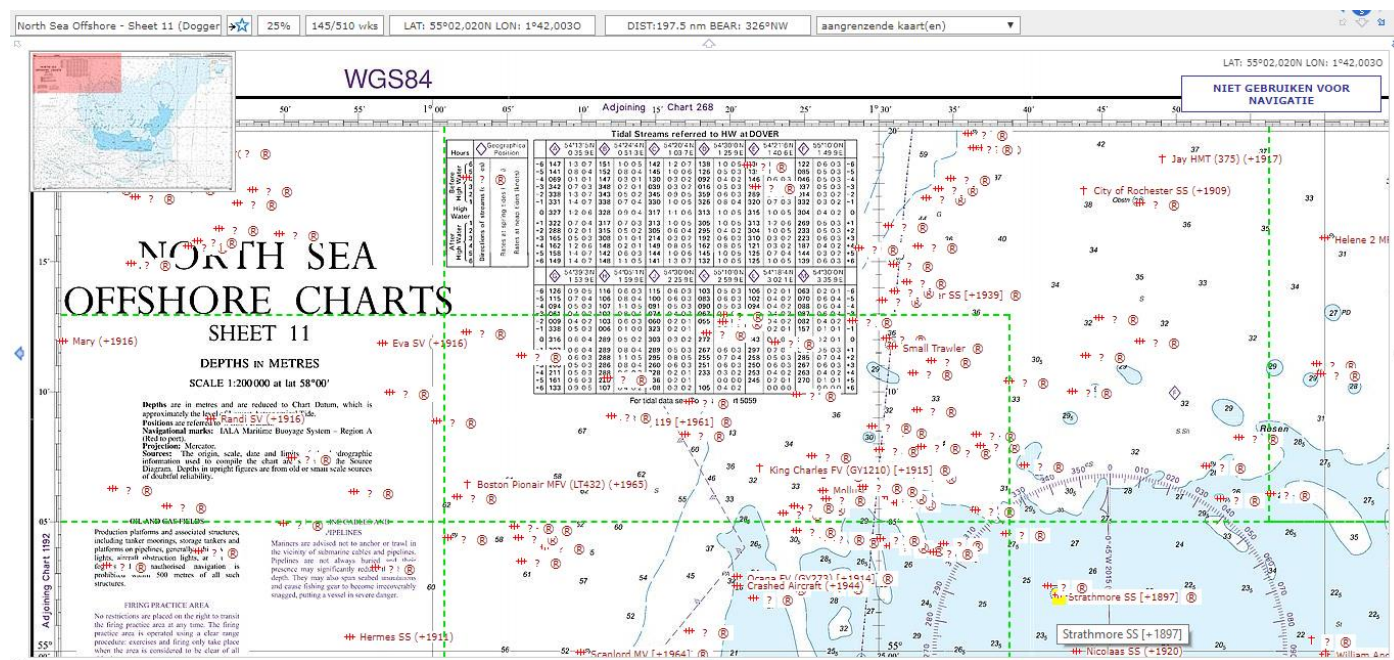


De vloei van het anker. De stok en andere deel lag onder het zand.



Een houten katrol. We hebben meerdere katrollen en restanten touw gevonden. (foto's Roel van der Mast)

OVERIGE INFORMATIE



SS Strathmore [+1897]

Details

Nationaliteit:

doel:

type:

voortstuwing:

bouwdatum:

details

tonnage:

brits

transport

cargo - vrachtschip

stoom

1878

2138 grt

afmetingen:	91,5 x 10,9 x 7,4 m
materiaal:	ijzer
motor:	1 x 2-cylinder compound steam, 1 shaft, 1 screw
vermogen:	250 pk
werf nr.:	147
IMO/Off. nr.:	78619
reden verlies:	vergaan
datum verlies:	10/01/1897 [dd/mm/jjjj]
slachtoffers:	0, allen zijn veilig opgepikt door Trawler Brisbane
bouwer:	Sir Raylton Dixon & Co. Ltd., Middlesbrough
motor bouwer:	Richardson T. & Sons, West Hartlepool (Sunderland)
laatste eigenaar:	Laing James - Laing SS Co., Sunderland
	SS Strathmore [+1897]
	periode 1894 ~ 1897
	IMO/Off. nr.: 78619
vorige eigenaars:	Culliford & Clark, Sunderland
	SS Strathmore
	periode 1891 ~ 1894
	IMO/Off. nr.: 78619
	Raison T. & Co., Glasgow
	SS Starthmore
	periode 1890 ~ 1891
	IMO/Off. nr.: 78619
	Burrell & Sons, Glasgow
	SS Strathmore
	periode 1882 ~ 1890
	IMO/Off. nr.: 78619
	Watson Bros. (1860-1928), Glasgow
	SS Strathmore
	periode 1878 ~ 1882
	IMO/Off. nr.: 78619
kapitein:	Mauldon, G. F.
bemanning:	20
Wreck Number	78988
Chart Symbol WK USC 26.0	
WGS84 Position	Latitude = 55°02'.219 N / Longitude = 001°41'.975 O
Depth	26 m
Water Depth	30 m
Bottom Texture	Sand
Sonar Dimensions LxWxH =	40x35x2,2
General Comments	
BROKEN UP WK	
Circumstances of Loss	
--	
Surveying Details	
10.2.12 SEP 2012/000026499	10.2.12 POSSIBLE WK LOCATED IN 5502.219N, 0141.975E [WGD]. DCS3 LENGTH
40MTRS, WIDTH 35MTRS, HT 2.2MTRS. MODERATE MAGNETIC ANOMALY. (FOREWIND LTD, DOGGER BANK ZONE	
WIDE ACOUSTIC & GEOPHYSICAL SURVEY DTD MAY - AUG 2010). FIELDWORK BY GARDLINE GEOSURVEY. INS AS WK	
USC 26MTRS. - NM 1311/12. (bron: www.wrecksite.eu)	

RESCUE OF 20 SAILORS.

THREE DAYS' WITHOUT FOOD.

To-day the steam trawler *Brisbane*, of the Red Cross Fleet, arrived in Hull, with the crew of the Sunderland steamer *Strathmore*, which has foundered in the North Sea. The *Strathmore* left Benisaf with iron ore for the Tyne about three weeks ago. On Wednesday she encountered heavy weather in the North Sea. Captain Robert Humphrey, of Sunderland, states that on Wednesday night, when about fifteen miles off Spurn, the sea swept the ship from stem to stern. The boats were carried away, and the mast was broken in two under the steam. The *Strathmore* began to fill. This led him and his officers and crew, twenty altogether, to take to the bridge. There was no chance of reaching the ship's stores, and the only thing they could do was to keep a sharp look out in the hope of rescue. They stood without food and wet through on the bridge from Wednesday till half-past eight on Saturday morning, when the *Brisbane* hove in sight. The sea was then running at its height, but Skipper Davison asked if any of the trawler's crew would make the attempt to rescue a score of lives. The mate, Jas. Calvert, and the boatswain, Geo. Namera, volunteered. The small boat was got out, and off they pulled on their hazardous mission. They succeeded in making two voyages, and in taking the men off the wreck, fatigued with hunger and numbed by the blinding sleet and spray. Dry clothes and food were provided on the *Brisbane*, which stood by the Sunderland boat for sixteen hours, when she foundered.

Rescue of 20 sailors

Published: Monday 11 January 1897

Newspaper: [Daily Gazette for Middlesbrough](#)

Judgement of the Court

Published: Saturday 30 January 1897

Newspaper: [Shields Daily Gazette](#)

Loss of the *Strathmore*:

Published: Wednesday 13 January 1897

Newspaper: [Shields Daily Gazette](#)

JUDGMENT OF THE COURT.

Judgment was given yesterday in the Board of Trade Inquiry at Sunderland into the circumstances of the foundering of the s.s. *Strathmore*, of Sunderland, in the North Sea on the 8th inst. The Court found that the vessel, which was the property of Sir James Laing, was in good and seaworthy condition, and that the cargo of iron ore was properly stowed at Benisaf. They also found that it would have been practicable but not prudent for the master to have run for the Tees, and that he acted properly in putting the vessel's head to the sea, but thought he should have gone below himself to see about the water coming into the engineroom when it was reported by the chief engineer. They found that the vessel was lost through stress of weather, and neither the master, chief officer, chief engineer, nor second engineer could be held to blame.

THE LOSS OF THE STRATHMORE. STATEMENT BY CAPTAIN HUMPHREY.

Captain Humphrey, master of the lost steamer *Strathmore*, who has arrived at Sunderland, relates that the vessel left Benisaf for Tyne Dock, with iron ore, on December 22nd. The weather remained fine until the English coast was reached, and on Wednesday last the sea ran mountains high, making it dangerous for anyone to tread the deck. By Friday the gale had still further increased in violence, and the deck fittings were partly washed overboard. Some of the lifeboats were lost, and the remainder were rendered useless by being stove in. The flying bridge and ventilators were swept away, and the cabin was more than half full of water. On Saturday the vessel had been driven as far southward as the Dogger Bank, and her deck was then as bare as the sea could make it. The captain had a narrow escape from being washed overboard, being caught by a heavy sea which swept the deck. Fortunately, he caught hold of a projection and held on till the water subsided. It was a welcome sight when the trawlers came within hail, for the ship was by this time half water-logged, and there were no boats in which the crew could escape. It is interesting to note that when the trawler *Brisbane* came alongside Captain Humphrey adopted the device of pouring oil on the troubled sea, a device which had a wonderful effect in subduing the waves near the vessel. James Calvert and George Namera were the two brave seamen who ventured from the trawler in a small boat to rescue the crew of the ill-fated *Strathmore*. Two journeys were necessary to transfer the whole of the crew, who were in a very exhausted condition, having had very little food for three days. The *Brisbane* stood by the *Strathmore* until Sunday morning when she suddenly gave a plunge and disappeared, stern foremost. The trawler then made for Hull, where the crew were landed on Monday morning, and were sent on to Sunderland by the Shipwrecked Mariners' Society. The crew lost the whole of their effects.



Loss of a new steamer
Published: Monday 11 January 1897
Newspaper: [Evening Star](#)



Locomotive used around
1900 in New Castle for
the Tyne.

DUIK 5 & 6 ONBEKEND WRAK 70500

5 & 6	Unknown 70500	N55° 02.239'	E01° 42.016'
-------	---------------	--------------	--------------

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	70500
Positie WGS84:	N55° 02.239' E01° 42.016'
Wraknaam:	Onbekend
Locatie: Noordzee / Anders:	Noordzee
Doel van het bezoek:	Duik de Noordzee schoon Expeditie Zuid 2016
Gebied:	Doggersbank

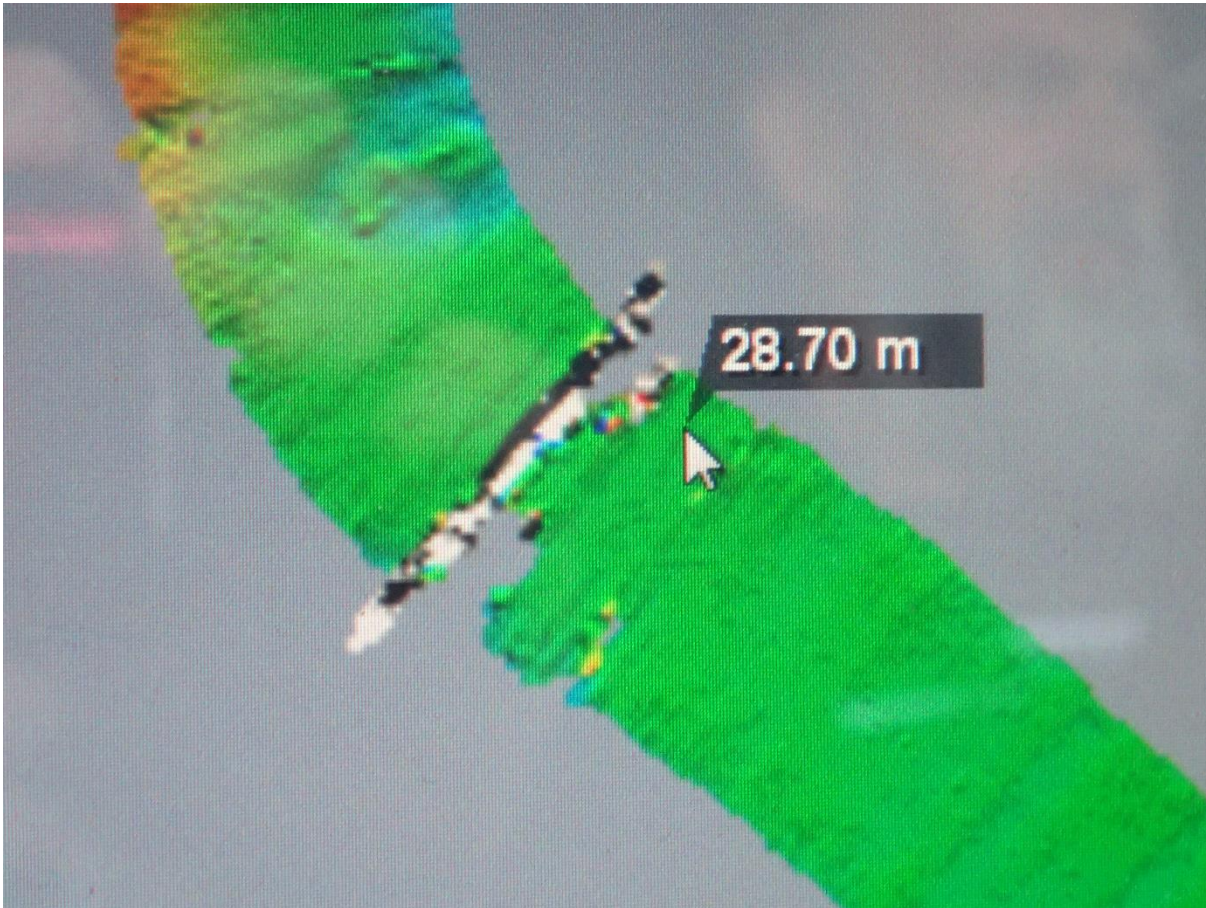
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

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:	5 meter
Naar welke richting wijst de boeg?	N / O / Z / W ONBEKEND
Is er lading aanwezig?	ja / NEE , niet gezien
indien ja: waar bestaat de lading uit?	
Zijn er wapens/munitie aanwezig?	ja / NEE , niet gezien
indien ja: waar bestaat dit uit?	

INDIEN HET EEN IJZEREN WRAK BETREFT:

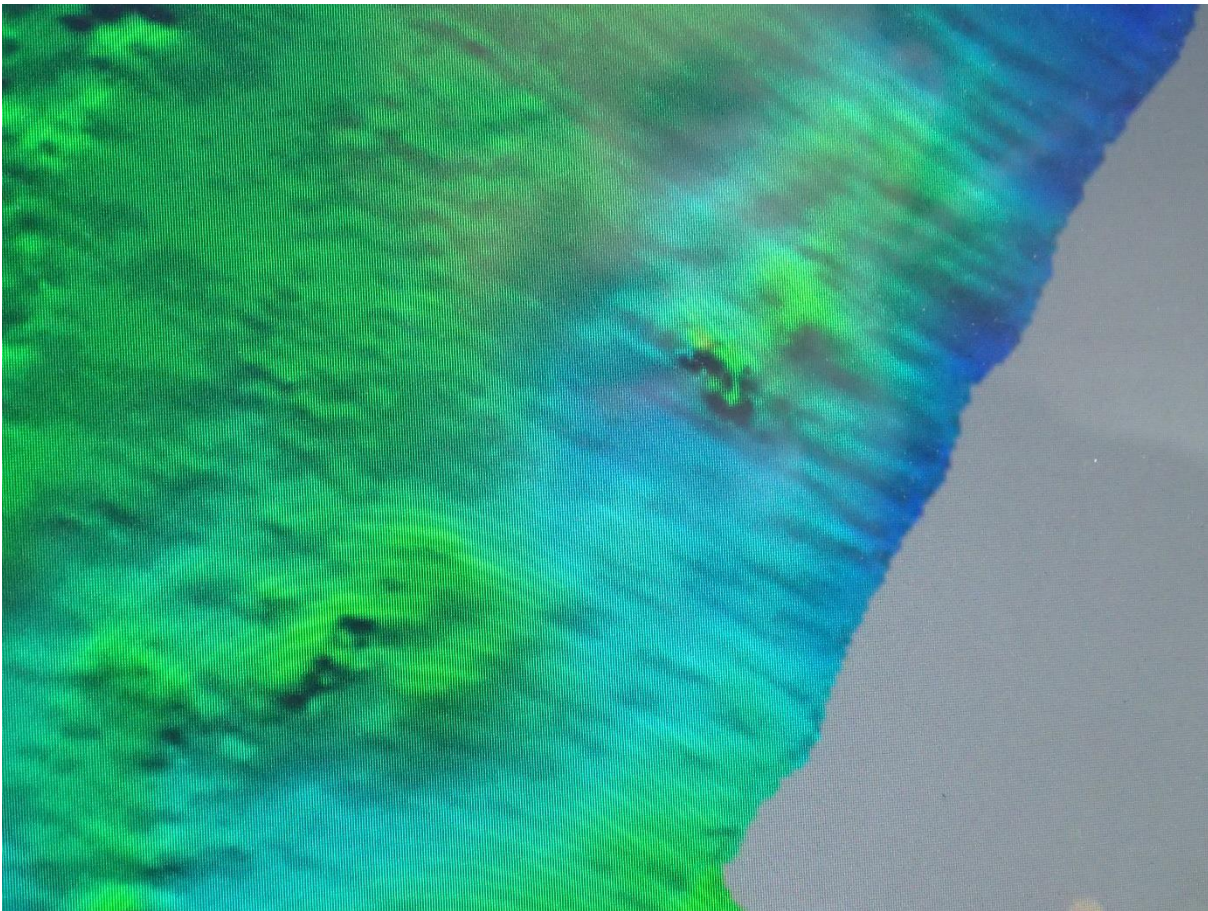
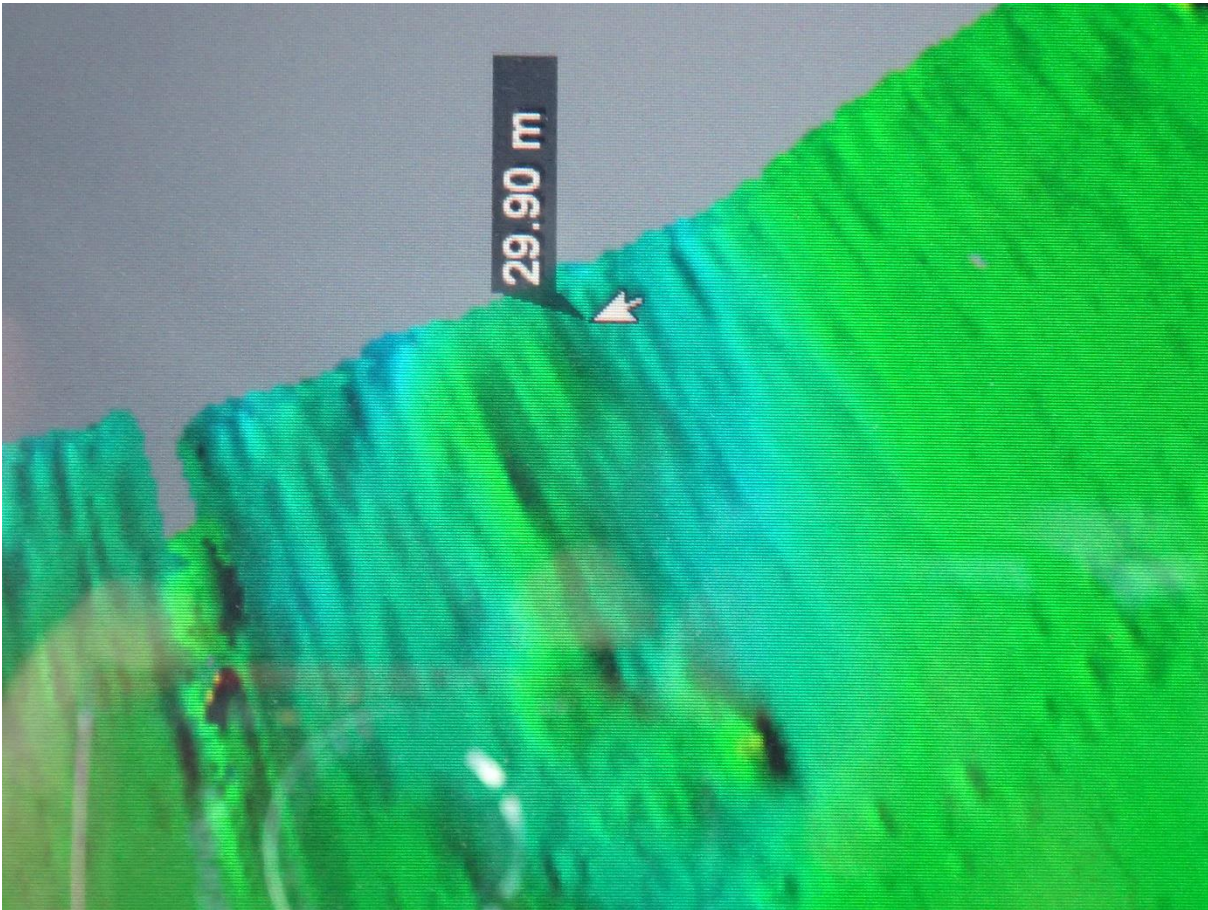
Wat is de bouwstijl van de romp?	GEKLONKEN / gelast / weet ik niet:
Heeft het schip een rechte boeg gehad?	Ja / nee / ONBEKEND
Is de machinekamer nog te herkennen?	ja / NEE, STOOMMACHINE LAG OP EEN LOCATIE BUITEN HET WRAK.
indien ja onderstaande vragen beantwoorden	
Aandrijving?	dieselmotor / STOOMMACHINE
Zijn er stoomketels aanwezig?	ja / nee / ONBEKEND : diameter m
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	
Diameter: M	

SCANS GEMAAKT DOOR DE CDT FOURCAULT



De locatie van het wrak kenmerkt zich door de cirkel in de slijpgeul. De blauwe kleur is dieper dan de groene kleur.





FOTO'S GEMAAKT TIJDENS DE EXPEDITIE



Een patrijspoot met deksel. Het kruis in de linker onderhoek is de verstevigde deksel (stormshutter). Deze moet bij glasbreuk of tijdens een storm gesloten worden.



De sluiting van de stormshutter (foto's Tinka Murk)



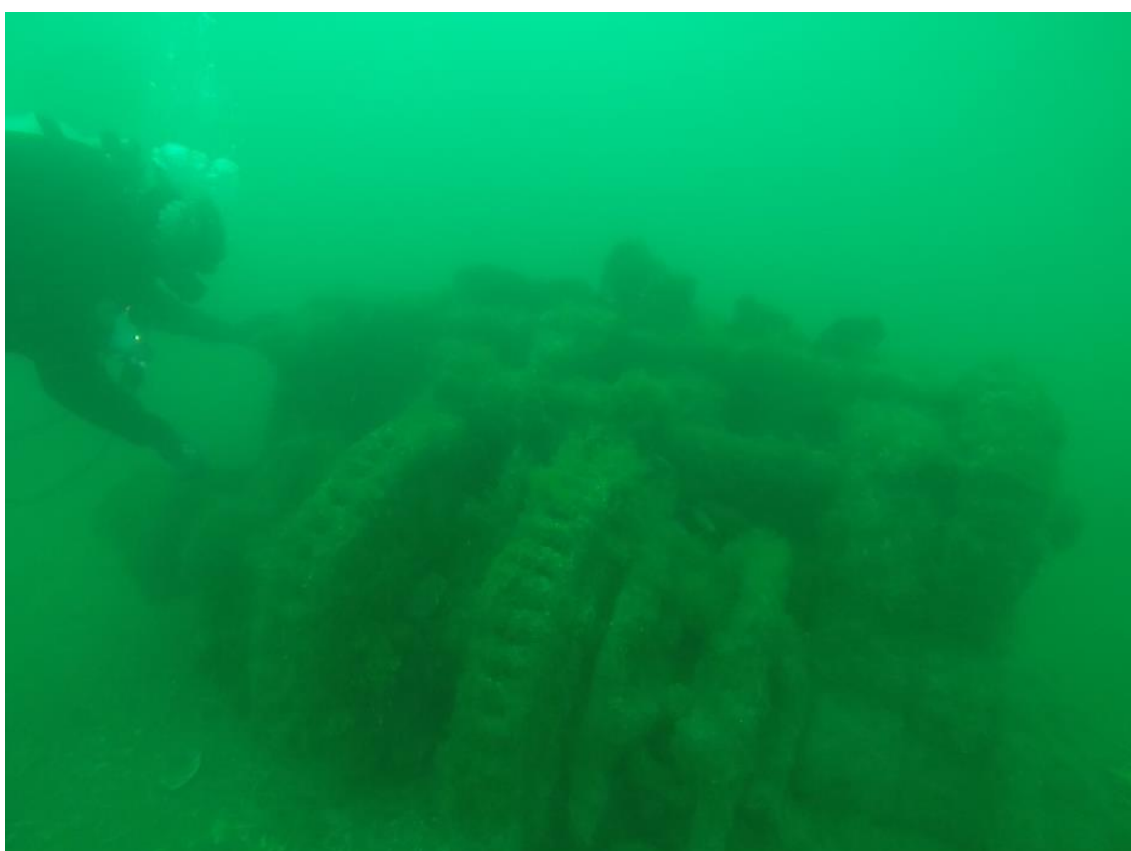
De schakels van de scheepsketting.



De beplating van de romp. De klinknagels zitten er nog in.



De buitenzijde van de ankerkluis. Het anker is niet meer te vinden. Aan de binnenzijde lag de ketting opgestapeld tegen de constructie.



De lier voor het anker. Deze lag buiten het schip. De twee tandwielen van de aandrijving zijn goed te herkennen. Rechts naast de rechter tandwiel zit de aandrijving van de ketting waarmee de ketting wordt opgehaald. De ketting valt dan in de kettingbak.

CONCLUSIE:

Wrak 70500 met positie N55° 02.239' E01° 42.016', bekend op www.wrecksite.eu als een wrak geladen met spoorstaven. Echter op dit wrak hebben we geen spoorstaven kunnen herkennen. We hebben gedoken op een wrak ca 1.7Nm verwijderd van dit wrak. Daar hebben we spoorstaven op teruggevonden. De posities van dit wrak is N54° 13.033' E01° 46.200'. Door onderzoek te doen naar de locatie en krantenartikelen zijn we op de naam gekomen van SS Strathmore. Deze was geladen met spoorstaven.

De wrakken zijn met elkaar verwisseld. Onderzoek ter plaatse zou het verder kunnen ophelderen.

← → ↻ https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?66607

Apps ★ Bookmarks Free Hotmail Microsoft Home Page Imported From IE Facebook Stichting Maritiem-H Home - Dropbox DD Buizen Share Link Delta I


SS Strathmore [+1897]
DOWNLOADEN

Details
algemeen
 nationaliteit: [brits](#)
 doel: transport
 type: cargo - vrachtschip
 voortstuwing: stoom
 bouwdatum: 1878
 status: live (aanwezig) +
details
 tonnage: 2138 grt
 afmetingen: 91.5 x 10.9 x 7.4 m
 materiaal: ijzer
 motor: 1 x 2-cylinder compound steam, 1 shaft, 1 screw
 vermogen: 250 pk
 werf nr.: 147
 IMO/Off. nr.: 78619
over het verlies
 reden verlies: vergaan
 datum verlies: 10/01/1897 [dd/mm/jjjj]
 slachtoffers: 0
over de mensen
 bouwer:  Sir Raylton Dixon & Co. Ltd., Middlesbrough
 motor bouwer:  Richardson T. & Sons, West Hartlepool (Sunderland)
 laatste eigenaar: [1]  Laing James - Laing SS Co., Sunderland
SS Strathmore [+1897]
 periode 1894 ~ 1897
 IMO/Off. nr.: 78619

Afbeeldingen

[Carl Racey](#) † 16/01/2016
[Crew of the MV Hatherleith](#)
 The haul from Dogger Bank, mainly from the Strathmore
 gebr. ref: [Carl Racey](#) †, [East Coast Shipwreck Research](#)


Reklame
adverteren
Zoeken
 wrak zoeken
 naam start met ▼
☐ vorige namen tonen
[zoeken](#)
 kaart zoeken
[kaart kataloog](#)
 eigen./bouwer zoeken

FAVORIETE KAART
 Western Europe

BEZ. KAARTEN
 Blyth, Tyne and Su...

 Farne Islands to R..

 Outer Silver Pit

 North Sea Offshore..



DUIK 7 ONBEKEND WRAK 57037**POSITIEGEGEVENS**

Hydro nummer:
 Positie WGS84: N55° 00.035' W01° 22.786'
 Wraknaam: Onbekend
 Locatie: Noordzee / Anders: Coast of Tynemouth, south of Entrance Reach
 Doel van het bezoek: Expedition Northsea 2018
 Gebied: Noordzee

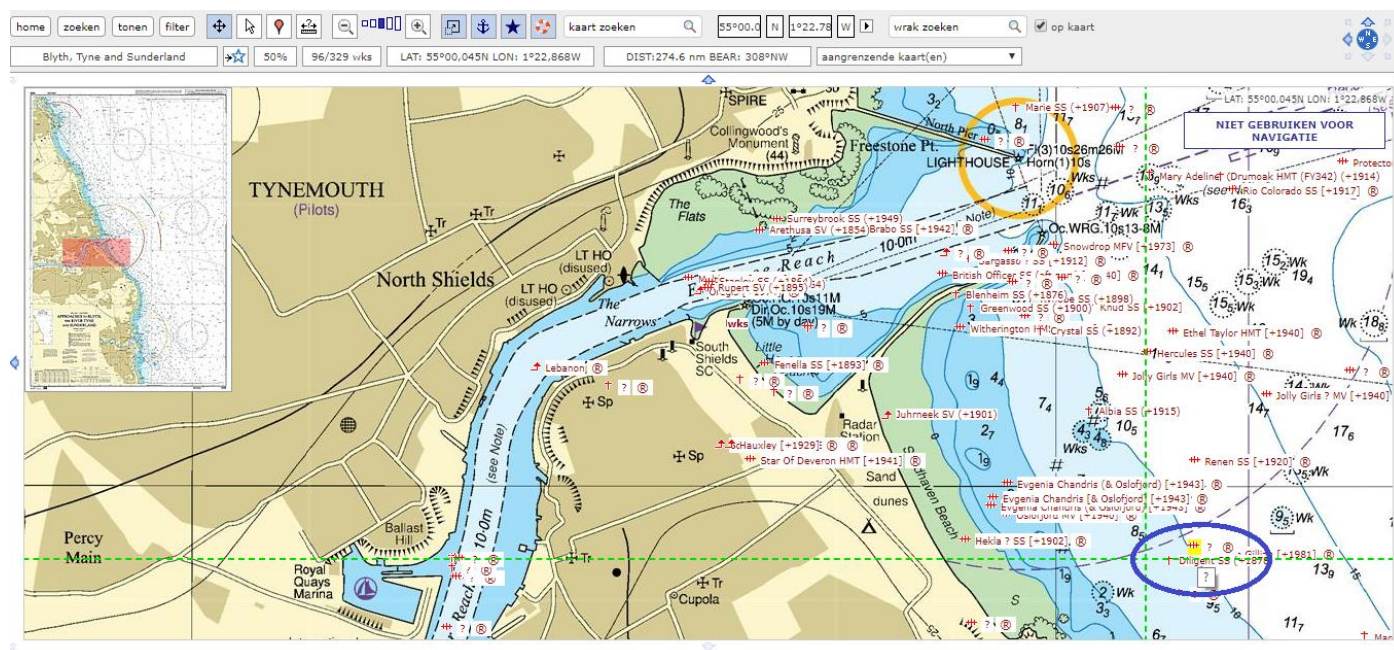
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip: vrachtschip / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders: **ONBEKEND**
 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: 53 m, Breedte: 16 m, Hoogte: 1.3 m
 Zicht onderwater: 1 m
 Naar welke richting wijst de boeg? N / O / Z / W 61 graden
 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**
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven? **4 bladen**
 Diameter: **1.5 M**

OVERIGE INFORMATIE



UNKNOWN

Wreck Number

57037

Classification Unclassified Chart Symbol

WK 13.5

Date Last Amended

11/01/1999

WGS84 Position

Latitude = 55°00'.041 N, Longitude = 001°22'.883 W

Position Accuracy 13 m

Horizontal Datum

ORDNANCE SURVEY OF GREAT BRITAIN (1936)

Depth

13,5 m

Water Depth

15 m

Bottom Texture

Sand

Sonar Dimensions

LxWxH = 53x16x1,3

Orientation

62°

General Comments

WELL DEFINED, BURIED WK

Surveying Details

HH090/796/01 11.1.99 EXAM'D 15.9.98 IN 550002.4N, 012253.0W [WGD] USING DGPS. LEAST E/S DEPTH 13.5 IN GEN DEPTH 15.0MTRS. NO SCOUR. DCS3 HT 1.3MTRS. LENGTH 53MTRS, WIDTH 16MTRS. LIES 062/242 DEGS. WELL DEFINED, BURIED WK. NOT SWEEPED DUE TO LOCAL CURRENTS. (GARDLINE, HI 796). INS AS WK 13.5MTRS. BR STD.

DUIK 8 THE MARS**POSITIEGEGEVENS**

Hydro nummer:
 Positie WGS84: N55° 03.814 W01° 24.095
 Wraknaam: SS MARS
 Locatie: Noordzee / Anders:
 Doel van het bezoek: Expedition Northsea 2018
 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? **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: 92,5 m, Breedte: 9 m, Hoogte: 3 m
 Zicht onderwater: 3 METER
 Naar welke richting wijst de boeg? N / O / Z / W **ONBEKEND**
 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 3 m
 Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?
 Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?
 Diameter: M

FOTO'S GEMAAKT TIJDENS DE EXPEDITIE



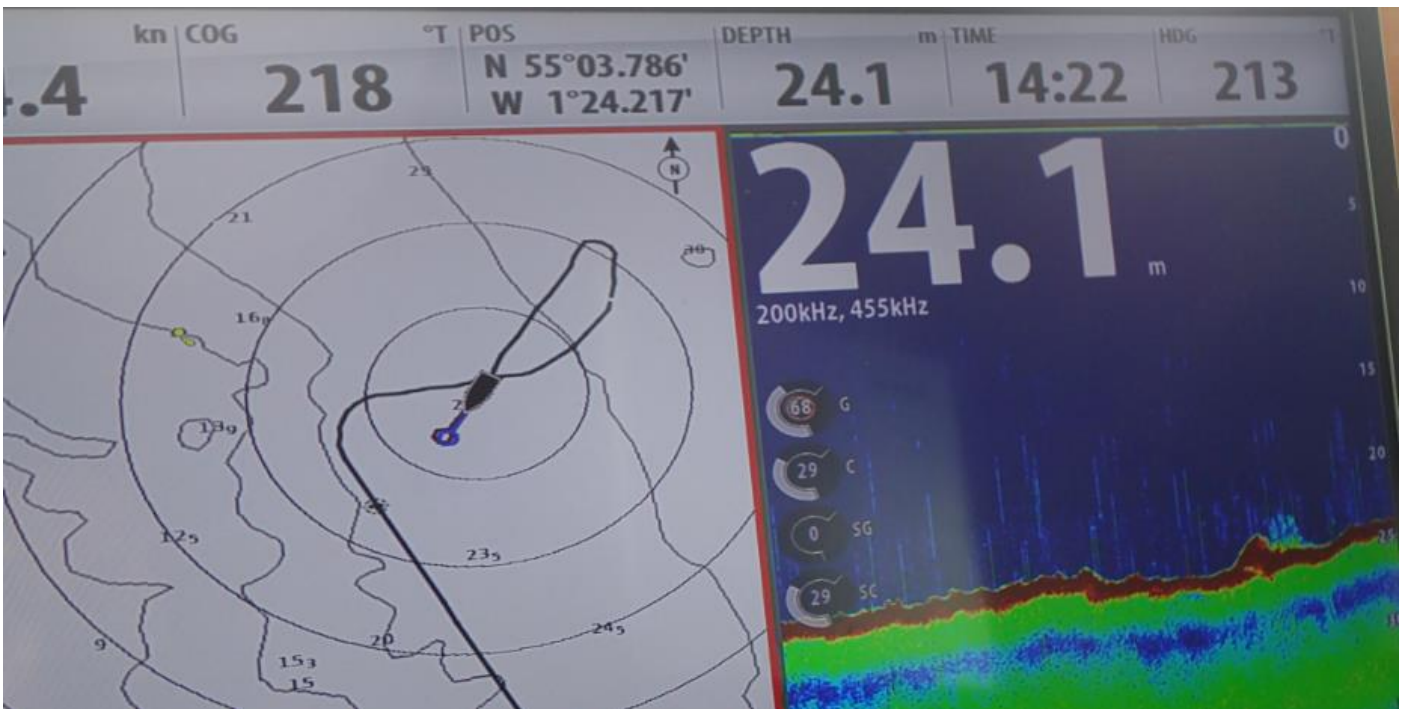
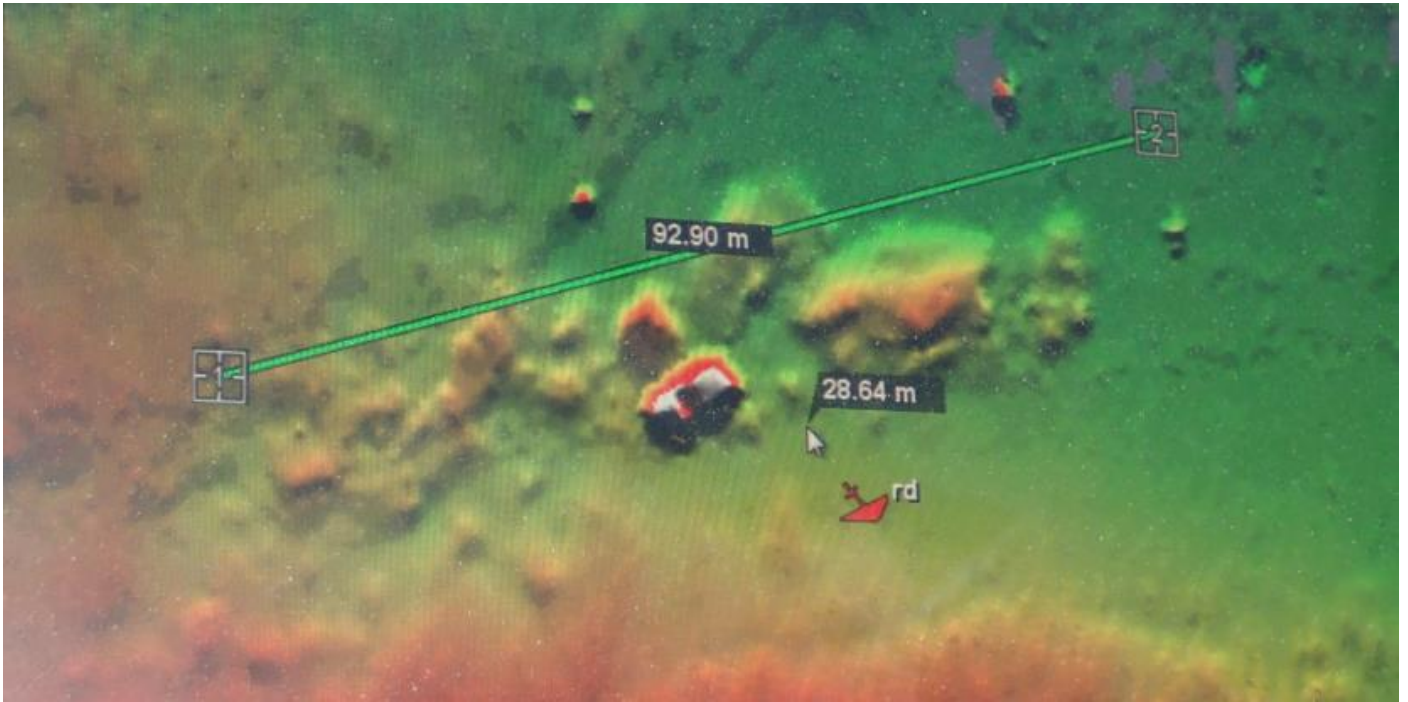
Op deze foto kun je de geklonken romp zien. De deelnaad van de platen zit aan de linkerkant van de foto. De spanten zijn gemaakt van Hollandprofielen.

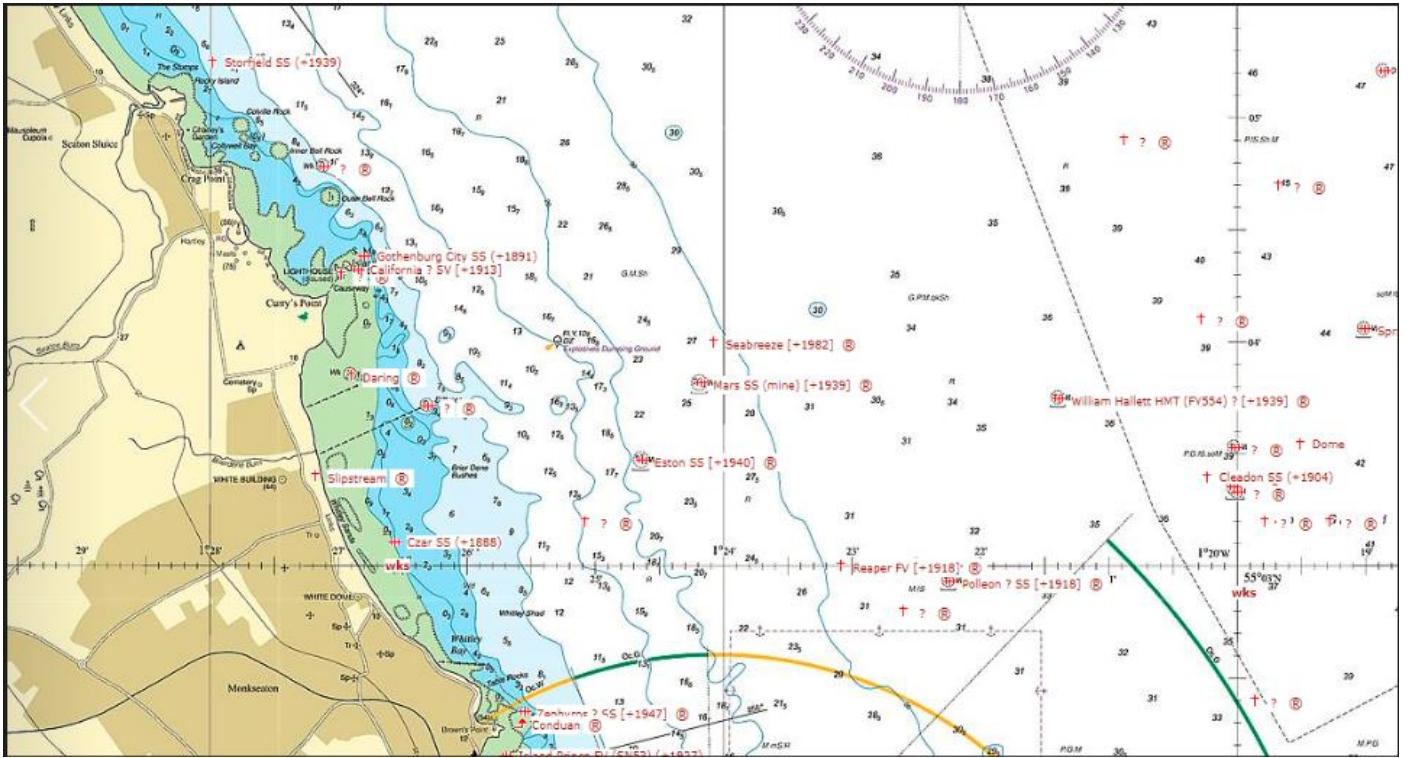


De binnenzijde van een waterdichte luik of deur.



Een stalen katrol, waarschijnlijk gebruikt voor lading. De constructie waartegen deze was bevestigd ontbrak.





[illegible]

<i>stl.s. Herö</i>(148)... 1106 <i>i.s. Hertha</i>(54)... 548 <i>stl.s. Hildur</i>(99)... 961 <i>stl.s. Hosanger</i>(170)... 1620 <i>stl.s. Jamaica</i>(85)... 730 <i>stl.s. Jerv</i>(140)... 1112 <i>stl.s. John Wilson</i> (86)... 797 <i>stl.s. Jolanda di Giorgio</i> (151)... 1291 <i>i.s. Jonas Lie</i>(33)... 615 <i>stl.s. Karlsborg</i>(154)... 1076 <i>stl.s. Karma</i>(174)... 1098 <i>i.s. Lyderhorn</i>(44)... 232 <i>stl.s. Lyra</i>(129)... 784 <i>stl.s. Maria Carmela</i> (75)... 599 <i>i.s. Mars</i>(46)... 594 <i>stl.s. Mascot</i>(153)... 606	<i>stl.s. Gustaf Lagerbjelke</i> (207)... 170 <i>stl.s. Gustafsberg III</i> (306)... 192 <i>i.s. Gustafsberg IV</i> (180)... 118 <i>i.s. Gustafsberg V</i> (195)... 130 <i>i.s. Gyldenlöve III</i> (—)... 180 <i>stl.s. Hammar</i>(311)... 206 <i>stl.s. Haparanda</i> (237)... 246 <i>stl. Harjuma (Aux. Par.</i> <i>Mot.)</i> 107 <i>i.s. Hermes</i>(77)... 226 <i>i.s. Hernösand II</i> (67)... 465 <i>i.s. J. L. Runeberg</i> (127)... 445	<i>Gully.</i> (No longer a Shipbuilder.) <i>stl. Ainsdale</i>(20)... 1725 <i>stl. Birkdale</i>(30)... 1339 <i>stl. Dimsdale</i>(21)... 1779 <i>stl. Elfleda</i>(10)... 1134 <i>stl. Hatholmen</i>(11)... 1142 <i>stl.s. Inveravon</i>(29)... 1758 <i>stl.s. Ivy</i>(9)... 468 <i>stl.s. Manchester Trader</i> (17)... 3318 <i>stl.s. Oporto</i>(8)... 739 <i>stl.s. Persepolis</i>(12)... 1682 <i>stl.s. Shirakawa Maru</i> (1)... 588 <i>stl. Silverstream</i> (22)... 1151 <i>stl. William Mitchell</i> (32)... 1885
--	--	---

MAL

LOGOEK 1937

LOGBOEK 1938

MAR

LOGBOEK 1939

World War II: The cargo ship struck a mine and sank in the North Sea 1 nautical mile (1.9 km) east of *St Mary's Lightship* ( United Kingdom), off Blyth, Northumberland ( 55°03′48″N 1°23′59″E﻿ / ﻿) with the loss of seven of her 22 crew.^{[1][70]}

DUIK 9 SOMALI**POSITIEGEGEVENS**

Hydro nummer:

Positie WGS84:

Wraknaam:

Locatie: Noordzee / Anders:

Doel van het bezoek:

Expedition Northsea 2018

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** ca 30° / op
stuurboordkant

Is de opbouw nog aanwezig?

ja / **NEE**

Is het wrak vervuild?

JA / nee,

indien ja:

met **VISNETTEN** / vistuig / sportvislood / **ANDERS: KREEFTENKOOIEN**

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

SOMALI

Wreck Number

4389

Chart Symbol

WK 18.5

WGS84 Position

Latitude = 55°34'.090 N / Longitude = 001°36'.122 W

Horizontal Datum

ORDNANCE SURVEY OF GREAT BRITAIN (1936)

Depth

18,5 m

Water Depth

28 m

Bottom Texture

Rock

Contact Description Entire wreck

Name	SOMALI
Type	STEAM SHIP
Flag	UNITED KINGDOM
Dimensions (m) LxBxD =	139,9x18,6x9,1
Tonnage	6809 Gross
Cargo	9000 TONS GENERAL CARGO
Date Sunk	27/03/1941
Sonar Dimensions LxWxH =	109x39x6,1
Orientation	163°

General Comments

WELL BROKEN UP AND SCATTERED

Circumstances of Loss

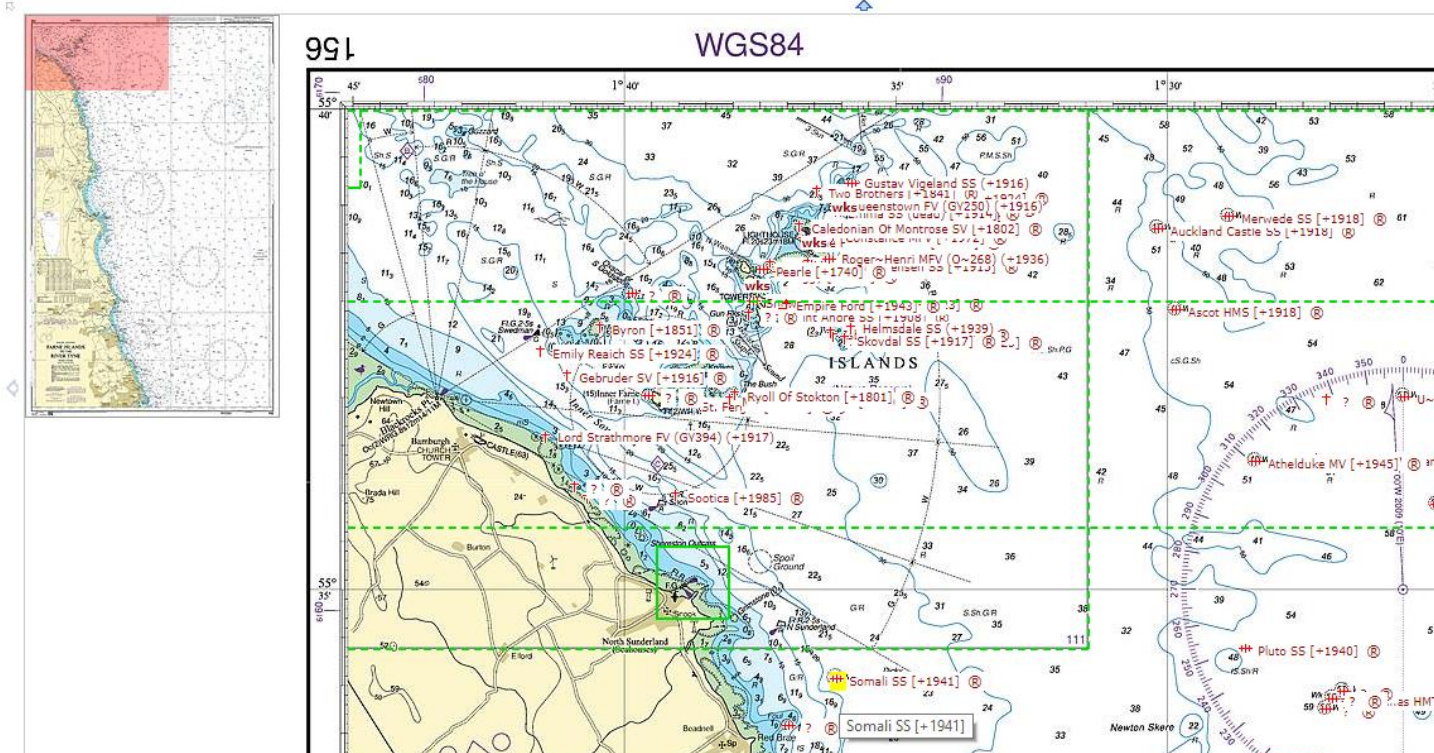
BUILT BY HARLAND & WOLFF ON THE CLYDE IN 1930. OWNED AT TIME OF LOSS BY THE PENINSULAR & ORIENT STEAM NAVIGATION CO. FIVE BOILERS, SINGLE QUADRUPLE EXPANSION ENGINE, SINGLE SCREW. DAMAGED DURING AIR ATTACK BY GERMAN AIRCRAFT AND CAUGHT FIRE. SANK THE FOLLOWING DAY WHILE UNDER TOW AND AFTER AN EXPLOSION. WAS ON PASSAGE LONDON TO HONG KONG WITH 9000 TONS GENERAL CARGO.

Surveying Details

- ** H1254/41 11.6.41 DW 116DEG, 1M FROM SEAHOUSES. MAST VISIBLE. (CG, SEAHOUSES). - PFNM 808/41 & NM 1355/41.
- ** 11.11.41 MAST NO LONGER SHOWS. (CINC ROSYTH).
- ** H1254/41 12.12.41 MARKED BY G CONL BUOY LAID 070DEG, 2C FROM WK. WK NO LONGER VISIBLE. CONSIDERABLE SURFACE DISTURBANCE SEEN IN POSN. (TH). - NM 2964/41.
- ** H1254/41 6.10.43 WK LOCATED IN 553356N, 013624W, OR 150.5DEG, 3.24M FROM FARNE LT. CHAIN SWEEP CLEAR AT 8FMS. LEAST E/S DEPTH 9FMS. BUOY WITHDRAWN. (THV BEACON, 27.7.43). - NM 2091/43.
- ** H1254/41 2.6.60 NOW CHARTED IN 553356N, 013624W. (TH, 1943). BR STD.
- ** 14.9.67 HULL OWNED BY MINISTRY OF TRANSPORT. CARGO HAS BEEN PARTLY SALVAGED. (MOT, TELECON).
- ** 28.5.82 DESCRIBED AS UPRIGHT. MOST OF HULL COMPLETE, STANDING 9MTRS HIGH IN GEN DEPTH 28-30MTRS. REPD SOLD TO OCEAN DIVING SERVICES AND NOVOCASTRIAN DIVING SALVAGE CO. (BSAC WK REGISTER). NCA.
- ** HH242/350/01 10.4.91 VALUABLE ROV LOST ON THIS WK WHILE SALVAGE OPS BEING CARRIED OUT IN MAR 1991. (LL, 26.3.91).
- ** HH242/640/02 14.6.96 LOCATED IN 553408N, 013600W [OGB]. WK HAS COLLAPSED & IS LEVEL WITH THE SEABED WITH THE EXCEPTION OF THE BOILERS & ENGINES WHICH STAND PROUD. (ECHOSCAN, TELECON DTD 14.6.96). AMEND POSN. - NM 2281/96.
- ** HH351/100/15 20.9.99 MUCH SALVAGE WORK HAS BEEN CARRIED OUT ON THE WK. NOW WK IS FLATTENED AND SCATTERED, THE THE HIGHEST PART IS AT ABOUT 3MTRS. BOW SECTION SUPPOSED TO BE CLOSE BY. (R YOUNG).
- ** HH090/843/01 21.12.99 EXAM'D 28.6.99 IN 5534.090N, 0136.122W [WGD] USING DGPS. LEAST E/S DEPTH 18.5 IN GEN DEPTH 25MTRS. NO SCOUR. LENGTH 109MTRS, WIDTH 39MTRS. DCS3 HT 6.1MTRS. LIES 163/343 DEGS. MODERATE MAGNETIC ANOMALY. SEABED ROCK. WELL BROKEN WRECK WITH LARGE DEBRIS FIELD EXTENDING

85MTRS TOWARDS 254 DEGS. E/S INVESTIGATION NOT COMPLETED AND NOT SWEEPED DUE TO BUOYS.
(GARDLINE, HI 843). NOTING THIS SURVEY AND PREVIOUS DIVING REPORT, AMEND TO WK 18.5MTRS. BR STD.

- ** 3.3.00 ARTICLE ON WK WITH CARGO LIST, DIAGRAMS AND PHOTOS. (DIVER MAGAZINE MARCH 2000) NCA.
- ** 26.11.01 ARTICLE ON WK GIVING DIVERS DESCRIPTION OF WRECK WHEN DIVED IN 1967. (DIVER MAGAZINE, MAY 2000) NCA.



THE JOURNAL Tuesday July 9 1968

Taking a big plunge to end the cold war

SKIN DIVERS and fishermen have been eyeing each other warily at Beadnell on the Northumberland coast for the past three years.

A chilly 90ft. dive into the North Sea tonight by Mr. Stan Holford, aged 34, of Thornley Road, Denton, Newcastle, will seek to put an end to the cold war, however, and explore new depths of co-operation.

Fishermen believed that divers raided their lobster pots before they could be brought to the surface. As an act of good will, after denying these rumours, sub-aqua club members have offered to raise missing pots which cost their owners £2 a time.

By Journal Reporter

The dive by Mr. Holford, managing director of a diving equipment hire firm, will be made two miles off Beadnell Point above the "Somali" wreck, where in 1943 a supply boat was bombed and sunk. Ever since, the area has been a good fishing spot.

For years, fishermen out for shellfish have lost numerous pots from their lines there and have been unable to recover them.

Mr. Holford, a founder of the Beadnell Sub-Aqua Club, said last night: "There has been a lot of friction between the fishermen and the members of the club. The fishermen

believed that divers would empty their pots before they could pull them in.

"When they realised this wasn't the case they began to come round a bit. One of them asked me last week to dive down to the wreck and recover some of the lost pots.

"I jumped at the chance. To me this was a breakthrough. The operation won't cost them a penny."

A group of fishermen were out last night pinpointing the wreck with buoys.

Mr. Holford added: "I haven't dived over the wreck before, so I shall go down first to have a look and then take three others down with me."

**SOMALI (1930)**

Base data at 18 December 1930. Last amended June 2009

* indicates entries changed during P&O Group service.

Type	General cargo liner
P&O Group service	1930-1941
P&O Group status	Owned by parent company
Registered owners, managers and operators	The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company
Builders	Harland & Wolff Ltd
Yard	Glasgow
Country	UK
Yard number	898
Registry	Glasgow, UK
Official number	181938
Call sign	GFCD
Signal letters	
Classification society	Lloyd's Register
Gross tonnage	6,809 grt
Net tonnage	3,550 nrt
Deadweight	10,030 tons
Length	139.85m (459.0ft)
Breadth	18.49m (60.7ft)
Depth	9.84m (32.3ft)
Draught	8.493m (27 ft 10 1/2 in)
Engines	Quadruple-expansion steam engine with low-pressure Bauer-Wach exhaust turbine
Engine builders	J G Kincaid & Co Ltd
Works	Greenock
Country	UK
Power	6,840 shp
Propulsion	Single screw
Speed	15 knots
Passenger capacity	
Cargo capacity	15,039 cubic metres (531,173 cubic feet) including 1,933 cubic metres (8,274 cubic feet) insulated
Crew	72 (26 officers, 25 seamen, 7 engineers, 24 firemen)
Employment	London/Far East service

SOMALI (1930)**Career**

- 22.11.1929: Ordered for Hain Steamship Company Ltd, London, a P&O subsidiary company.
- 05.02.1930: Keel laid.
- 09.10.1930: Launched. Transferred to P&O whilst fitting out.
- 17.12.1930: Ran trials.
- 18.12.1930: Delivered as *Somali* for The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company at a cost of £201,118. A sister ship was named *Soudan*. Named after the people of the Horn of Africa.
- 1939: One of first P&O ships fitted with anti-aircraft armament.
- 1940: Five incendiary bombs fell in a hold containing Army vehicles being loaded in London Docks for Singapore, but there was no fire.
- 26.03.1941: Bombed by German aircraft in 'Bomb Alley' off Blyth in Northumberland. Commodore ship of a 7-knot convoy of 20 vessels, mostly colliers bound for Methil, she was hit by three bombs which ignited part of her cargo of straw, hay, paint and oil, and all attempts by her crew and an escorting frigate to check the flames failed. The crew were taken off at 2300hrs by the trawler *Pelican*.
- 27.03.1941: Blew up and sank 1.6km (1 mile) east of Snoop Head, Sunderland.

- ends -

FOTO'S GEMAAKT TIJDENS DE EXPEDITIE

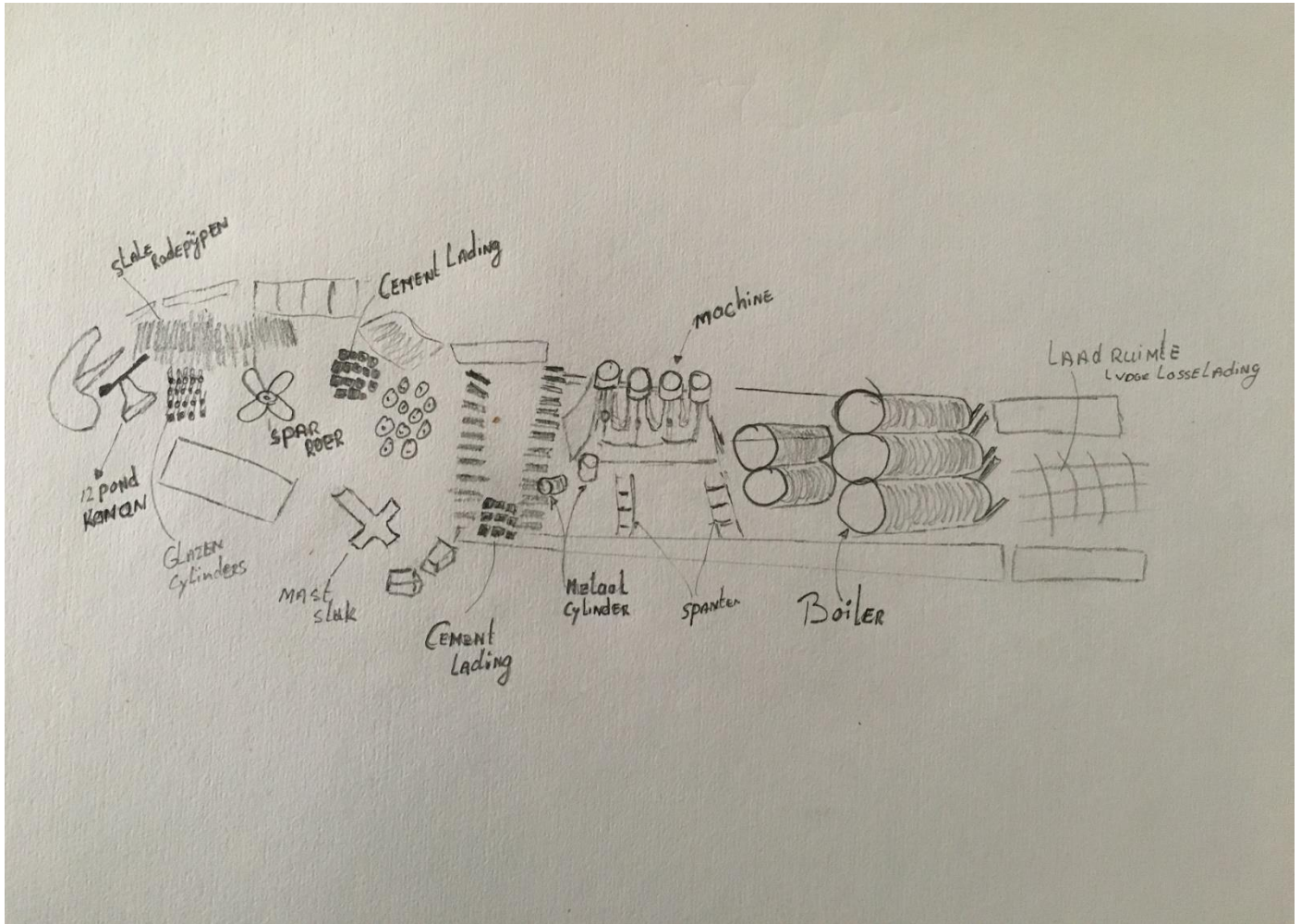


Foto links: De dubbele bodem van de Somali. De huidbeplating ligt open gescheurd op de bodem. Het schip ligt ca 30 graden over bakboord.



Een van de masten met de katrol er nog aan. Deze werden gebruikt om de goederen aan boord te hijsen.



Een klein drukvat in de buurt van de motor. Waarschijnlijk door het temperatuur verschil van het water is deze opengeklapt. De kleine leidingen zijn nog goed zichtbaar.

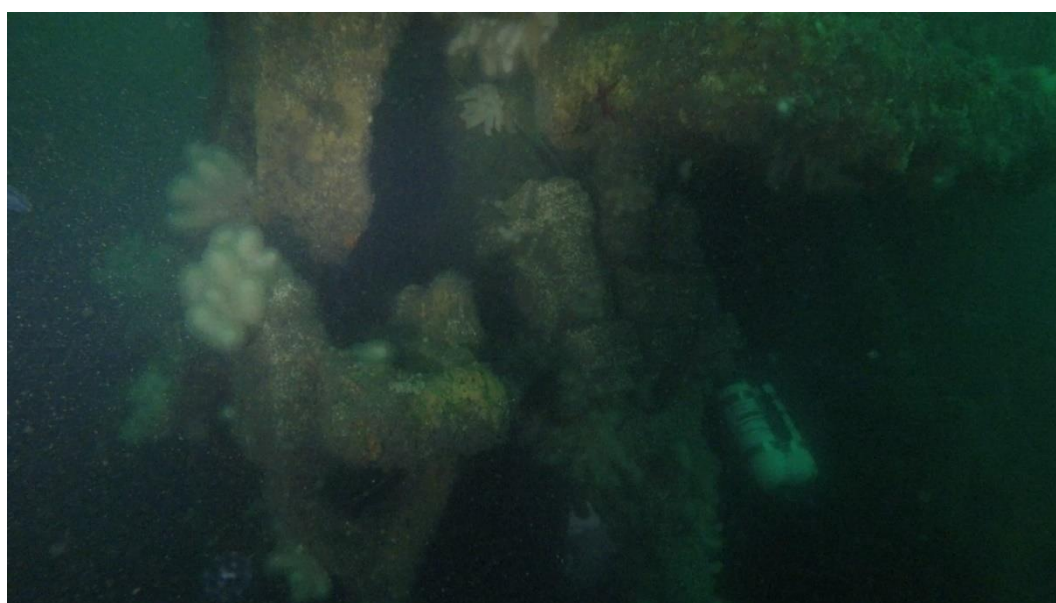


Foto van de aandrijving van de motor.



De zijkant van de quadruple engine. Verderop in het document staat een beschrijving van een Quadruple engine.



Details van de grote stoomketels, ca 6x6m diameter



Lading rollen klei, cement of kalk.



Lading zakken klei, cement of kalk.



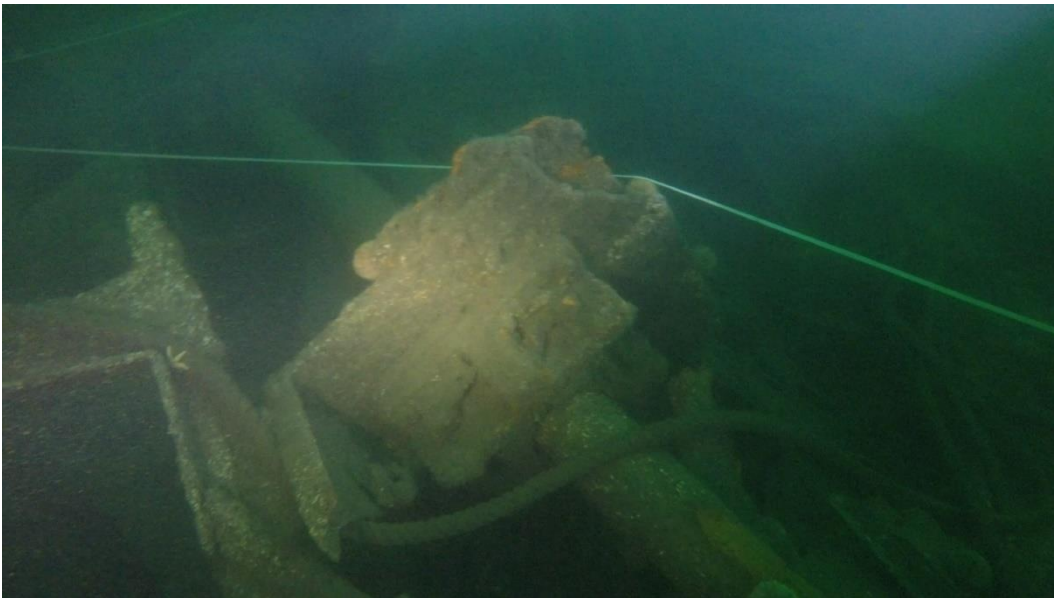
Reserve schroef diameter 6m. Deze lag half in het wrak, plat op de bodem.



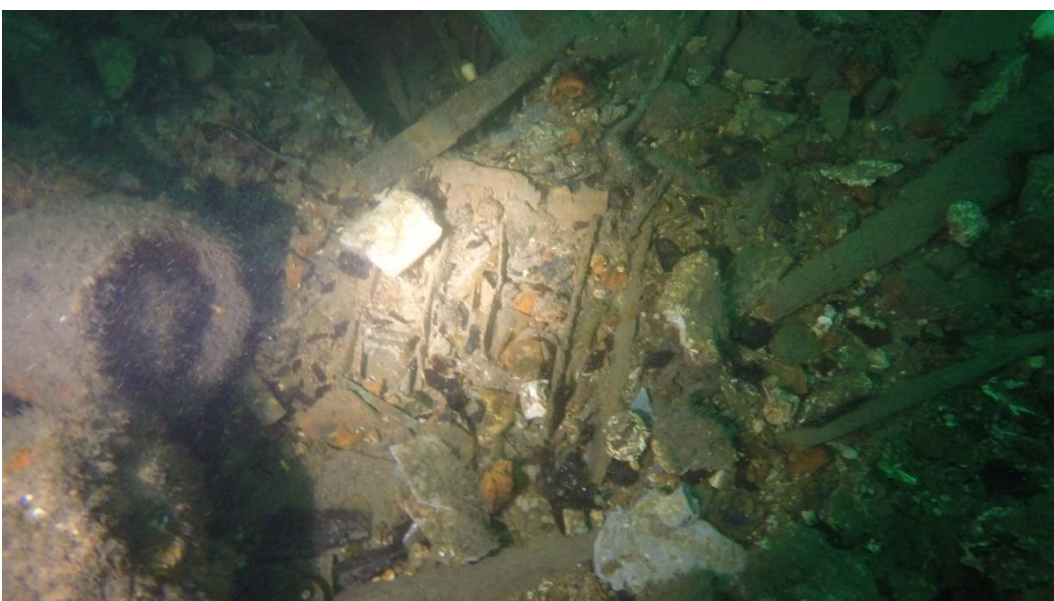
Lading gasflessen.



Tandrad en onderdelen van het roer.

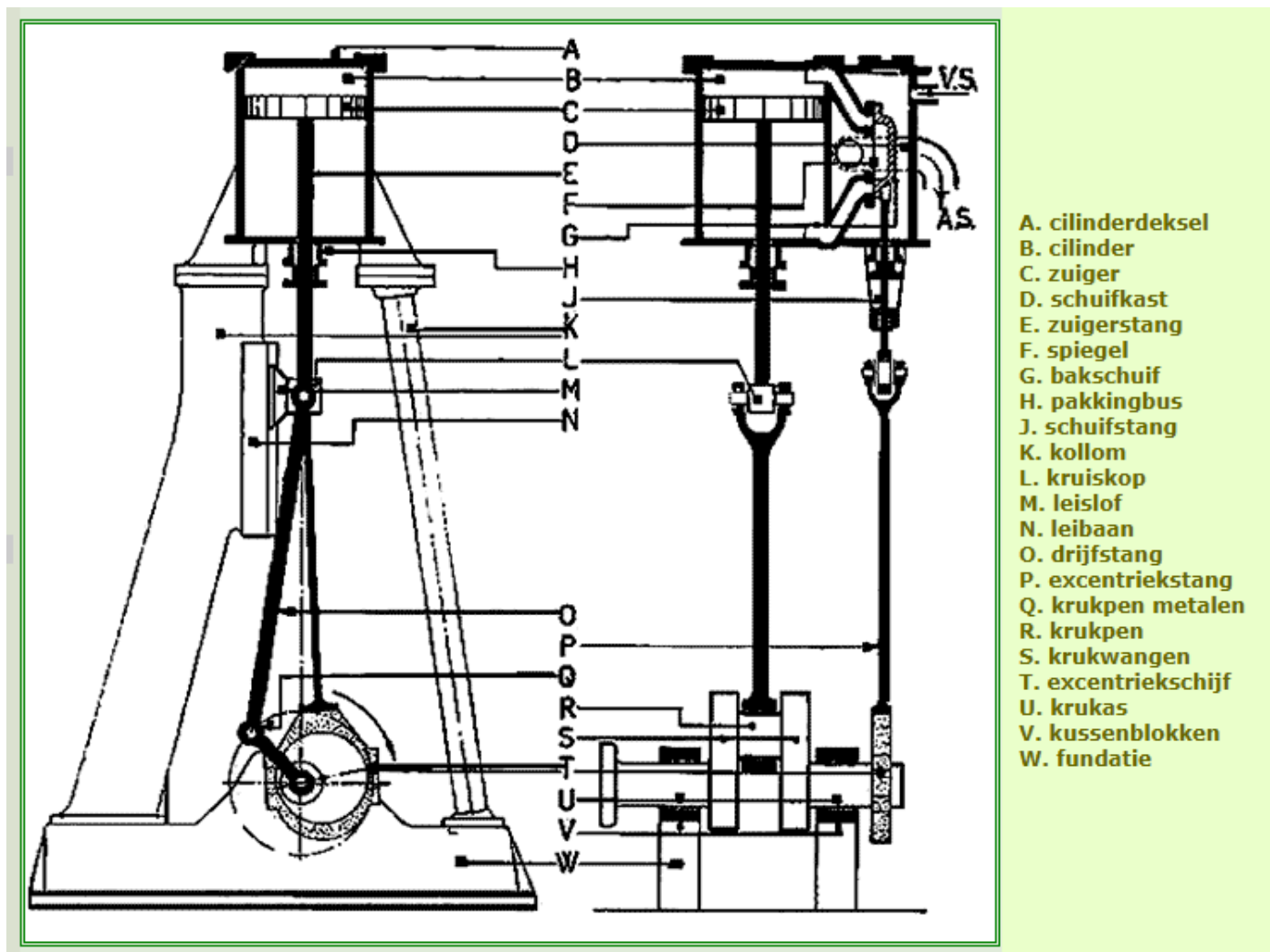


De doorvoer van de roerkoning met de romp.



Lading gekleurd glas in een doos.

QUADRUPLE-EXPANSION STEAM ENGINE WITH LOW-PRESSURE BAUER-WACH EXHAUST TURBINE



Aan boord van schepen werd deze machine toegepast, zij werd dan direct aan de schroefas gekoppeld.

De 4 cilinders liggen naast elkaar, en de krukken staan onder een hoek van 90 graden.

Om een zo veel mogelijk gelijkmatige gang te verkrijgen, worden krukken van tegengewichten (contra gewichten) voorzien.

De stoom doorstroomt de vier cilinders achter elkaar, en wel ongeveer op de volgende stoomdrukken:

In de hoge druk cilinder van 16 op 17 atm.

In de middeldruk cilinder van 7 op 3,5 atm.

Eerste lagendruk cilinder van 3,5 op 1,3 atm.

Tweede lagendruk cilinder van 1,3 op 0,2 atm.

Het kwam vaak voor dat de 2 lagendruk cilinders een vlakken schuif had, en de hoge druk een ronde schuif.

Dat had te maken met de temperatuur van de stoom die op de vlakken schuif een nadelige effect zou hebben.

Voor hoge druk met daarbij horende hoge temperatuur gebruikt men vaak een ronde schuif of ook wel een bosschuif genoemd.

Is er nog meer vermogen nodig dan werden er twee quadruplemachines aan elkaar gekoppeld waarbij de krukken onder hoeken van 60 graden kwamen te staan; hoge en middel drukcilinder werden dan in tandem opgesteld.

Men vorm zo natuurlijk eigenlijk twee machines, toch deze werken op een as, terwijl de andere schroefas door

eenzelfde machinecombinatie bewogen werd.

Het toepassen van stoomspanningen hoger dan 14 kg/cm^2 voor machines, werkende met verzadigden stoom, heeft om bekende redenen geleid tot de invoering van stoomwerktuigen, bij welke de volgende expansie van de stoom verdeeld is over vier cilinders, waarvan de middellijnen opvolgend in grote zijn.

De gemiddelde verhoudingen van de cilindermiddellijnen zijn als volgt: D. HDC : D. 1e MDC : D. 2e MDC : D. LDC = 1 : 1,4 : 2,1 : 3,2.

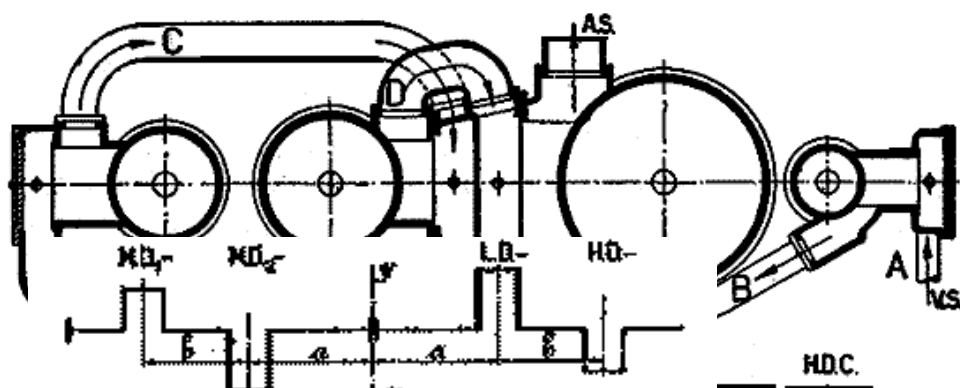


Fig. 149.

Met het doel, de machine te balanceren, plaats men de cilinders, gerekend van de ketel af, als volgt: HDC, LDC, 2e MDC, 1e MDC zie fig.148

Bij deze rangschikking staat dus de grootste cilinder in het midden en is zorg gedragen, dat de hartlijnafstanden symmetrisch liggen ten opzichte van het middenvlak fig.149.

Bovendien zijn daartoe de krukken symmetrisch geplaatst ten opzichte van een X-as fig.150 en terwijl de gewichten van beide buitenste krukken en die van beide binnenste aan elkaar gelijk zijn, wegen de binnenste krukken

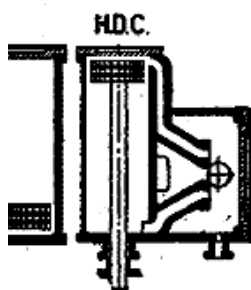


Fig. 150.

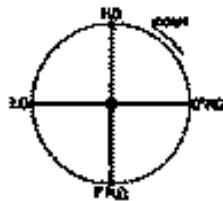


Fig. 152.

siemachine.

zwaarder dan de buitenste.

Aan weerszijden van de X-as zijn de gewichten even groot.

De loop van de stoom is in de figuur gemakkelijk te volgen.

In fig.151 is een horizontale doorsnede afgebeeld over de cilinders van een quadruple expansiemachine van

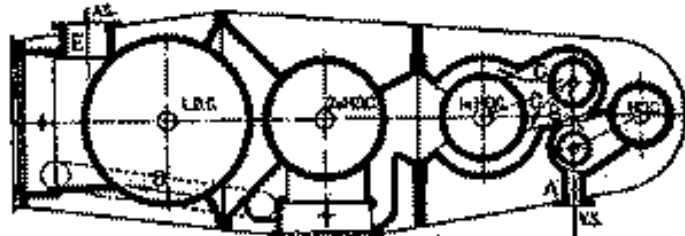


Fig. 151. Cilinders van een Q.R.M.

de Arnhemse Stoomsleep helling Mij.

De cilindermiddellijnen verhouden zich ongeveer als:

1 : 1,4 : 2 : 2,9.

Tussen de HDC en de 1e en MDC zijn de schuiven voor deze twee cilinders geplaatst in een vlak, loodrecht op de krukas; de 2e MDC stoomschuif is geplaatst aan de frontzijde van de machine.

De beide eerstgenoemde schuiven worden evenals de beide laats genoemde schuiven bewogen door een enkele stoomschuif beweging, zodat de bouwlengte van de machine zeer kort is.

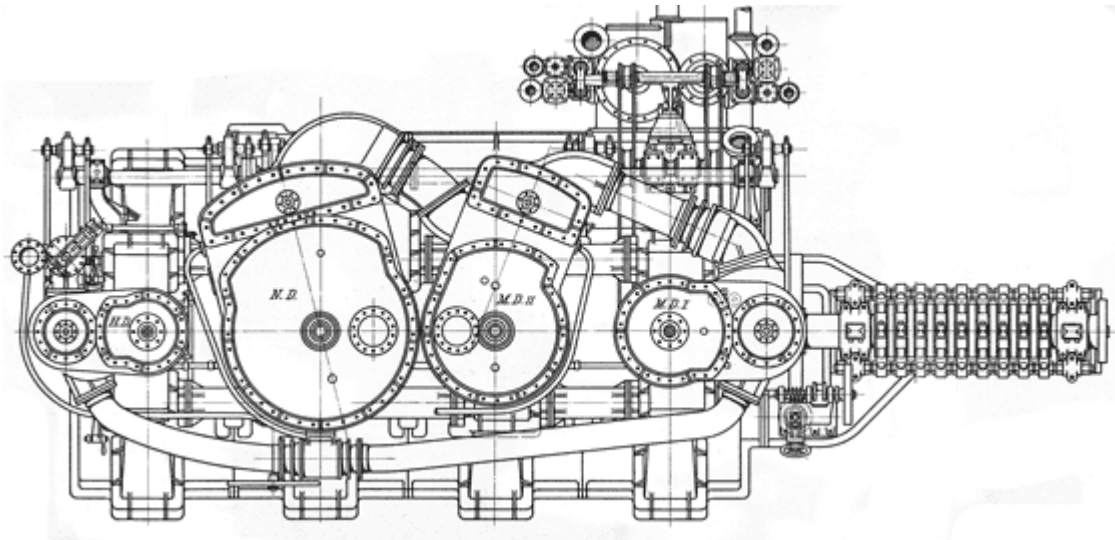
De onderlinge stand van de krukken is afgebeeld in fig.151

klik op de plaat

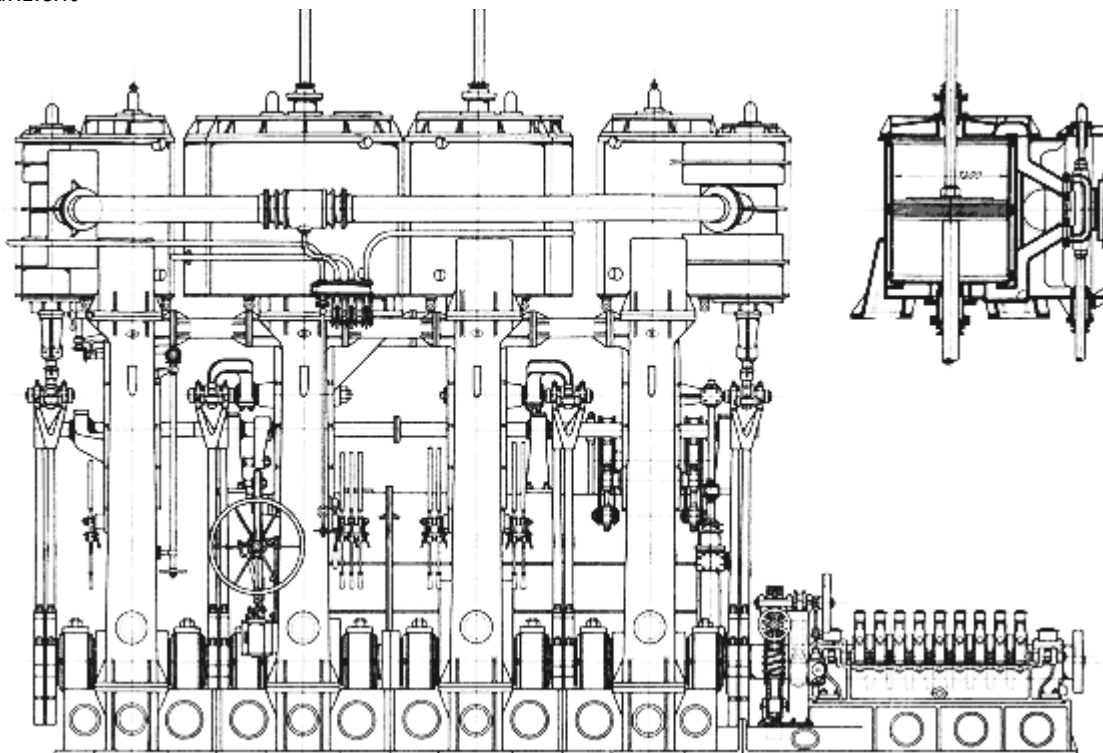
Hier onder 4 tekeningen uit de Duitse Ingenieurs 1904, van een 4 cilinder Quadruple Expansiemachine.

Personendampfer Prinz Sigismund

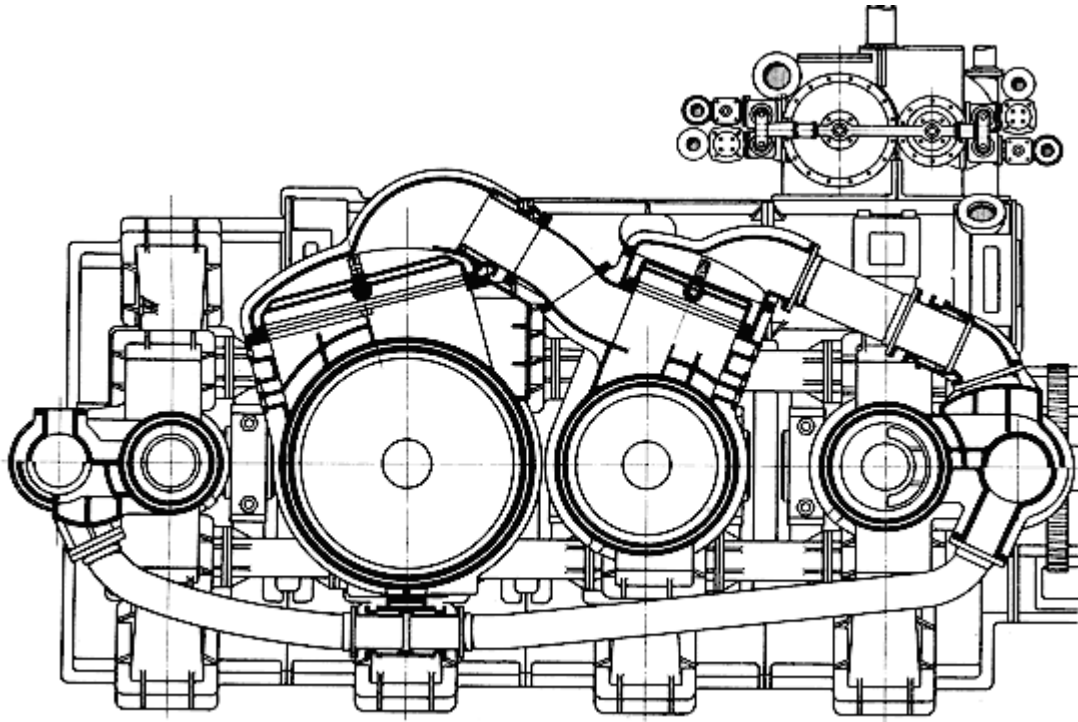
gebouwd: A.G Neptun, Schiffswerft u Maschinefabrik in Rostock Vierfach Expansionsmaschine jaar 1904 (tekst letterlijk over genomen)



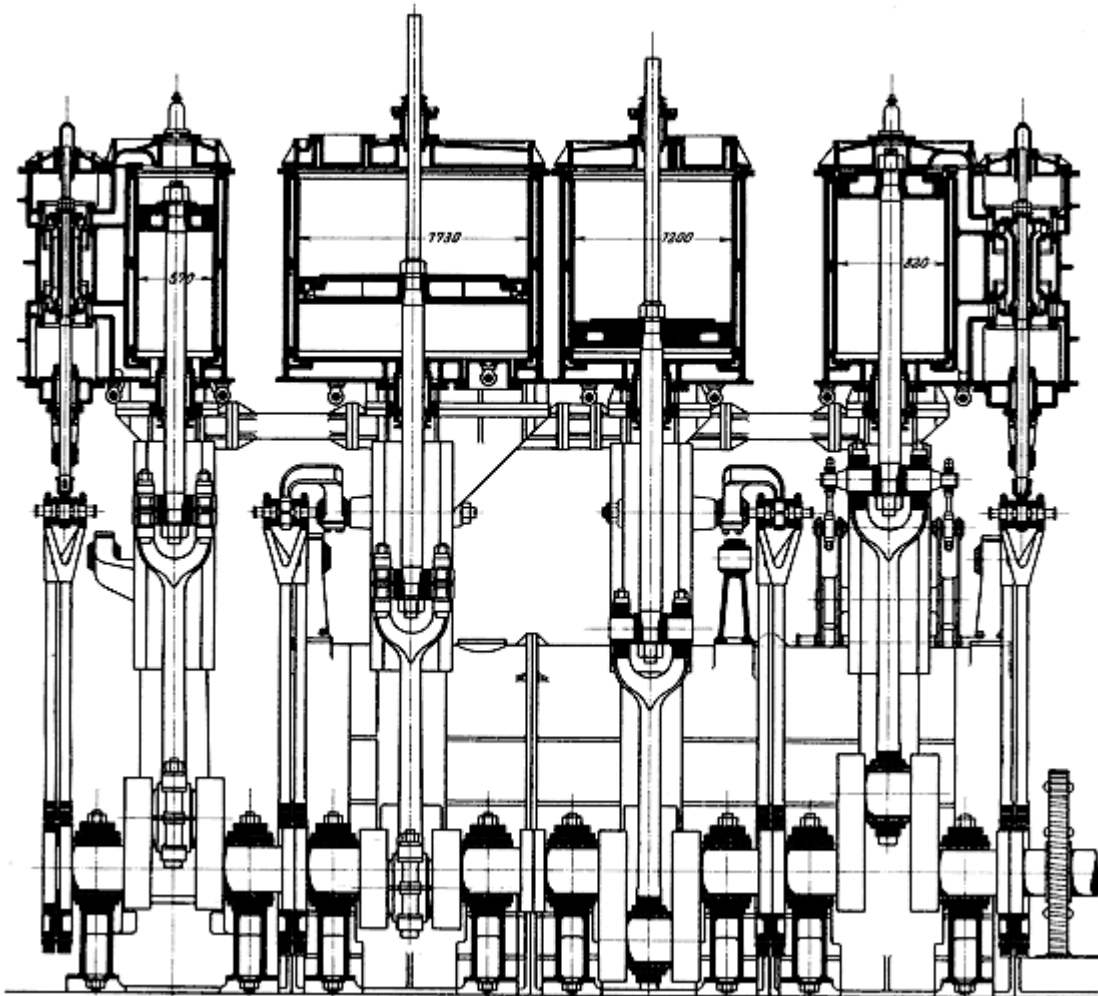
Boven aanzicht



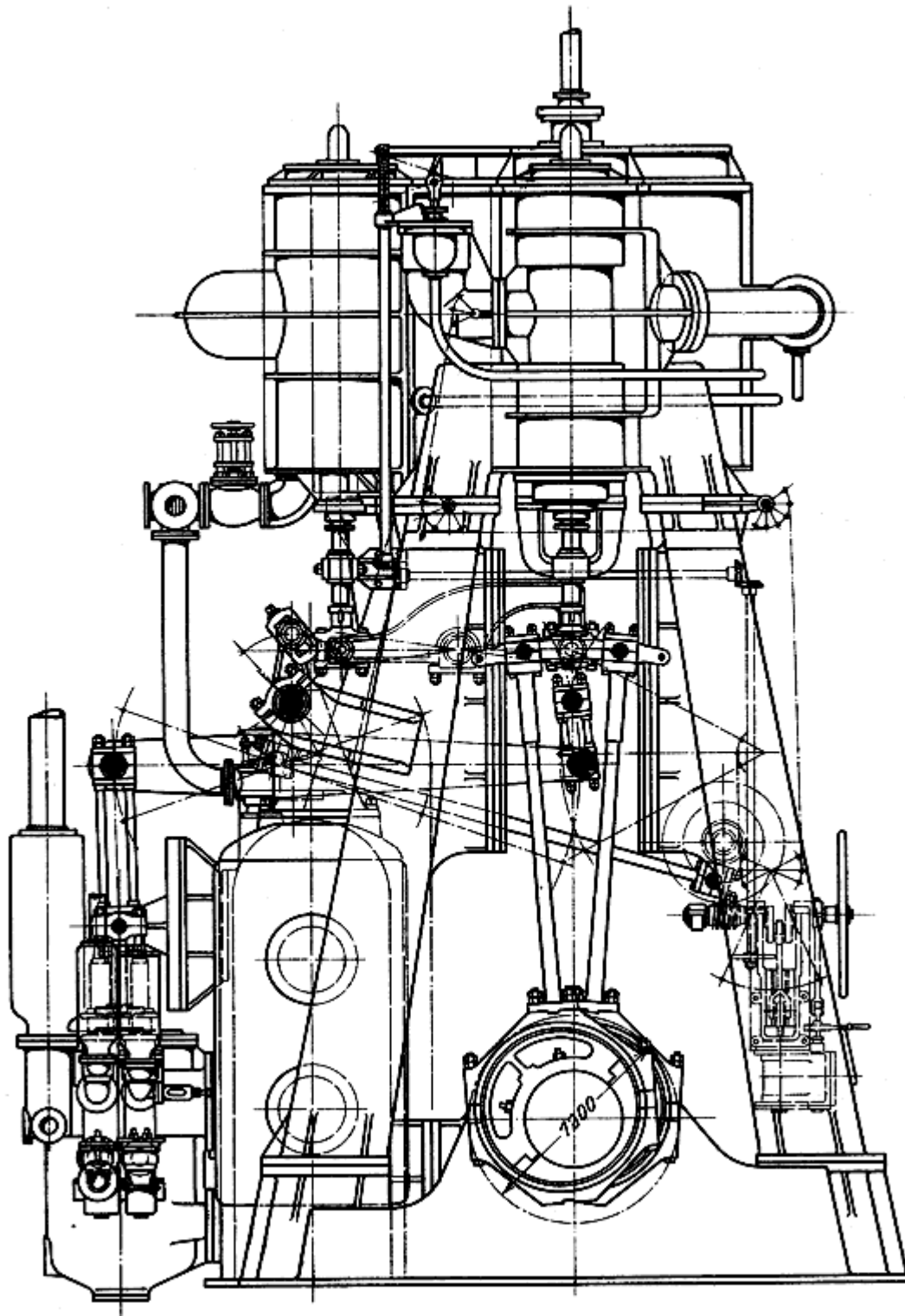
Achter aanzicht



Doorsneden boven over de cilinders



Doorsneden van voren.



zij aanzicht

Bron platen en beschrijving zijn uit verschillende boeken: het stoombedrijf door nanno A.Imelman. Het Scheep stoomwerktuig, door A.D.F.W.Lichtenbelt. Zuigerstoomwerktuigen door J.P.P. Morré W.Morée. De Gids voor Machinisten N.C.H Verdam, E,F Scholl. Zeitschrift des Vereines deutscher Ingenieure, 1904.

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.