EXPEDITION NORTHSEA 2019
&
EXPEDITION BORKUMSE STENEN 2019

onderwater archeologie tijdens de expeditie

Auteurs:
Betty van den Berg, Erik van Bronsveld, Ernst de Vries & Robertino Mulder

Rapportage Datum: 5 t/m 14 juli 2019 & 7 t/m 14 september 2019
Versiedatum: 29-12-2019

Inhoud

1. Voorwoord **6**
2. Cdt. Fourcault **7**
3. Duiklocaties expeditie juli 2019 ..... **8**
Duik 1 Eben-Haëzer **9**
Positiegegevens 9
Algemene status van het wrak 9
Kenmerken van het schip 9
Overige informatie: 10
Scan **12**
NR 3249 scan 21 m lang 1,5 m hoog 12
Scan **13**
NR vis 25 50m lang 2m hoog 13
Scan **13**
Duik 2 3251 Wrak onbekend **14**
Positiegegevens 14
Algemene status van het wrak 14
Kenmerken van het schip 14
Scans door Cdt. Fourcault: 14
Overige informatie: 15
Scans **19**
Duik 3 Ocean Prince **20**
Positiegegevens 20
Algemene status van het wrak 20
Kenmerken van het schip 20
Scans door Cdt. Fourcault: 20
Overige informatie: 21
Duik 4 4137 Wrak onbekend **25**
Positiegegevens 25
Algemene status van het wrak 25
Kenmerken van het schip 25
Scans door Cdt. Fourcault: 26
Overige informatie: 26
Scans **30**
Duik 5 4141 Wrak onbekend **36**
Positiegegevens 36
Algemene status van het wrak 36
Kenmerken van het schip 36
Scans door Cdt. Fourcault: 37
Overige informatie: 38
Duik 6 38324 Onbekend wrak **41**
Positiegegevens 41
Algemene status van het wrak 41

Kenmerken van het schip 41
Scans door Cdt. Fourcault: 41
Overige informatie: 42
scan en Duik 7 2892 Onbekend wrak 44
Positiegegevens 44
Algemene status van het wrak 44
Kenmerken van het schip 44
Scans door Cdt. Fourcault: 45
Overige informatie: 46
Duik 8 T1 49
Positiegegevens 49
Algemene status van het wrak 49
Kenmerken van het schip 50
Scans door Cdt. Fourcault: 50
Overige informatie: 51
Scans 51
Duik 9 Onbekend wrak Ernst 38 53
Positiegegevens 53
Algemene status van het wrak 53
Kenmerken van het schip 53
Overige informatie: 54
Scans 57
Duik 10 ROV + Duik Klaudie 1 58
Positiegegevens 58
Algemene status van het wrak 58
Kenmerken van het schip 59
Scans door Cdt. Fourcault: 59
Overige informatie: 60
Scans 66
Duik 11 Wrak T-42 (4951) 67
Positiegegevens 67
Algemene status van het wrak 67
Kenmerken van het schip 67
Scans door Cdt. Fourcault 68
Overige informatie: 69
Duik 12 Saint Luke 73
Positiegegevens 73
Algemene status van het wrak 73
Kenmerken van het schip 73
Scans door Cdt. Fourcault 74
Overige informatie: 75
Scans 77
duik 13 Inger Nielsson 77

Positiegegevens 77
Algemene status van het wrak 77
Kenmerken van het schip 78
Scans door Cdt. Fourcault: 78
Overige informatie: 78
Duik 14 onbekende Onderzeeboot Orzel? 81
Positiegegevens 81
Algemene status van het wrak 81
Kenmerken van het schip 81
Scans door Cdt. Fourcault: 82
Overige informatie: 83
Duik 15 Onbekend wrak 3004 97
Positiegegevens 97
Algemene status van het wrak 97
Kenmerken van het schip 97
Scans door Cdt. Fourcault: 98
Overige informatie: 99
Duik 16 De Adder 100
Positiegegevens 100
Algemene status van het wrak 100
Scans door Cdt. Fourcault: 100
Overige informatie: 101
4. Duiklocaties Expeditie Borkumse Stenen 2019 103
Duik 1 Queenford 104
Positiegegevens 104
Algemene status van het wrak 104
Kenmerken van het schip 104
Scans door Cdt. Fourcault: 105
Overige informatie: 106
Duik 2 Hermann Hinrich 109
Positiegegevens 109
Algemene status van het wrak 109
Kenmerken van het schip 109
Scans door Cdt. Fourcault: 109
Overige informatie: 109
Duik 3 1045 Onbekend wrak 112
Positiegegevens 112
Scans door Cdt. Fourcault: 112
Overige informatie: 112
Duik 4 559 Onbekend wrak 117
Positiegegevens 117
Algemene status van het wrak 117
Kenmerken van het schip 117

Scans door Cdt. Fourcault: 117
Overige informatie: 118
Duik 5 Eurabian Sun 120
Positiegegevens 120
Algemene status van het wrak 120
Kenmerken van het schip 120
Scans door Cdt. Fourcault: 120
Overige informatie: 121
Duik 6 & 7 V84 125
Positiegegevens 125
Algemene status van het wrak 125
Kenmerken van het schip 125
Scans door Cdt. Fourcault: 125
Overige informatie: 126
Verslag van duik 9 t/m 12 van SDDNZS van 11 t/m 13/09/2019 127
De Gustav Nachtigal 128
De Sperrbrecher-164 (Bitsch/Keri) 134
De Sperrbrecher-102 (Condor) 138
De Amerskerk 142
Duik 13 Sierra Umbria 147
Positiegegevens 147
Algemene status van het wrak 147
Kenmerken van het schip 147
Overige informatie: 147
Duik 14 Prinses Sophia Albertina 150
Positiegegevens 150
Algemene status van het wrak 150
Kenmerken van het schip 151
Overige informatie: 151
.Duik 14 3251 Onbekend wrak (oesterwrak Joop) 154
5. werkwijze, Doelstellingen 154

- Gereedschap: 154

1. VOORWOORD

Voorwoord:

Dit jaar hebben we twee expeditie mogen doen iedere met zijn eigen doel. Eerste expeditie in begin Juli zijn op zoek geweest naar de vermiste onderzeeër O13. Helaas hebben we niet mogen vinden maar wel een aantal positie van de lijst kunnen afschrijven, tweede expeditie lag het nadruk op het opruimen van de verloren spullen van de container ramp MSC Zoë en minder op het archeologie omdat we bekende wrakken zouden aandoen.

Net als voorgaande jaren ontvingen de deelnemers een Wrakken- en route overzicht van Erik Bronsveld, Harold Batteram en Ben Stiefelhagen. Zoals voorgaande jaren zijn er nieuwe locaties bezocht en nulmeting gedaan en eerdere wrakken hebben we opnieuw gemonitord. Tevens hebben we verloren netten, vislijnen en loodblokken verwijderd. De biologen hebben de biodiversiteit onderzocht. De filmers en fotografen hebben zoveel mogelijk film en fotomateriaal verzameld.

Aan boord is er door de duikers van de archeologie team beeldmaritaal en gegevens verzameld over de bezochte wrakken. Deze gegevens zijn bij thuis bekeken en is verder gezocht in persoonlijke bibliotheken en het internet, al deze bevindingen zijn uitgewerkt in dit prachtige rapport. Natuurlijk staan er nu wrakken in dit rapport die we al eerder hebben beschreven in eerdere rapporten, van deze wrakken zijn we meer te weten gekomen en daarom staan ook deze weer in dit rapport.

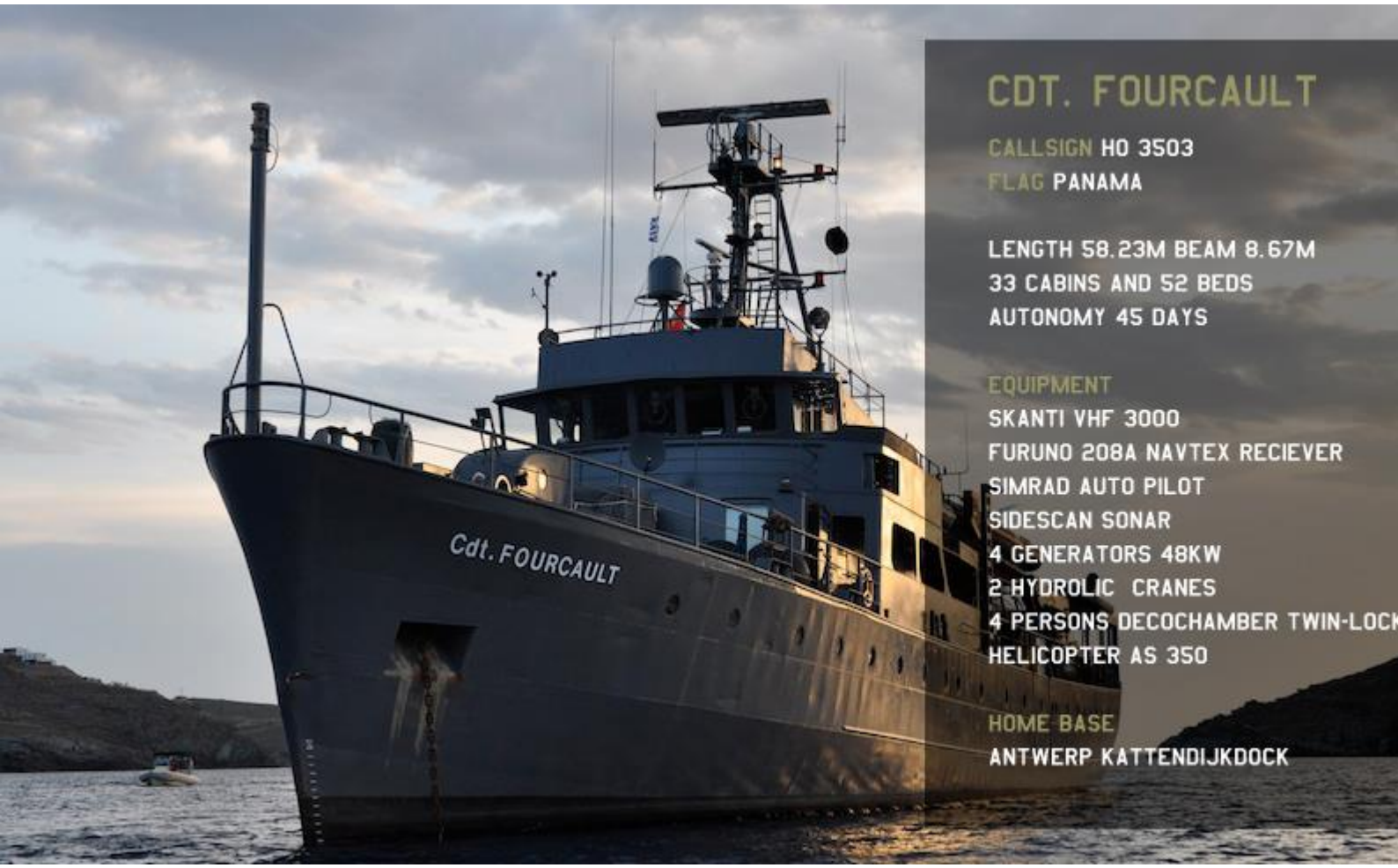
Betty en Robertino

Toelichting op de expeditie juli 2019 door Erik Bronsveld

Toelichting : de DO- en T-nummers die gebruikt zijn, uit lijsten van Jouke Spoelstra en visserij haak punten en meldingen en diverse locaties die gevonden zijn in berichten aan zeevarenden van de dienst Hydrografie.
Tijdens de expeditie zijn diverse side-scan opnames gemaakt deze staan hieronder op volgorde van het gevaren traject.
Ook zijn toegevoegd enkele opmerkingen over de duik en of beeldmateriaal en notities in XL uit het logboek van Jouke Spoelstra
Dit alles bij elkaar zal de basis zijn voor het archeologisch rapport wat opgemaakt gaat worden over deze expeditie van SDDNZS.

Voorafgaand aan deze expeditie, Expedition Northsea 2019 ontvingen alle deelnemers het Wrakkenoverzicht. 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 fotomateriaal verzamelen. Een aantal posities zijn onderzocht op basis van gegevens van J. Spoelstra. Op deze locaties zou mogelijk de 013 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.

2. CDT. FOURCAULT



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

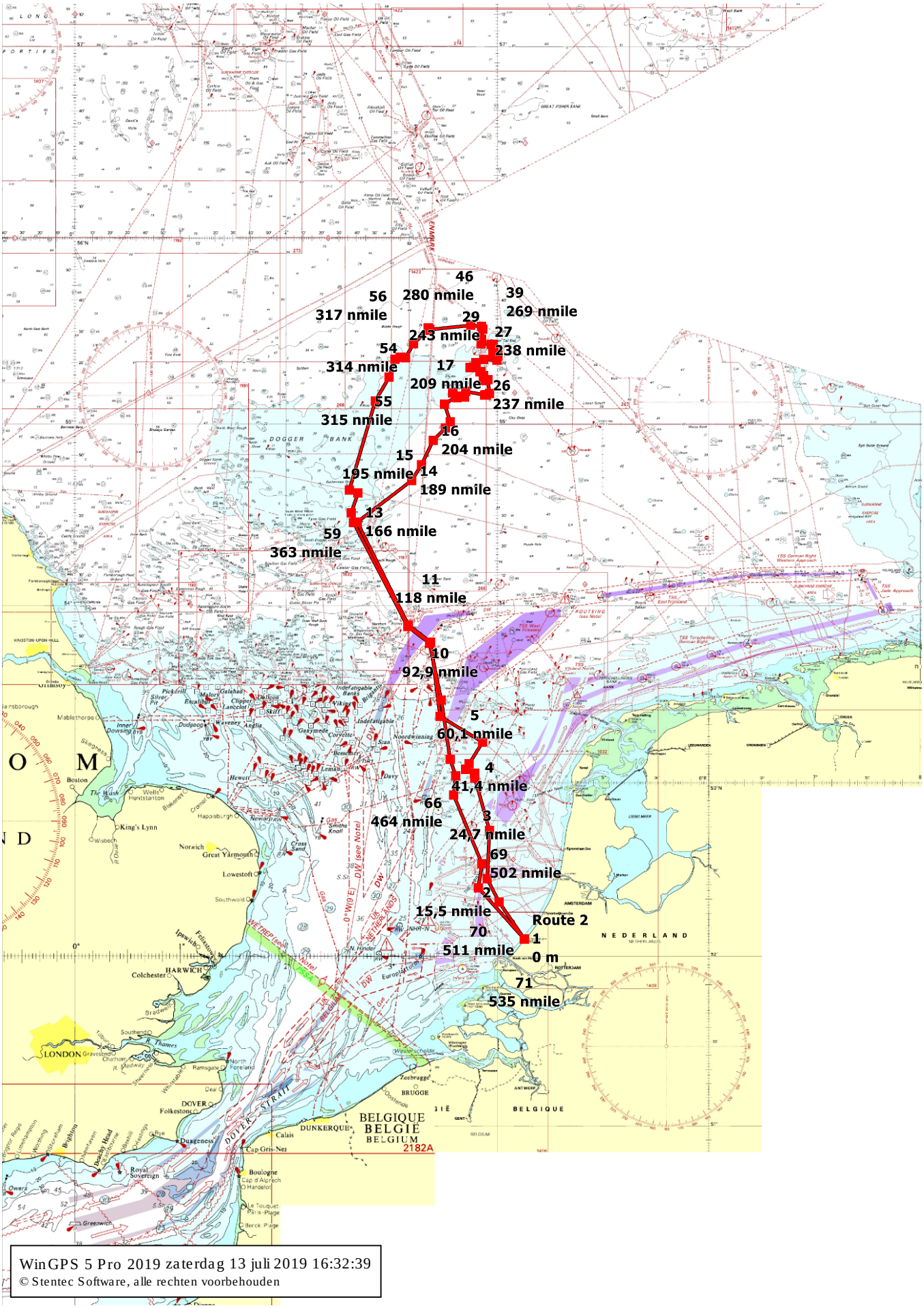
The Cdt. Fourcault is an excellent vessel for expedition cruises, providing the possibilities to adventure remote locations.

- 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

3. DUIKLOCATIES EXPEDITIE JULI 2019



DUIK 1 EBEN-HAËZER

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
6-07-19		1	DN-02	52°43,48308'N	3°55,24995'E	Eben Haezer NR 2295		1		4	2		

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	2295
Positie WGS84:	52,43,51 N / 03,55,38 O
Wraknaam:	Eben-Haëzer
Locatie: Noordzee / Anders:	Breeveertien Noordzee
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2019

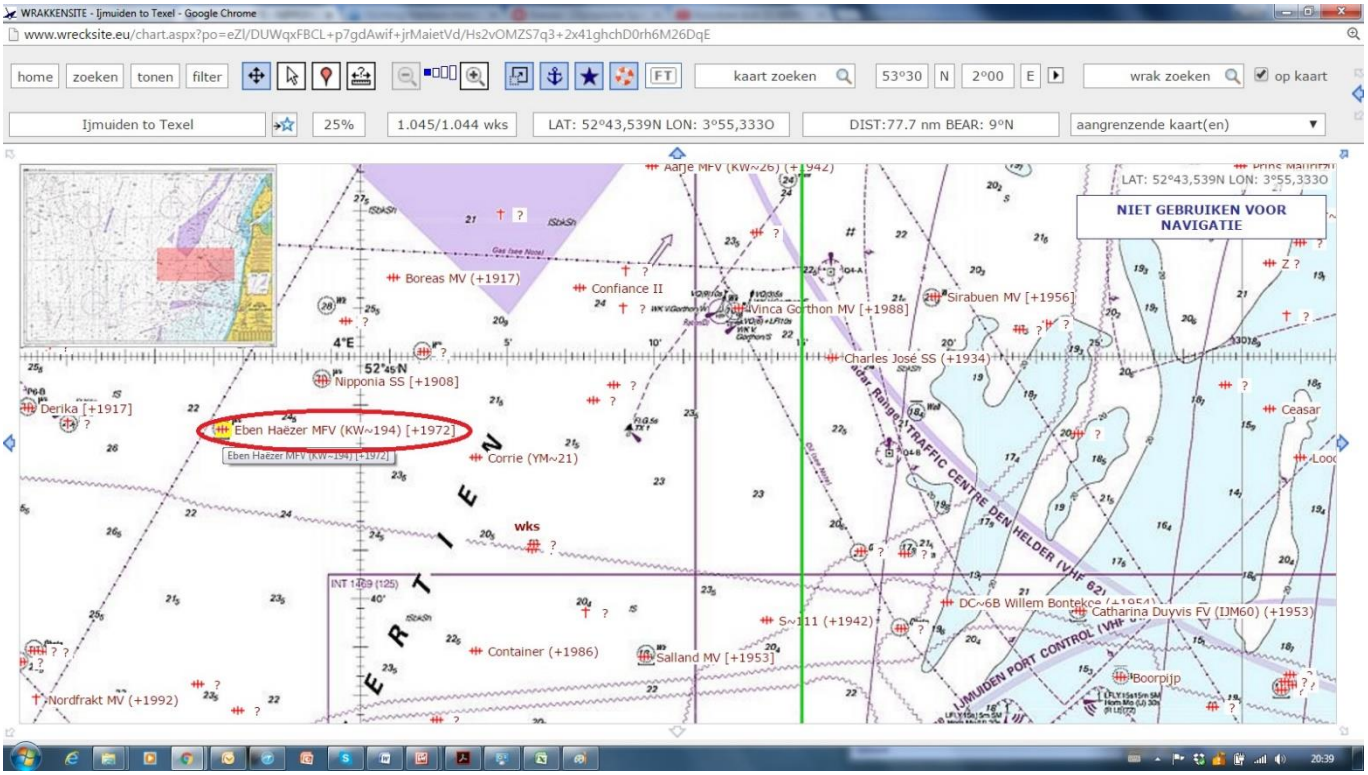
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

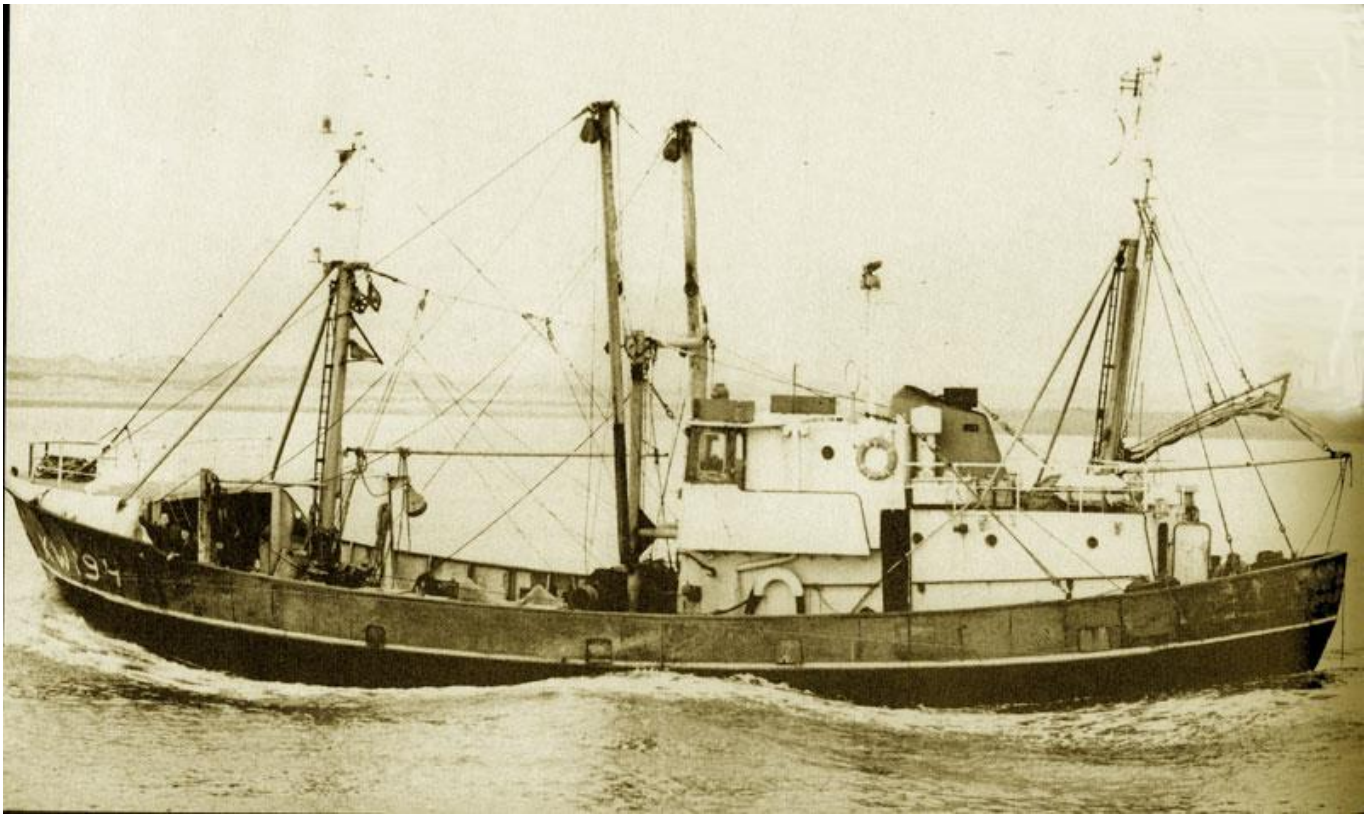
Type schip:	vrachtschip / **vissersboot** / oorlogsschip / zeilschip / anders:
Van welk materiaal is het wrak?	**IJzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem?	**Rechtop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog aanwezig?	**Ja** / nee
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: 28m, breedte: 6.4m, hoogte: 5.6m
Zicht onderwater:	4 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?	Visnetten, originele netten van de kotter
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:
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	**De schroeven zitten onder het zand**
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	
Diameter:	M

OVERIGE INFORMATIE:





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.

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 vijfkoppige bemanning en twee jeugdige passagiers werden aan boord genomen van de kotter Rudi Robert en in IJmuiden aan wal gebracht.

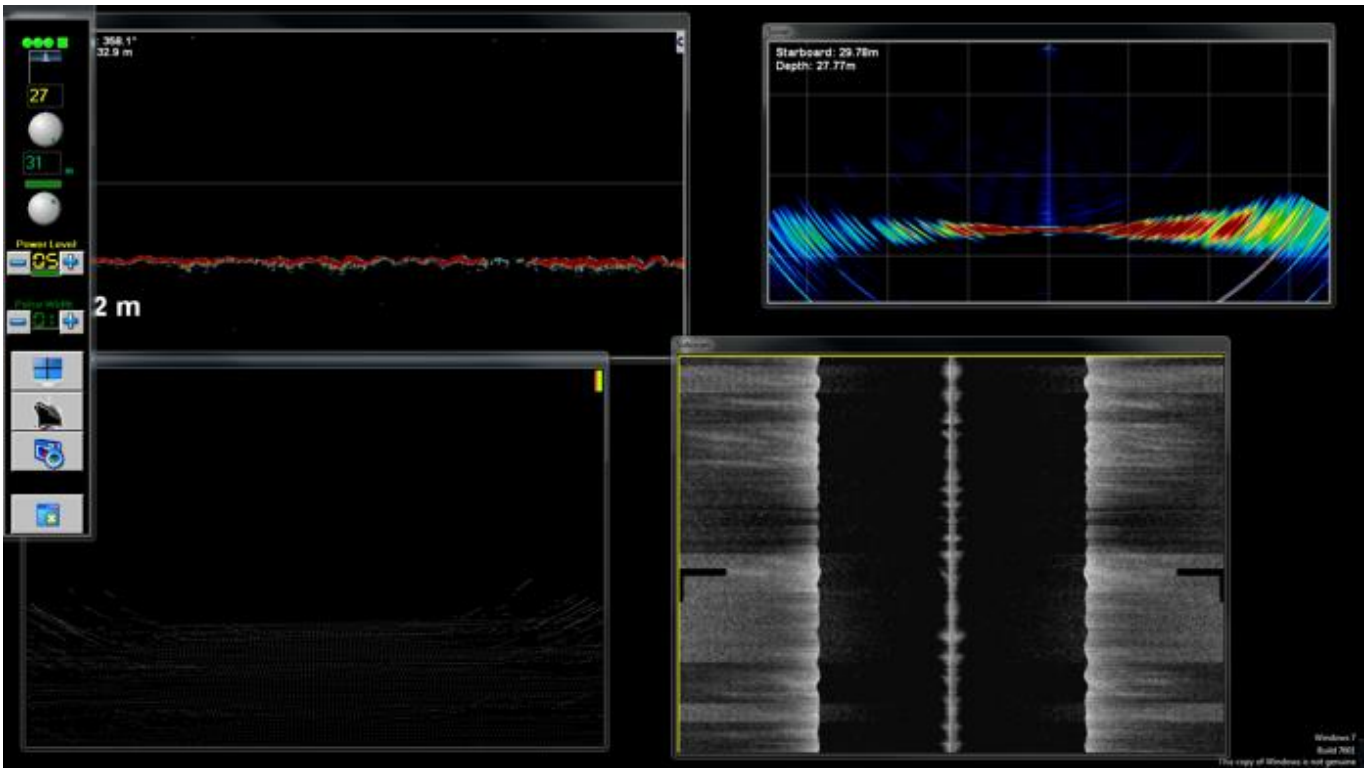
Katwijkse kotter in moeilijkheden

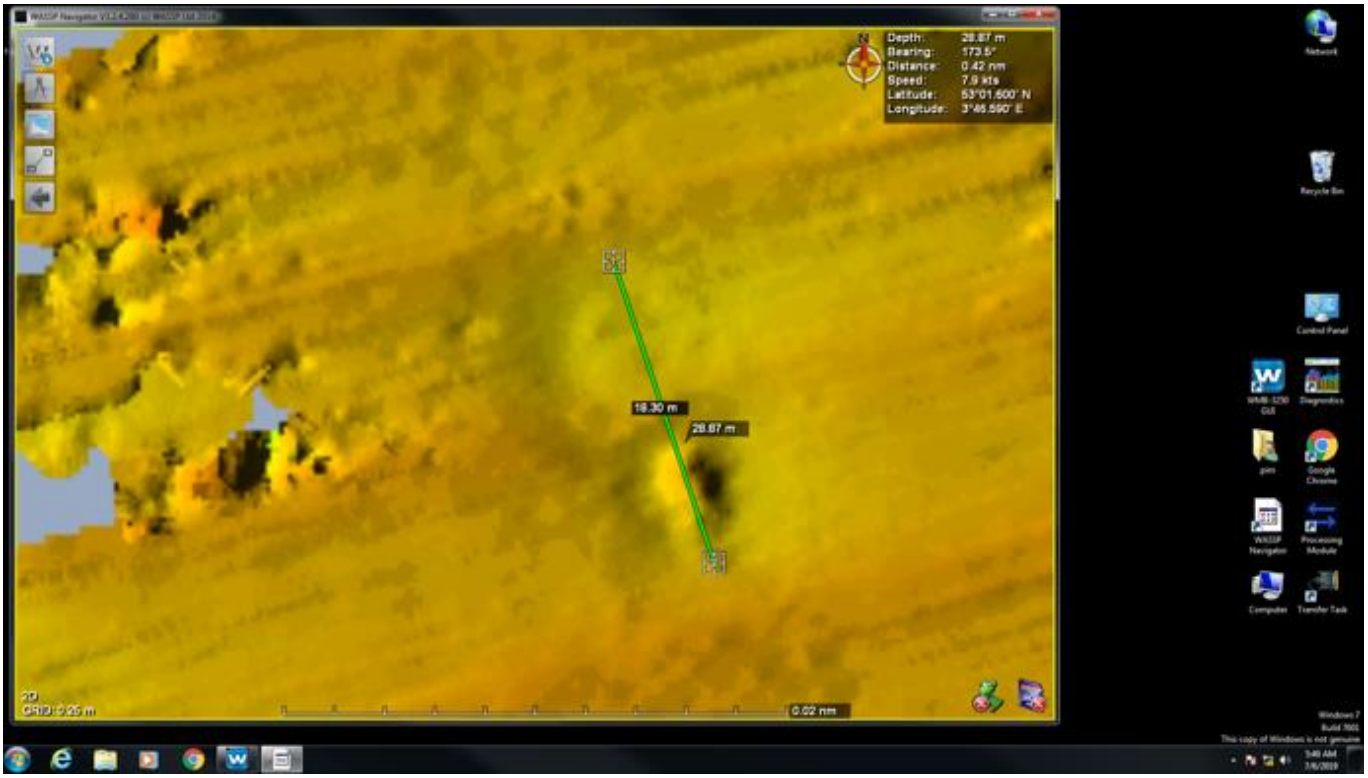
KATWIJK — In de nacht van zaterdag op zondag om twaalf uur is de KW 194 Eben Haezer vijf mijl ten noord-westen van IJmuiden in moeilijkheden geraakt. De machinekamer liep vol.

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.

SCAN

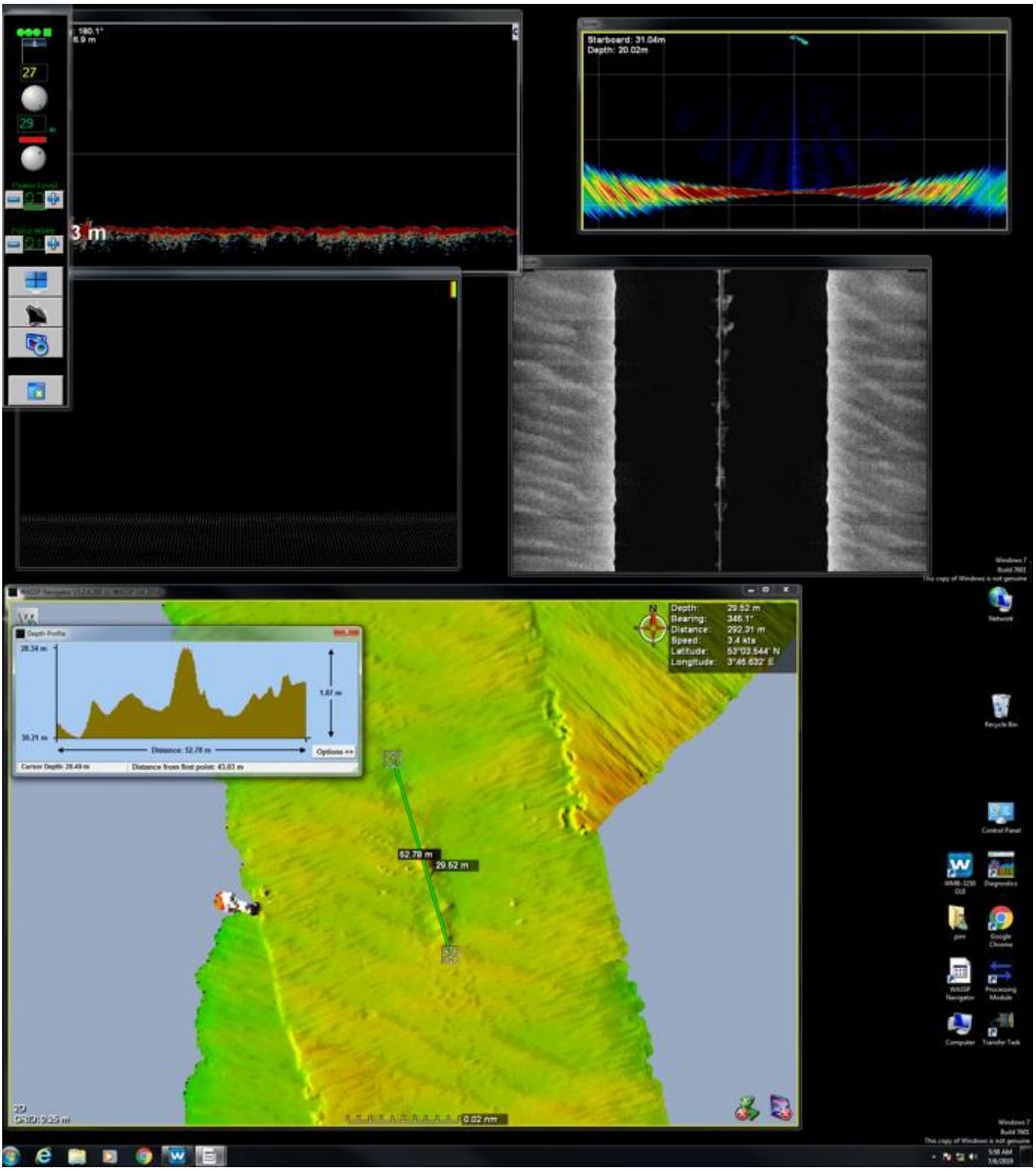
NR 3249 SCAN 21 M LANG 1,5 M HOOG





SCAN

NR VIS 25 50M LANG 2M HOOG



SCAN

NR 909 Duitse (S115) scan niet veel van over 2a4 punten zichtbaar
Geen scan afbeelding ?

DUIK 2 3251 WRAK ONBEKEND

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
6-07-19	16:00	1	3251	53°13,82796'N	3°51,22008'E	Stoomschip (platteoester)		2		4	2		

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	3251
Positie WGS84:	53,13,82 N / 03,51,22 O
Wraknaam:	Onbekend
Locatie: Noordzee / Anders:	Noordzee
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2019

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

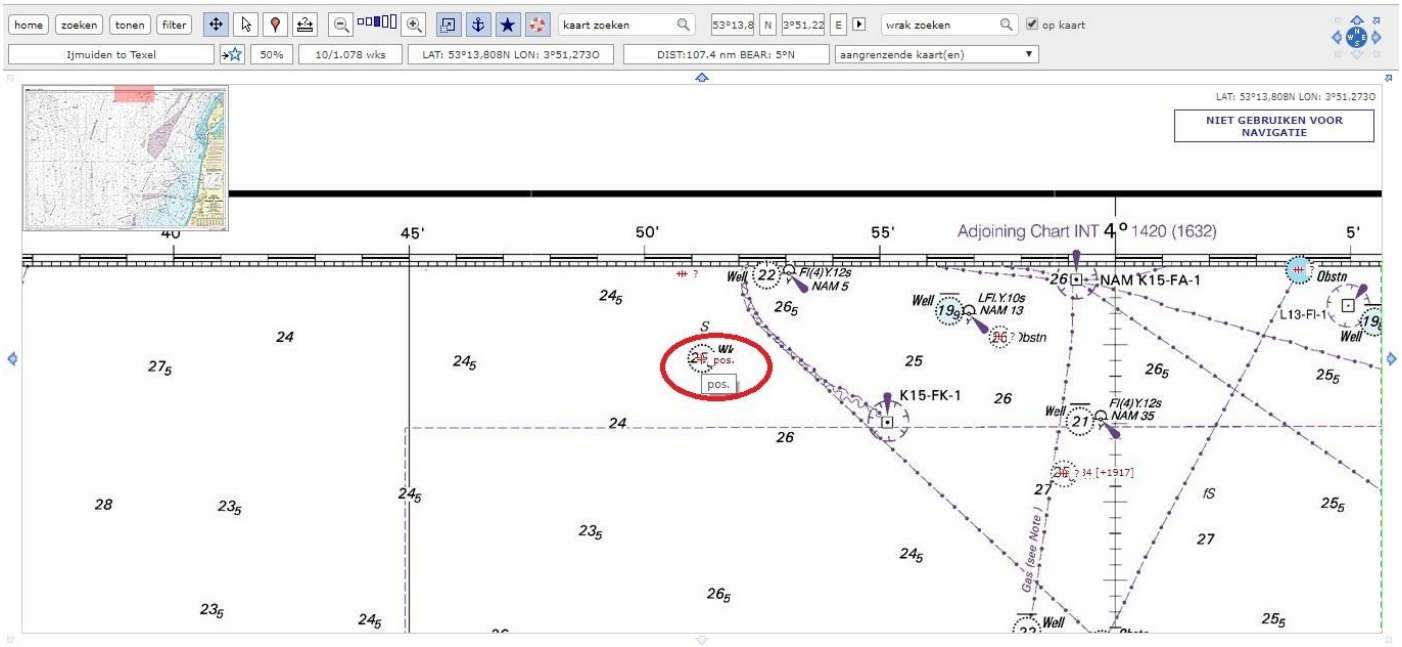
Type schip:	**vrachtschip** / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders: onderzeeër
Van welk materiaal is het wrak?	**IJzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem?	**Rechtop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant, **ca 15 graden over stuurboordkant**
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: 78 m, breedte: m, hoogte: 4 m
Zicht onderwater:	8 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, niet gezien**
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 compleet met slakkenhuis van de ketel naar stoommachine.**
Zijn er stoomketels aanwezig?	**Ja** / nee: **2 ca 2.5x3 m diameter en een drukvat ca 2 meter (bolvorm)**
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	**1, opvallend detail was de schroefaskoker.**
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	**4, waarvan 2 zichtbaar, 1 afgebroken en 1 onder het zand, roerblad en roerkoning lagen tegen de schroef**
Diameter schroefblad:	4 M

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:

OVERIGE INFORMATIE:



UNKNOWN

Wreck Number	State = LIVE	64679
Chart Symbol	WK 25.5	
Date Last Amended	20/10/2018	
Wreck Category	Dangerous wreck	
WGS84 Position	Latitude = 53°13,83'N, Longitude = 03°51,22'O	
Depth 25,5 m	Water Depth 26 m	
Depth Method	Found by multi-beam	

Original Detection Year 2004
Last Detection Year 2018

General Comments
Dutch wreck records 2017(SEP 2017/000040330) used aswell

Surveying Details
HH340/620/07 7.7.04 WK 25.5MTRS IN 5313.83N, 0351.22E [WGD]. (NETH NM 27/346/04). - NM 3841/04.

Noot van Erik:
Stoomschip meerdere ketels 3 cilinder roer zichtbaar met daar onder de schroef (vierblads). Wrak ligt in een hoek, machine staat recht op iets scheef 15 graden zeer lange schroefas koker zichtbaar. Het viel me op dat er niet veel koperwerk zichtbaar was voor een stoomschip.
Schat de totale lengte van het wrak op 78 meter.

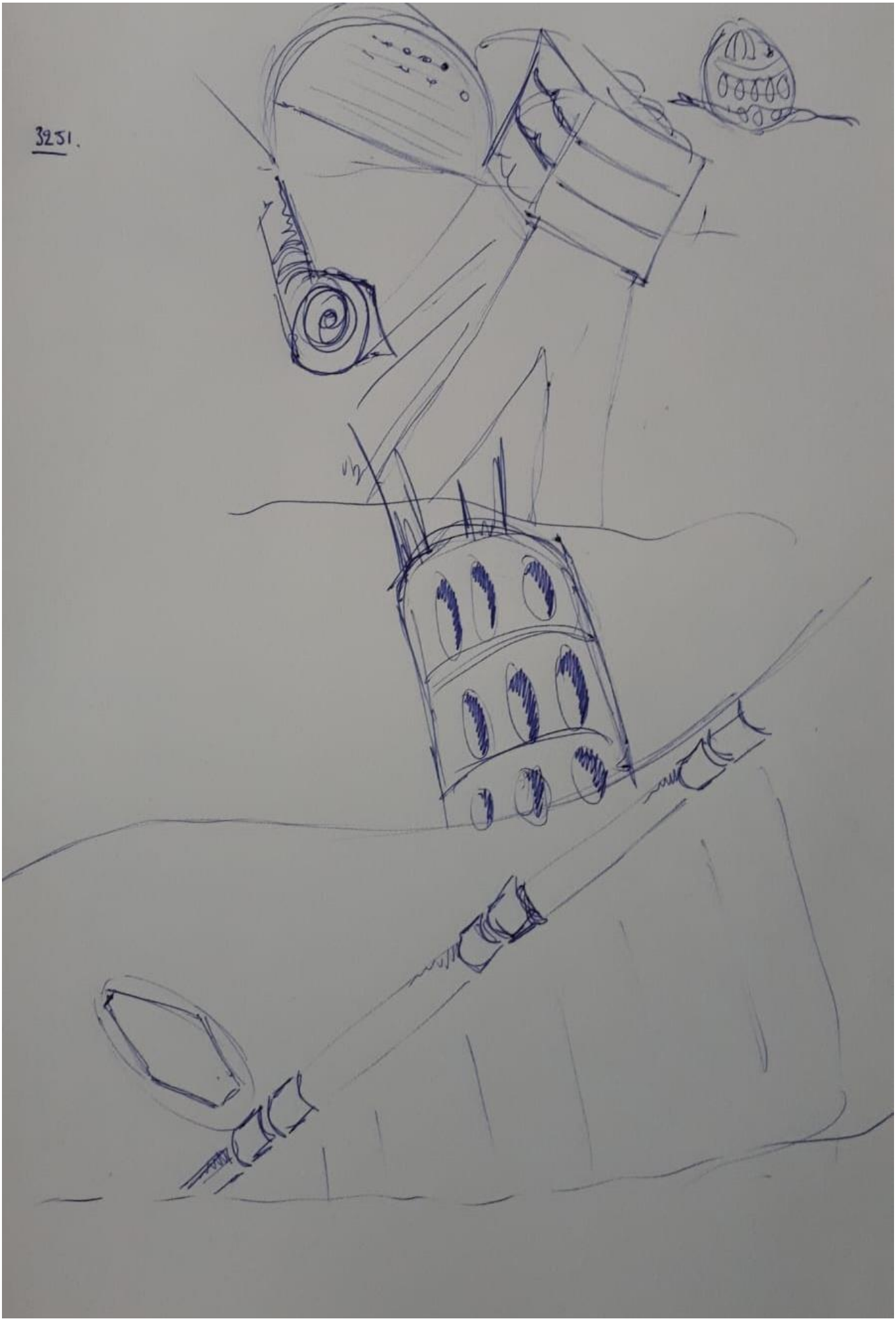
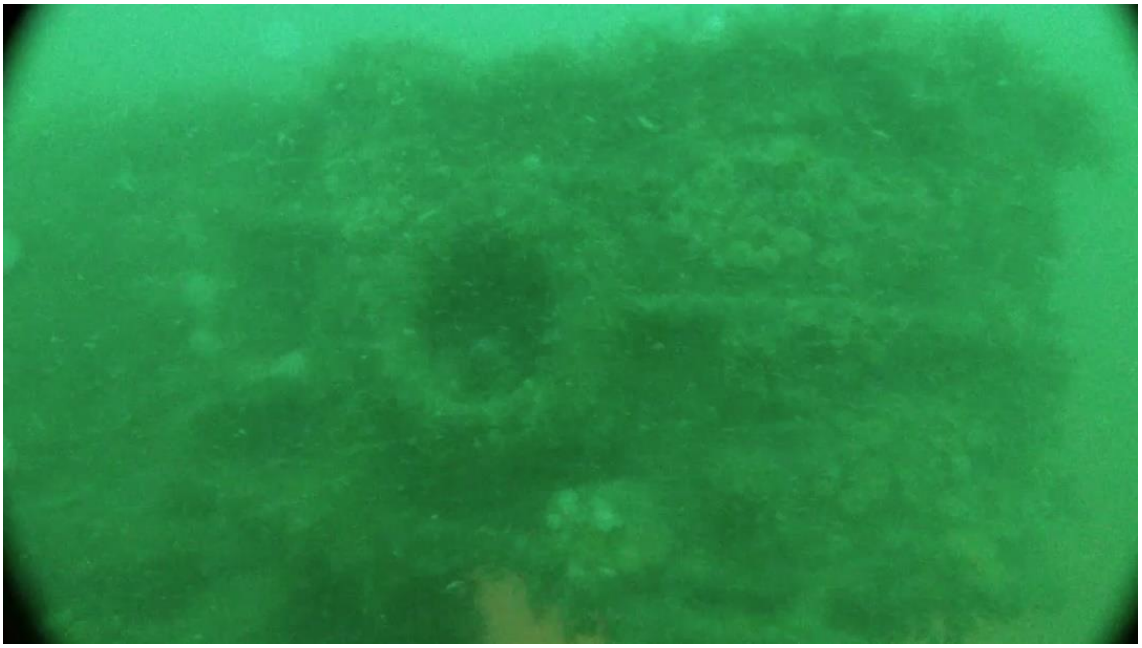

3251.

Foto van het drukvat voor de 2 stoomketels. Deze had een diameter van ca 2 meter. Opvallend detail is de geklonken bol, zonder pijpen aan de binnenzijde. Deze was volledig leeg. Nog geen idee wat de functie is van zo'n bol vat.

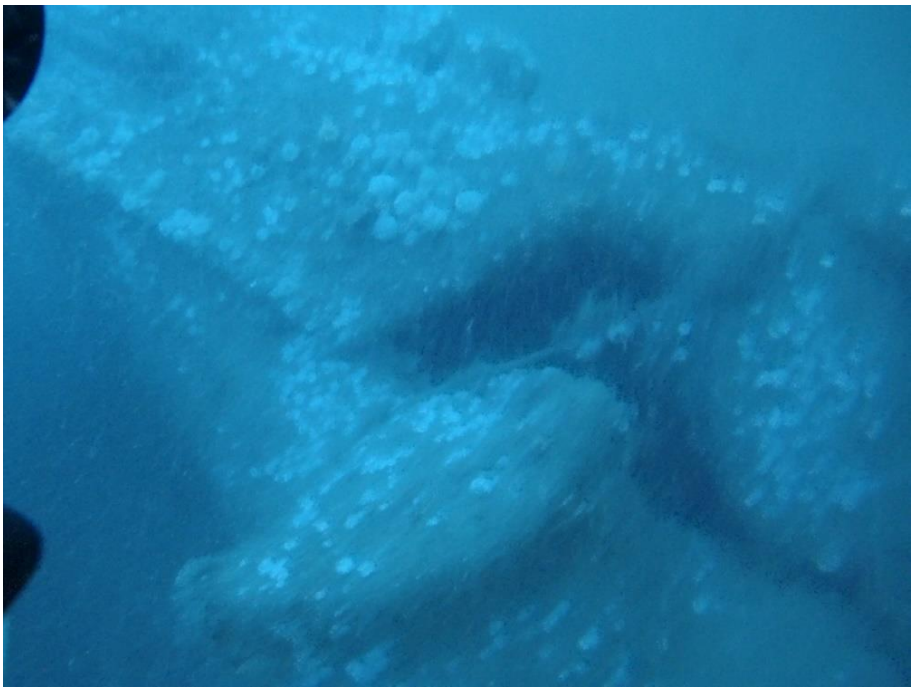
Stoomketel 1 heeft een diameter van ca 2,5 meter en een lengte van 3 meter. De andere stoomketel ligt grotendeels onder het zand.



Detail van de cilinderkop van de motor. Een flens voor de stoomafvoer is duidelijk te zien.

Detail van de aandrijfassen van de stoommachine. Deze liggen bedekt met lijnen en netten.

Detailfoto van het scharnier van het roerblad. Rechts ligt het roerblad, links de stern waar deze aan vast zit.



Vierblad schroef met afgebroken blad met roerblad eroverheen. Het gat in het blad is door schade. Het afgebroken schroefblad is niet terug te vinden op de filmpjes.

SCANS

HMS Arabis
Scan 54,42,313 N/ 3,11,765 O niks waargenomen
Scan 54,42,349 N/ 3,11,850 O niks waargenomen scan 100 meter breed 2 zoek slagen bij de posities.

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
7-07-19		1	Dn-05	54°42,31398'N	3°11,76597'E	HMS Arabis BJ 1915 UK mijnenveger 81x10m	Niet gevonden						

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
7-07-19		1	Do-56	54°55,827'N	003°48,628'E	Niets gevonden							

OBST
DO-58 Jouke ook NR 29752 op 54,54,914 / 3,22,345 ? ongeveer 20 m

4135 - 54,56,150 / 3,24,540 gemist

DO-57 Jouke ook NR 4138 op 54,56,566 / 3,24,626 zeer klein ?

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
7-07-19		1	Do-57	54°56,566'N	003°24,626'E	Niets gevonden							

DUIK 3 OCEAN PRINCE

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
7-07-19		1	Dn-04	54°28,24128'N	2°38,55829'E	Ocean prince sunk 1968 UK Engels NR 6899	Op gedoken, weinig zicht, dus weinig netten en lood	3					

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	UK 6899
Positie WGS84:	54,28,241,28 N / 2,38,558,29 E
Wraknaam:	Ocean Prince
Locatie: Noordzee / Anders:	Noordzee
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2019

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip:	vrachtschip / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders: **Boorplatform**
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, **op zijn kant zijde onbekend**
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:	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?	

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:
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	
Diameter:	M

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:

OVERIGE INFORMATIE:

OCEAN PRINCE

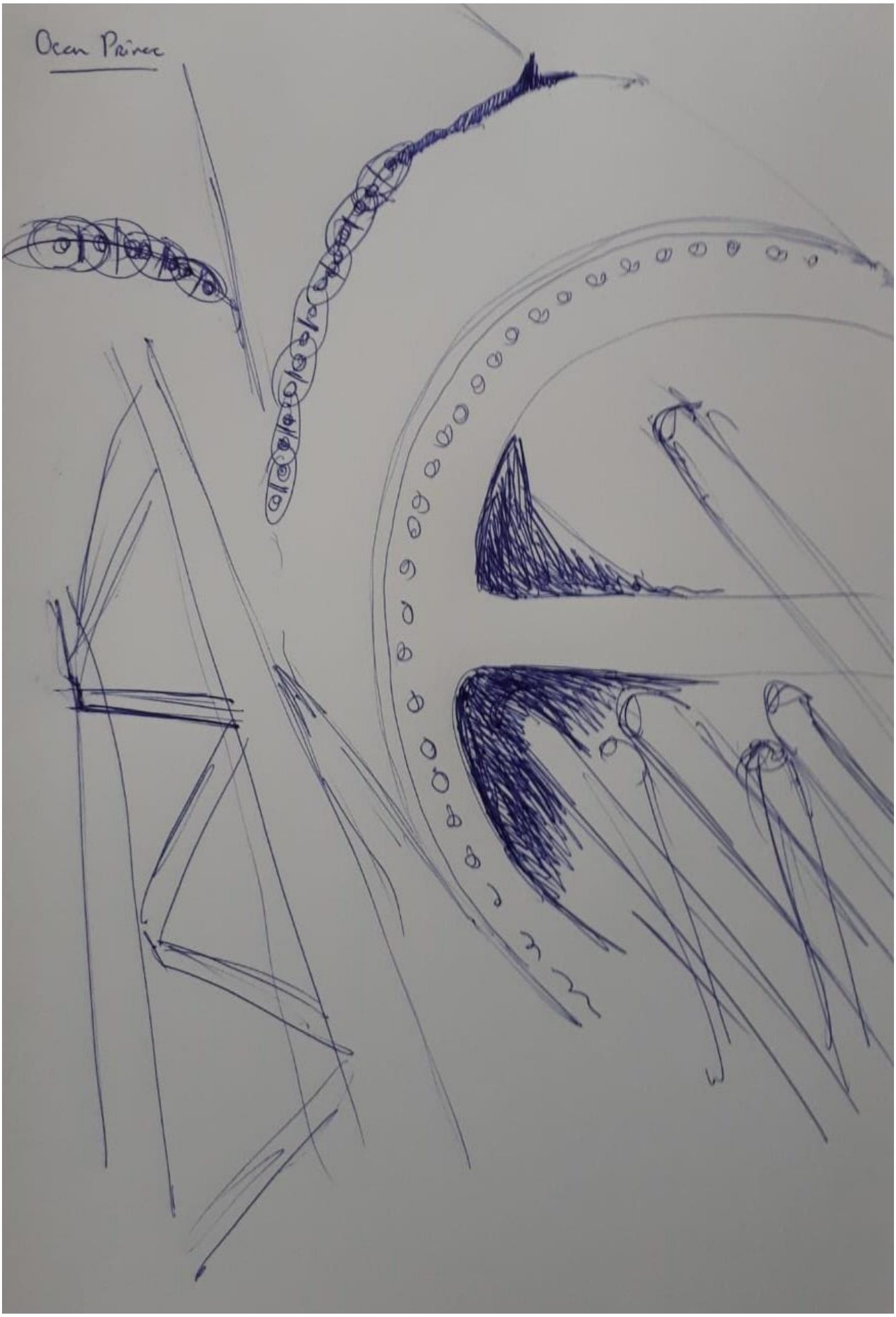
Wreck Number	State = LIVE	6899
Chart Symbol	WK SW 18.2	
Date Last Amended	01/10/2002	
Wreck Category	Dangerous wreck	
WGS84 Position	Latitude = 54°28,26'N	Longitude = 02°38,36'O
Position Accuracy	25 m	
Horizontal Datum	EUROPEAN (1950) (ED50)	
Position Method	HI-FIX Parabolic or Hydrotrac	
Depth 18,2 m	Water Depth 21 m	
Name	OCEAN PRINCE	
Type	DRILL VESSEL/RIG	
Flag	UNITED KINGDOM	
Date Sunk	06/03/1968	
Original Detection Year	1968	
Last Detection Year	1971	

Circumstances of Loss

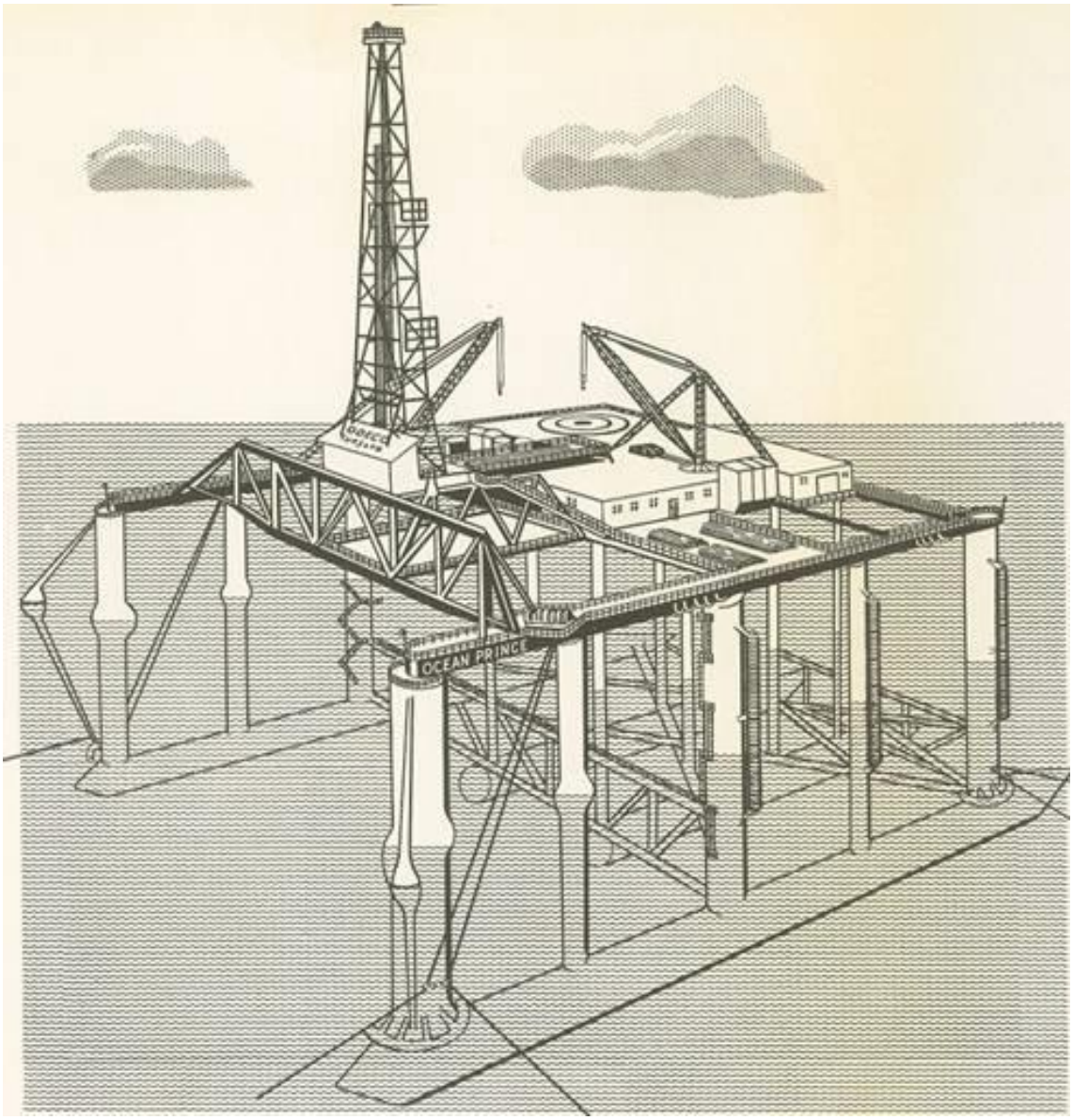
BUILT IN 1965 BY ODECO (UK) LTD. A SEMI-SUBMERSIBLE DRILLING PLATFORM. DESTROYED BY A STORM WHILE SITTING ON THE BOTTOM APPROX 125M OFF SCARBOROUGH. HIT BY 50FT WAVES & 90MPH WINDS. CREW OF 45 RECOVERED.

Surveying Details

** H3947/65 26.3.68 DW IN 542818N, 023827E, MARKED BY RWB SPH LT BUOY, FL, BELL, RAREFL CLOSE SE. (HYDROGRAPHIC DEPT). - NM 619/68.
** H3947/65 26.9.68 LEAST DEPTH OVER WK, 2FMS 3FT, MARKED BY BUOY AS ABOVE. (BOT, 25.9.68). BR STD.
** 14.8.69 CONTRACT FOR CLEARANCE AWARDED TO RISDON BEAZLEY. (LLOYDS 197/189). NCA.
** H3947/65 2.9.69 SALVAGE OPS BY RISDON BEAZLEY.
** H3947/65 18.9.69 ISOLATED DANGER BUOY TO BE CONTINUED & MOORING BUOYS ADDED. (RISDON BEAZLEY, 12.8.69) - TNMS 1328 & 1401/69.
** 6.7.70 SALVAGE VESSEL 'VARIUS', OWNERS ULRICH HARMS, IS CLEARING WK. (LLOYDS 201/527).
** 10.7.70 CLEARING OPS COMPLETED, WK DISPERSED, 29.6.70. (LLOYDS 202/17).
** H3947/65 30.9.70 OBSTRUCTION SWEPT CLEAR AT 10FMS 2FT, LT BUOY WITHDRAWN. (RISDON BEAZLEY, 11.9.70, BOT LTR 23.9.70, & DECCA SURVEY). AMEND TO OSW 10FMS 2FT. DELETE BUOY. - NM 1660/70.
** 1.4.71 AMEND TO SW 18.8MTRS. NC 2182B.
** H3947/65 19.11.70 CONFIRMATION OF ABOVE. (RISDON BEAZLEY LTR 11.11.70).
** H3947/65 15.10.71 EXAM'D IN 542817.9N, 023826.5E USING HIFIX [2 LOP]. SWEPT CLEAR TO 60FT. LEAST DEPTH BY E/S 62FT. (DECCA SURVEY REPORT, 10.9.71). AMEND TO WK 18.2MTRS. BR STD.



Situatieschets door Betty van den Berg



Artist impression waarbij de dwarsconstructie tussen de pilaren en 1 pilaar ons duikgebied was. Het is een immens groot platform waarbij maar een heel klein fragment per duik kan worden onderzocht.

Ketting doorsnijdt een grote cilinder constructie, mogelijk van een sleepketting.

Crewmen Aboard 'Ocean Prince' Remain Calm During Emergency

When an emergency situation arose on the drilling barge "Ocean Prince," members of the crew "behaved in an orderly manner and did exactly as instructed by supervisory personnel."

The men who acted calmly under trying conditions were rescued through the efforts of a Burmah Oil pilot, Capt. Robert Balls. The "Ocean Prince" later broke up and sank into the sea after being battered by high winds and heavy seas for about 15 hours.

A week after their rescue, members of the crew and all employees of Odeco (U.K.) Limited were present at a dinner party. At the dinner, Capt. Balls, who operated his 'copter in winds far in excess of those under which helicopters normally fly, received a gold watch. A gold watch also was given to Capt. Goodinson of the British Trawler "Hector Gannet." Capt. Goodinson's vessel stood by the rig in 50- to 55-foot seas until all personnel had been evacuated from the barge.

Two men aboard the "Ocean Prince" during the emergency were also given gold watches for the manner in which they handled the situation during the North Sea storm. They are Toolpusher George Mostyn, an American, and Barge Engineer Ronald MacDonald, a British subject.

During the emergency, the "Hector Gannet" was acting as the master radio because the "Ocean Prince" had lost her aerials when the derrick was lost overboard. The 361-foot trawler said she was as close as she could get to the stricken rig in the mountainous seas 90 miles off England's northeast coast.

The rescue helicopter flown by Capt. Balls was the one normally used to ferry men to the rig. The bearded, 32-year-old former Fleet Air Arm pilot flew the Westland Wessex in weather conditions which, according to the book, were too bad for helicopter flying.

"The weather was not very nice, but there was no difficulty. There was no panic on the rig," Capt. Balls said.

"These were some of the worst winds I have ever flown in. Normally the capacity of the helicopter is 16 men, but I was able to take more than this because I kept the fuel load down," Capt. Balls said. "I think any helicopter pilot would have done the same to save these men," he added.

Crew electrician Ken Ellis summed it up for the crew when he said of Capt. Balls, "It was a marvelous feat. I don't know how he managed to land on the swaying deck. He deserves a medal."

The first sign of any trouble came at about 2 a.m. on the morning of March 6 when the barge experienced a violent movement. From that time on, personnel aboard the barge proceeded in an orderly manner acting in a way prescribed when encountering bad weather. Rig personnel were informed of the situation and put on standby basis. They remained on the alert until every man was loaded aboard the helicopter and removed from the platform. On the helicopter's third trip to the rig, the last eight men went aboard at 8:52 a.m., almost seven hours after the first hint of trouble. From there, the men head for Scarborough and safety. The other 37 men had been temporarily housed on The Offshore Co. rig "Constellation." They were later also brought to shore.

So far as we know, Capt. Balls hasn't received a medal, but Odeco (U.K.)—thanks to the pilot and all those who helped in getting the men ashore—could send out the word "28 Odeco hands, 17 contract personnel rescued."

'Ocean Prince' Crewmen Listed

Crewmen taken from the "Ocean Prince" prior to its breaking up included 28 Odeco hands and 16 men who were contract personnel.

Those who were flown to safety by Capt. Robert Balls, a Burmah Oil helicopter pilot, were George Mostyn, Tommy Coxon, Jimmy Ball, Joe Mostyn, Garth Storrer, Virgil Blackburn, Brian Prince, Henry Clarke, Bill Trotter, George Burn, John Coultas, Tommy Lisle, Johnny Henzell, Jon Horseman, Ronald McDonald, Paul Baumgardner, Kef Ellis, Ralph Fall, Geoff Berry, Curtis Evans, Neil Skelton, John McSween, Bieull Trotter, Jr., Martin Smith, Billy Allan, Mike Cuthbertson, D. Robinson and Allan Smith.

DUIK 4 4137 WRAK ONBEKEND

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
8-07-19	14:00	1	Dn-06	54°59,24000'N	3°29,18000'E	NR 4137, ca 50 m lang, hoogte ca 6 m, op diepte 39 m	Duiken indien het weer het toelaat	4	15:00 duiken, ging goed ondanks de stevige sea state, onder water erg mooi en prima zicht	4-5	4-5		

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer: 4137
Positie WGS84: 54,59,240 N / 3,29,180 O
Wraknaam: Onbekend
Locatie: Noordzee / Anders:
Doel van het bezoek: Expedition Northsea 2019

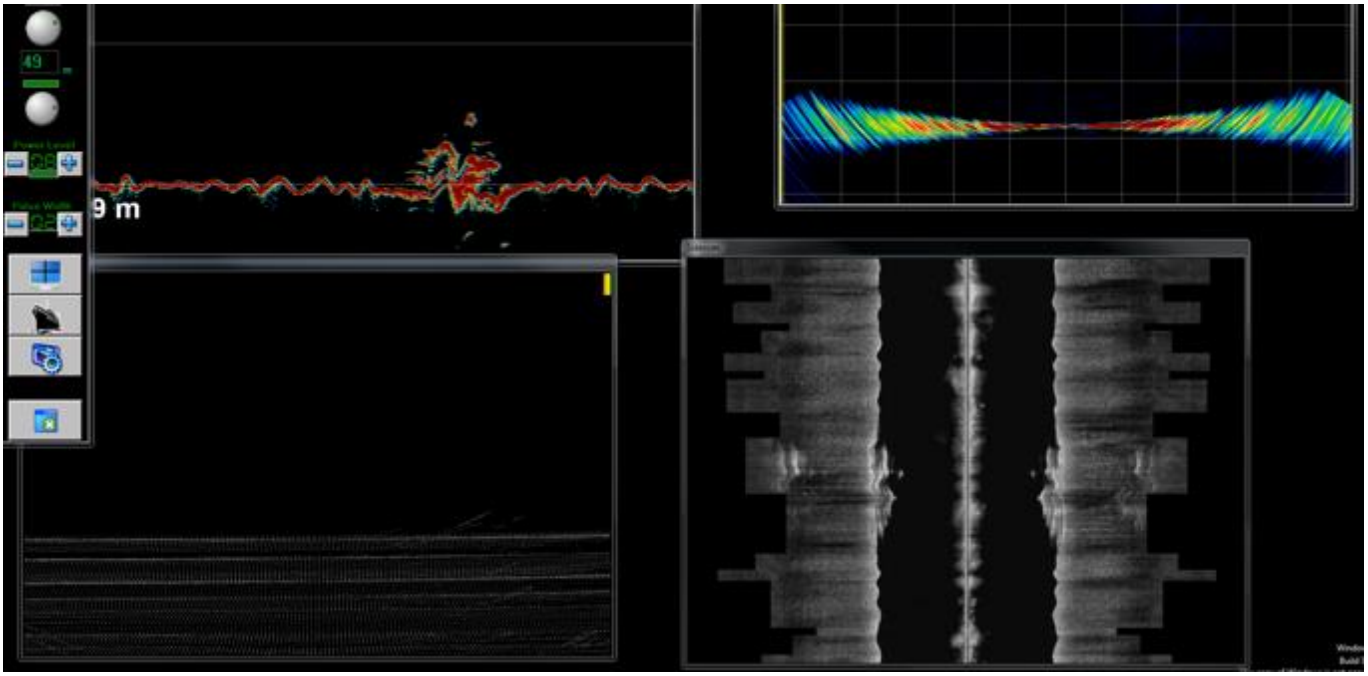
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

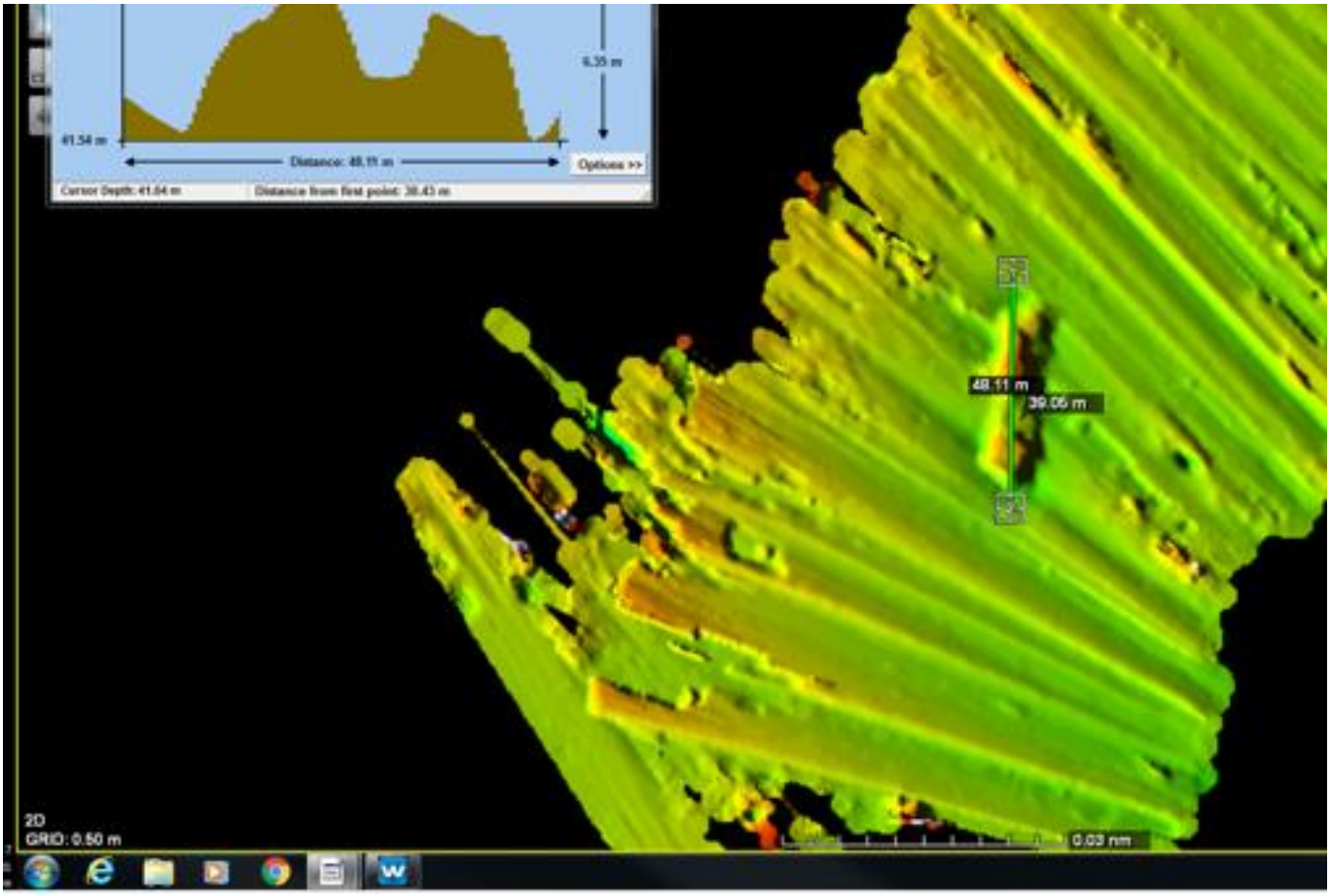
Type schip: vrachtschip / **vissersboot** / oorlogsschip / zeilschip / anders: onderzeeër
Van welk materiaal is het wrak? **IJzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem? **Rechtop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog aanwezig? **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: 50 m, breedte: m, hoogte: 6 m op diepte 39 meter.
Zicht onderwater: 8 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?

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, het wrak was nog niet uit elkaar gevallen. De machinekamer was nog niet zichtbaar.
Indien ja onderstaande vragen beantwoorden
Aandrijving? **Dieselmotor** / stoommachine
Zijn er stoomketels aanwezig? Ja / nee:
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)? 1
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven? Niet bekend
Diameter: M

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:





OVERIGE INFORMATIE:

Aankomst zondag avond Scan/duik maandag 15 uur 8/7/19 49x12 m 185 graden.
Viskotter recht op de bodem op zijn kiel, frame staat nog recht op, boom op het dek, diverse ramen zitten er nog in incl. kompas op het dak
Geen schade zichtbaar aan het wrak. Op gedoken door 10 man diverse filmbeelden en foto's.

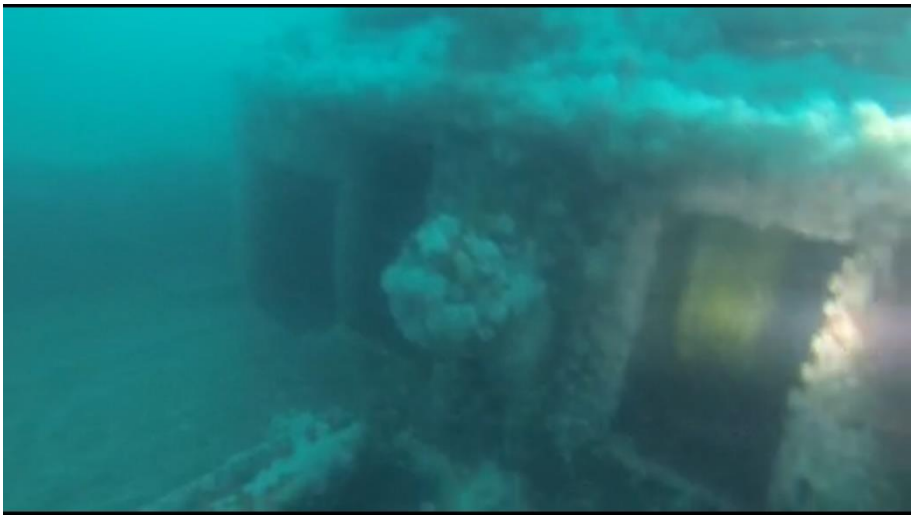
From: Roeland zwaan
Sent: dinsdag, juli 23, 2019 3:55
To: Bult, Tammo
Subject: goedenavond

Goedenavond tammo.

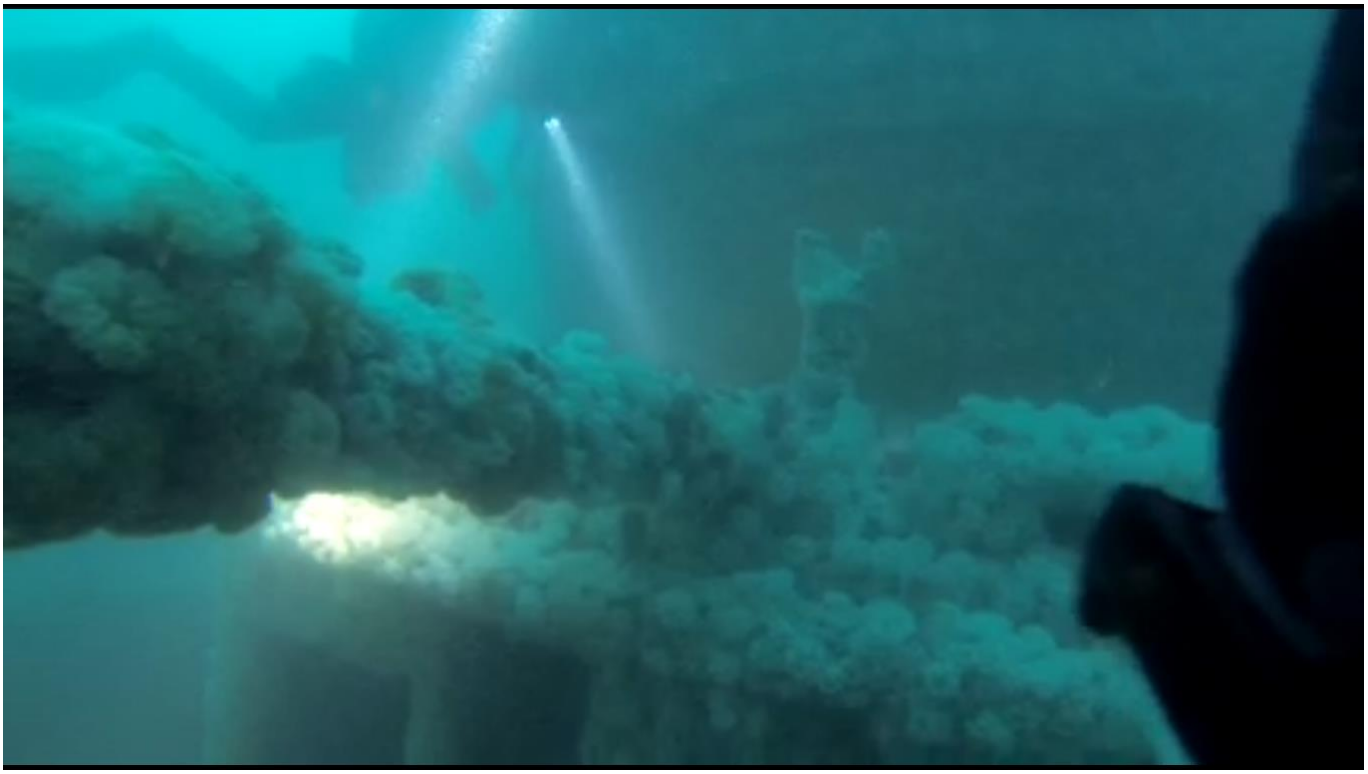
Hierbij een mailtje over het stukje van het visserijnieuws over jullie duik op zoek naar de o13.
Daarbij stond ook vermeld over de vondst van een nog niet bekend vissersschip.
Bij mij staat in mijn Deense viskaart. Op deze positie "bjergboen" na beetje zoeken omdat het ook mijn interesse wel is. Kwam ik op bouwjaar 1956 te esbjerg calsign OUOC. Lengte in feet 53 en de breedte 16. Ik heb een kennis in Denemarken gevraagd of hij geen foto kon bemachtigen of achterhalen. Mijn vraag is dan ook of er geen foto van het wrak door jullie gemaakt is.
Met vriendelijke zeegroet. Roeland zwaan
Schipper van de uk 151 stellar

Onderstaande foto's zijn screenshots van een filmpje van expeditielid Eddy Beertens.

Het dichte voordek met links een gedeelte van de railing.



Werkdek met grote katrol voor de mast in het midden van de opbouw. De deuropening naar de technische ruimte met gele touwen op rol zie je rechts op de foto.



De giek ligt naast de mik voor het stuurhuis.

Links op de foto staat de trap van het Main Deck naar het Bridge Deck. De ruimte waar de lamp naar schijnt is de machinekamer met de generator. Op het de dek ligt een band. Waarschijnlijk gebruikt als fender.

De Railing op het Bridge Deck met de achterkant van opbouw rechts op de foto.

Top Deck met Mast in het midden op de foto. Het kompas is net niet zichtbaar in het deck. De lijnen en netten hangen over de Mast.

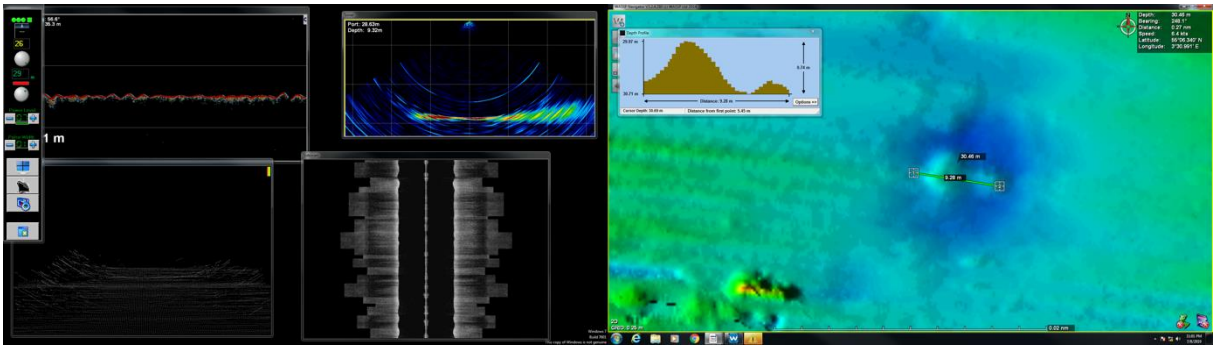
Uiterste topje van de Mast. Equipment van de Mast is afgebroken of eraf getrokken door een net. Deze zijn niet teruggevonden.

SCANS

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	07:00	0	DN-07	55°00,68009'N	3°31,82526'E	2799 ankerop			ROV beelden van Pim				

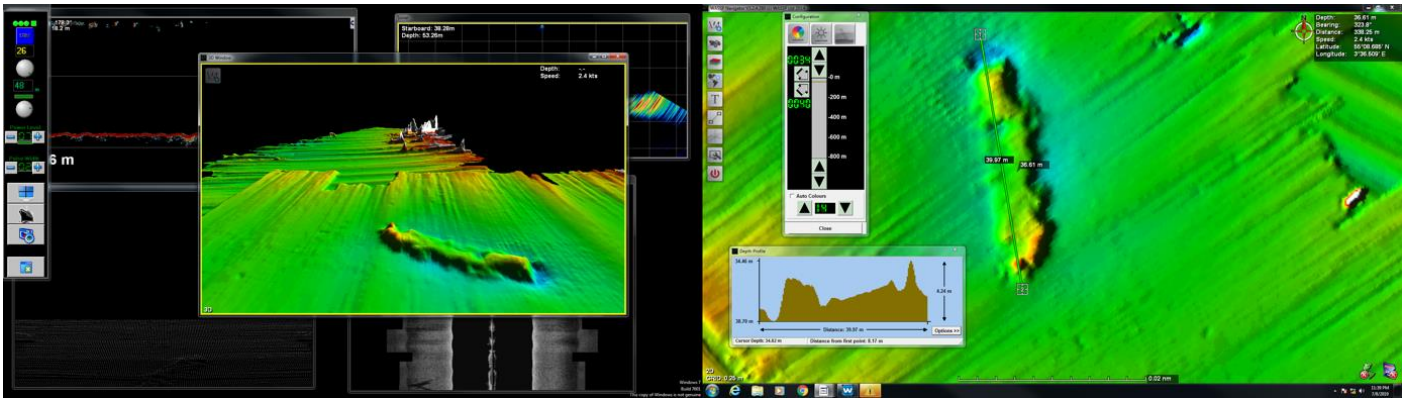
Scan wrak 4140
10 lang 70 cm hoog

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	08:00	1	Dn-07-01	55°06,340'N	003°30,990'E	4140 wrakje l 9,28 m h 0,60m							



Scan wrak 4141
40 meter lang 4,50 m hoog

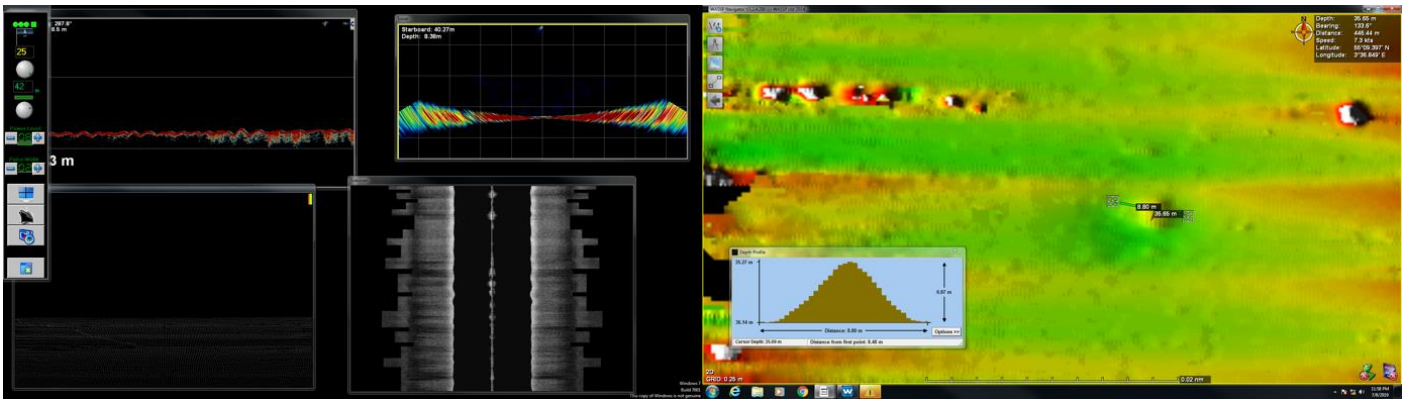
datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	08:20	1	Dn-07-02	55°08,680'N	003°36,520'E	4141 hektrawler?							



Duik waarneming
Oud schip met ruimen vermoedelijk zeil motor logger

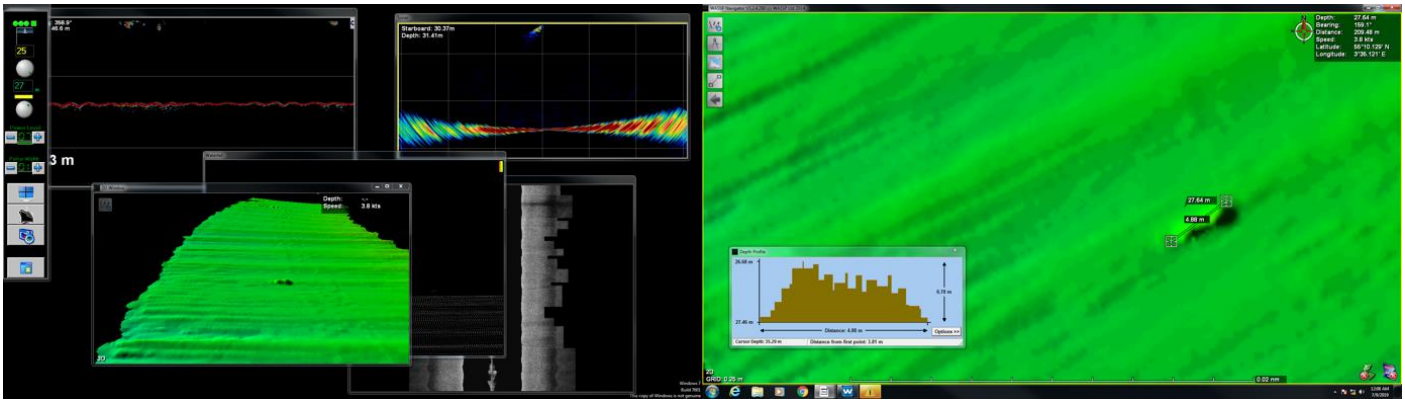
Scan wrak 4142
Ronde vorm 1 à 2 m groot en hoog

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	08:30	1	Dn-07-03	55°09,400'N	003°36,850'E	4142 grote steen							



Scan wrak 2802
Bijna weg onder het zand

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	09:00	1	Dn-07-04	55°10,039'N	003°35,162'E	2802 steen?							

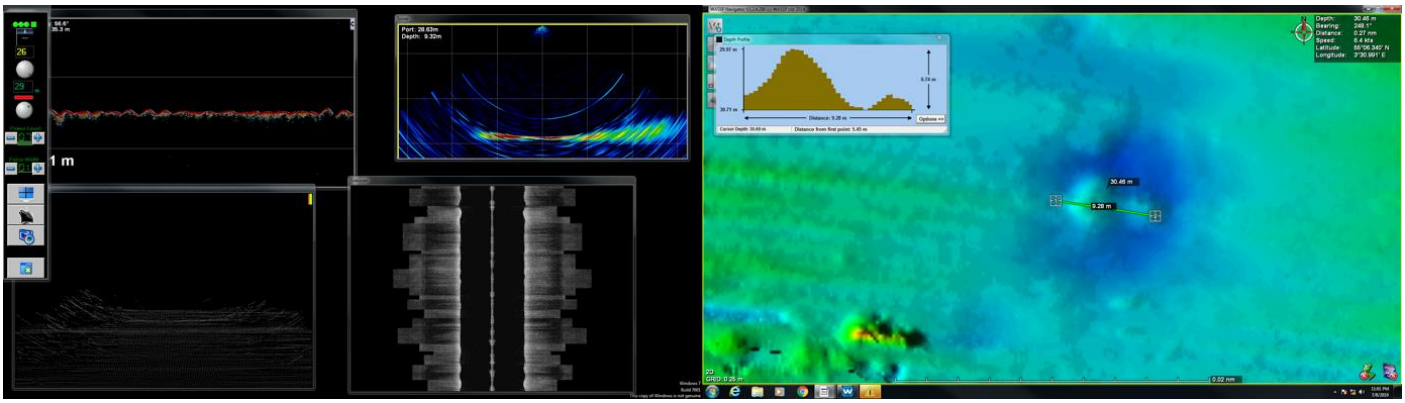


datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	10:00	1	Dn-07-05	55°08,680'N	003°36,520'E	4141 duiken op de hektrawler	Duiken om 10:00	5	Toch duiken op het wrak, daar zijn we hier voor. Het blijjkt een tegenvallertje. Prachtig zicht tot 20 meter, daarna slecht zicht en erg koud kennelijk				

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	07:00	0	DN-07	55°00,68009'N	3°31,82526'E	2799 ankerop			ROV beelden van Pim				

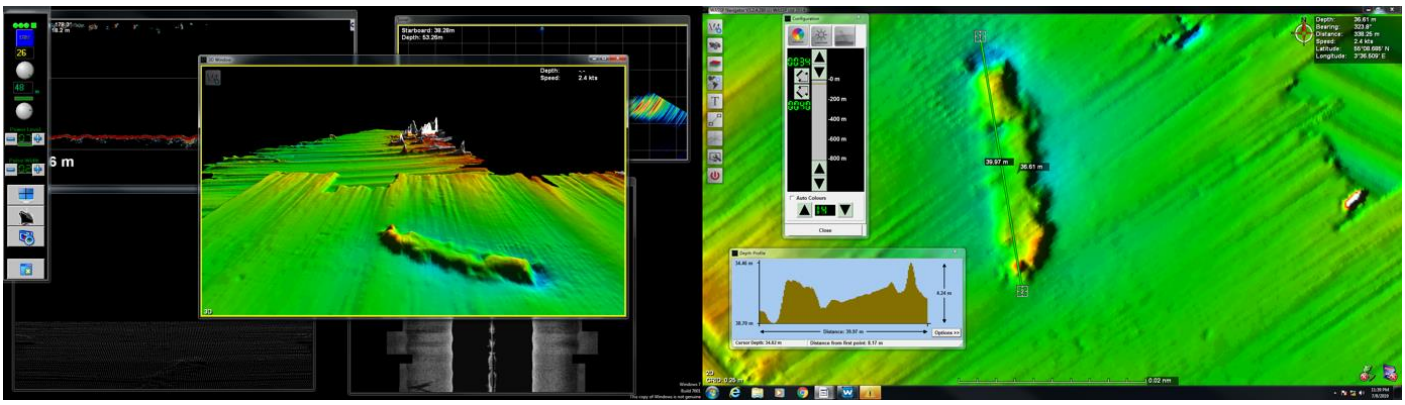
Scan wrak 4140
10 lang 70 cm hoog

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	08:00	1	Dn-07-01	55°06,340'N	003°30,990'E	4140 wrakje l 9,28 m h 0,60m							



Scan wrak 4141
40 meter lang 4,50 m hoog

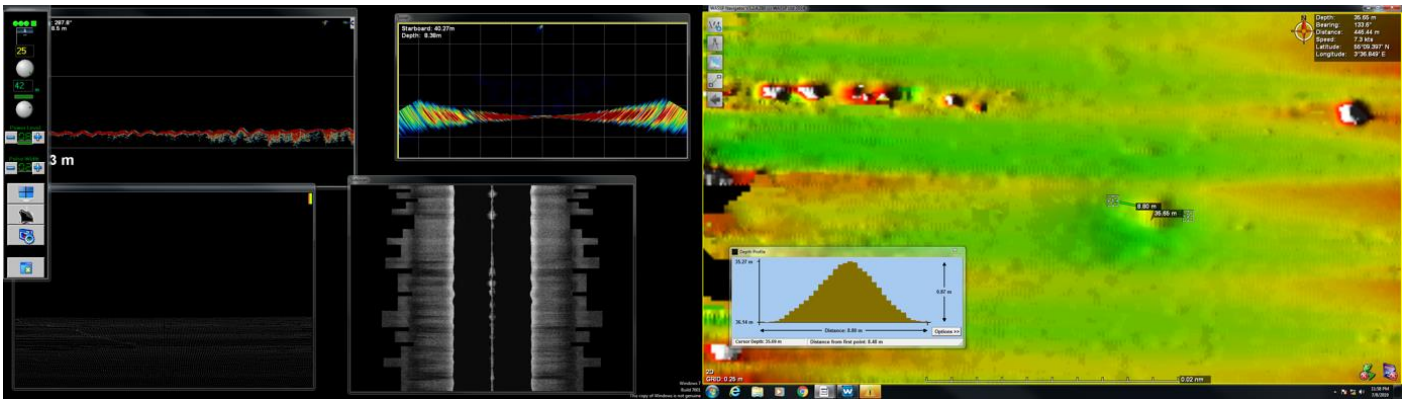
datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	08:20	1	Dn-07-02	55°08,680'N	003°36,520'E	4141 hektrawler?							



Duik waarneming
Oud schip met ruimen vermoedelijk zeil motor logger

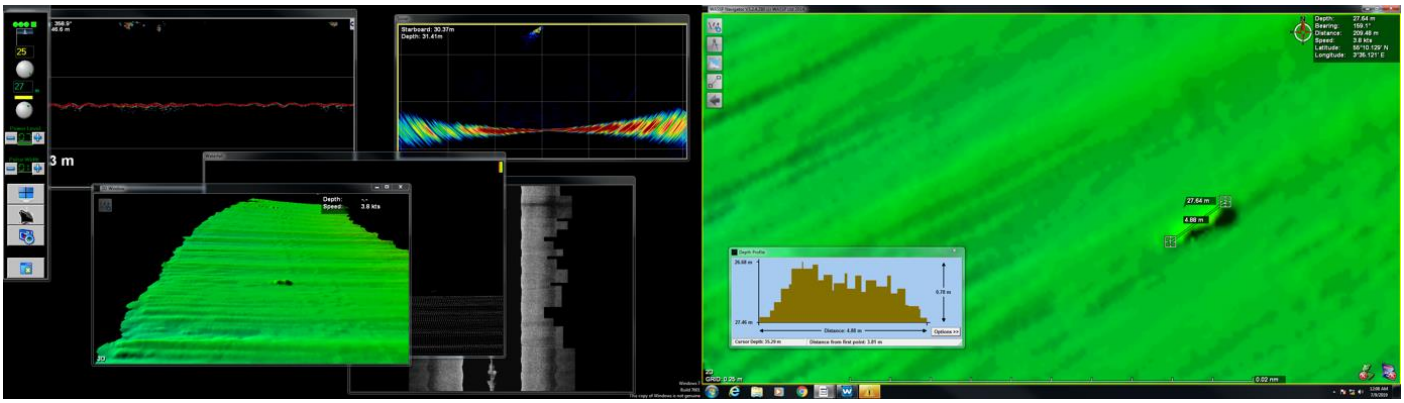
Scan wrak 4142
Ronde vorm 1 à 2 m groot en hoog

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	08:30	1	Dn-07-03	55°09,400'N	003°36,850'E	4142 grote steen							

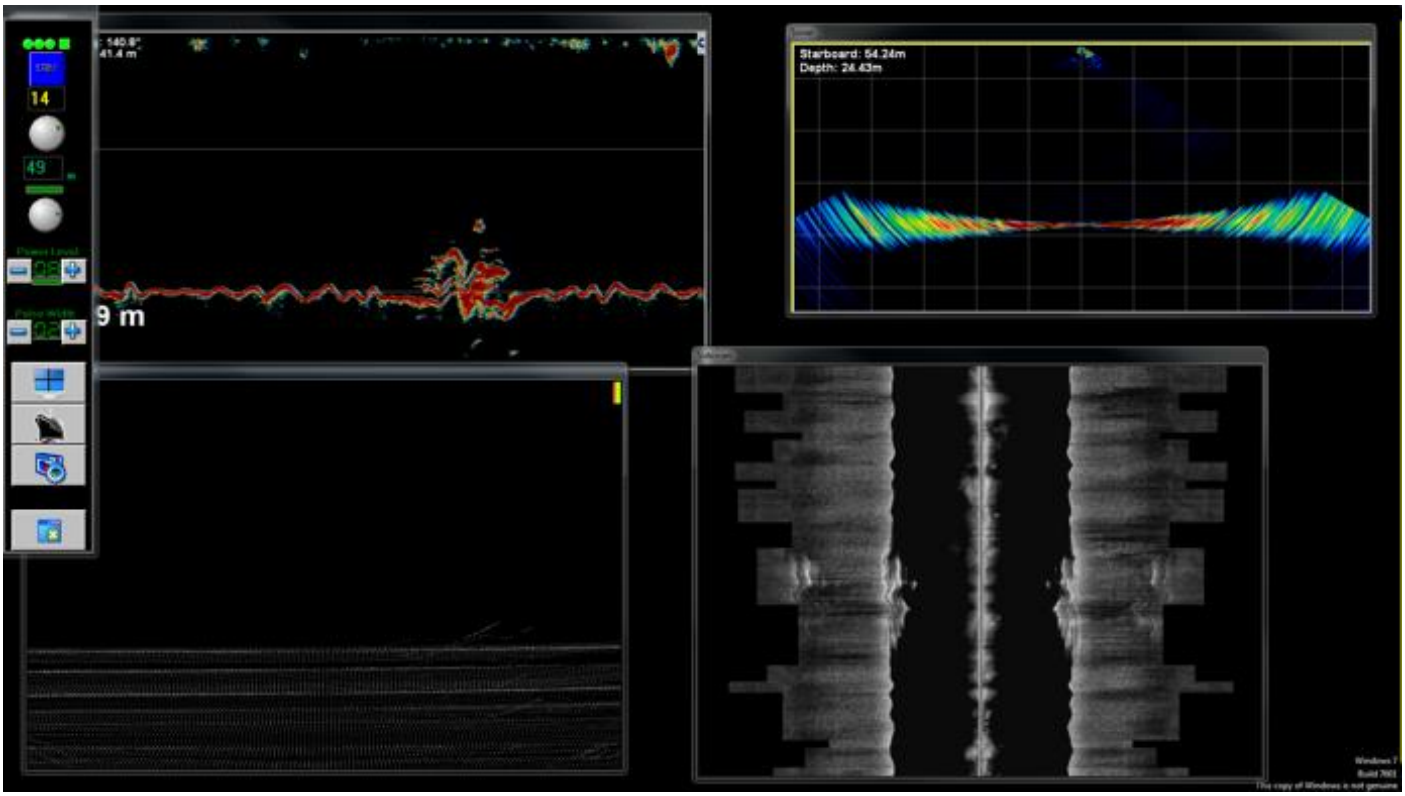


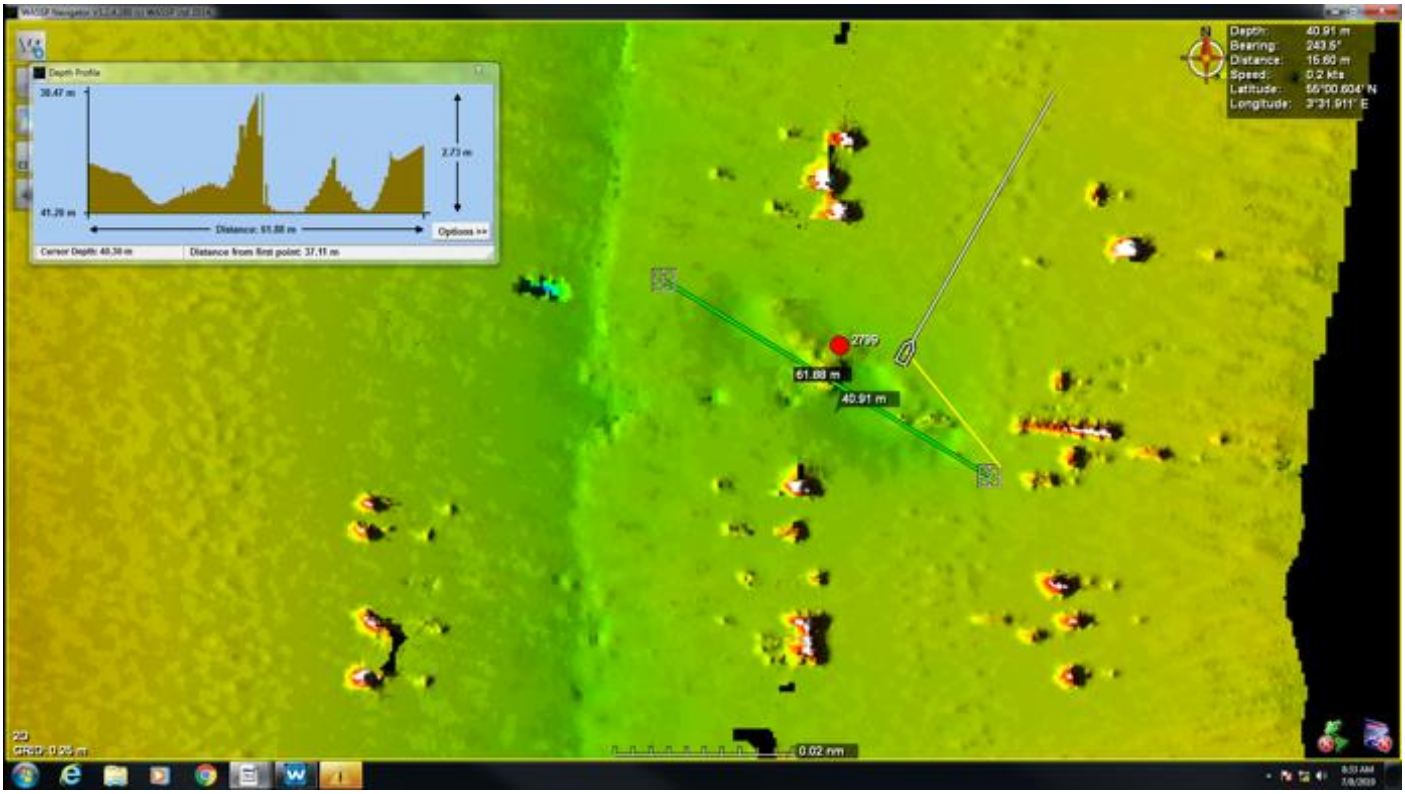
Scan wrak 2802
Bijna weg onder het zand

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	09:00	1	Dn-07-04	55°10,039'N	003°35,162'E	2802 steen?							



datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	10:00	1	Dn-07-05	55°08,680'N	003°36,520'E	4141 duiken op de hektrawler	Duiken om 10:00	5	Toch duiken op het wrak, daar zijn we hier voor. Het blijjkt een tegenvallertje. Prachtig zicht tot 20 meter, daarna slecht zicht en erg koud kennelijk				





Update 2019 nr. ? pos 55,09,000 / 3,41,350 zeer klein object

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	12:30	1	Dn-07-06	55°09,000'N	003°41,350'E	update 2019 vuile grond							

Update 2019 nr. ? pos 55,09,200 / 3,41,350 niks waargenomen

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19		1	Dn-07-07	55°09,200'N	003°41,350'E	update 2019 vuile grond							

Ook DO-49 pos 55,09,45 / 3,52,590 40 m lang 2m hoog diep in het zand

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19		1	Do-49	55°09,477'N	003°52,539'E		foto 48 is 49						

DO 48 geen goede waarneming

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19		1	Do-48	55°09,945'N	003°55,173'E	Wrak l 47 m 3,5 m hoog a 60 m lang	foto 48a is 48		Interessant om eens verder te kijken, maar ligt vrij diep op 50 m				

DO-42 niks waargenomen

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	14:28	1	Do-42	55°14,240'N	003°54,503'E		niets gezien						

Update 2019 nr. ? pos 55,14,420 / 3,54,500 gemist

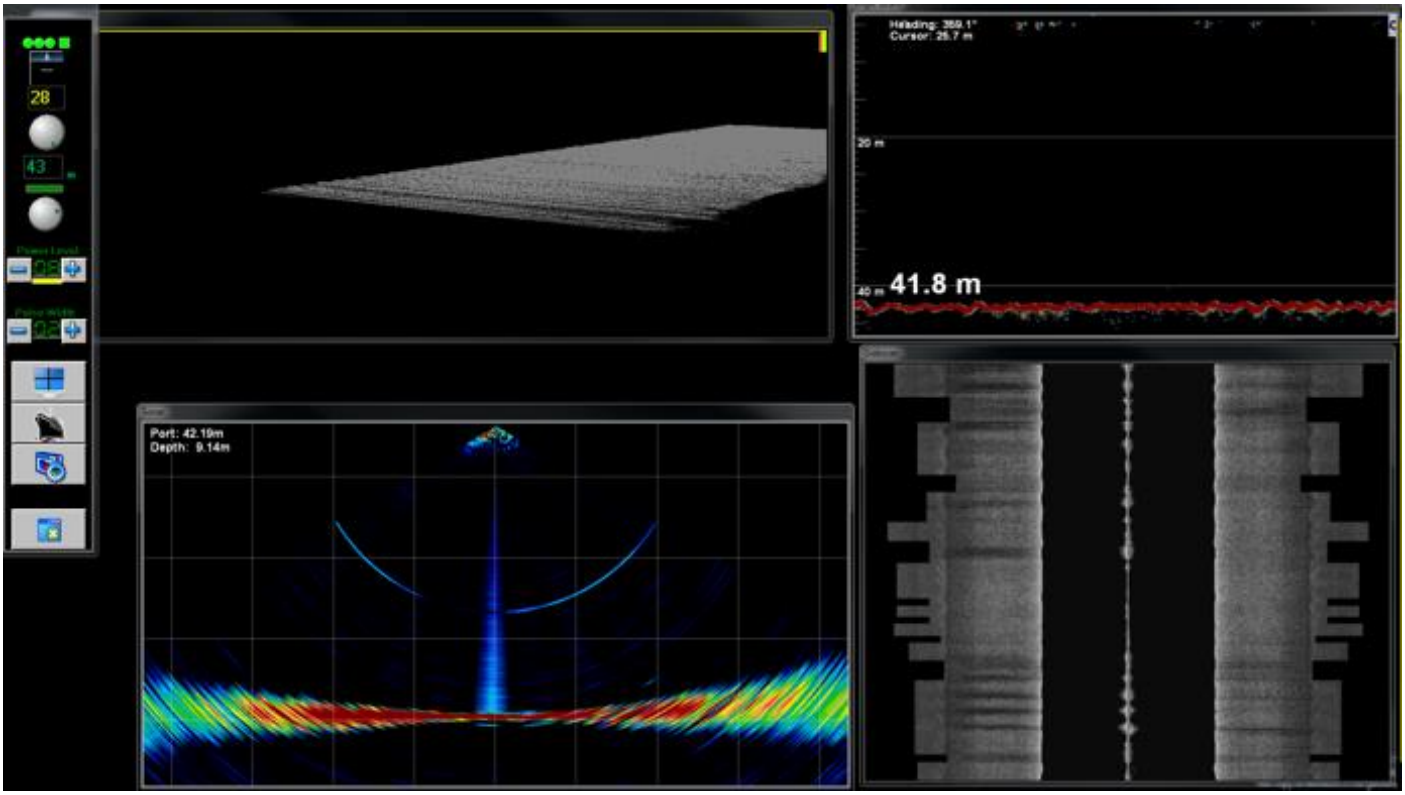
DO -43 niks waargenomen

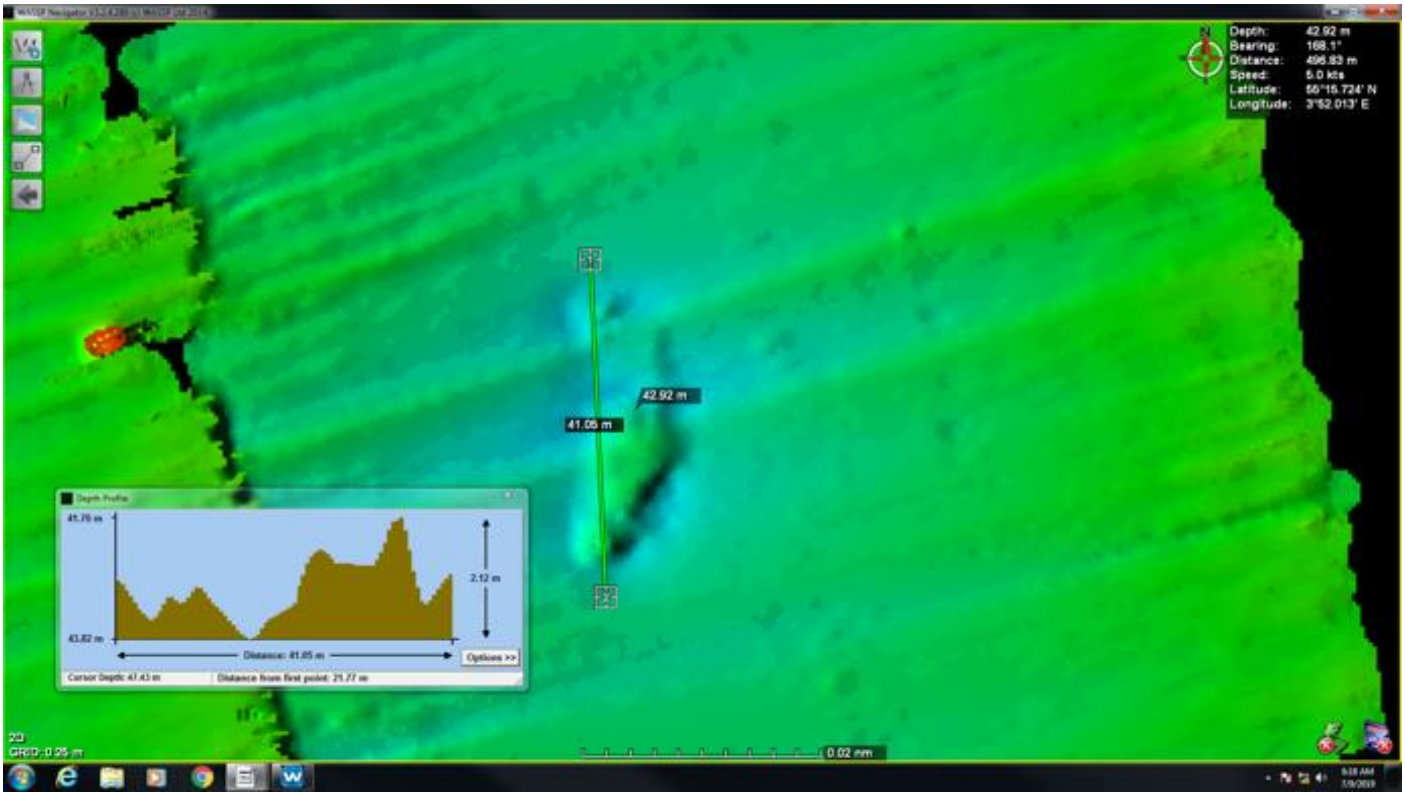
datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	14:48	1	Do-43	55°14,274'N	003°52,964'E		niets gezien						

Update 2019 nr. ?

Ook T 50 en DO-41 ongeveer 41 m

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	15:17	1	Do-41	55°15,700'N	003°51,912'E	"slagschip"	Mogelijk wrak gezien l ca 41 m, ca 40 m diep		Later nog eens kijken, bewaren				





Groot wrak geen duik

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	15:30	1	Do-35	55°16,941'N	003°50,499'E	"slagschip" Hy 2892	Groot wrak l 89 m br 20 m?		Goed voor een volgende duik. Zie duik 6.				

DUIK 5 4141 WRAK ONBEKEND

Scan wrak 4141
40 meter lang 4,50 m hoog

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	08:20	1	Dn-07-02	55°08,680'N	003°36,520'E	4141 hektrawler?							

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	4141
Positie WGS84:	55,08,680 N / 3,36,520 E
Wraknaam:	Onbekend wrak
Locatie: Noordzee / Anders:	Elbow Spit Doggersbank
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2019

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

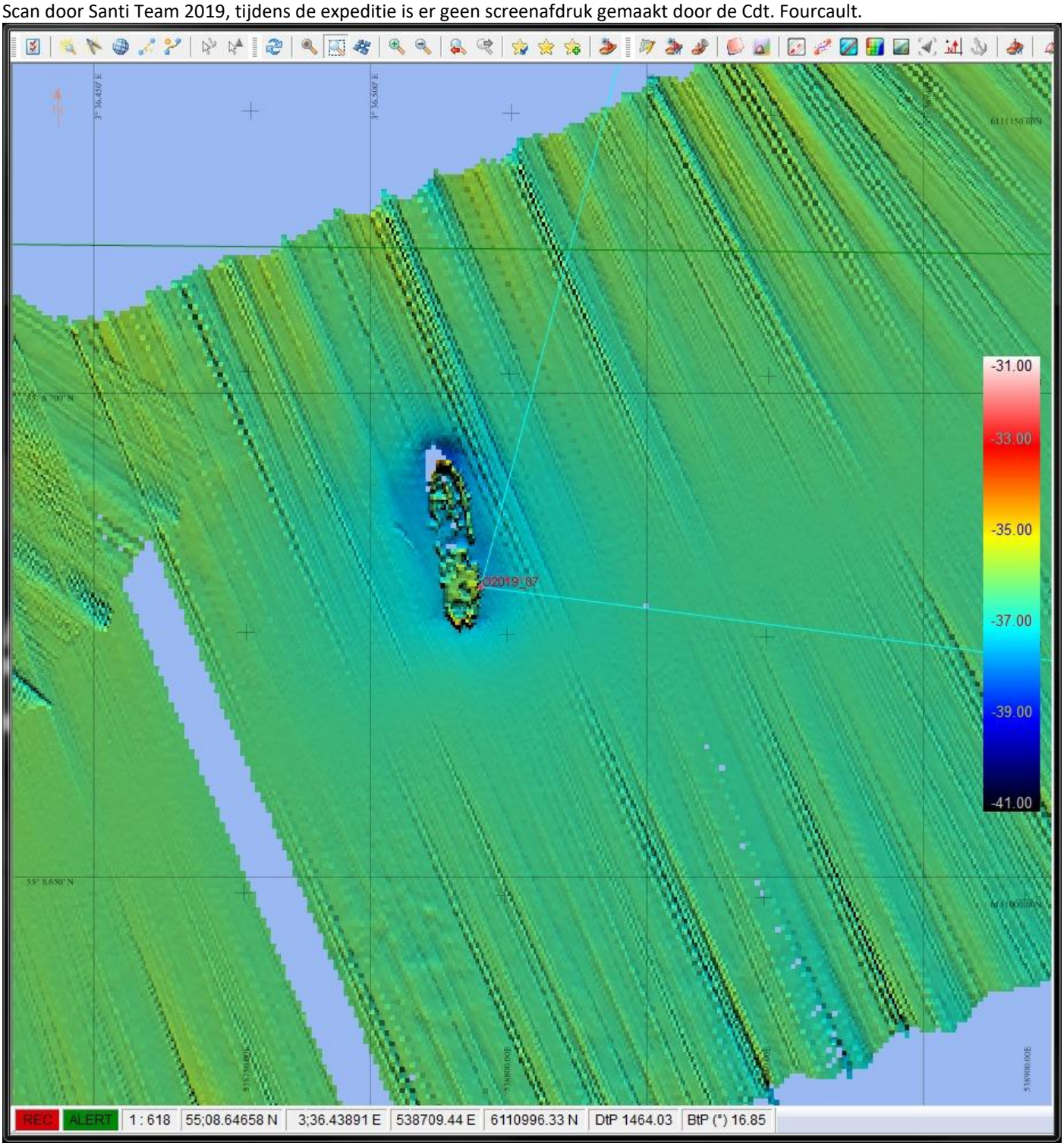
Type schip:	vrachtschip / **vissersboot** / oorlogsschip / zeilschip / anders: onderzeeër
Van welk materiaal is het wrak?	**IJzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem?	**Rechtop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog aanwezig?	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: 40 m, breedte: ca 6 m, hoogte: 4.5 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?	

KENMERKEN VAN HET SCHIP

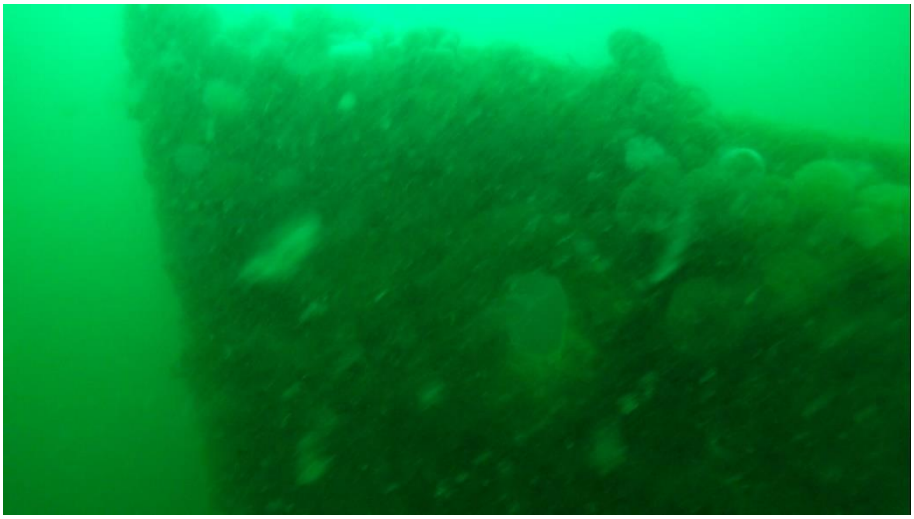
Wat is de bouwstijl van de romp?	**Geklonken** / gelast / weet ik niet:
Heeft het schip een rechte boeg gehad?	**Ja** / nee / Onbekend
Is de machinekamer nog te herkennen?	**Ja** / nee
Indien ja onderstaande vragen beantwoorden	
Aandrijving?	Dieselmotor / **stoommachine**
Zijn er stoomketels aanwezig?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

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:

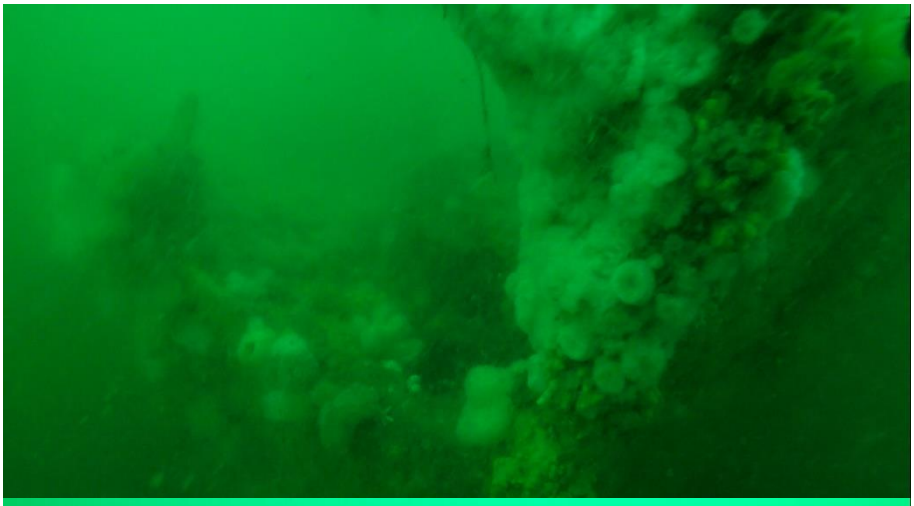
Scan door Santi Team 2019, tijdens de expeditie is er geen screenafdruk gemaakt door de Cdt. Fourcault.



OVERIGE INFORMATIE:

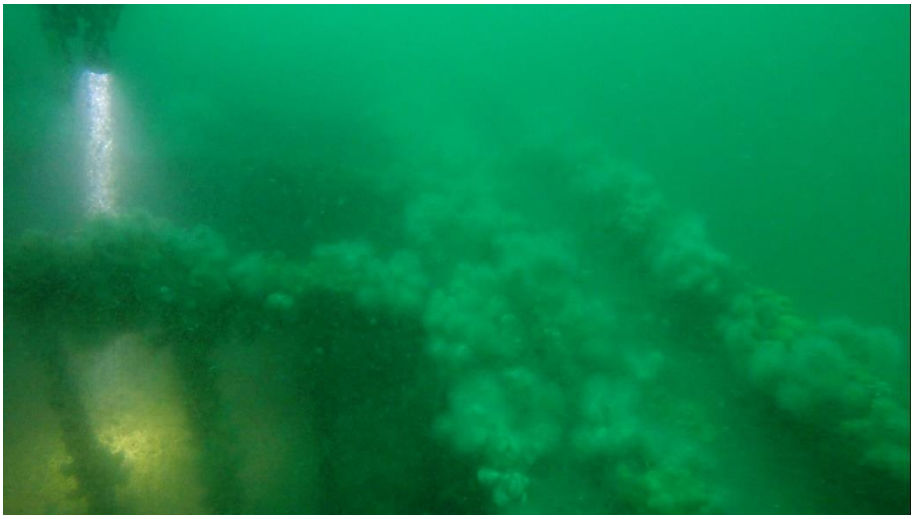


Rechte boeg met kluisgat voor het anker. Het anker is niet gevonden.



De boeg gezien vanaf de voorkant, de stuurboord verschansing vanaf het dek ontbreekt.

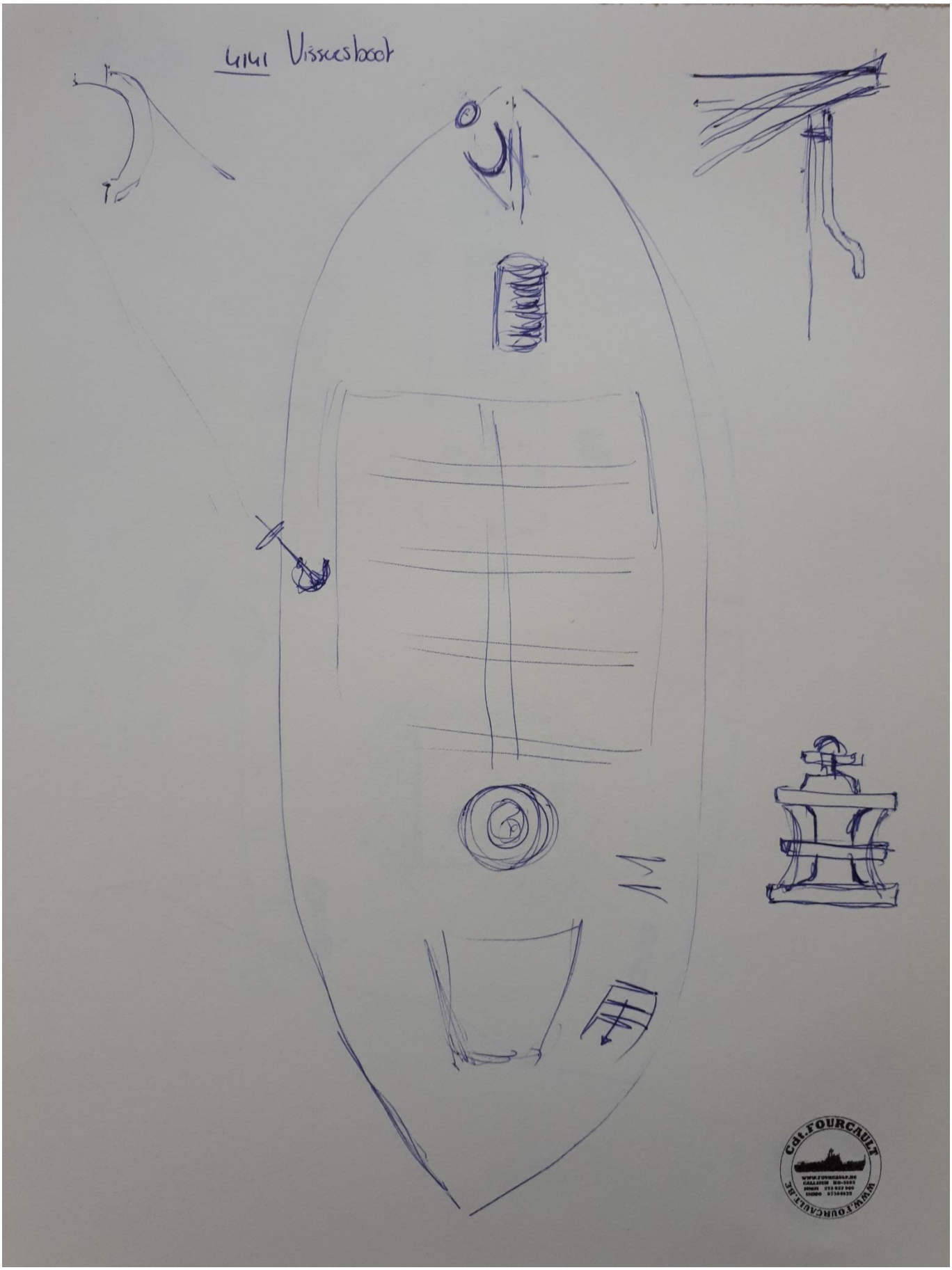
Het voordek, links het kluisgat en constructie opening rond de kettingbak, in het midden de boeg, rechts de weggeslagen rechter verschansing.



De vervallen ruimen, rechts de aansluiting van het dek met de verschansing. Deze is verdwenen.

De lier met in het midden een smaller gedeelte. Daar zit een afsluiter in het midden. Ik twijfel of het een lier is. Helaas is de lier te veel bedekt met Dodemansduim om goed de lier te bekijken.

Foto onder door Joost van Uffelen:


Vissersboot
Cdt. FOURCAULT

DUIK 6 38324 ONBEKEND WRAK

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
9-07-19	16:25	1	T1	55°18,211'N	003°44,468'E	Large wreck UKHO 38324 aangelopen en boeitje op gelegd	Ponton? 33 x 12 m	6	Er wordt op gedoken. Blijkt een ponton met veel net en leven. Mooie duik.	2	1	1/8	

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	UKHO 38324
Positie WGS84:	55,18,211 N 3,44,468 E
Wraknaam:	Onbekend wrak
Locatie: Noordzee / Anders:	Elbow Spit Doggersbank
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2019

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

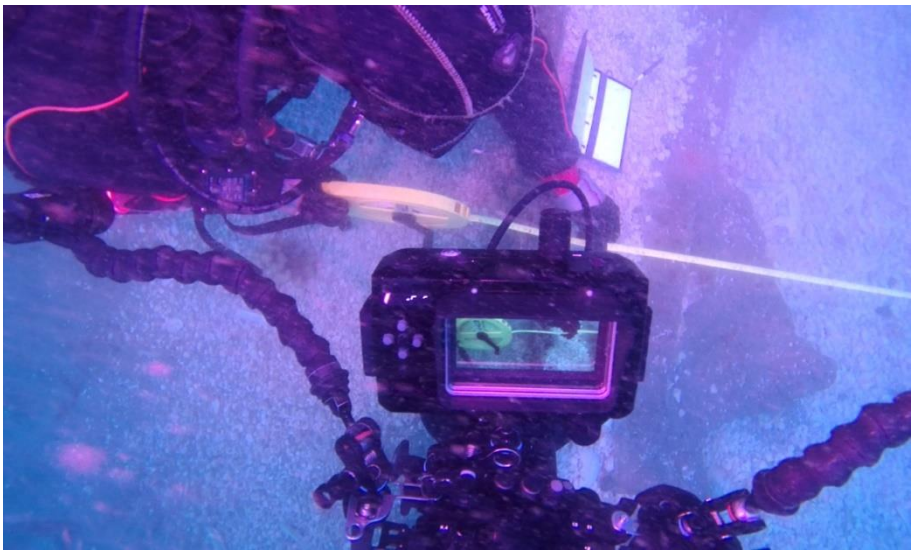
Type schip:	vrachtschip / **vissersboot** / oorlogsschip / zeilschip / anders: onderzeeër
Van welk materiaal is het wrak?	**IJzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem?	**Rechtop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog aanwezig?	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: 40 m, breedte: ca 6 m, hoogte: 4.5 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?	

KENMERKEN VAN HET SCHIP

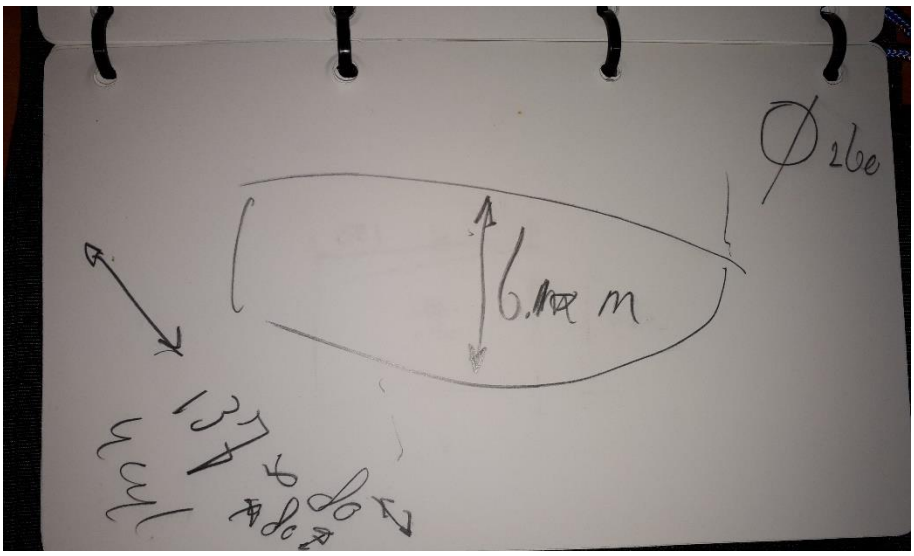
Wat is de bouwstijl van de romp?	**Geklonken** / gelast / weet ik niet:
Heeft het schip een rechte boeg gehad?	**Ja** / nee / Onbekend
Is de machinekamer nog te herkennen?	**Ja** / nee
Indien ja onderstaande vragen beantwoorden	
Aandrijving?	Dieselmotor / **stoommachine**
Zijn er stoomketels aanwezig?	**Ja** / nee: diameter 2.6 x3m
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	1
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	Lag onder het zand.
Diameter:	M

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:

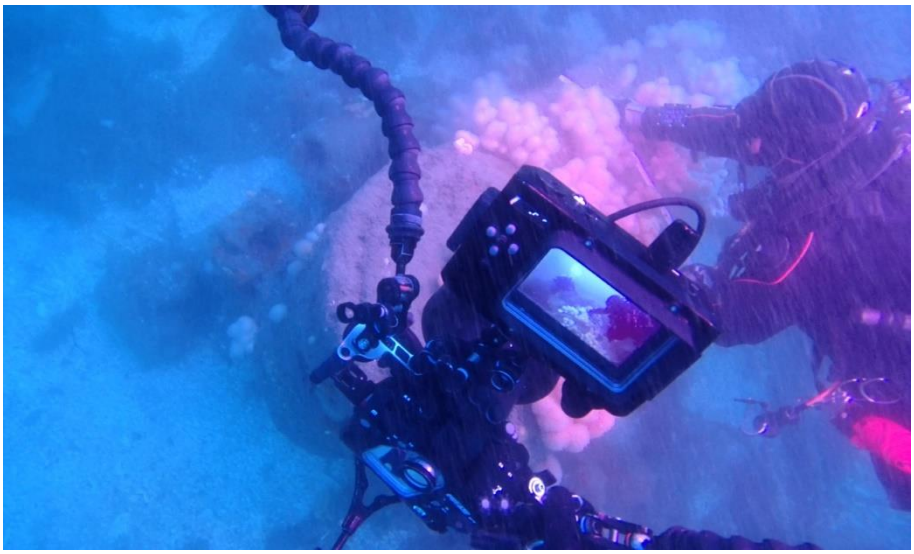
OVERIGE INFORMATIE:



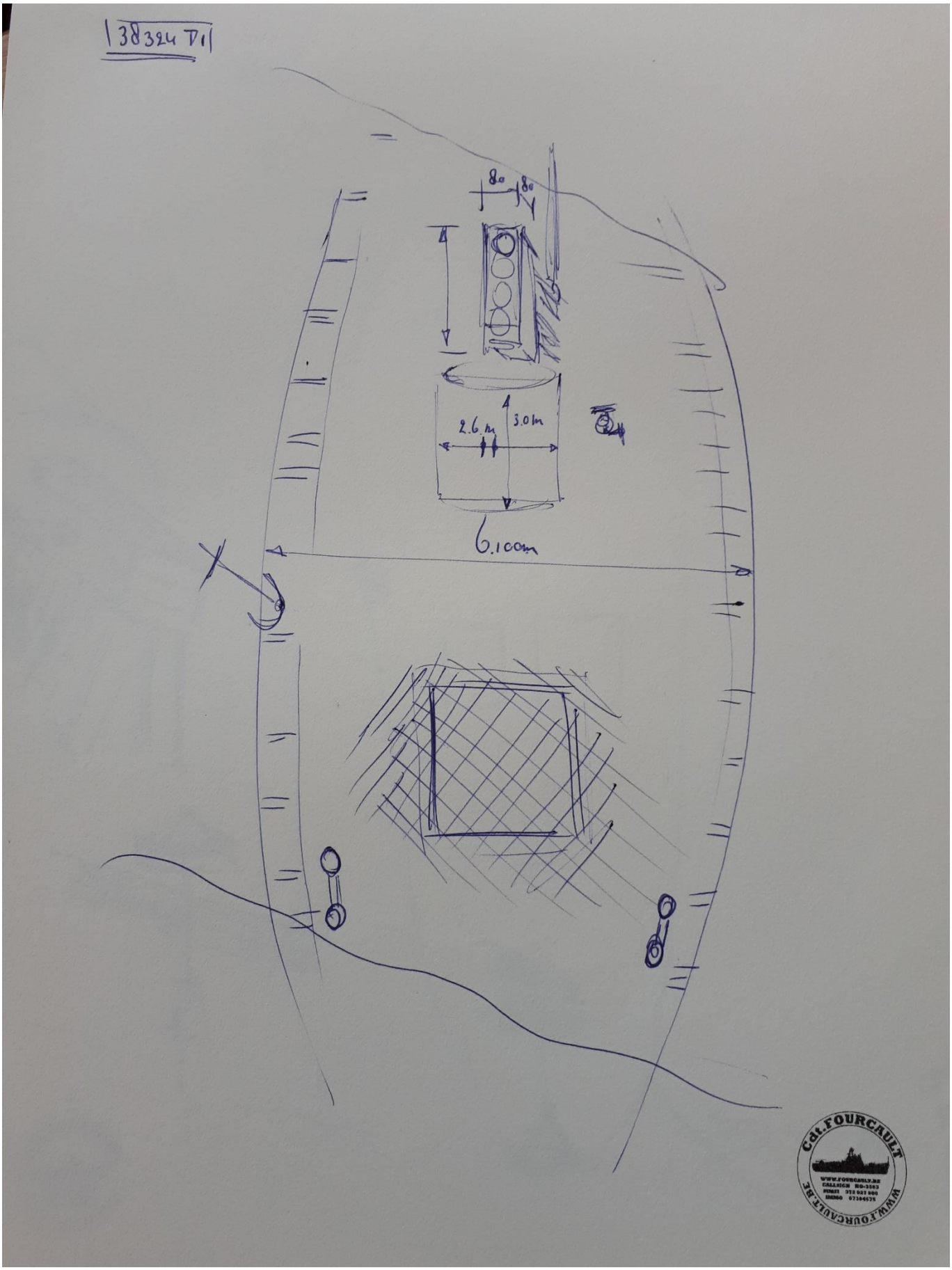
Breedte van 6.1m ingemeten.



Meet informatie, breedte van het schip. Diameter 260 is de stoomketel.



De motor, 137x80x80cm is de 4-cylinder motor, vrij uit het zand.


38324 D1
80
80
2.6 m
3.0 m
6.100m
Cdt. FOURCAULT
WWW.FOURCAULT.BE

SCAN EN DUIK 7 2892 ONBEKEND WRAK

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19	09:00	1	Do-35	55°16,941'N	003°50,499'E		Duiken op "slagschip" 2892	7	Dit is een groot wrak, maar zeer waarschijnlijk merchant.	4	3	8/8	buig

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	2892
Positie WGS84:	55,16,941 N 3,50,499 E
Wraknaam:	Onbekend
Locatie: Noordzee / Anders:	Doggersbank
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2019

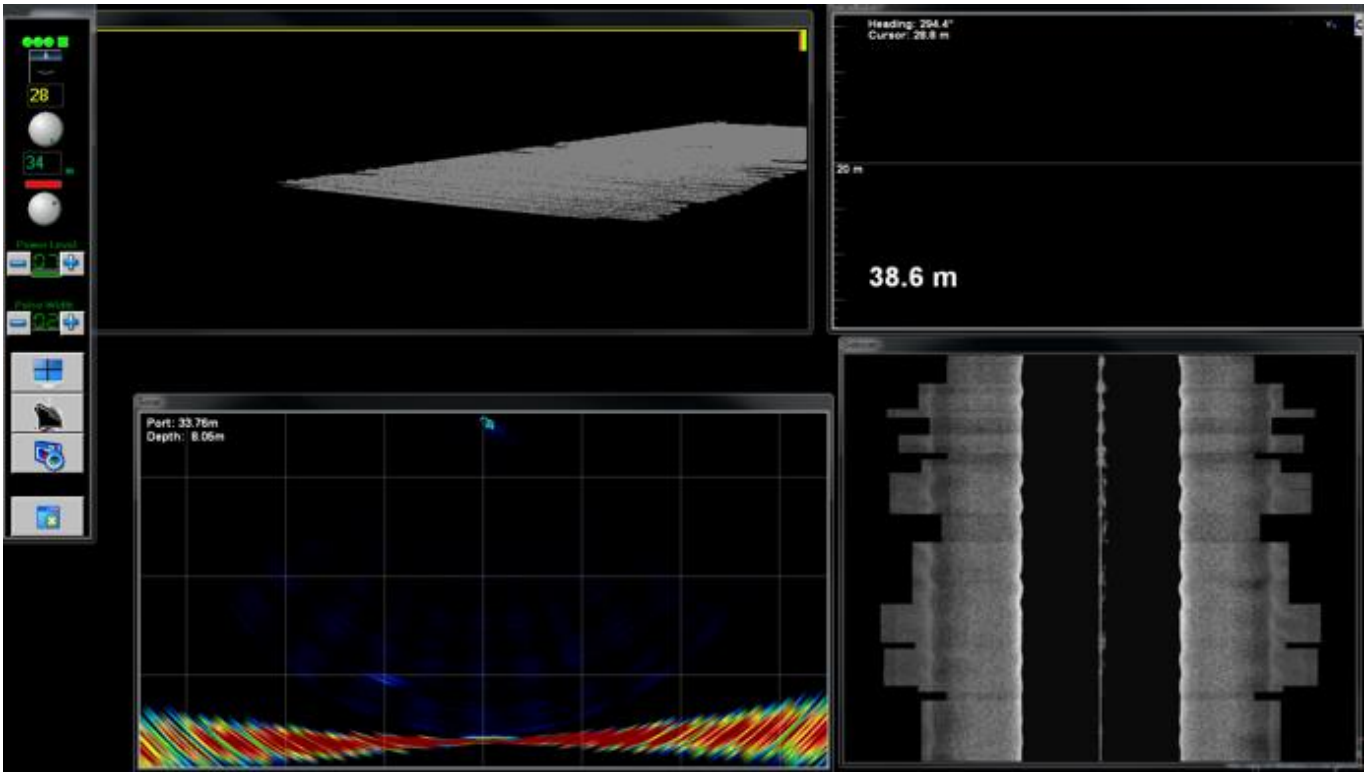
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

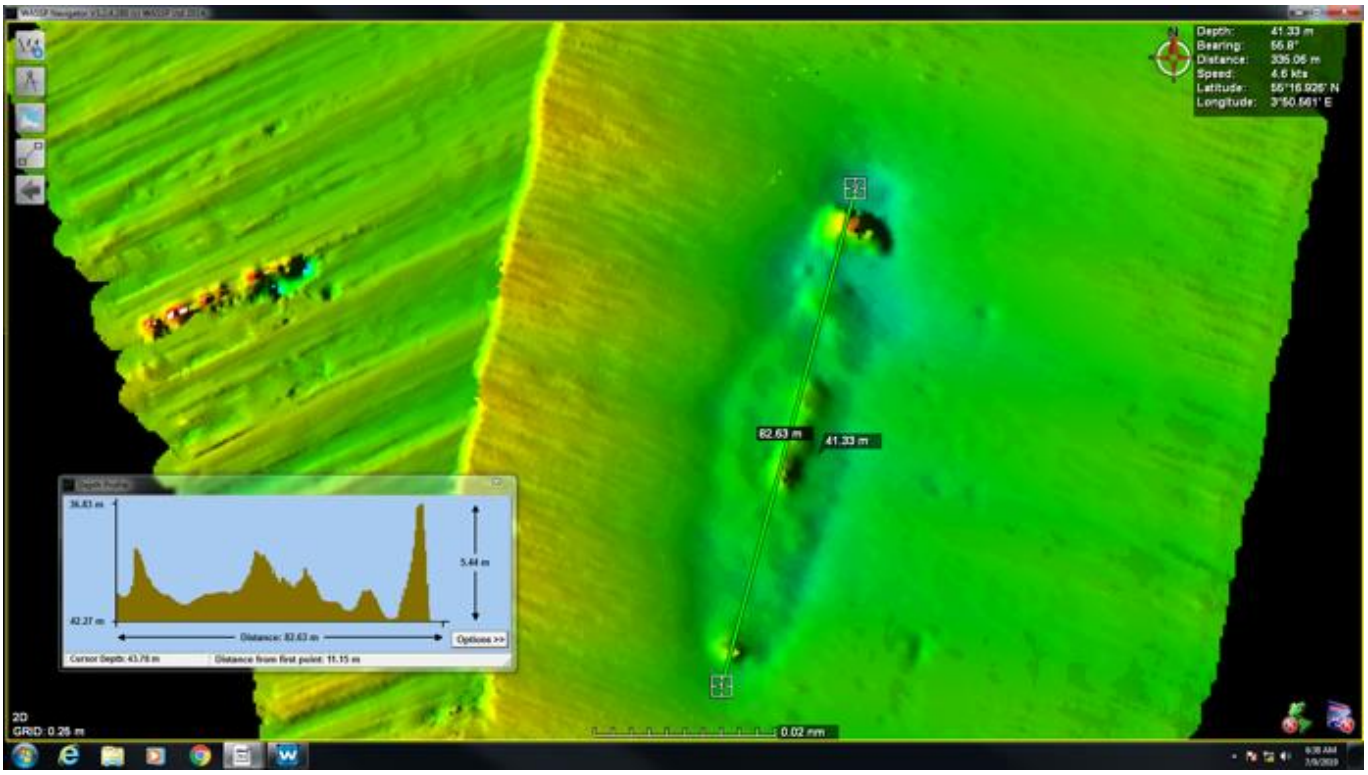
Type schip:	**vrachtschip** / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders: onderzeeër
Van welk materiaal is het wrak?	**IJzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem?	**Rechtop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog aanwezig?	Ja / **nee**
Is het wrak vervuild?	**Ja** / nee, vanwege de diepte van 40m+ zijn er geen netten geborgen
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: 90 m, breedte: 20 m, hoogte: 5m
Zicht onderwater:	**5** meter
Naar welke richting wijst de boeg?	N / o / z / w / **onbekend** ˚
Is er lading aanwezig?	Ja / nee / **onbekend, niet gezien**
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**, Quadrupple type
Zijn er stoomketels aanwezig?	**Ja** / nee:
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	
Diameter:	M

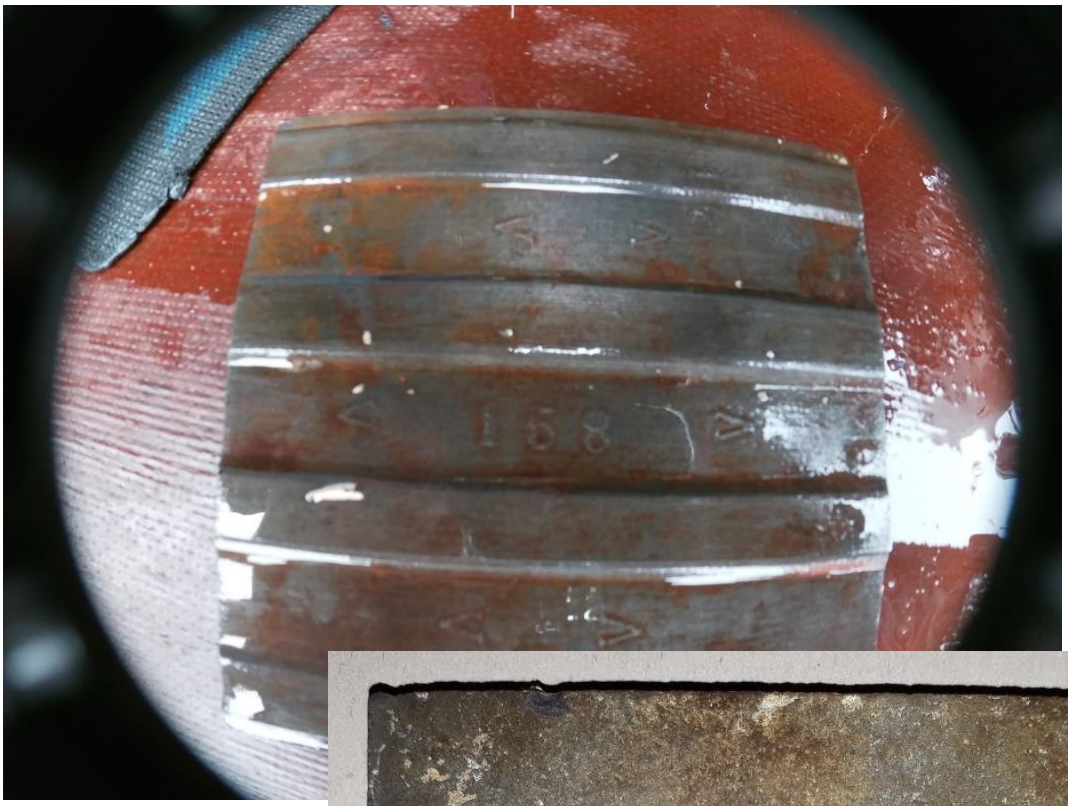
SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:





OVERIGE INFORMATIE:

Bevindingen tijdens de duik woensdag 10-7-19 duik diepte 40 meter oud schip (vrachtschip) ketels en lieren duik was op het achterschip roerkoning aanwezig.
Dichte bier/wijnfles gezien 1 tegel is geborgen 10x10 cm, tekst < > boven en onder < > , in het midden < 158 >



Een tegeltje uit de natte ruimtes. Dat kan zijn badkamers, keuken of anders. De tegel is een veel gebruikt voorwerp. Het is lastig te achterhalen waar deze vandaan komt of wanneer deze geproduceerd is. De kleur is gemeleerd brons met gladde texture. Het is een industriele hardgebakken keramische tegel, 8 mm dik.

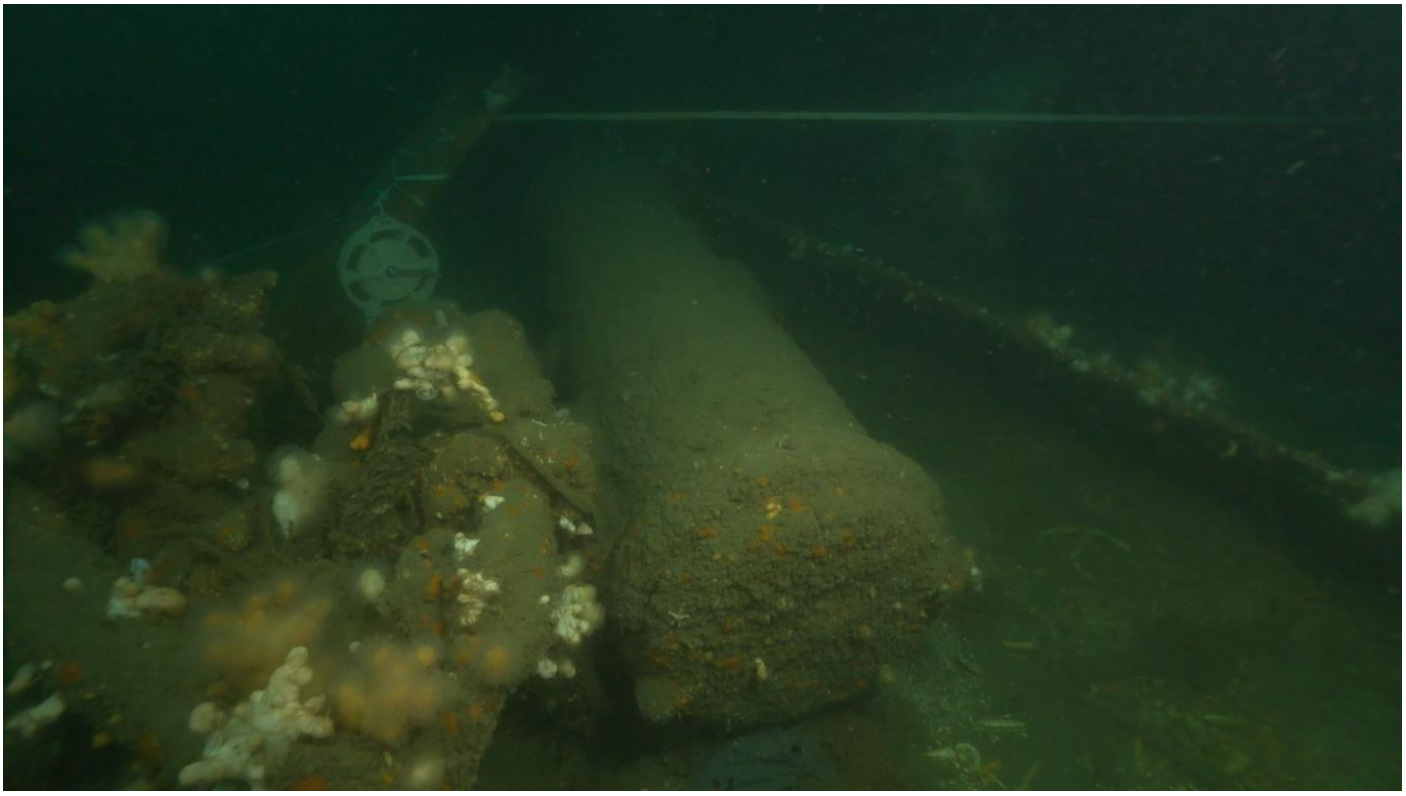
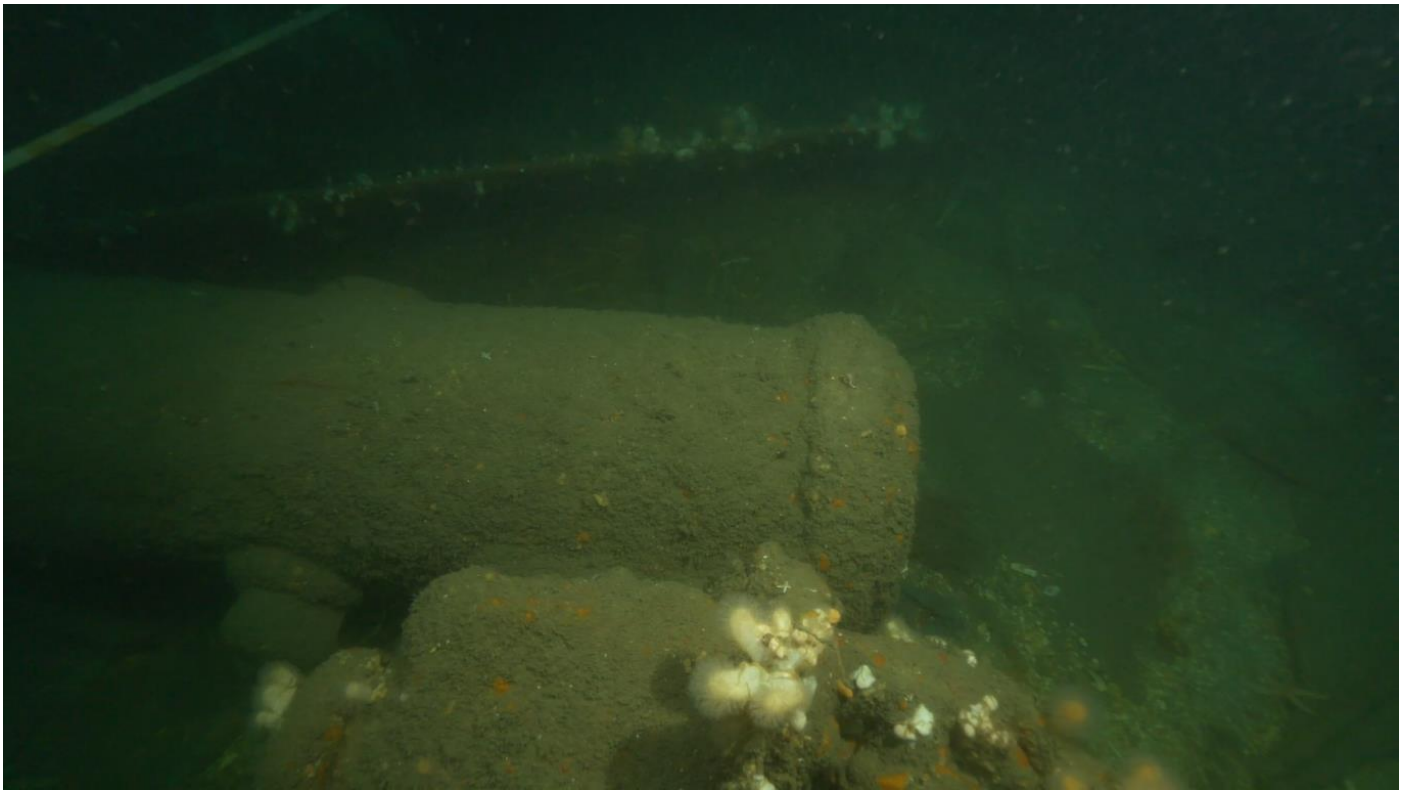


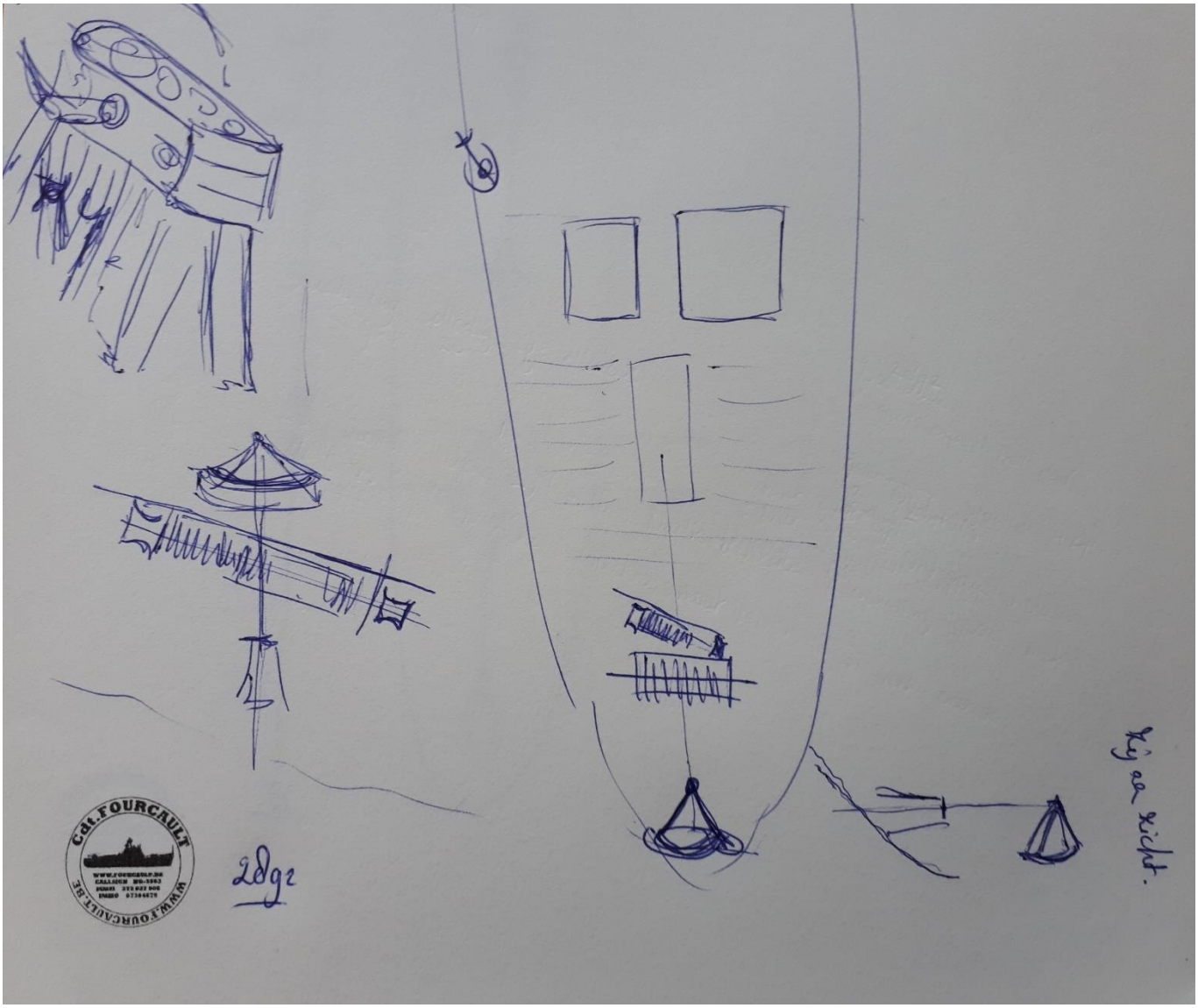
Foto boven en onder : Geen idee wat deze gladde buis is met schroefdeksel. Deze lag los tussen de constructie. Wat opvalt is de weinige begroeiing en geen verval van het materiaal.



De winch van de achterzijde van het schip. De lier van de achterzijde van het schip. De scheepsketting wordt hier niet mee binnengehaald. Er zijn hiervoor geen voorzieningen terug te zien. Deze stoom aangedreven lier zal alleen voor de vracht worden gebruikt.

Bovenzijde van de motor. De opening voor de montage van de cilinders is zichtbaar.

De stuurstand aandrijving. De constructie rond de aandrijving is volledig vervallen. De dikte van de roerkoning is ca 150mm.



DUIK 8 T1

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19	11:00	1	T1	55°18,211'N	003°44,468'E	Startpunt search 10 juli		8	Netten helemaal gelukt op dit wrak. Was gisteren niet helemaal gelukt	3	3-2	7/8	

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	T1
Positie WGS84:	55,18,211 N 3,44,468 E
Wraknaam:	Onbekend
Locatie: Noordzee / Anders:	Doggersbank
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2019

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

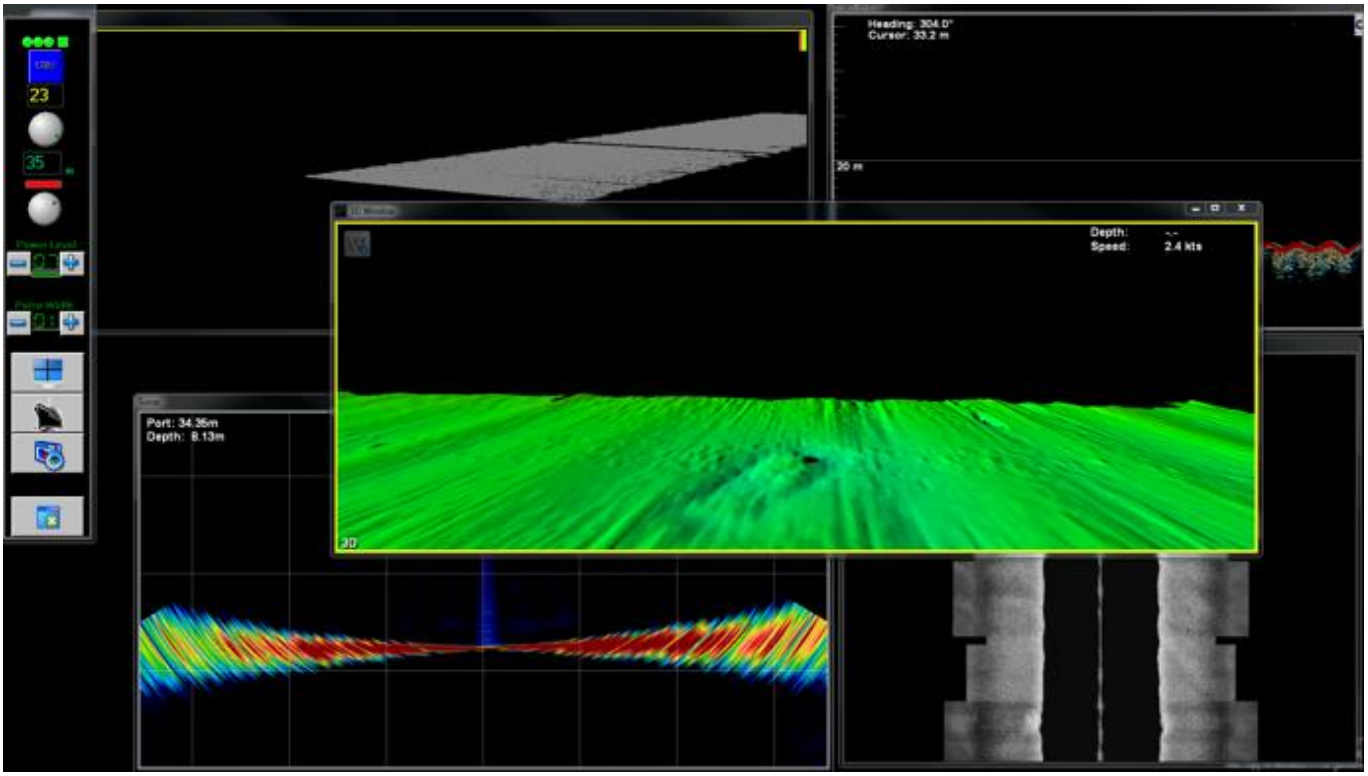
Type schip:	**vrachtschip** / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders: **Stoomzeiler?**
Van welk materiaal is het wrak?	**IJzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem?	**Rechtop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog aanwezig?	Ja / **nee**

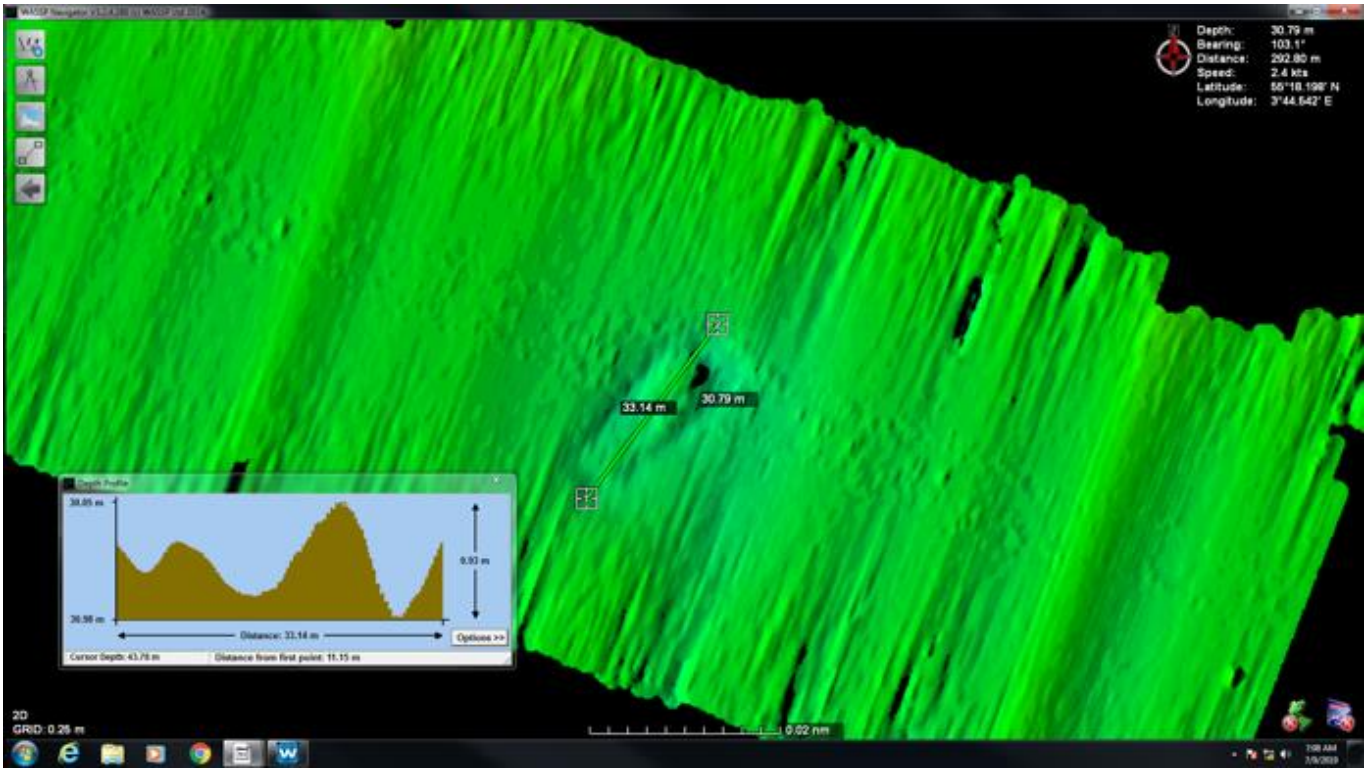
Is het wrak vervuild?	**Ja** / nee,
Indien ja:	met **visnetten / vistuig / sportvislood** / anders:
Mate van verval?	Intact / gedeeltelijk intact / ingestort / gedeeltelijk ingestort / **gedeeltelijk verdwenen**
Mate van verzanding?	Niet / **gedeeltelijk** / volledig
Afmetingen van het wrak:	lengte: **30m**, breedte: **6.10m**, hoogte: **ca 1m**
Zicht onderwater:	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?	

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**, kleine stoommachine, 4-cylinder type
Zijn er stoomketels aanwezig?	**Ja** / nee:
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	**1, die zat onder het zand**.
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	
Diameter:	M

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:





OVERIGE INFORMATIE:

SCANS

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19	14:45	1	Do-32	55°18,189'N	003°44,391'E	Vlak bij T1, geen bijzonderheden							

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19		1	Do-26	55°19,915'N	003°47,873'E	geen							

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19		1	Do-22	55°19,869'N	003°47,969'E	geen							

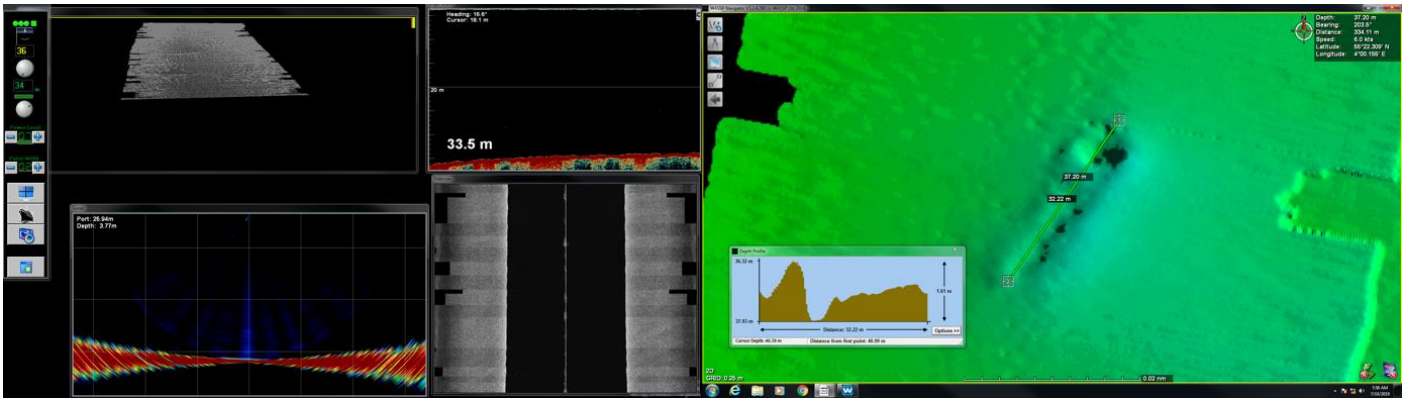
datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19		1	T-2	55°19,823'N	003°48,148'E	geen							

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19	15:47	1	Do-25	55°20,808'N	003°52,216'E								

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19	16:15	1	Do-24	55°20,706'N	003°59,646'E	ook Ernst 33				3	2	8/8	miezerig

Wrak update 2019 en DO-23 55,22,3100 / 4,00,150 lengte 30 m hoog 1,5 meter

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19	16:53	0	Do-23	55°22,263'N	004°00,214'E	BaZ 2019 en HD 36 vast NG21 wrak delen in het net	Groot wrak		Wrak l 37 m h ca 1,5, nog eens op duiken				



datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19	17:35	1	Do-16	55°23,754'N	003°57,927'E	groot wrak nader te bepalen	HD36 en NG21 vast		1e run niets gezien				

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19	17:40	1	T-21	55°23,787'N	003°58,009'E	geen							

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19	17:50	1	HD-36-1	55°25,208'N	003°57,698'E	geen							

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19		1	Do-11	55°25,529'N	003°57,759'E	geen							

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19	18:15	1	Pim 9064	55°25,701'N	003°56,525'E	alleen de steen gezien							

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19		1	HD-36-2	55°25,669'N	003°56,415'E	geen				3	2	8/8	miezerig

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19		0	Do-10	55°26,974'N	003°54,869'E	niet gedaan							

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19	18:30	1	Do-9	55°26,102'N	003°51,308'E	Is gelijk aan T23. Grote klipper, waar op wordt gedoken							

DUIK 9 ONBEKEND WRAK ERNST 38

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19	18:30	1	T23	55°26,153'N	003°51,226'E	naar ankerplaats		9	Ernst 38. 18:50 duikers te water				

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	T23?
Positie WGS84:	55,26,153 N 3,51,226 E
Wraknaam:	Onbekend
Locatie: Noordzee / Anders:	Doggersbank
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2019

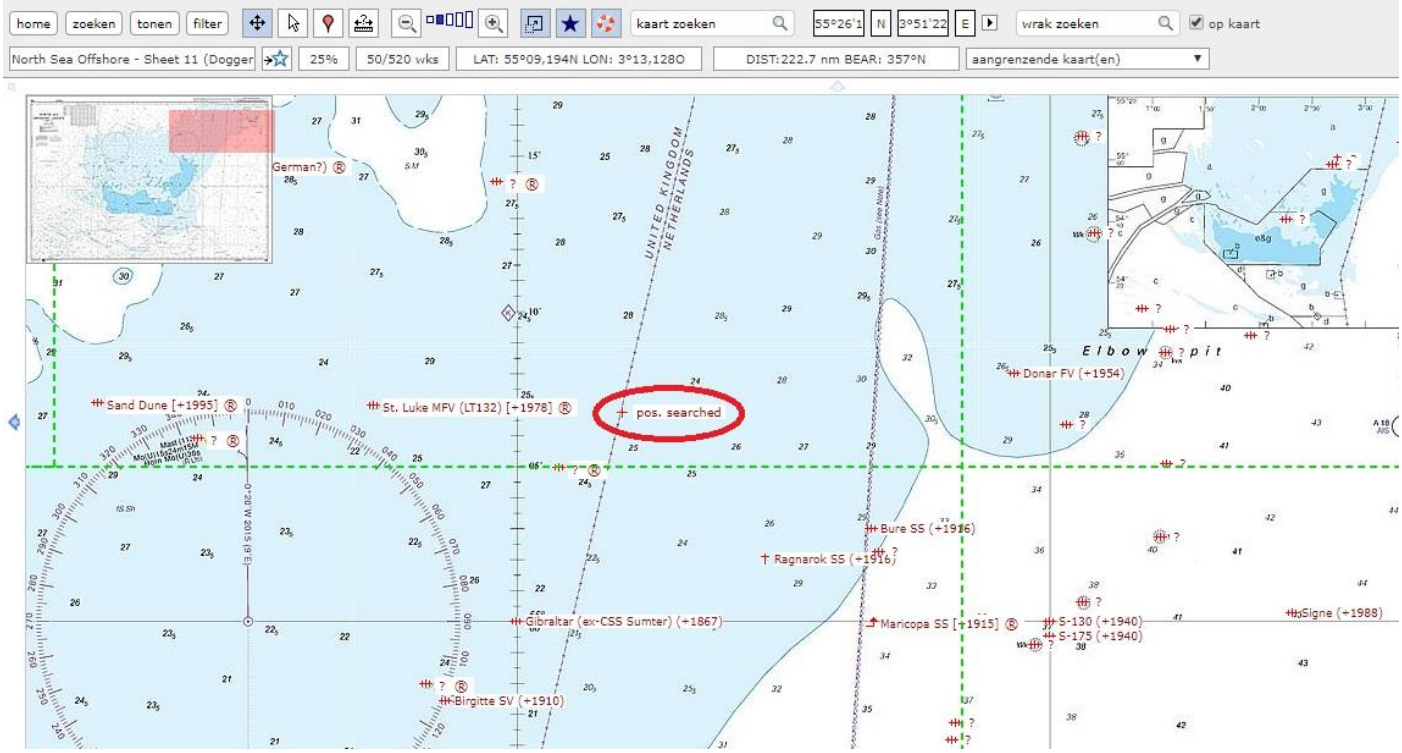
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

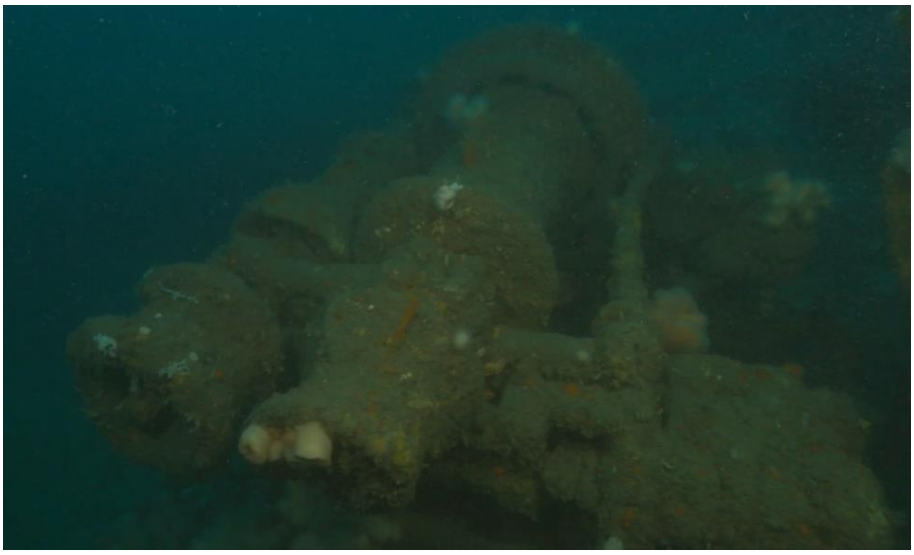
Type schip:	**vrachtschip** / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders: **2 master zeilschip?**
Van welk materiaal is het wrak?	**IJzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem?	**Rechtop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw 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:	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?	

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:
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	**1 de achterzijde is verdwenen.**
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	
Diameter:	M

OVERIGE INFORMATIE:





Stoom aangedreven lier. Foto van de zijkant. De stoomcilinder is rechts op de foto zichtbaar. Foto is een screenshot uit een film van Peter van Rodijnen.

Foto van de voorzijde.

Detailfoto van het grote aandrijvingswiel.

Dezelfde lier met op de voorgrond de mastvoet. Foto Erik Bronsveld.

Dubbele bolder met zware dwarsconstructie.

Rechte boeg met stuurboord anker half verzonken in het zand.

Links de rechte boeg met het bakboord ankerkluis, een zware dikke constructie rond de opening.

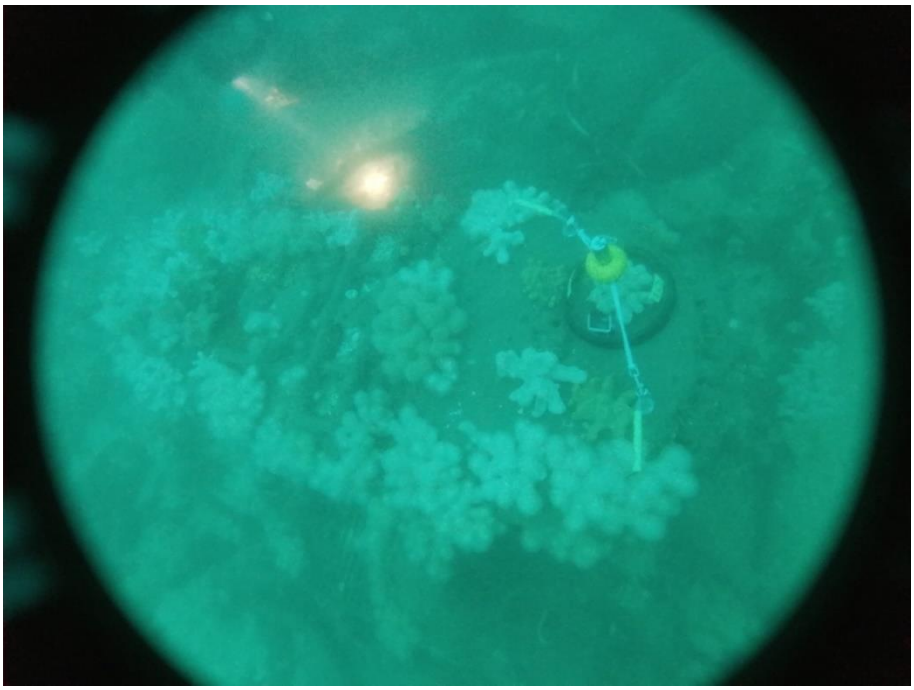


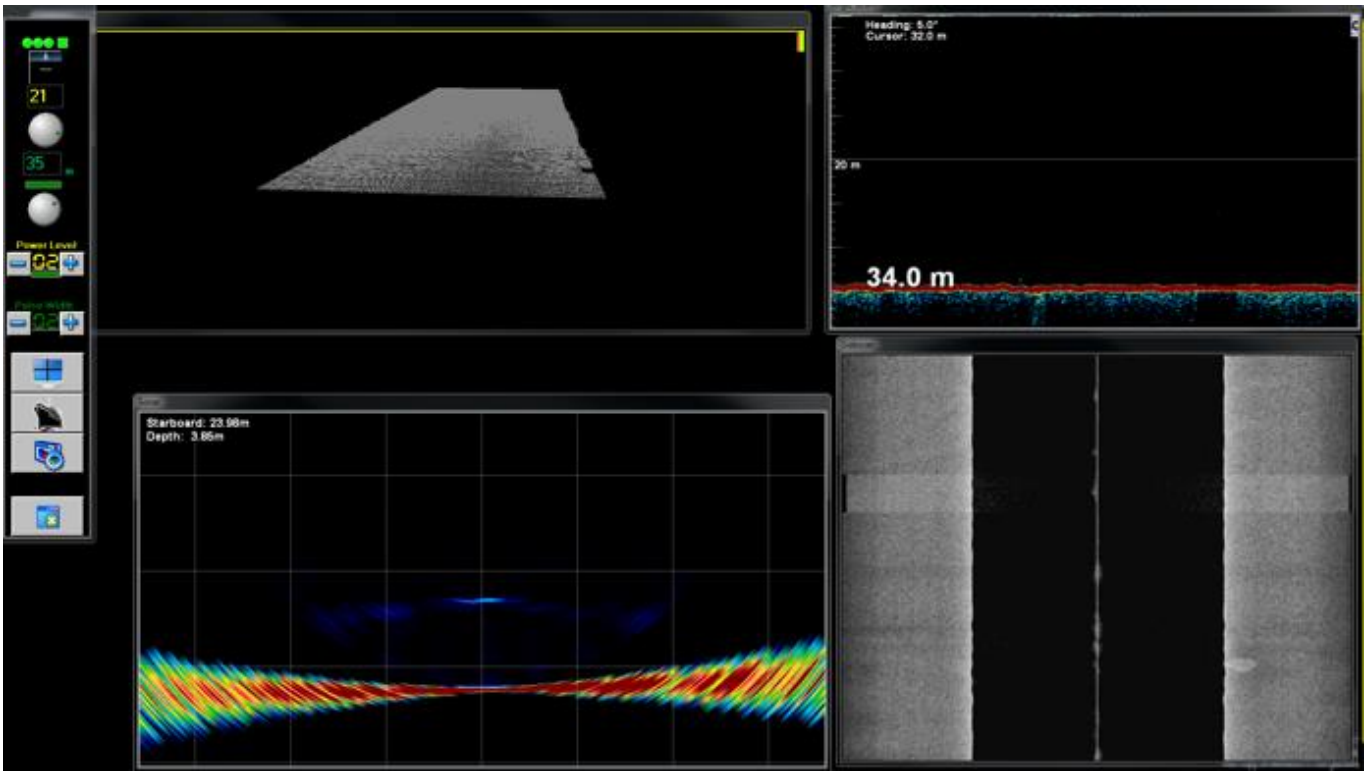
Foto go-pro, drie cilinder machine en proefopstelling van Joop

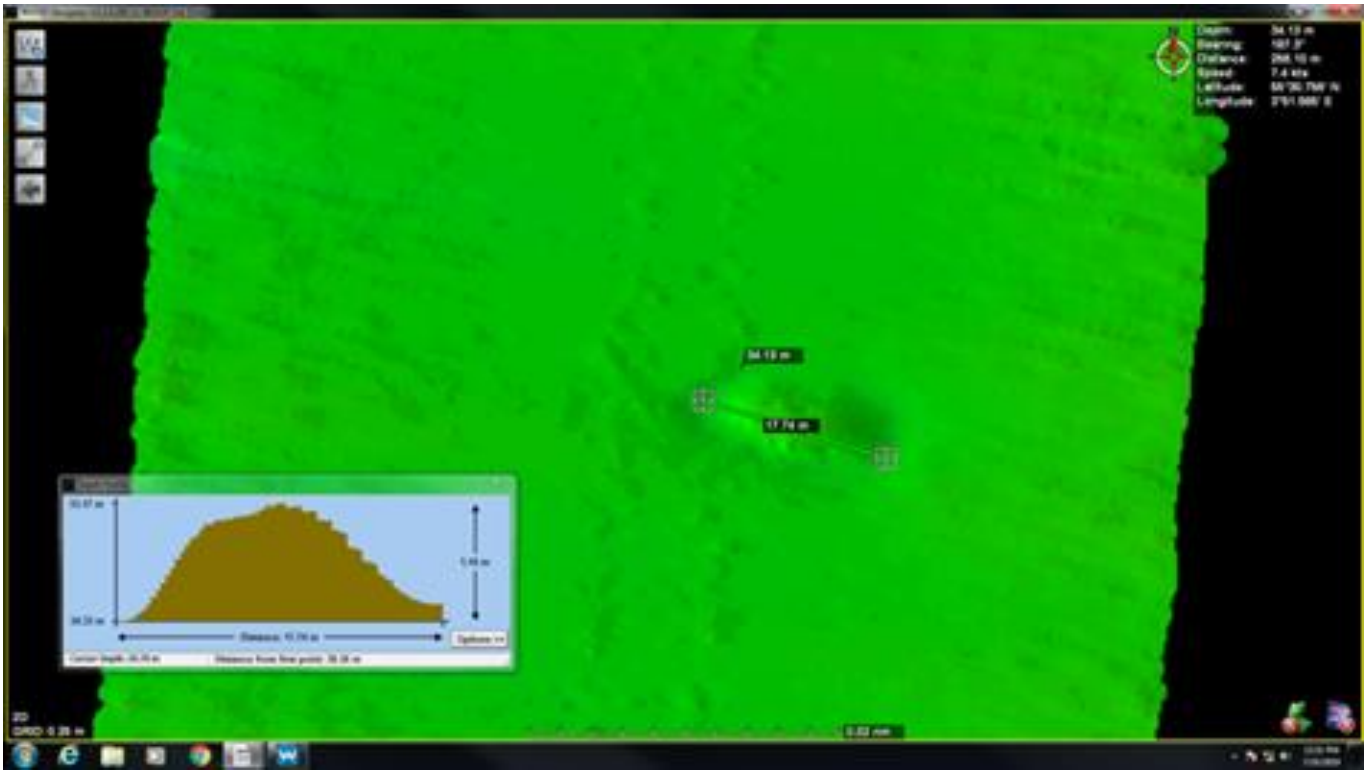
De achterzijde van het schip, de schroef ligt onder het zand, links op de foto steekt 1 schroefblad boven het zand uit. Op de foto kijk je van onderen tegen de achterzijde van het schip aan. De ronding van de skeg is zichtbaar in het midden van de foto.

SCANS

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19		1	Erik-1	55°27,510'N	003°51,090'E	niets							

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19		1	Erik-2	55°30,760'N	003°51,560'E								





Naam noord dogger gevonden in een Baz bericht 2017

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19		1	Erik-3	55°31,570'N	003°50,870'E								

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19		1	Erik-4	55°30,207'N	003°54,729'E	2871							

DUIK 10 ROV + DUIK KLAUDIE 1

Wrak Klaudie 1

Scan 50 m lang wrak 4 meter hoog uit baz 2017 55,31,570 / 3,50,87 diepte 35 meter

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
10-07-19	21:45	1	Jouke 3-Klaudie 1	55°31,562'N	003°50,880'E	Mooi wrak l 37 m met mogelijkheid tot in tweeen gebroken onderzeeeboot, 22:00 ten anker voor de nacht	Komt ca 3 m boven zandbed uit		Mooi wrak om op te duiken				

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19	11:30	0				Possub oude WO1 boot. U-50? Duiken met klein ploegje vanwege het slechte zicht (mist) om het anker af te halen. Tegelijkertijd worden enkele gopro's beelden gemaakt. Hierbij kan de achterkant waar de ROV niet bij kon goed gelijkt op een vrachtvaarder of logger. Dus geen U-boot, 13:46 anker erop		10	Duiken met ROV van Pim, doorgaan, over tot scannen ivm mist				

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	Onbekend
Positie WGS84:	55,31,562 N 3,50,880 E
Wraknaam:	"Klaudie 1"
Locatie: Noordzee / Anders:	Doggersbank
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2019

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

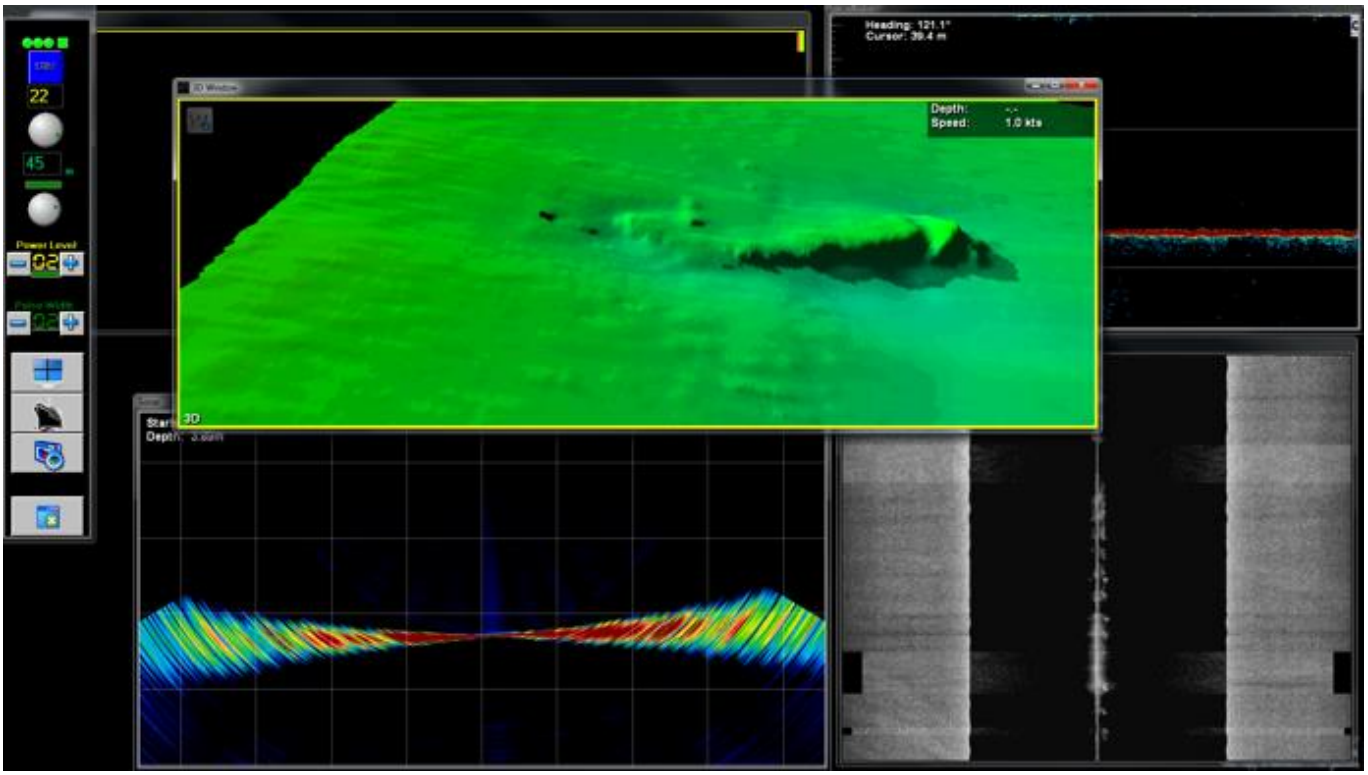
Type schip:	**vrachtschip** / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders: onderzeeër
Van welk materiaal is het wrak?	**IJzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:

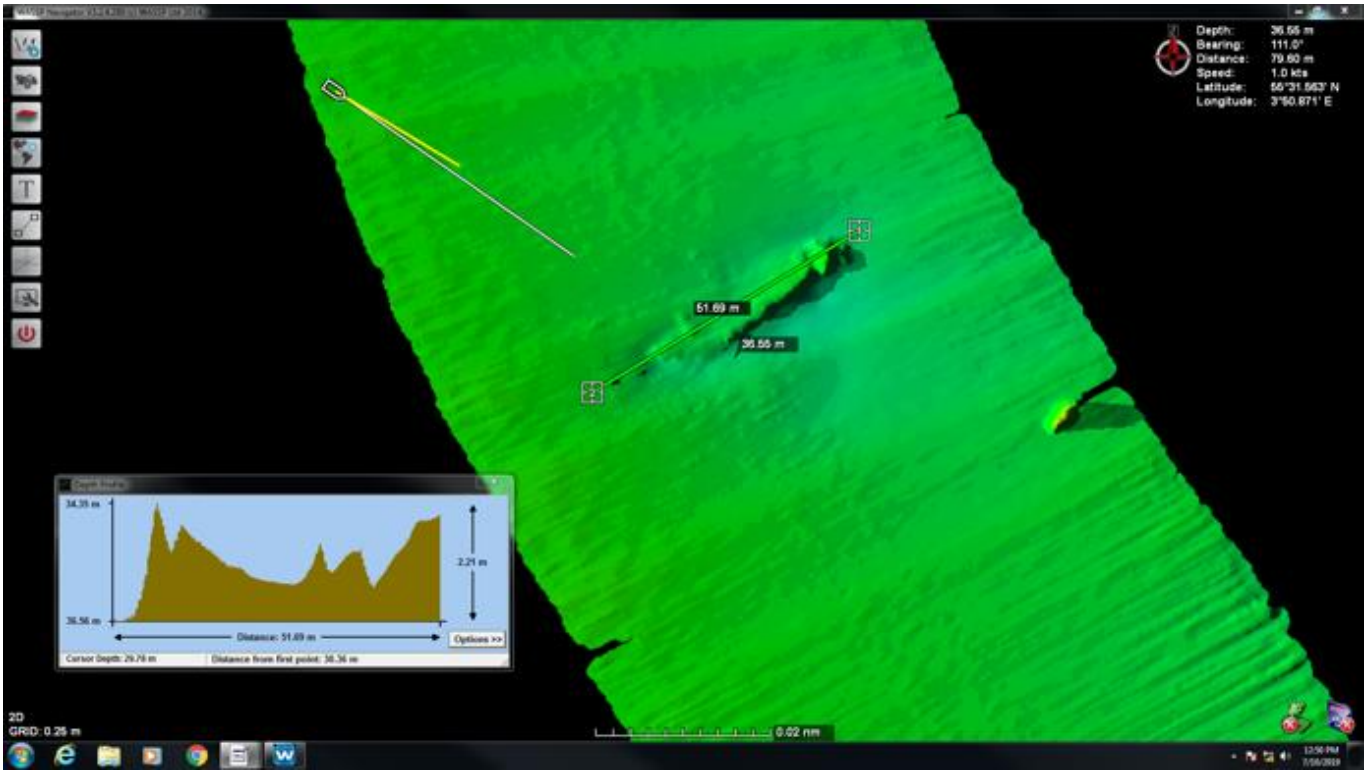
Hoe ligt het wrak op de bodem?	**Rechtop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog aanwezig?	Ja / **nee**
Is het wrak vervuild?	**Ja** / nee,
Indien ja:	met **visnetten / vistuig / sportvislood** / anders:
Mate van verval?	Intact / gedeeltelijk intact / ingestort / gedeeltelijk ingestort / **gedeeltelijk verdwenen**
Mate van verzanding?	Niet / **gedeeltelijk** / volledig
Afmetingen van het wrak:	lengte: 50 m, breedte: m, hoogte: 4 m
Zicht onderwater:	5 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?	

KENMERKEN VAN HET SCHIP

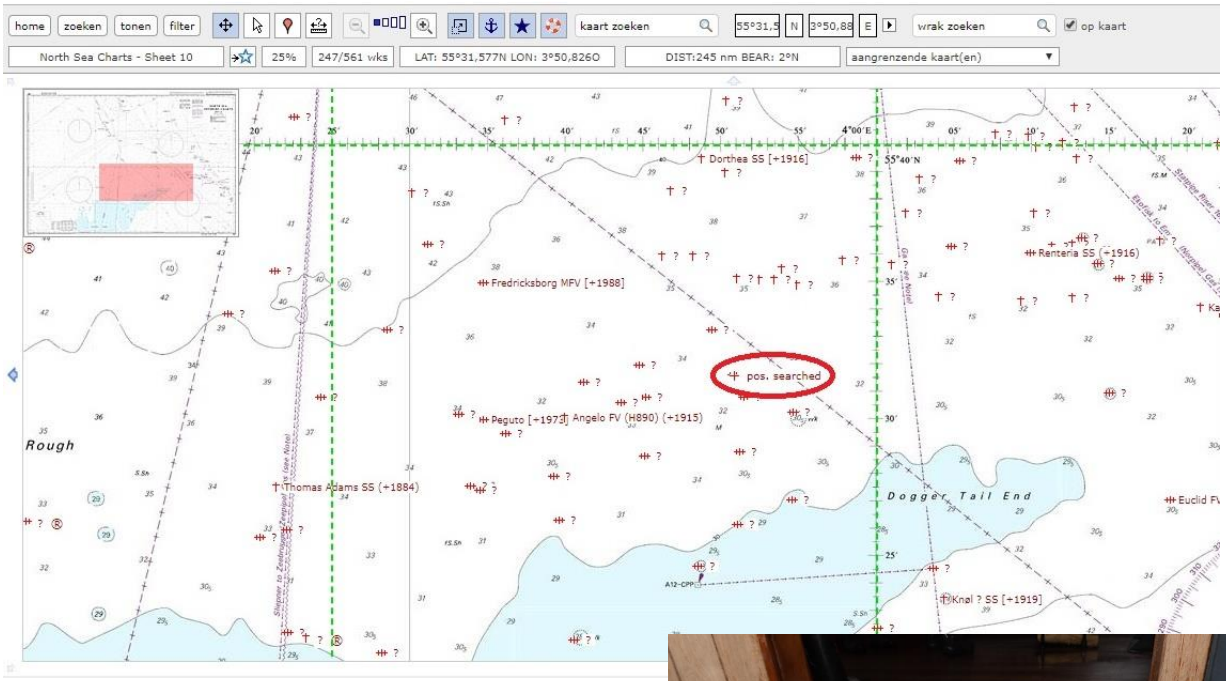
Wat is de bouwstijl van de romp?	**Geklonken** / gelast / weet ik niet:
Heeft het schip een rechte boeg gehad?	**Ja** / nee / Onbekend
Is de machinekamer nog te herkennen?	**Ja** / nee
Indien ja onderstaande vragen beantwoorden	
Aandrijving?	Dieselmotor / **stoommachine**
Zijn er stoomketels aanwezig?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

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:



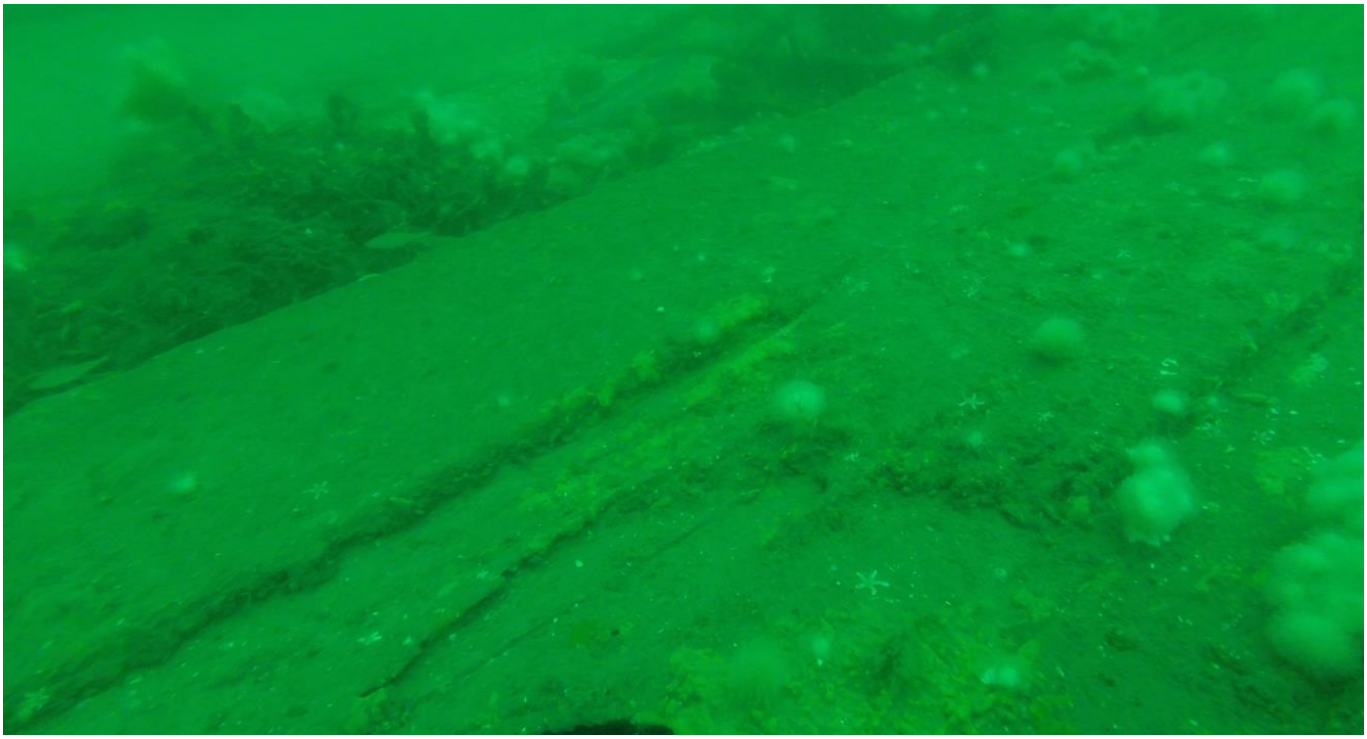


OVERIGE INFORMATIE:



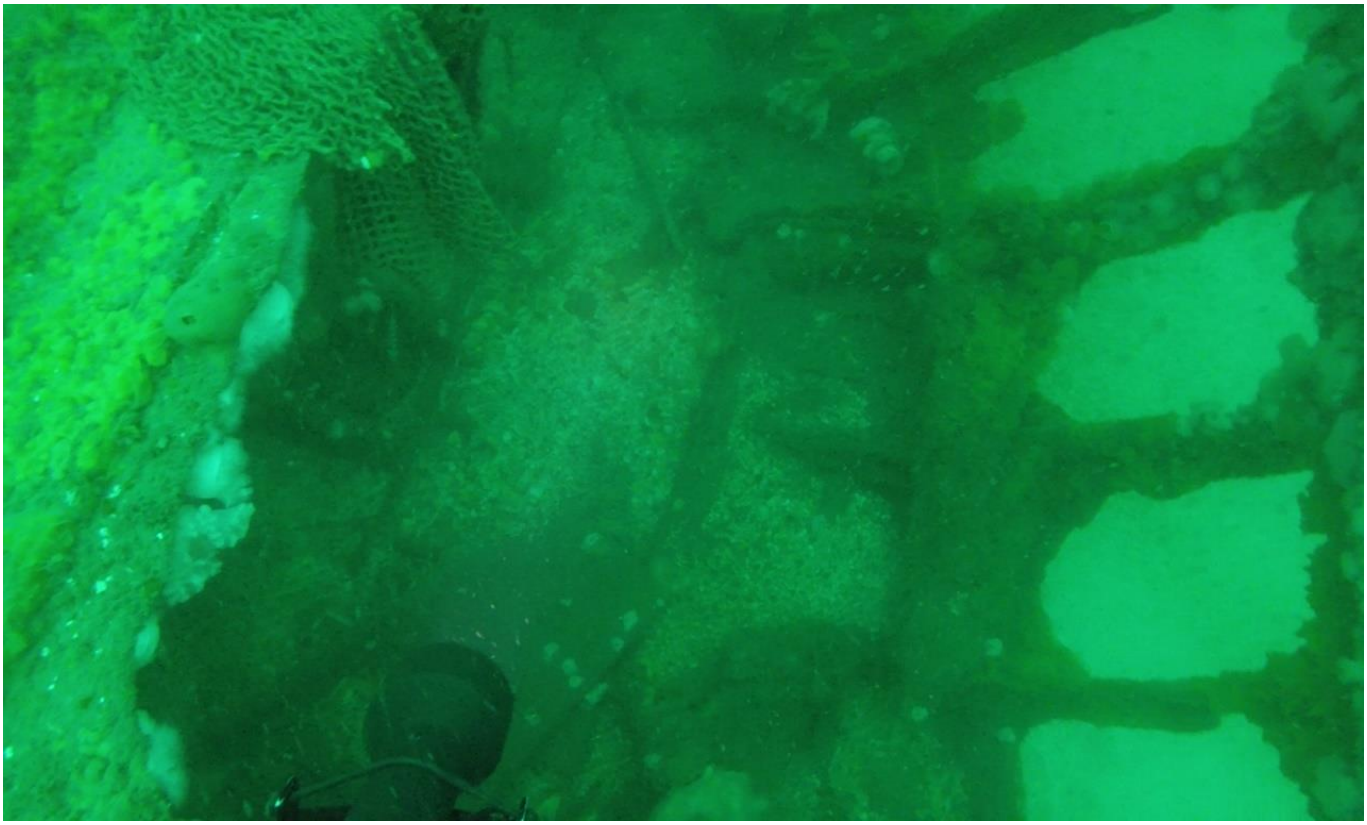
Donderdag 11 jul 2019 last van mist Ben en Wouter halen het anker op en filmen

Pim heeft ROV-beelden gemaakt, foto van Joost van Uffelen.



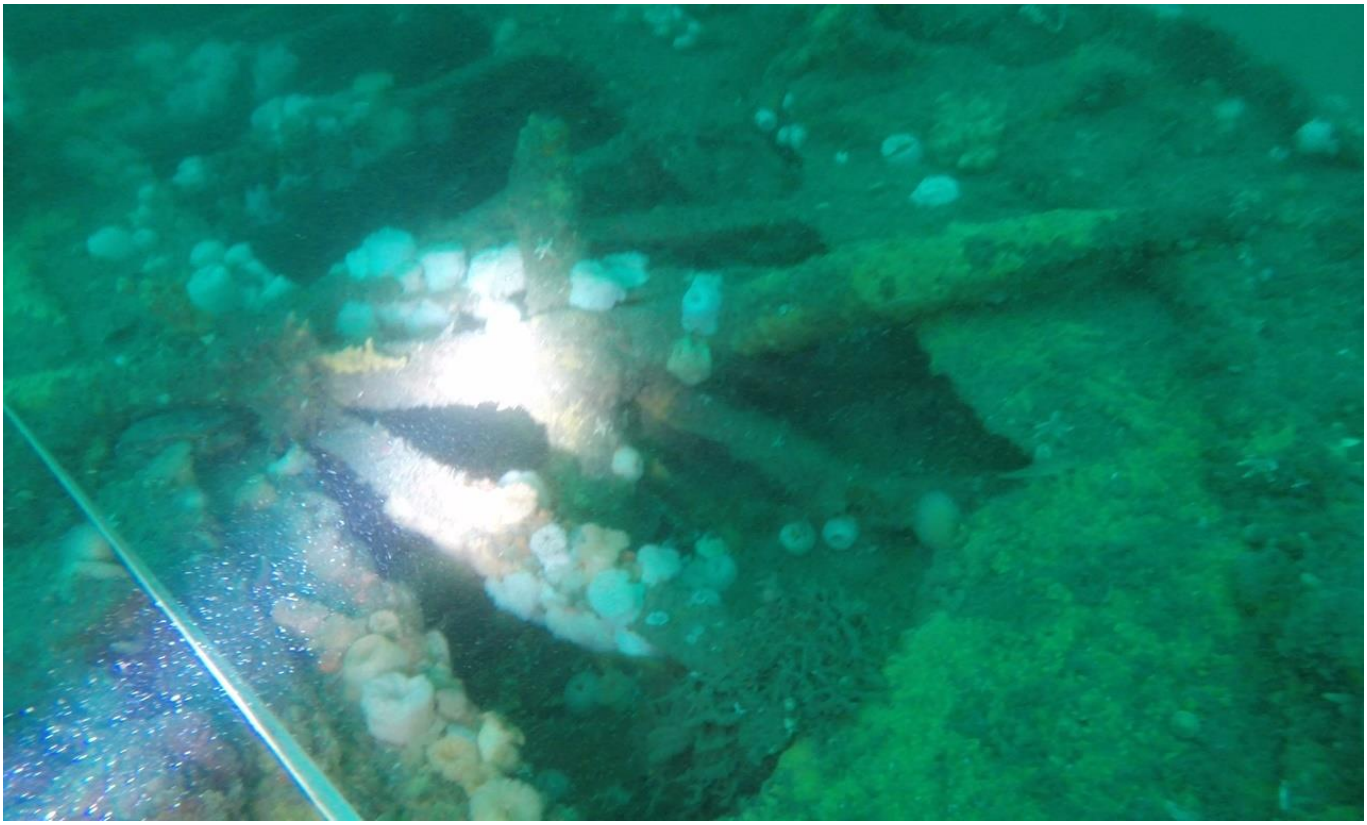
Bovenstaande foto kun je zien dat het dek was bekleed met teakhout. Je ziet de planken zitten.

Onderstaande foto: Het tellen van de 6 cilinderkoppen van de motor. Het is een smalle lange motor t.o.v. het wrak. Hij gaat door het dek. De compartiment waar de motor in zit ligt vol met zand.



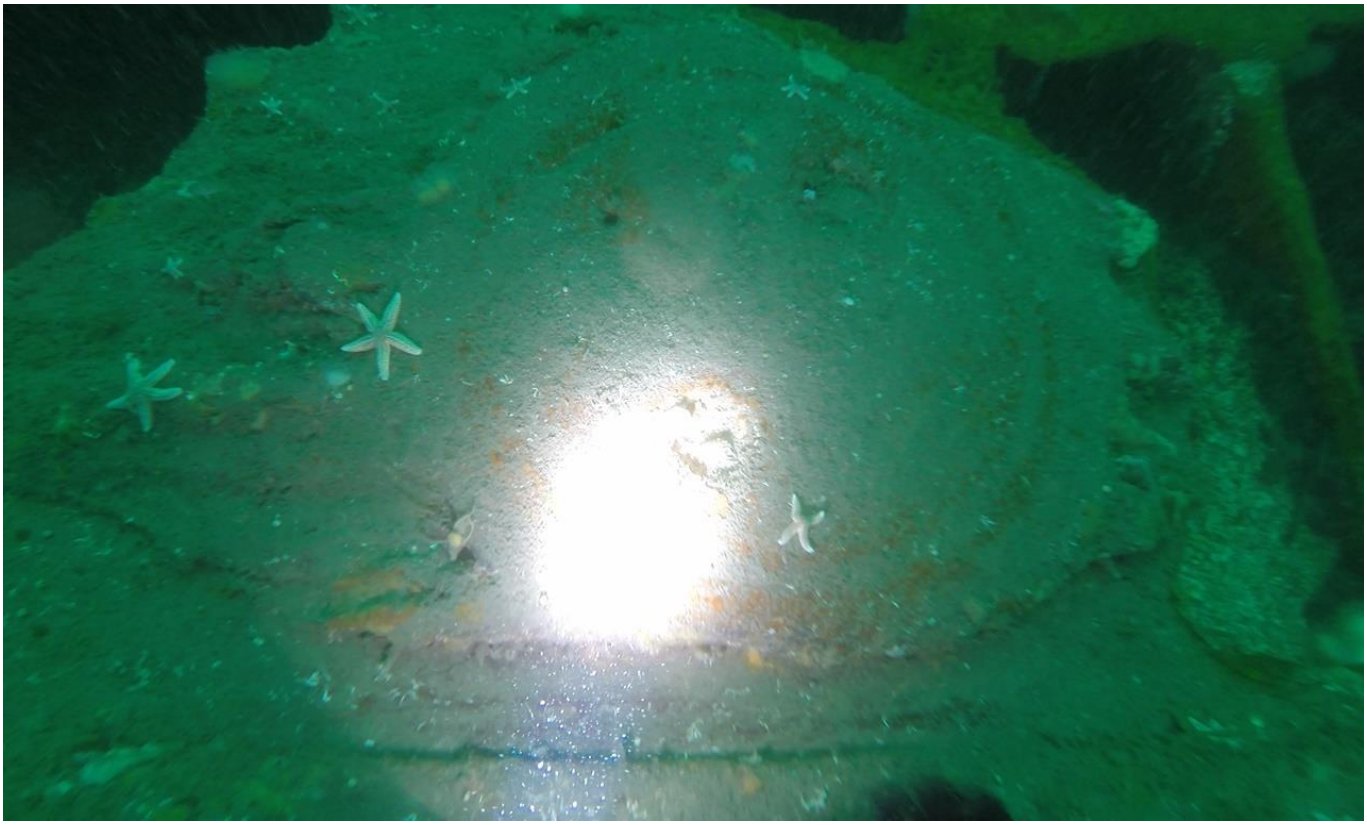
Bovenstaande foto: Een compartiment naar voren is opengebroken en daardoor de overgebleven constructie zichtbaar.

De bladen van de schroef zichtbaar. De andere 2 liggen onder het zand. Links de skegconstructie.

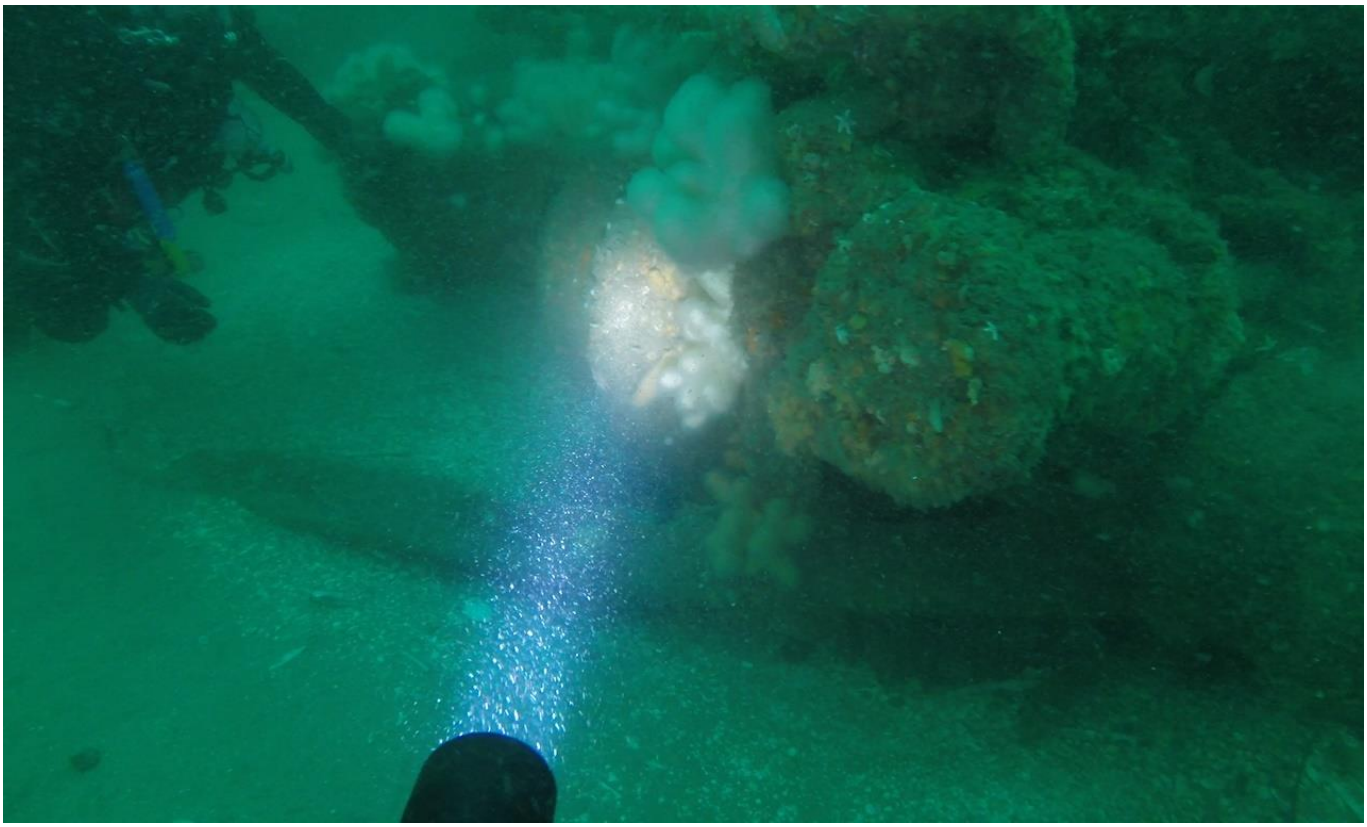


Bovenstaande foto: de scheepsconstructie met de helmstok in het midden.

Onderstaande foto: Dekopening met trap naar beneden.



Bovenstaande foto: Dekluik met 3 sluitingen, links het scharnier, rechts de vergrendeling



Bovenstaande foto: De stoomlier.

Bovenstaande foto: Boeg van het schip.

De gaten in de constructie zijn ontstaan door het loslaten van de klinknagels en het vervormen van de beplating. De vervormde plaat lag op de bodem.

SCANS

Middag vanaf 14 uur scannen

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19		1	J-1	55°31,562'N	003°50,880'E	geen				1	1	8/8	mist

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19		1	J-11	55°31,579'N	003°48,692'E	geen				1	1	8/8	mist

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19		1	J-16	55°31,765'N	003°45,403'E	geen				1	1	8/8	mist

Vis 53 wrak baz 2017 op 55,31,940 / 3,44,845 lengte 36,21 meter

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19	14:55	1	J-12	55°31,865'N	003°44,846'E	Wrakje ca 37 m h ca 3 m op 55 31,939 3 44,839	Groot wrak, logger?		Nog eens kijken	1	1	8/8	mist

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19		1	HD 36	55°31,897'N	003°44,801'E	geen				1	1	8/8	mist

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19		1	J-17	55°31,925'N	003°44,694'E	geen				1	1	8/8	mist

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19		1	J-23	55°31,904'N	003°39,924'E	geen				1	1	8/8	mist

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19		1	Vis-24	55°30,5690'N	003°21,575'E	geen				1	1	8/8	mist

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19		1	G-31	55°30,7030'N	003°21,3740'E	geen				1	1	8/8	mist

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19		1	Vis-22	55°30,9470'N	003°20,9570'E	geen				1	1	8/8	mist

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19		1	Vis-23	55°30,6530'N	003°21,8470'E	geen				1	1	8/8	mist

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19	17:22	1	G-32	55°26,3980'N	003°12,7020'E	geen				1	1	8/8	mist

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19		1	Vis-27	55°26,0670'N	003°12,3400'E	geen							

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19		1	T-26	55°24,156'N	003°18,914'E	geen							

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19		1	T-35	55°21,705'N	003°08,069'E	geen							

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19	18:40	1	Do-18	55°21,581'N	003°05,626'E	Overnachten voor de nacht? Nee, geen wrak gezien							

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19		1	Vis-80	55°15,283'N	002°58,306'E	Dikke steen 2 m							

DUIK 11 WRAK T-42 (4951)

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
11-07-19	19:30	1	T-42	55°15,192'N	002°58,294'E	41 m ca 5 m hoog, voor anker voor de nacht en duiken	Kan NR 4951 zijn . Mogelijk een baggermolen gezonken in 1948. Het wrakteken staat te ver weg	11		1	1	3/8	helder

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	UKHO 38324
Positie WGS84:	55,18,211 N 3,44,468 E
Wraknaam:	Onbekend
Locatie: Noordzee / Anders:	Doggersbank
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2019

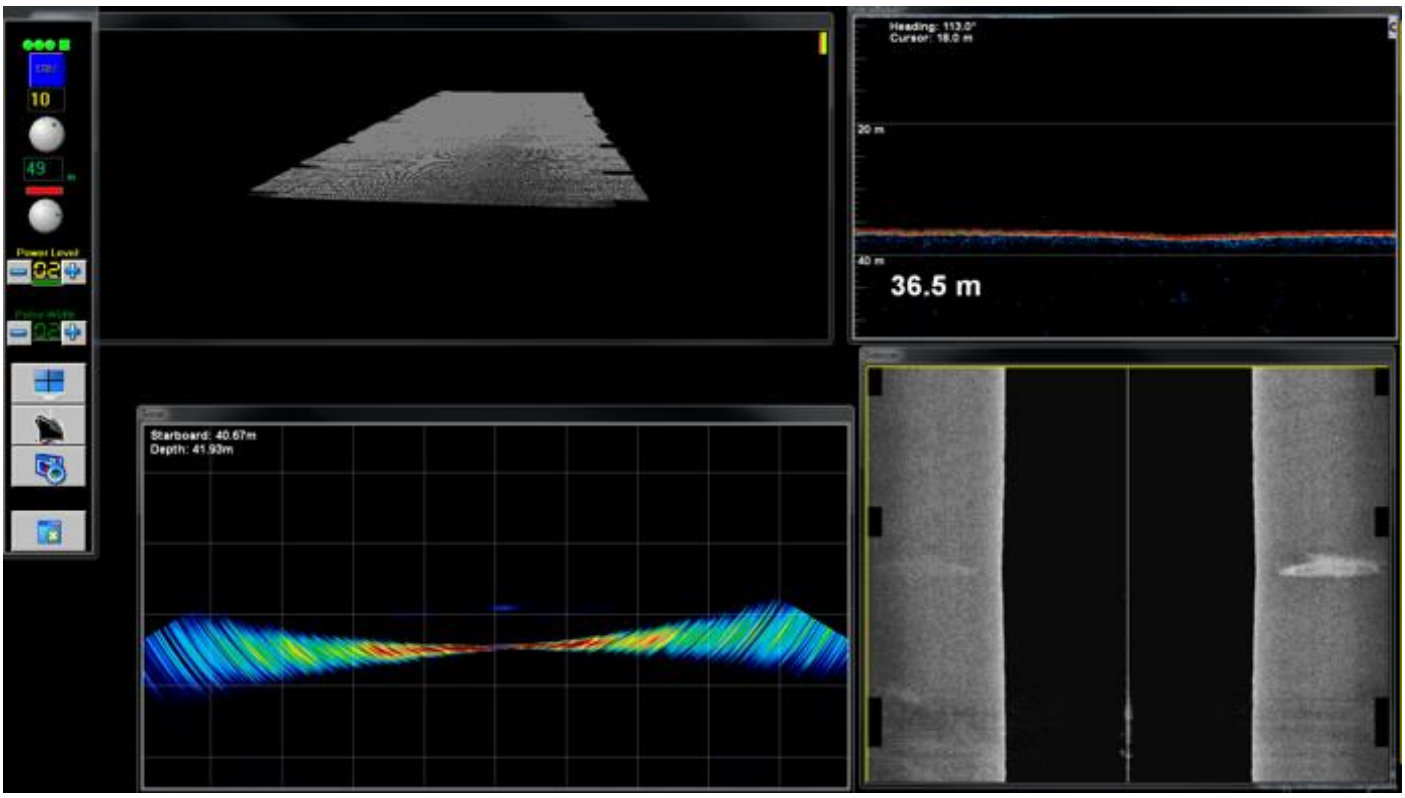
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

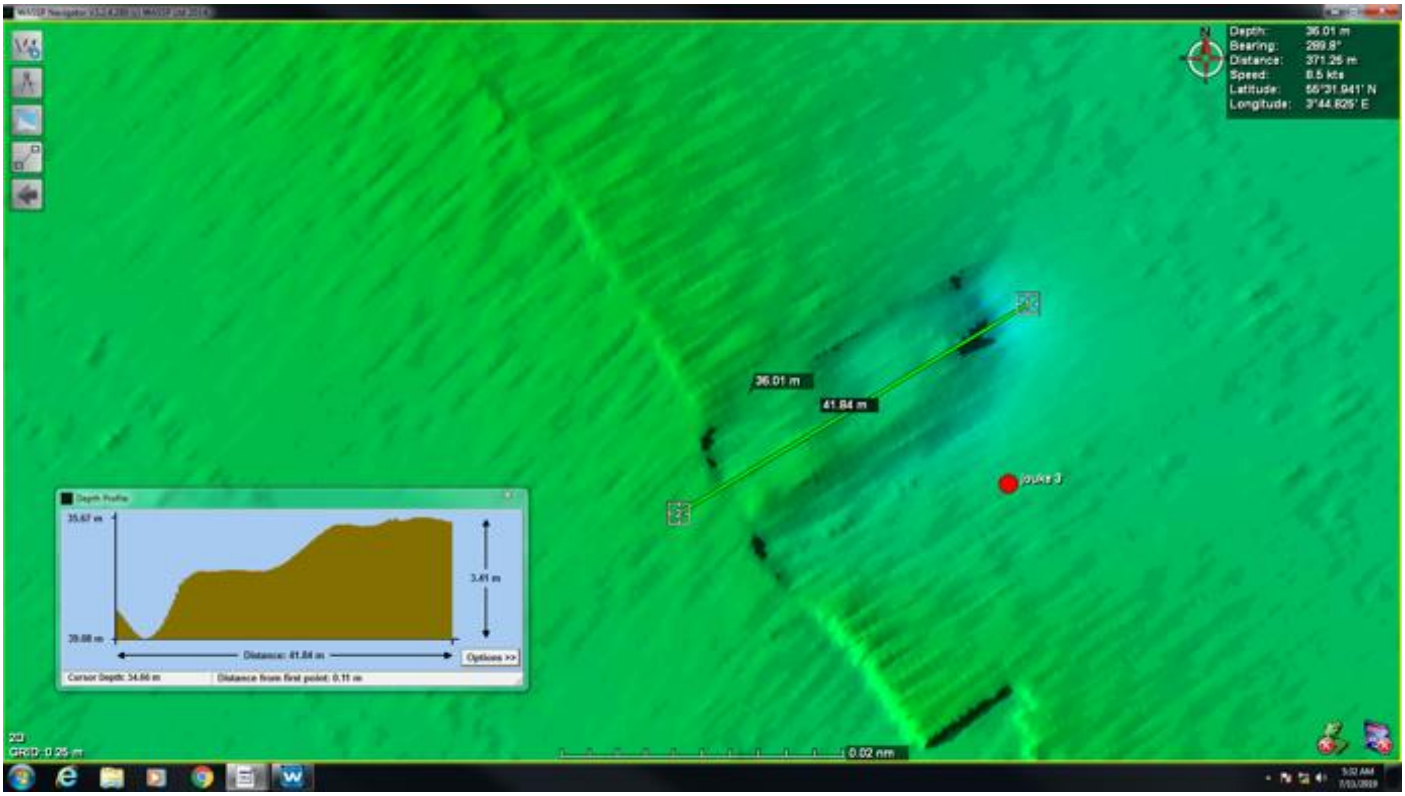
Type schip:	vrachtschip / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders: **Transport ponton**
Van welk materiaal is het wrak?	**IJzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem?	**Rechtop** / **op zijn kop** / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog 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: 60 m, breedte: 30 m, hoogte: 5 m
Zicht onderwater:	8 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?	

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**, is geen schip.
Indien ja onderstaande vragen beantwoorden	
Aandrijving?	Dieselmotor / stoommachine
Zijn er stoomketels aanwezig?	Ja / nee:
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	
Diameter:	M

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT





OVERIGE INFORMATIE:

Goedemorgen Ed en Ulf,
Leuk om je bevindingen te lezen en natuurlijk ook jullie conclusie. Ik heb het filmpje ook aan een paar collega's laten zien (oud-scheepsbouwers) en aan mijn vader (gepensioneerde baggeraar).

Zij dachten ook dat het een transport ponton was waarbij de lading was gaan verschuiven en daardoor gezonken. Het vlakke rechte dek is waarschijnlijk de onderzijde. Hij ligt in 2 delen. Wanneer het ponton is gekanteld kan hij al een tijdje in de stroming hebben gelegen voordat hij is gebroken. De binnen constructie is niet stevig uitgevoerd.

Voorlopig houden we het op deze conclusie. Misschien bij een volgende keer erop duiken zie je weer andere dingen.
Bedankt voor het meedenken!

Met vriendelijke groet,
Betty van den Berg

Amateur onderwaterarcheoloog
Duik de Noordzee schoon

Industriële onderwaterarcheologie; een leuke puzzel!
Ik heb geen idee wat het is; maar er zijn me wel een aantal zaken opgevallen:

1. De matige begroeiing met enkele soorten en de aanwezigheid van niet heel veel sediment duiden op een relatief jong wrak
2. De vorm van de zichtbare plaatvelden is allemaal vlak; geen gebogen elementen; doosachtige constructies
3. De gebruikte plaatdikte is niet erg groot; schatting ca. 10mm
4. De spacing van de (dek)balken / spanten lijkt vrij groot (> 600 mm = normale maat voor zeeschepen),
5. De manier waarop de balken (veel hoekijzer) op de plaatvelden en aan elkaar bevestigd zijn wijst op een geklonken constructie of een gelaste, hele simpele niet scheepsbouw achtige, manier van bouwen
6. Veel rafelige randen (ruw brand werk, afgescheurd?)
7. Geen koper / brons; eerder bezoek van verzamelaars?
8. In het tweede deel van de video, is het wrak meer open; met een chaos van veel losse delen, halve pomphuizen (2 x), vierkante kasten met een vliegwiel(3x), pijpen en afgescheurde hoekverbindingen met haakse plaatvelden

Suggesties: In de Jaren 60 is er bij het opkomen van de offshore olie-en gas industrie op de Noordzee volop geëxperimenteerd met materieel uit de Golf of Mexico, dat niet bestand bleek tegen de condities; daarnaast zijn er in NW Europa ook veel drijvende werktuigen gemaakt en tijdens het zee transport verloren gegaan: droogdok, binnenvaart schip, crane barge, early pipe-lay barge, tin molens, sluisdeur, voorraadtanks, de Duitse invasie vloot bestond voornamelijk uit "gekopte" binnenvaart schepen.

Groet,

Ed Schmidt
Diving Operations Lead
Operations - Maintenance & Integrity

Neptune Energy
www.neptuneenergy.com

De zijkant van het ponton ligt opengeklapt op de bodem. De “cirkel” rechts onder in de foto zijn delen van de centrifugaal pompen. In de verte ligt een vierkant. Dat is de vaste constructie van de pomp.

In de lichtbundel van de duiker zie je het slakkenhuis van de pomp. Dit is een andere pomp dan hierboven. Er liggen meerdere op de bodem.

De fundatie van de pomp met links de tandaandrijving van de pomp. Het is onbekend of het een stoomaandrijving is.

Het opengebroken stuk van het ponton, links op de foto het vlakke dek (of onderzijde). De afgebroken stukken liggen rechts op de foto.

De binnenzijde met de licht uitgevoerde hoekconstructie. Het vlakke dek aan de bovenzijde van de foto.

De binnen constructie, er zijn geen gaten zichtbaar van de klinknagels. Het ponton is gelast.

Tussen de opengebroken constructie kun je een grote pijpleidingen vinden. Is dit lading of is het een onderdeel van het ponton? Ze liggen los op de bodem en zijn niet gekoppeld aan de constructie.

De hoek constructie van het ponton met op het dek een kleine opstaande rand. Er zijn geen bevestigingspunten zichtbaar of andere kenmerken op het dek terug te vinden. Kan dit de onderzijde zijn van het ponton? De kant waar de duiker zwemt is de afgebroken kant. De andere kant is dicht.

Midden op het dek zijn ook opstaande randen zichtbaar. Ook hier zijn geen bevestigingspunten zichtbaar. Het vermoeden is dat dit de onderzijde is van het ponton

DUIK 12 SAINT LUKE

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
12-07-19	08:00	0		55°15,192'N	002°58,294'E	Ankerop, naar de St Luke							

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
12-07-19	09:00	1		55°07,740'N	002°50,874'E	Aankomst St Luke BW006 en 4950		12					

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	onbekend
Positie WGS84:	N 55,07.74 E 02,50.87
Wraknaam:	St. Luke
Locatie: Noordzee / Anders:	Doggersbank
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2019

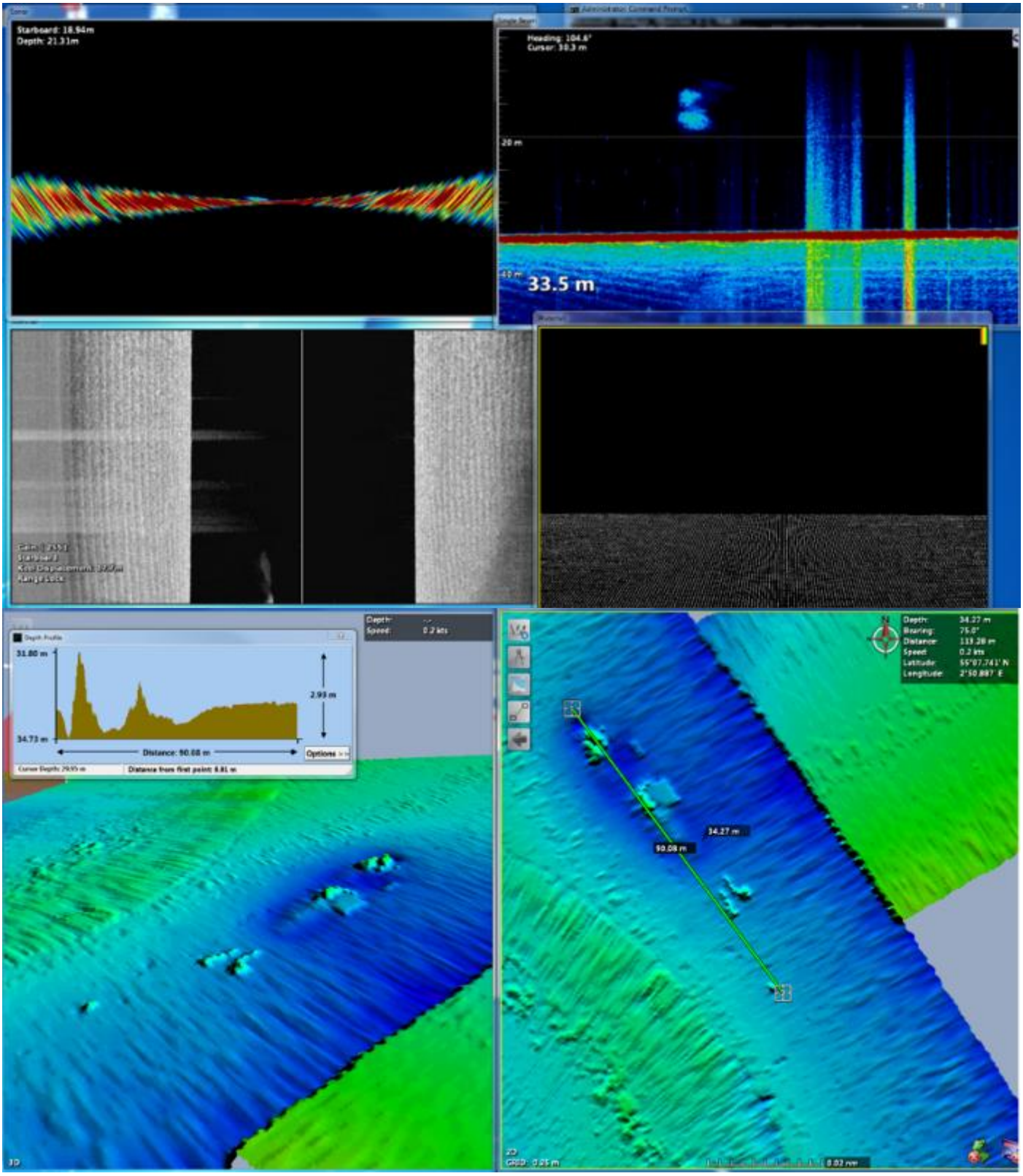
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

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: 52m, Breedte: 10m, Hoogte: 4m
Zicht onderwater:	10meter
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?	

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**, ligt in het zand
Indien ja onderstaande vragen beantwoorden	
Aandrijving?	**DIESELMOTOR** / stoommachine, **1 Mirrless Blackstone diesel engine, single shaft, 1 screw**
Zijn er stoomketels aanwezig?	ja / **NEE**: diameter m
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	**1** Schroef/schroeven
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	
Diameter:	- M, ligt in het zand

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT



Bovenstaande scans zijn gemaakt door de Cdt. Fourcault.

OVERIGE INFORMATIE:

MFV St. Luke (LT132) [+1978]

Details general
nationality: british
purpose: fishing
type: trawler
propulsion: motor vessel (diesel)
date built: 1961
status: live

details
tonnage: 391 grt
dimensions: 42.1 x 8.6 x 4.3 m
material: steel
engine: 1 Mirrless Blackstone diesel engine, single shaft, 1 screw
power: 1022 h.p. (rhp)
speed: 13 knots
yard no.: 897
IMO/Off. no.: 303204
about the loss cause lost: mine
date lost: 18/05/1978 [dd/mm/yyyy]
about people
builder: Hall, Russell & Co. Ltd., Aberdeen

engine by: Mirrlees Blackstone

last owner: Dagon Fishing Co. Ltd., Lowestoft
MFV St. Luke (LT132) [+1978]
period 1976 ~ 1978
IMO/Off. no.: 303204

prev. owners: Boston Deep Sea Fishing & Ice - Boston Deep Sea Fisheries - Fred Parkes, Grimsby
MFV Boston Lightning (FD14)
period 1968 ~ 1976

Saint Andrews Steam Fishing Co., Hull
MFV Admiral Burnett (A574)
period 1966 ~ 1968
IMO/Off. no.: 303204

Mannofield Fishing Co. Ltd., Aberdeen
MFV Admiral Burnett
period 1963 ~ 1966
IMO/Off. no.: 303204

Parbel-Smith Ltd., Fleetwood
MFV Admiral Burnett (A574)
period 1961 ~ 1963
IMO/Off. no.: 303204

Foto links: foto uit de rapportage van Expeditie 200 zeemijl van Nederland 2017

Foto onder: Foto van Joost van Uffelen tijdens de expeditie van 2019.

SCANS

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
12-07-19	16:00	1	K-11	54°38,043'N	002°35,360'E	11:30 varen naar 6906, niets op de 6906							
12-07-19		1	K-12	54°38,188'N	002°34,935'E	niets							
12-07-19	16:15	1	K-13	54°38,342'N	002°34,729'E	niets							
12-07-19	16:30	1	K-1	54°37,602'N	002°39,567'E	niets							
12-07-19	16:35	1	K-2	54°37,740'N	002°39,512'E	niets							
12-07-19	16:40	1	K-3	54°37,706'N	002°40,174'E	niets							
12-07-19		1	K-4	54°37,654'N	002°40,467'E	niets							
12-07-19	16:40	1	K-5	54°37,271'N	002°40,027'E	niets				2	2	7/8	bewolkt
12-07-19	17:29	1	Dn	54°30,989'N	002°36,243'E	Inger Nielssen, om daar op te duiken Engels NR 60942							

DUIK 13 INGER NIELSSON

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
12-07-19	18:00	0	Dn	54°30,989'N	002°36,243'E	Aankomst Inger Nielssen		13	Erg weinig van over	3	2	8/8	bewolkt buiig

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	
Positie WGS84:	54,30,989 N 2,36,243 E
Wraknaam:	Inger Nielsson
Locatie: Noordzee / Anders:	Doggersbank
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2019

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 grootste gedeelte van het wrak** / op zijn kop / op bakboordkant /
op	**stuurboordkant achterzijde**
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 het wrak ligt erg verspreid over de bodem
Zicht onderwater:	4 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?	

KENMERKEN VAN HET SCHIP

Wat is de bouwstijl van de romp?	Geklonken / gelast / **weet ik niet**: Houten romp met een ijzeren opbouw.
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:
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	
Diameter:	M

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:

OVERIGE INFORMATIE:

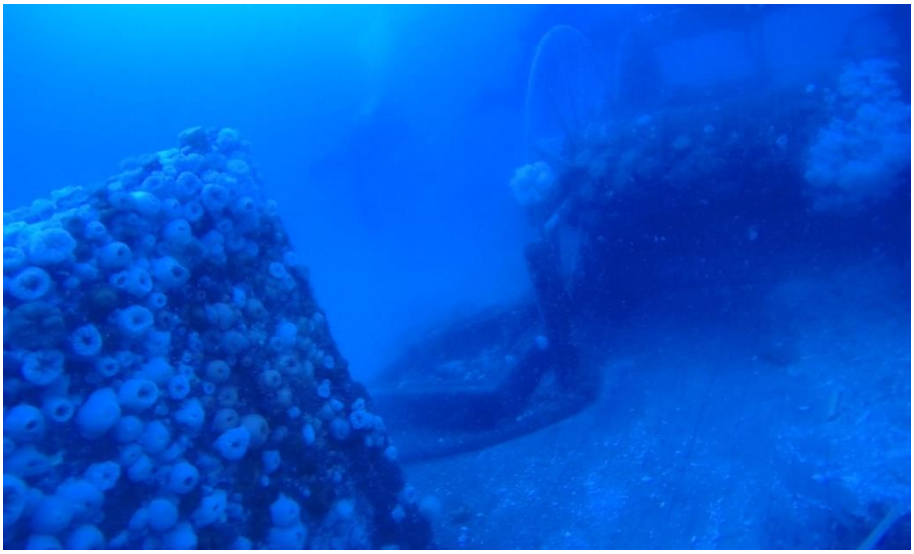
INGER NEILSEN

Wreck Number	State = LIVE	60942
Chart Symbol WK 10.6		
Wreck Category	Dangerous wreck	
WGS84 Position	Latitude = 54°30,95'N	Longitude = 02°36,26'O
Depth 10,6 m		
Water Depth 19 m		
Name	INGER NEILSEN	
Type	FISHING VESSEL	
Flag	DENMARK	
Dimensions (m)		
LxBxD =	17x--x--	
Tonnage	40 Gross	
Date Sunk	07/05/2002	
Markers	E CARD LT BUOY, VQ(3)5S, 129DEG 150MTRS FROM WK	

Circumstances of Loss
COLLIDED WITH MFV LARS HYLDIG AND LATER SANK. CREW OF 4 RECOVERED BY LARS HYLDIG.

Surveying Details
** HH242/635/03 10.5.02 SANK IN 5431.0N, 0236.0E [EUR]. (MRSC HUMBER, FAX DTD 7.3.02). NCA.
** HH242/635/03 13.5.02 LOCATED IN 5430.996N, 0236.310E [EUR]. LEAST DEPTH 13.65MTRS. E CARDINAL PILLAR LT BUOY, VQ(3) 5 SEC, RACON 'D', APPROX 100MTRS E. (TH, FAX DTD 8.5.02).
** HH242/635/03 16.5.02 WK IN 5430.996N, 0236.310E [EUR]. E CARDINAL PILLAR LT BUOY, VQ(3) 5 SEC, RACON 'D' LOCATED 129 DEGS ABOUT 150MTRS FROM THE WRECK. (THNM 13/02). INS AS WK 13.6MTRS WITH BUOY CLOSE SE. - NM 2657/02.
** HH242/635/03 4.10.02 NOW WK 10.6MTRS IN 5430.95N, 0236.26E [WGD]. (TH, LTR DTD 27.9.02). - NM 4993/02.
** HH242/635/03 30.12.02 RACON DISCONTINUED. (TH, FAX DTD 23.11.02 & NM 30/02). - NM 296/03.

Foto van de Lars Hyldig, het schip waardoor de Inger Neilsen is gezonken.



Het wiel wat achter op het schip heeft gestaan. Hierop werden de touwen en netten gerold. De planken van het houten dek en een stukje opbouw (links)

Het dubbele wiel, gezien vanaf de stuurboord kant.

De lier waarmee de touwen en netten naar binnen werden gehaald. Over de lier ligt een stuk constructie.

Grote ronde constructie, Drukvat? Zijkant is een open constructie met doorvoeringen.

Roerkoning met onder op de foto nog een gedeelte van het roerblad. De houten constructie aan de rechterzijde is de achterzijde van het schip. Het achterste gedeelte van de constructie ligt over stuurboord.

DUIK 14 ONBEKENDE ONDERZEEBOOT ORZEL?

13-7 -2019 zaterdag U-97 ? 10 uur scan en foto en duik en filmmateriaal divers en vondst foto

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
13-07-19	10:00	0	621	53°28,171'N	3°28,485'E	(onderzeeboot)U-97)?	Zou de U-97 zijn, maar is mogelijk een andere? Uitzoeken!	14	Heel veel beelden gemaakt. Een koperen kraantje in het net meegenomen en een astap van een winch oid. Deze heeft een groot aantal fabrieksnummers blijkt. Robertino maakt vondstformulieren en levert deze in. Van de andere wrakken moeten ook nog formulieren worden gemaakt.				

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:
Positie WGS84: 53,28,171 N 3,28,485 E
Wraknaam: Onbekende Onderzeeboot U-97? Orzel?
Locatie: Noordzee / Anders: Noordzee
Doel van het bezoek: Expedition Northsea 2019

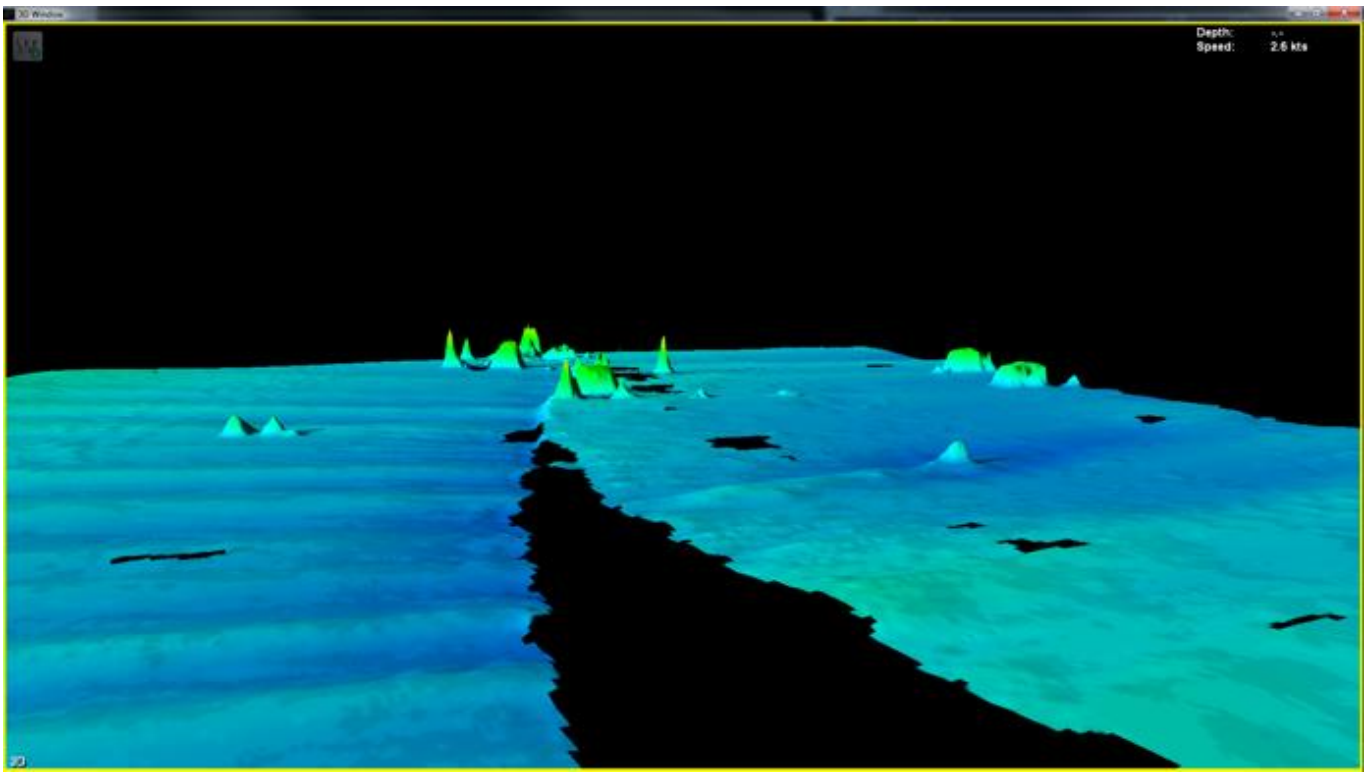
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

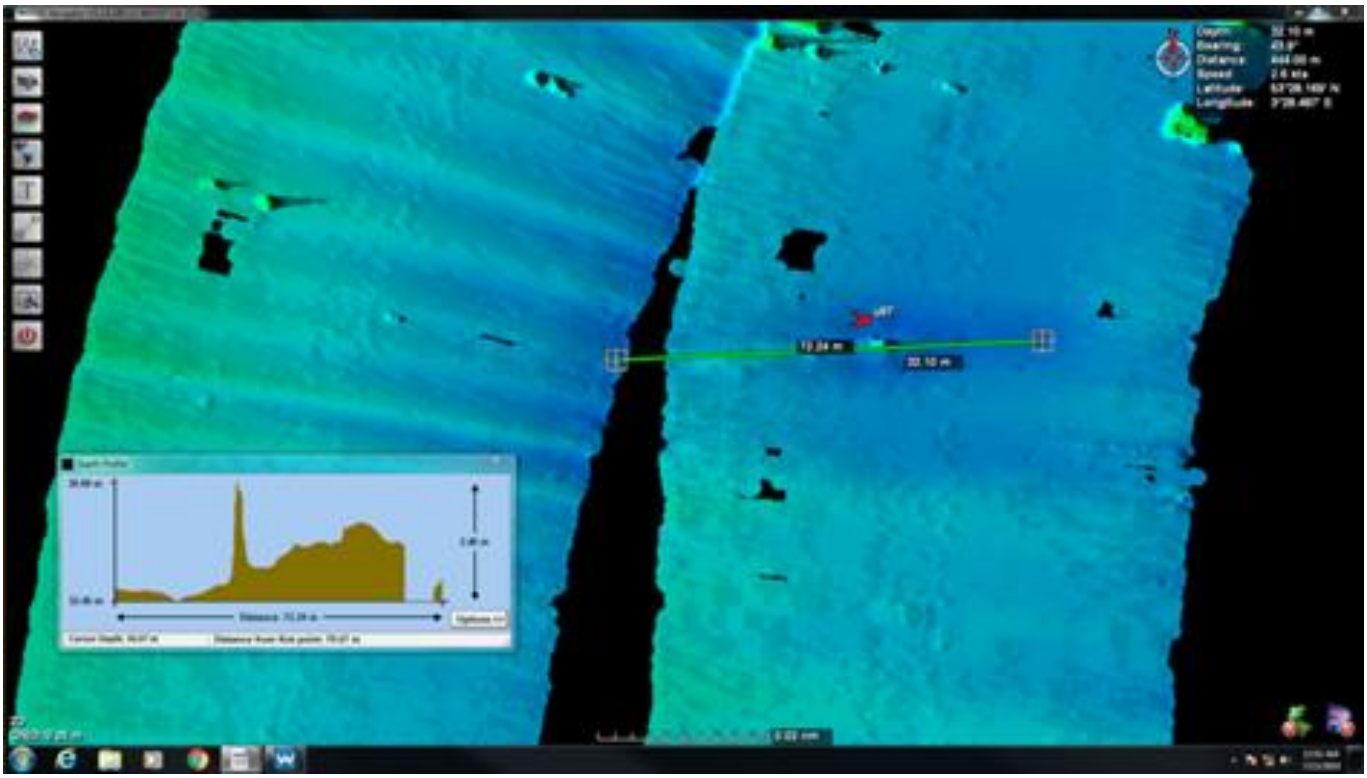
Type schip: vrachtschip / vissersboot / **oorlogsschip** / zeilschip / anders: **onderzeeboot**
Van welk materiaal is het wrak? **IJzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem? **Rechtop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog aanwezig? **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: 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, **verwachting is dat er nog munitie in het wrak ligt.**
Indien ja: waar bestaat dit uit?

KENMERKEN VAN HET SCHIP

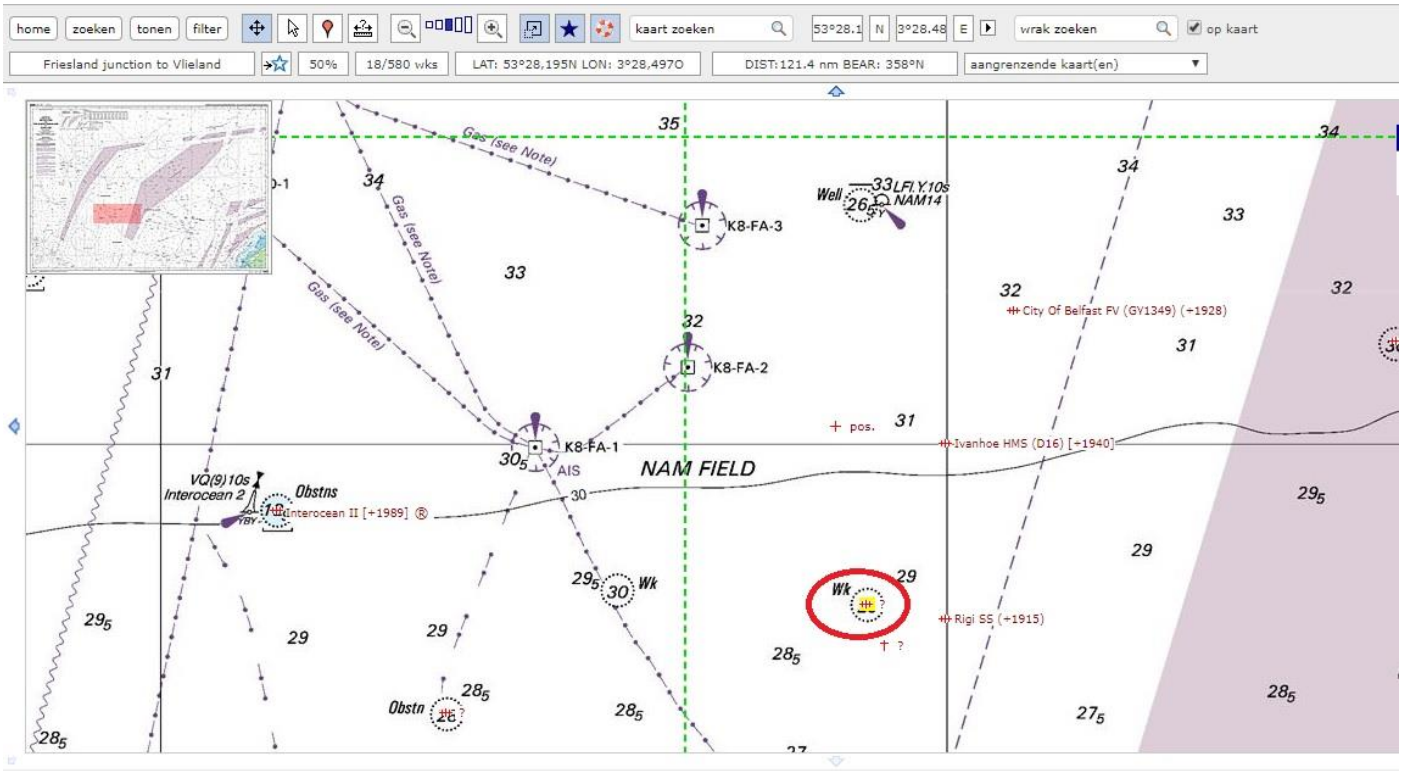
Wat is de bouwstijl van de romp? **Geklonken** / **gelast** / weet ik niet:
Heeft het schip een rechte boeg gehad? Ja / nee / **Onbekend, ligt onder het zand**
Is de machinekamer nog te herkennen? **Ja** / nee
Indien ja onderstaande vragen beantwoorden
Aandrijving? **Dieselmotor** / stoommachine
Zijn er stoomketels aanwezig? Ja / **nee**:
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)? **2 liggen onder het zand**
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?
Diameter: M

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:

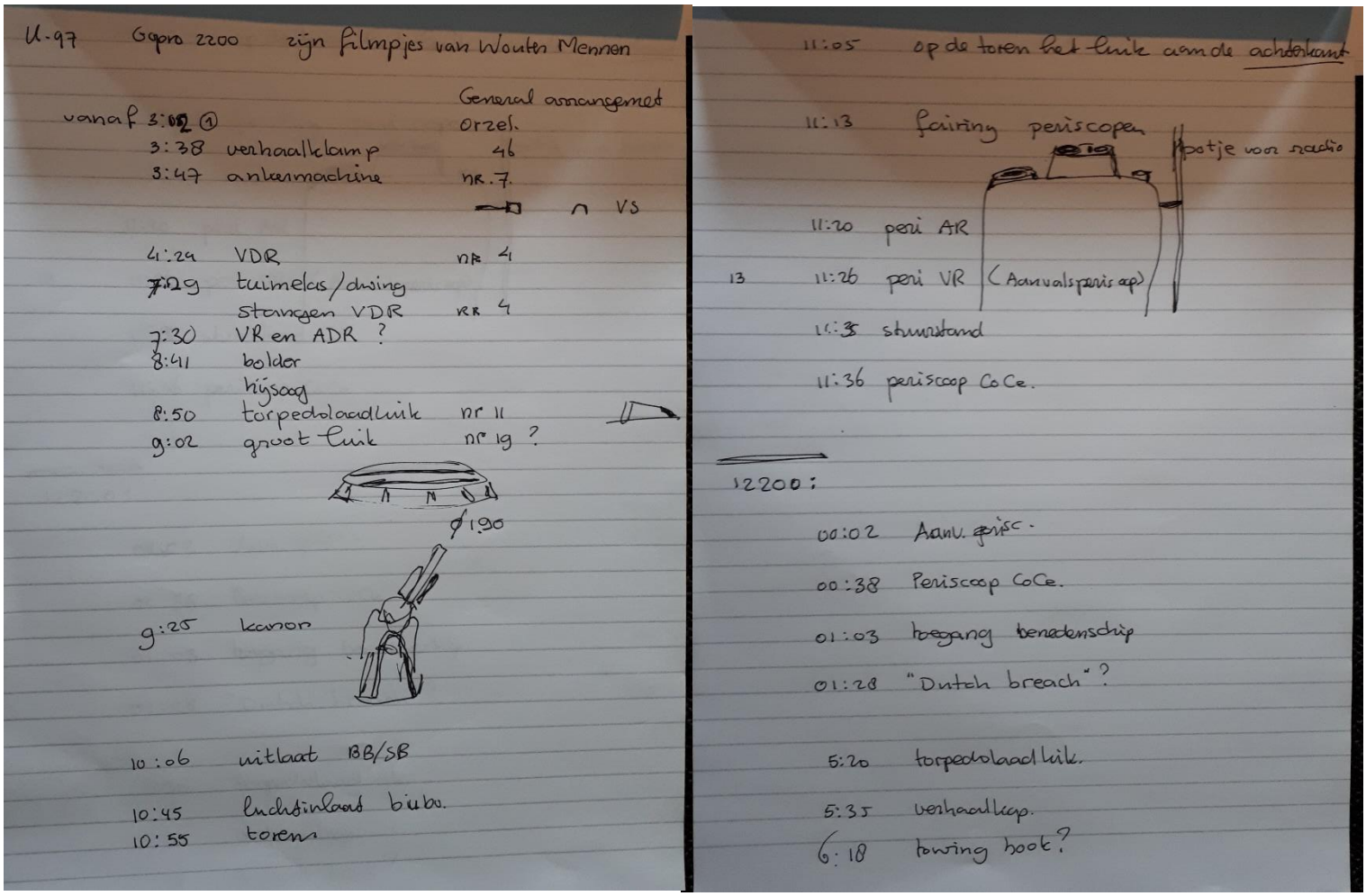




OVERIGE INFORMATIE:



De aantekeningen van Jouke en Betty aan boord van de Cdt. Fourcault met de vergelijking naar de Orzel.



U-97 Gopro 2200 zijn filmpjes van Wouter Mennen

General arrangement Orzel.

vanaf 3:02 ①
3:38 verhaalklamp 46
3:47 ankermachine nr. 7.

VS

4:24 VDR nr 4
7:29 tuimelas/dwing stangen VDR nr 4
7:30 VR en ADR ?
8:41 boldor hijsoog
8:50 torpedolaadluik nr 11
9:02 groot luik nr 19 ?

Ø 1.90

9:25 kanon

10:06 uitlaat BB/SB

10:45 luchtinlaat bubo.
10:55 toren

11:05 op de toren het luik aan de achterkant

11:13 fairing periscopen

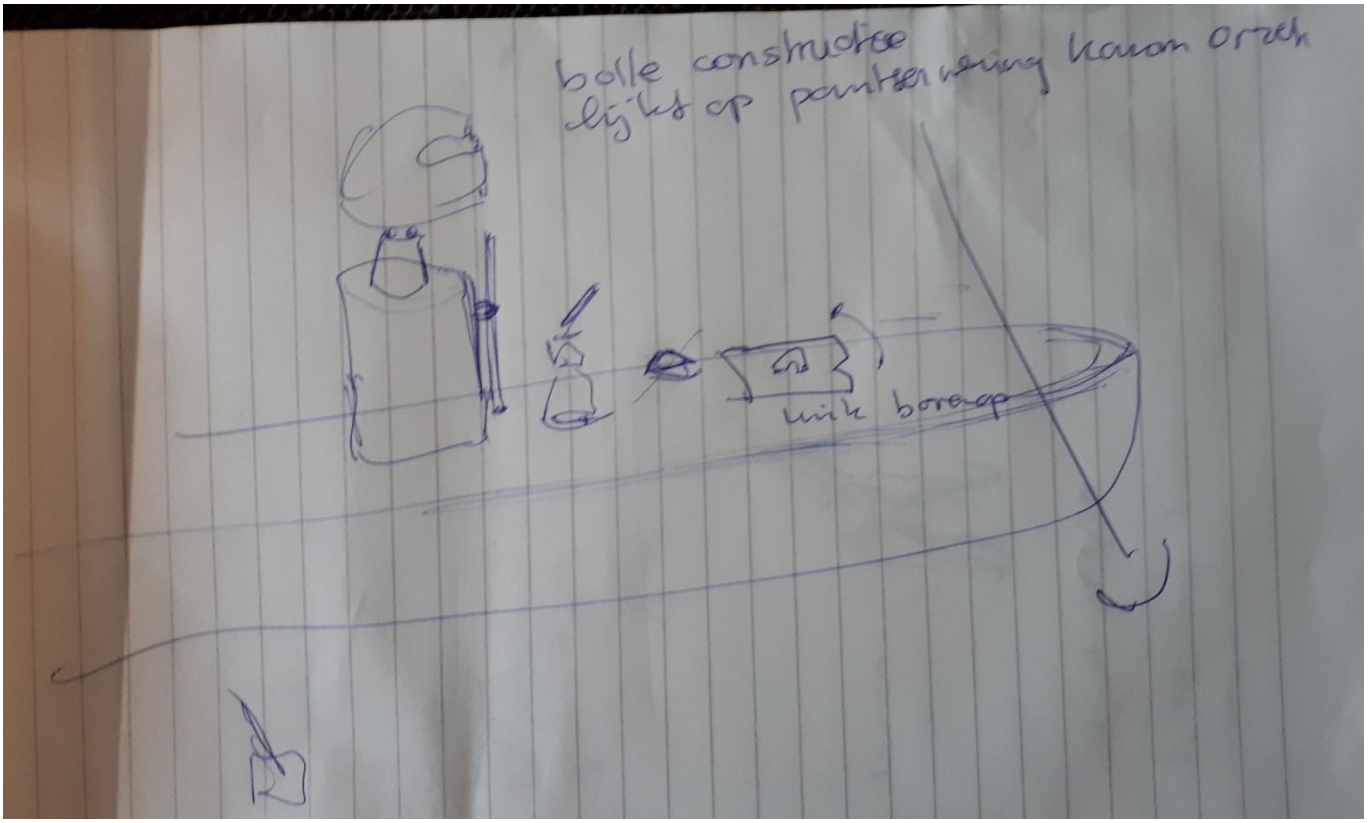
potje voor radio

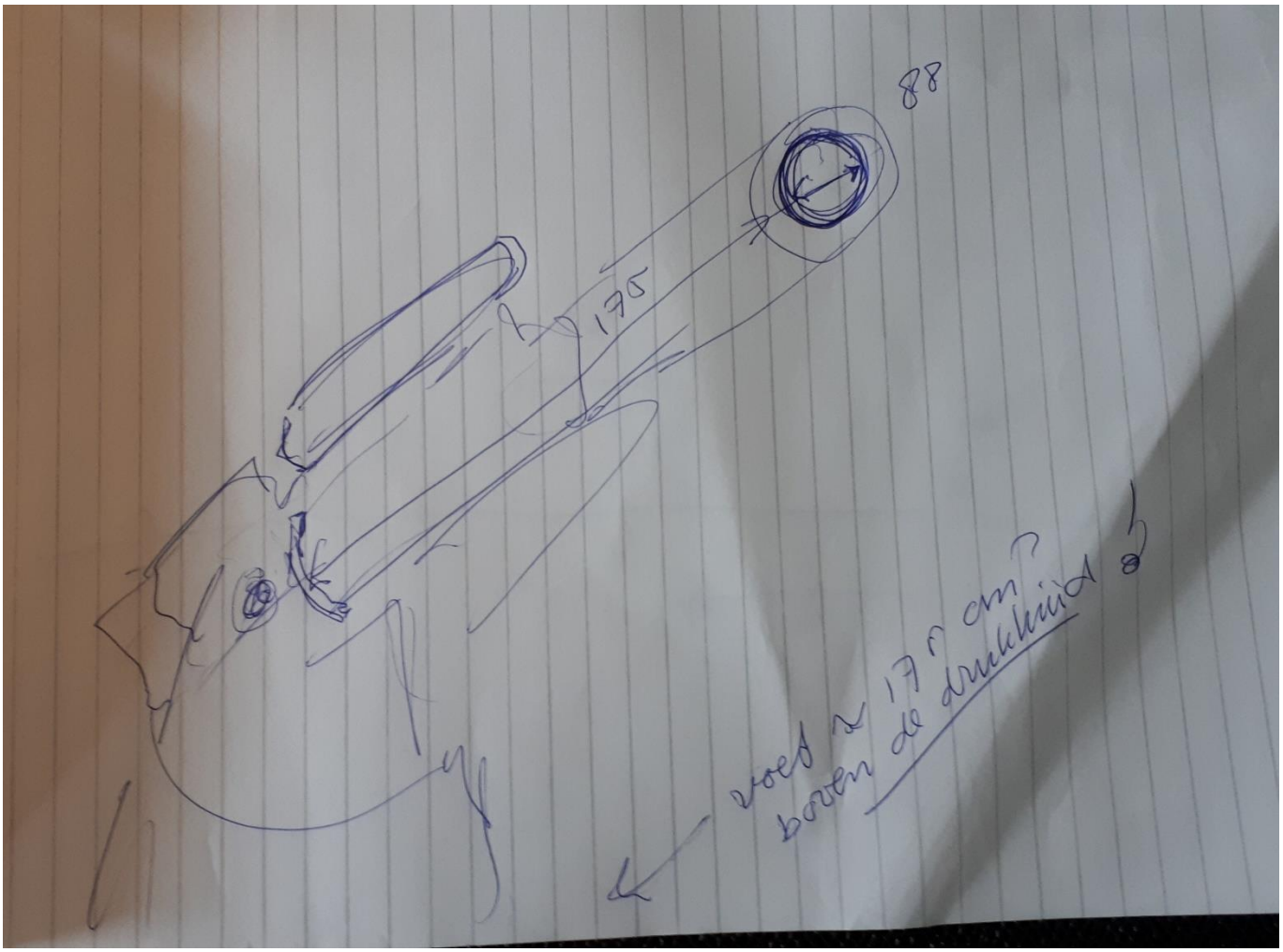
11:20 peri AR
13 11:26 peri VR (Aanvalsperiscoop)
11:35 stuurstand
11:36 periscoop CoCe.

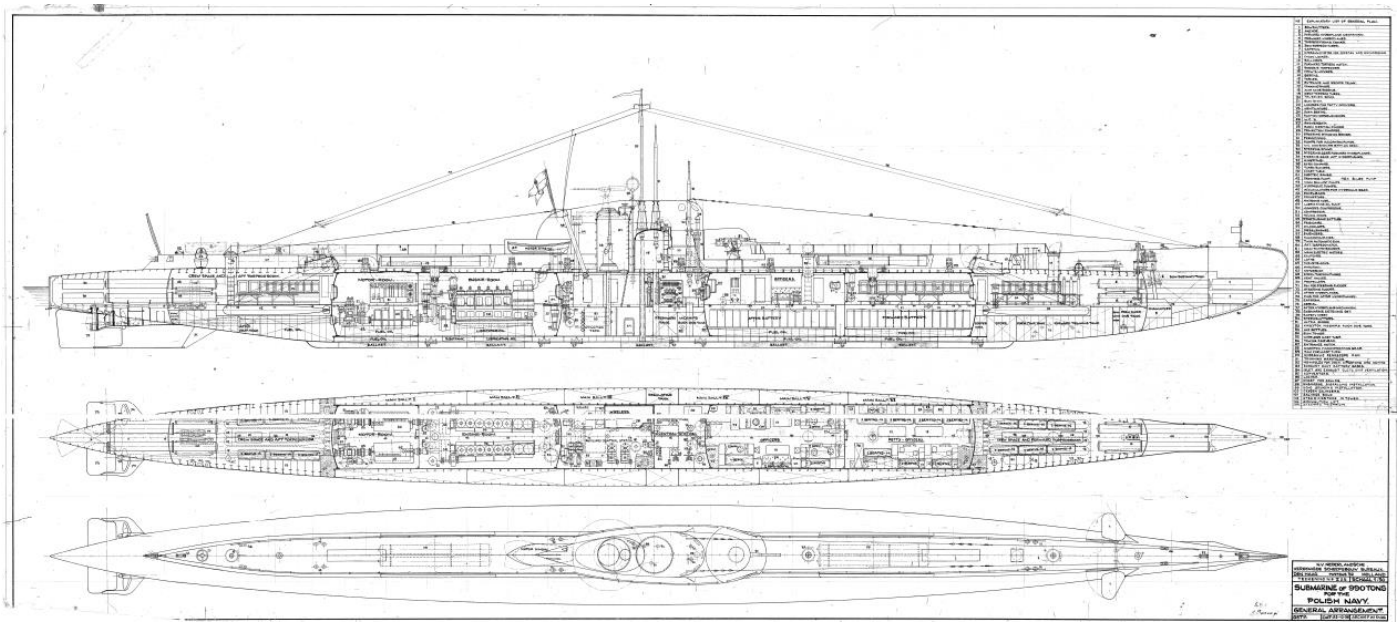
12200:

00:02 Aanv. gijsc.
00:38 Periscoop CoCe.
01:03 toegang benedenschip
01:28 "Dutch breach"?

5:20 torpedolaadluik.
5:35 verhaalkop.
6:18 towing hook?


bolle constructie
lijkt op pantserwering kanon orzek
uik boren op

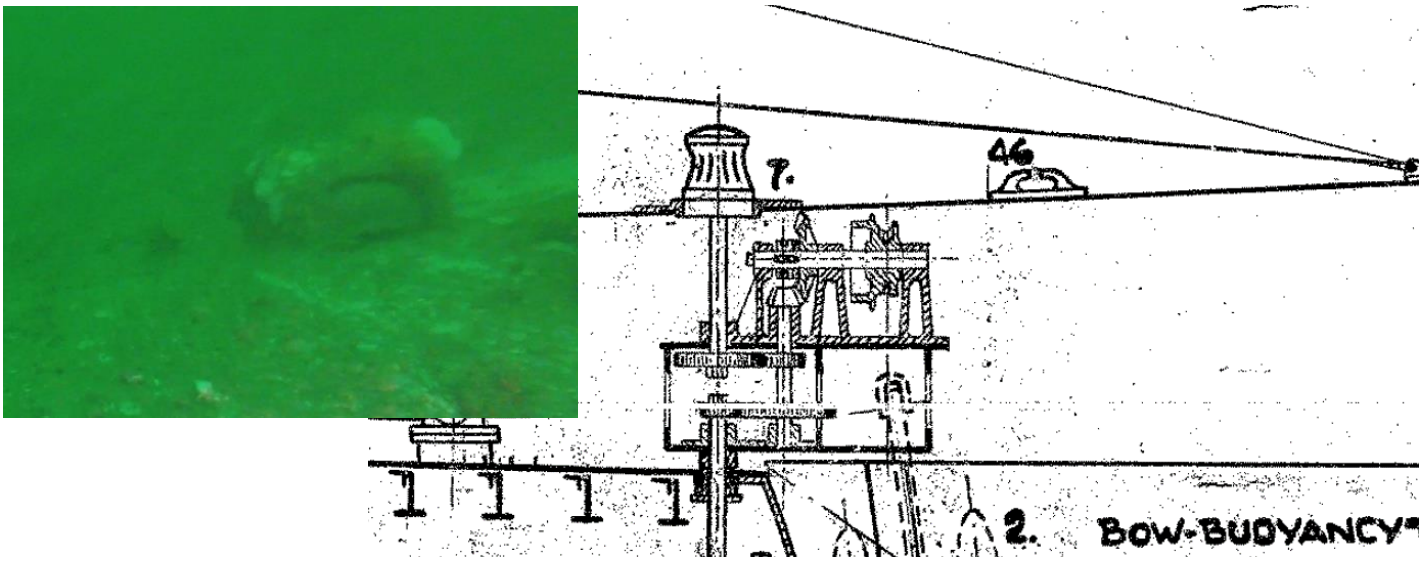

88
175
voet ≈ 17 m om?
boven de drukkuid



General Arrangement van de Orzel.

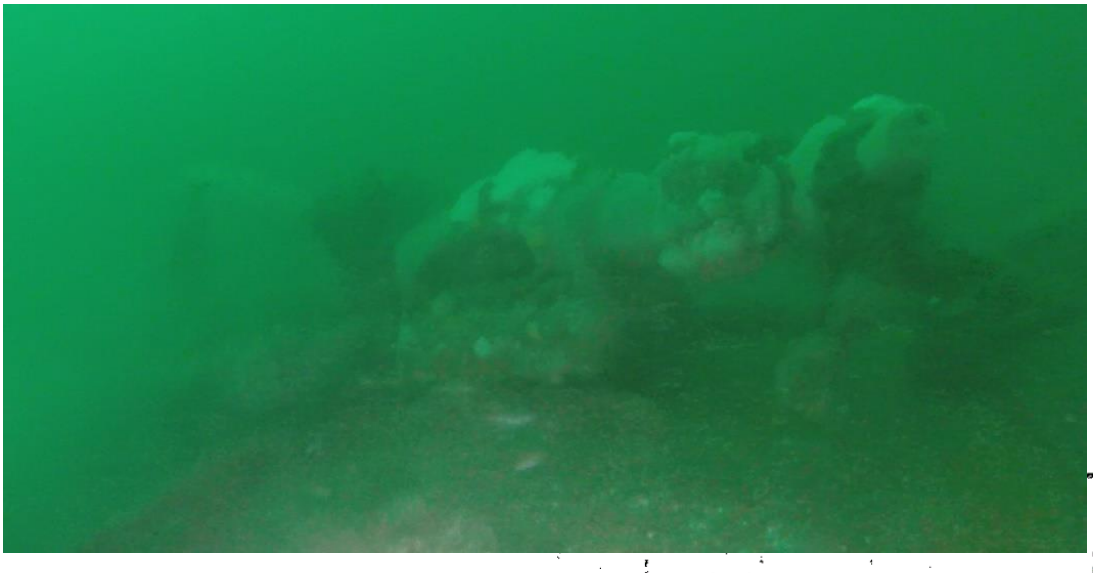
Minuten en seconden uit het filmpje van Wouter, met als vergelijking naar de Orzel General Arrangement:

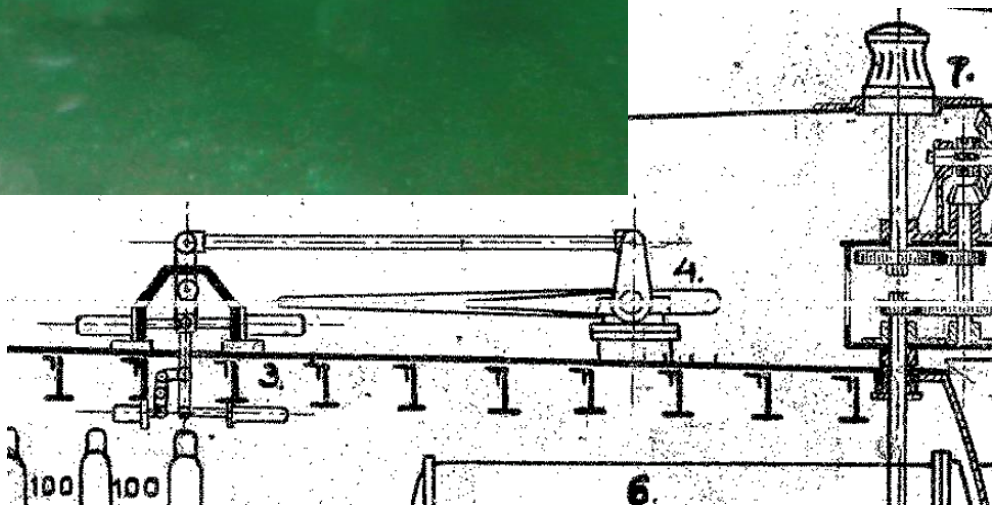
3.38 Verhaalklamp - nr. 46. Deze lag los op het wrak. De buitenste huidplaat is verdwenen.



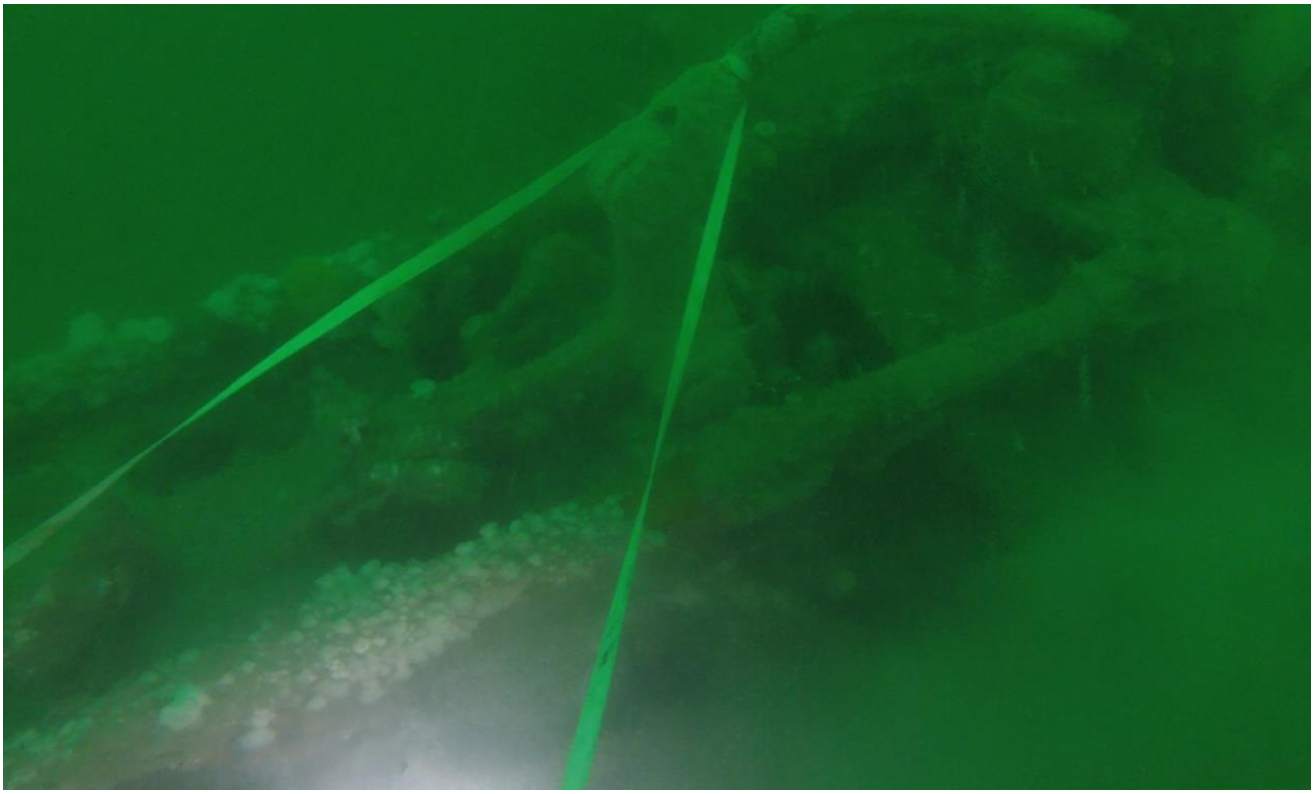
3.47 ankermachine – Nr.7 Zonder verhaalkop van de lier, deze was verdwenen.

4.24 VDR – Nr. 4 Forward Hydroplanes





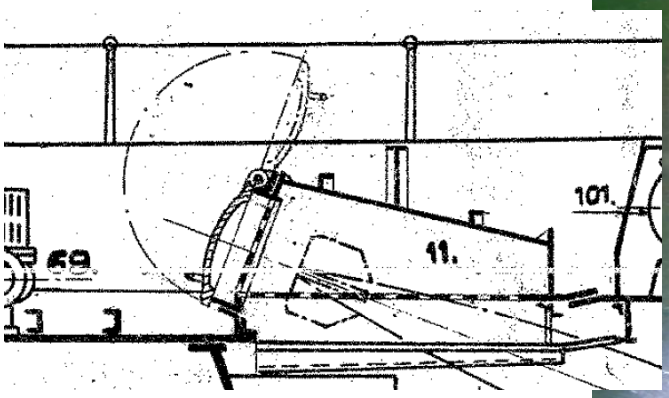
7.29 tuimelas/dwingstangen VDR – Nr.3 & 4 Forward Hydroplane Mechanism.



7.30 VR en ADR?

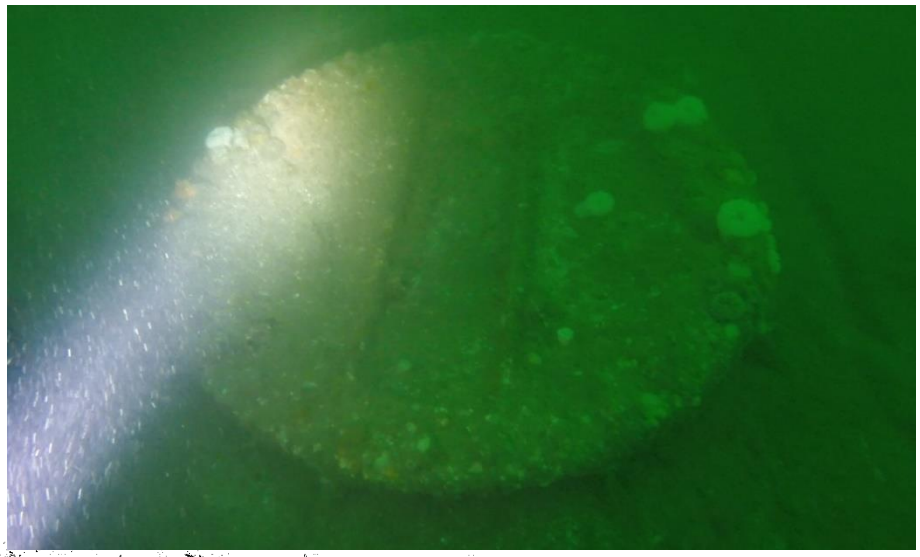
8.41 Bolder Hijsoog Ter vergelijking met de vin ca 30cm lang.

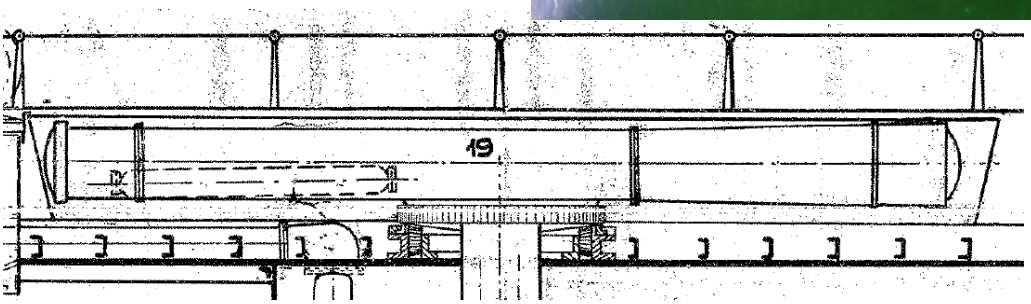
8.50 Torpedo laatluik gezien vanaf boven van voor naar achteren – Nr. 11 Forward Torpedo Hatch.



9.02 Groot luik? – Nr. 19 Deck Torpedo Tubes?

Wat je ziet op de tekening is een draaischijf waarop de torpedo's naar binnen worden getransporteerd. De ronde schijf zou de draaischijf kunnen zijn. De diameter van de schijf is 1.90m, opgemeten door Erik en Betty. Dat komt overeen met de tekening. Frame afstand is 0.55m.





§ 188. TORPEDO TUBES.

There are four tubes in the bow, four in the stern and four swivelling tubes in the superstructure of the boat.

All inside tubes are suitable for torpedoes of 550 mm. diameter of the French type 6400 mm. long and of 533.4 mm. diameter of the English type 7200 mm. long; in the latter case the caliber must be reduced by guide strips and rings, which can be fitted in the tubes. If it should be impossible to place all the openings necessary for handling both types of torpedoes on the tubes, the I. C. will decide which openings shall be fitted.

The bow and stern torpedo tubes are made of steel plate. Guide strips and rings of bronze or of an other non-corrosive material are connected to a welded steel tube of circular section by riveting. The strips and guide rings are bored out to the exact diameter in the tube. The tube is connected to the cast steel bulkhead of the boat by means of a ring of two halves which is inserted in an external circular groove of the tube. All axial forces on the tube are taken by the bulkhead.

All parts of the tube which are exposed to sea pressure are tested with 12 atm. water pressure.

The torpedo tube is closed by an inner and an outer door. The inner door is locked by a bayonet ring. The outer door is pivoted on a vertical shaft and is connected to the bow or stern shutter in such a way, that the shutter is operated simultaneously with the outer door.

The outer door is closed by a pneumatic gear, and in case of necessity, by hand The opening movement is arranged in the following way: from the conning tower the air is admitted electrically into the pneumatic cylinder. This opens first the outer door by a very small amount, so as to fill the torpedo tube with sea water. As soon as the pressures are equalised, the movement is continued, and the outer door and the shutter fully opened. The total time taken for these movements shall be not more than about 30 seconds, and at a depth of 30 M. By interlocking the different parts of the tubes, wrong operations must be prevented.

62

The torpedo tubes in the superstructure (only suitable for the 533.4 mm. torpedoes mentioned above) are twin tubes, which can be trained at any desired angle from within the ship with a hydraulic motor driven training gear.

These tubes are also welded of steel plates with guide strips and rings riveted to the inner wells of the tube and bored to the correct size. Two tubes are connected to each other and to a central pivot and a roller race, forming thus a revolving unit.

The part of the superstructure extending over the length of the tubes is connected to the tubes and is revolving together with them, reference is made, however, to § 42.

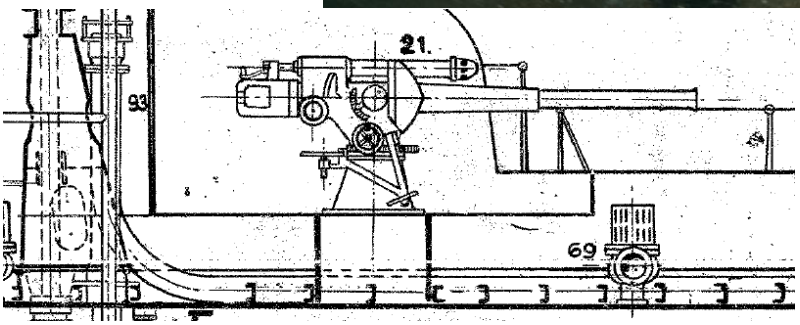
SPECIFICATION FOR A TORPEDO-SUBMARINE FOR THE POLISH NAVY

Bovenstaande teksten komen uit de Specification for a Torpedo Submarine for the Polish Navy. Archief van de Schelde te Vlissingen.

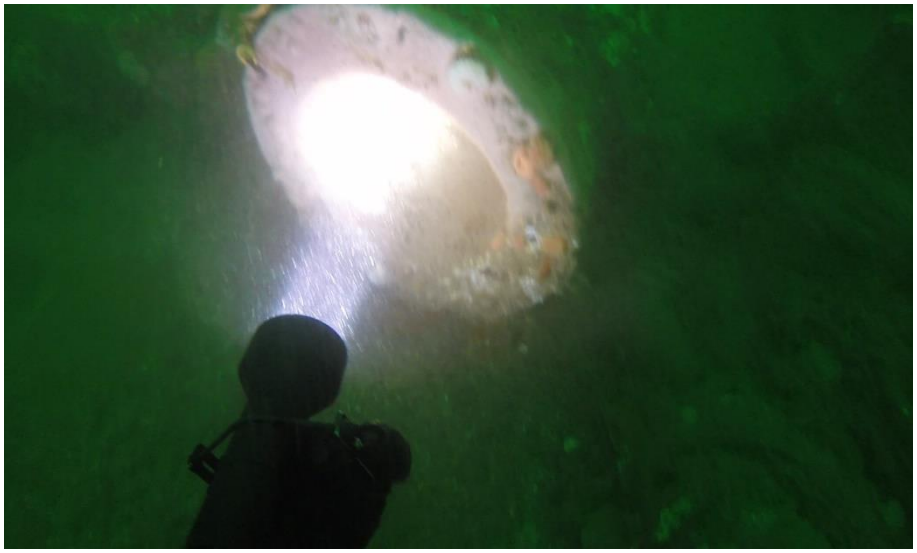
9.25 Kanon – Nr.21?

Foto rechts:

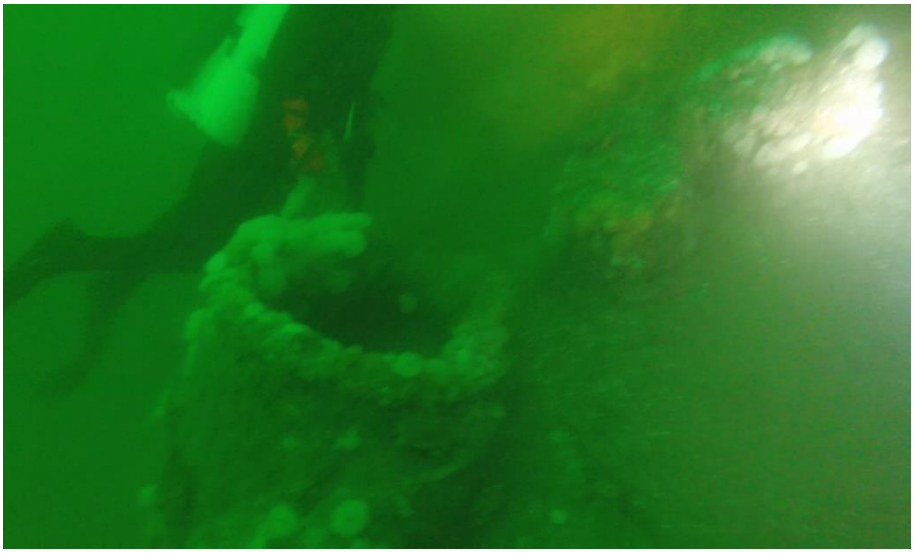
Udo van Dongen



10.06 Uitlaat PS/BB

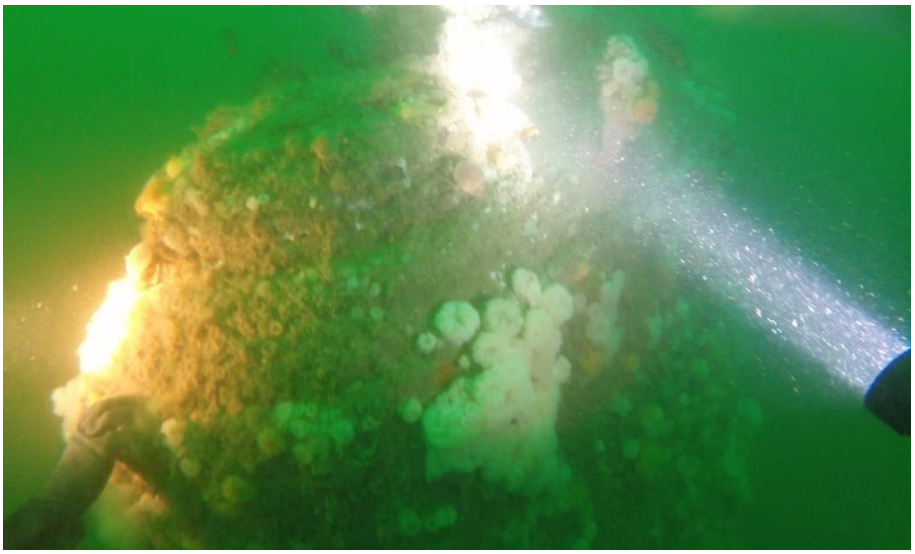


10.45 Luchtinlaat Binnen Buiten



10.55 Toren

11.05 Op de toren het luik aan de achterkant.



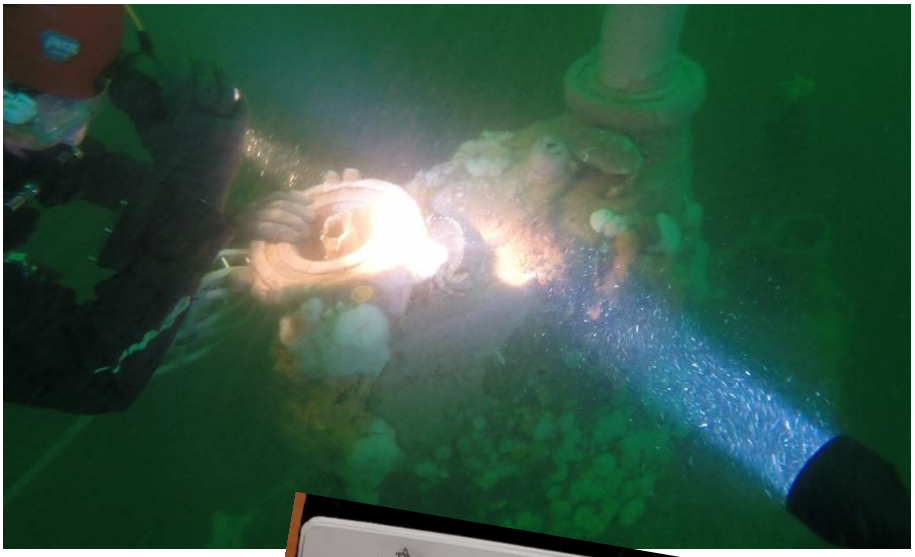
11.13 Fairing periscopen

11.20 Periscopen AR

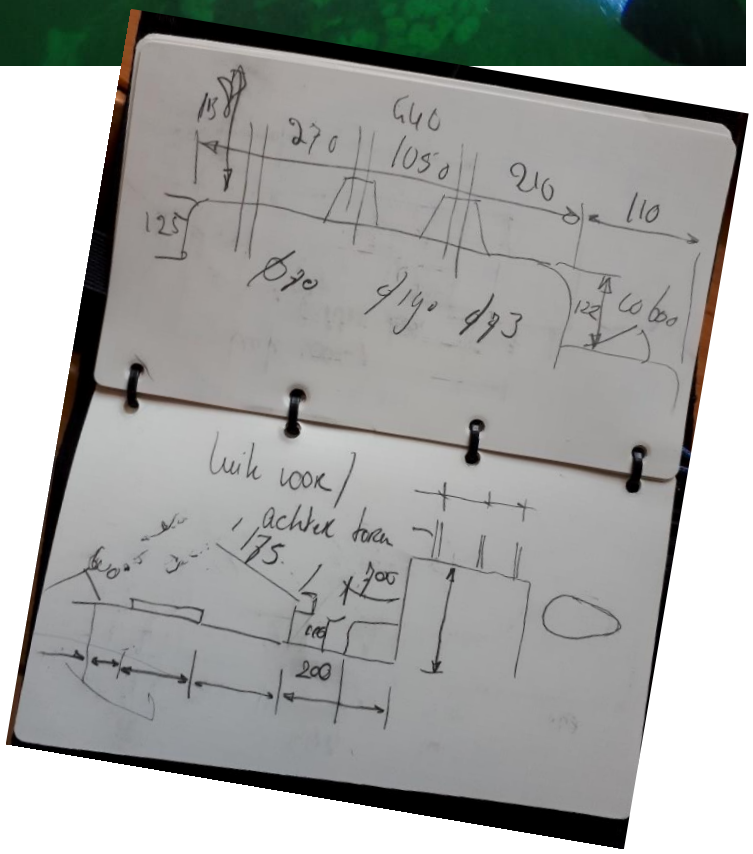
11.26 Periscopen VR (aanvalsperiscoop)

11.35 Stuurstand

11.36 Periscoop CoCr



Gemeten maten uit wetnotes van Betty



§ 98. PERISCOPES.

Three periscopes will be fitted of the Barr and Stroud type, as described in the tender of Messrs. Barr and Stroud Ltd., dated June 26th, 1935.

One periscope will be fitted for observations from the central station, the other two for observations and attack from the conning tower. Each of these periscopes will be raised and lowered by means of hydraulic rams, situated in the auxiliary or main central station. There are two steel wire-ropes for hoisting and one for lowering each periscope. The lowering ropes are stretched by means of strong springs.

If necessary a well tried out safety device will be fitted, which, in the event of a cable parting, will instantly grip the periscope and effectually prevent any damage being done, conforming to the practice of the Netherlands Navy.

Spring-buffers or other means of absorbing shocks will be provided at the bottom of the periscope bins, and at the top position azimuth circles of the Netherlands Navy type to be provided.

Roller bearings are fitted in the supporting brackets, which enable the periscope to be trained easily by hand.

Stuffing boxes with rameh packing are fitted where the periscopes pass through the shell. Each periscope must be stopped in any position with an accuracy of not more than 5 cm.

The hoisting speed shall be not less than 0.40 m/sec., and the lowering speed not less than 0.50 m/sec.

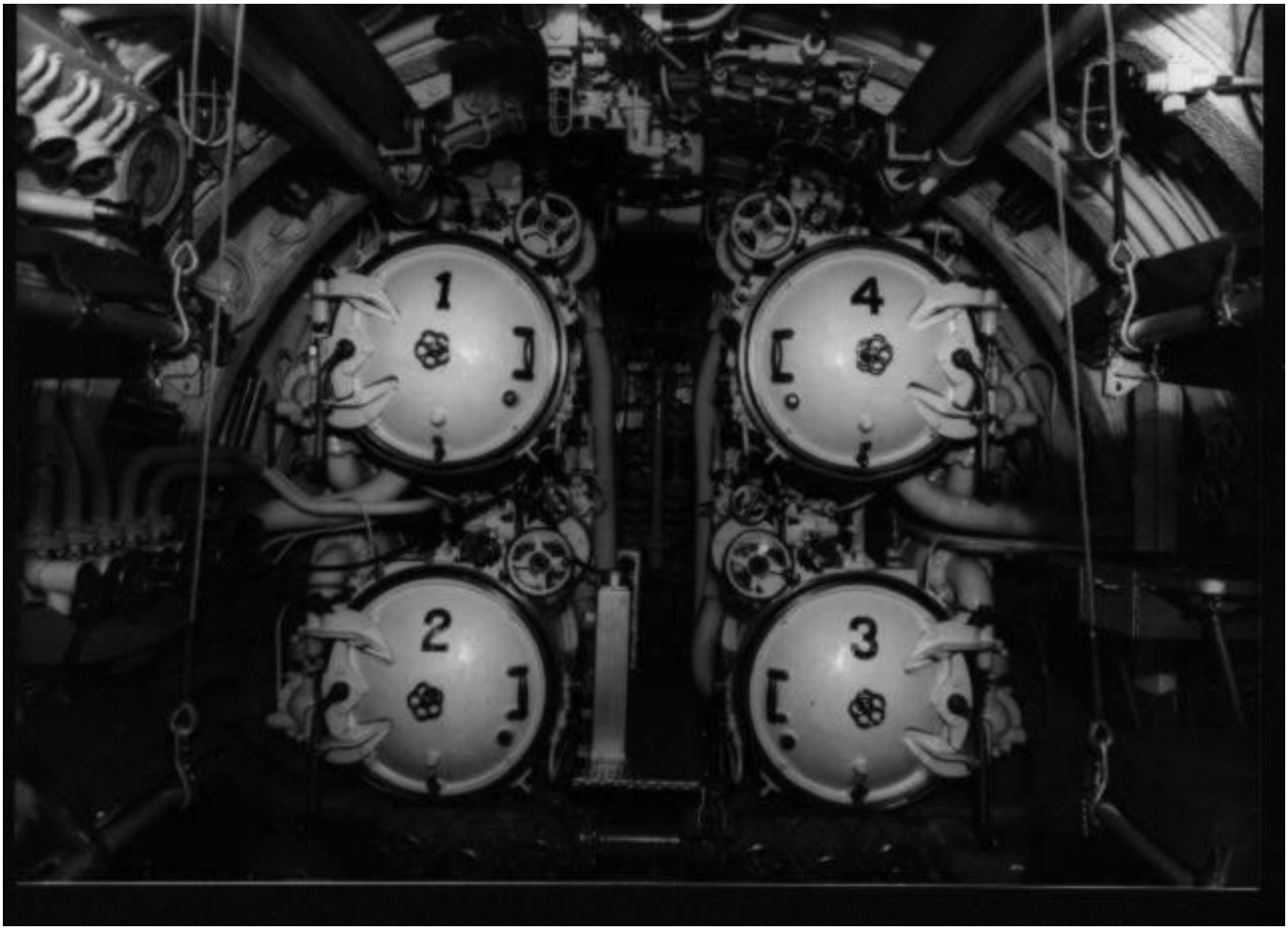
© udovandongen.com
duik
de Noordzee
schoon

General ship specification.

§ 1. DIMENSIONS.

Length on c. w. l.	83.— M.
Length over all	84.— M.
Maximum breadth at waterline	6.57 M.
Maximum breadth (moulded)	6.70 M.
Depth amidships from horizontal keel to superstructure	6.35 M.
Draft from underside keel amidships	4.17 M.
Draft from underside keel forward	4.17 M.
Depth from underside keel aft	4.17 M.
Displacement on surface with appendices (D_2)	1110.— M^3.
Displacement submerged with appendices (D_1)	1473.5 M^3.
Arm of surface stability	0.600 M.
Arm of submerged stability	0.225 M.
Number of propellers	2
Maximum power on surface	2 × 2370 H.P.
Maximum power submerged	2 × 550 H.P.
Maximum surface speed	20 knots
Maximum submerged speed	9 knots
Normal amount of fuel oil	67.5 tons à 1000 K.G.
Normal radius of action at 10 knots speed	3850 miles
Total amount of fuel oil	123.5 tons à 1000 K.G.
Total radius of action with total amount of fuel oil at 10 knots	7000 miles
Weight of the accumulator battery	126 tons à 1000 K.G.
Radius of action submerged at 5 knots speed	100 miles
Diving depth	80 M.
Coefficient of floatability $\frac{D_1 - D_2}{D_2}$	32.7 %

2



Op de website https://santiodnalezcorla.pl/historia-orp-orzel/ staan bovenstaande foto's en nog meer foto's van de bouw bij de Schelde in Vlissingen.

Foto's van het onderdeel waarmee we de Onderzeeboot hopen te identificeren.

Beste Ben,

Alles OK hier, ik heb net de laatste puntjes op i naar Tomasz Stachura gestuurd voor zijn expeditie/zoektocht naar de Orzel (en O13). Ik hoop dat ze net zulk mooi weer treffen als wij hebben gehad.

Ook ben ik bezig met de U-97.

Voorlopige tussenstand tot zover:
Deze U-boot komt uit de serie U-93 tot U-97, met bouwnummers 257 tot 261.
De serie U-boten waar de U-97 toe behoort bestaat uit de onderzeeboten U-93 tot U-98 met bouwnummers 257 tot 262. U-93 heeft bouwnummer 257. Het nummer 257 komt ook voor op de as die boven water is gebracht. Het is aannemelijk dat deze as dus gekoppeld kan worden aan de U-93, en eventueel aan de serie. Een herverdeling tussen bouw (1915) en ondergang (1918) is zeer wel mogelijk van U-93 naar U-97 of omgekeerd.

Van de laatste reis van de U-93 is onder andere het bekend dat zij vanuit de Eems (Emden) naar Penmarch moest voor een patrouille. Hier is zij niet van teruggekeerd.

Van de laatste reis van de U-97 is bekend dat zij na de kapitulatie ten gevolge van een"ongeval" is gezonken, niet ver van de locatie van dit wrak.

Formeel blijven dus 2 mogelijkheden over, waarbij de U-97 het meest waarschijnlijk is, gebaseerd op typeplaat van de persluchtfles en plaats van het wrak. Echter, het is niet onmogelijk dat de U-93 hier ook in de buurt is vergaan.

In ieder geval niet de O13, en in ieder geval niet de Orzel.

Voor de expeditie in september: Ik ben van plan om juist dan naar Schotland te gaan in verband met de 10e herdenking bij het International Submarine Memorial in Dundee, de toenmalige thuishaven van de O13.

Ik wil wel kijken naar potentieel te onderzoeken wrakken tussen Scheveningen en de Borkumse Stenen.

Ook voor volgend jaar wil ik kijken wat de mogelijkheden zijn, In principe ga ik graag weer mee voor de wrakken en mogelijk O13 of oorlogswrakken gerelateerd onderzoek.

We moeten daar binnenkort even over overleggen.

Hartelijke groet,
Jouke

Gegevens die bekend zijn via de Wreckside:

UNKNOWN

Wreck Number	State = LIVE	28330
Classification Unclassified	Chart Symbol WK 29.0	
Date Last Amended	16/10/2018	
Charting Comments		
--		
Wreck Category	Non-dangerous wreck	
WGS84 Position	Latitude = 53°28,17'N	Longitude = 03°28,49'O
Depth	29 m	
Water Depth	29 m	

Sonar Dimensions

LxWxH =	20x7x3,3
Orientation	82°

Surveying Details

** H3450/80 31.1.83 WK 26MTRS IN 532815N, 032825E [EUR]. (NETHERLANDS NM 4586/82). BR STD.
** 10.7.89 WK 26MTRS IN 532814.7N, 032824.5E [EUR]. (NETHERLANDS WK NO.K11-621).
** 1.10.92 EXAM'D 1980. LEAST E/S DEPTH 26.4MTRS. SCOUR 1.8MTRS DEEP. STANDS 3.3MTRS HIGH. LENGTH 20MTRS. LIES 090/270 DEG. (NETHERLANDS WK RECORDS [1992]).
** HH340/620/01 15.10.92 NOW WK 29MTRS IN 532811N, 032833.5E [EUR]. (NETHERLANDS NM 560/92). - NM ACTION.
** HH340/620/08 11.10.05 NOW WK 26MTRS IN 5328.17N, 0328.49E [WGD]. (NETHERLANDS NM 39/495/05). - NM 5331/05.
** 2.5.07 SHOWN AS WK 29MTRS ON NETHERLANDS 1632 [INT 1420] [2007 EDN, CO-PRODUCTION]. NE 1632.

DUIK 15 ONBEKEND WRAK 3004

13-7 -2019 zaterdag Wrak nr. 3004 ook bezocht 2013 nacht duik stoom oud duik 16.45

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
13-07-19	16:00	1	fun	52°56,019'N	3°35,530'E	Stoombootje 55 meter en 5 meter hoog voor anker bij ankerplaats Scheveningen		15	Duiken op stoombootje	3	3	7/8	redelijk

Boeg gekanteld ruimte ertussen ketel 4 à 5 meter 3 vuurgangen machine op zijn kant achterschip ook 45 graden 1 schroefblad zichtbaar
Roer op zijn plek en hangt naar beneden

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	3004
Positie WGS84:	52,55,99 N / 03,35,89 O
Wraknaam:	Onbekend
Locatie: Noordzee / Anders:	Westen van Texel
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2019

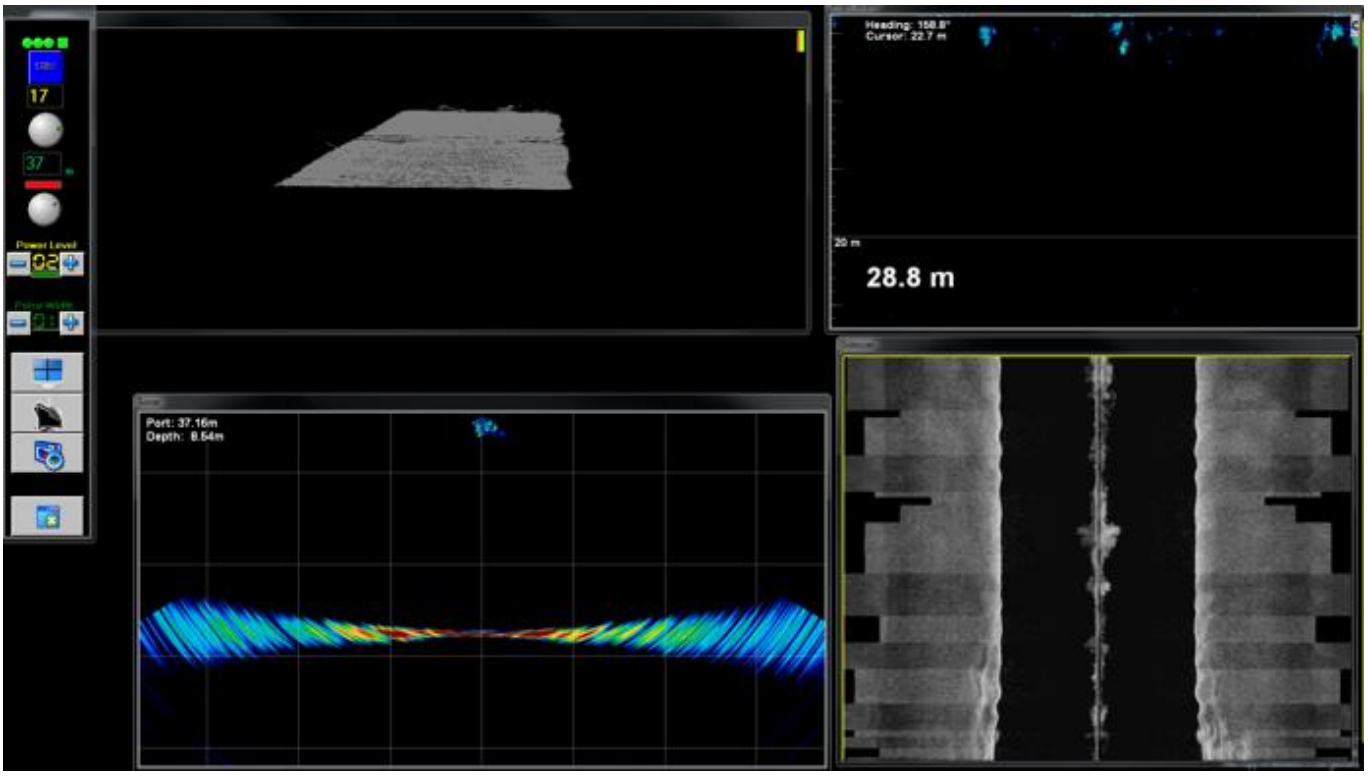
ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

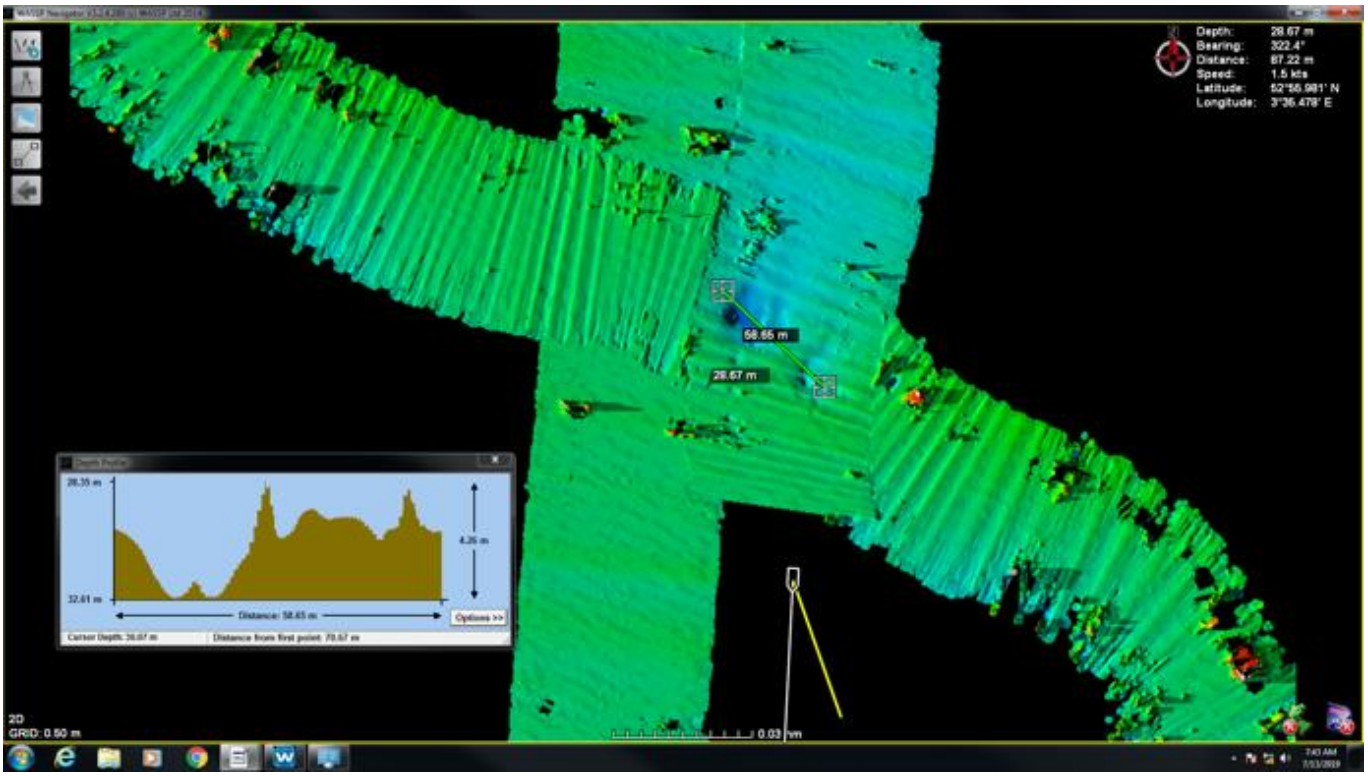
Type schip:	vrachtschip / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders:
Van welk materiaal is het wrak?	IJzer / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem?	Rechtop / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog aanwezig?	Ja / nee
Is het wrak vervuild?	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:	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?	

KENMERKEN VAN HET SCHIP

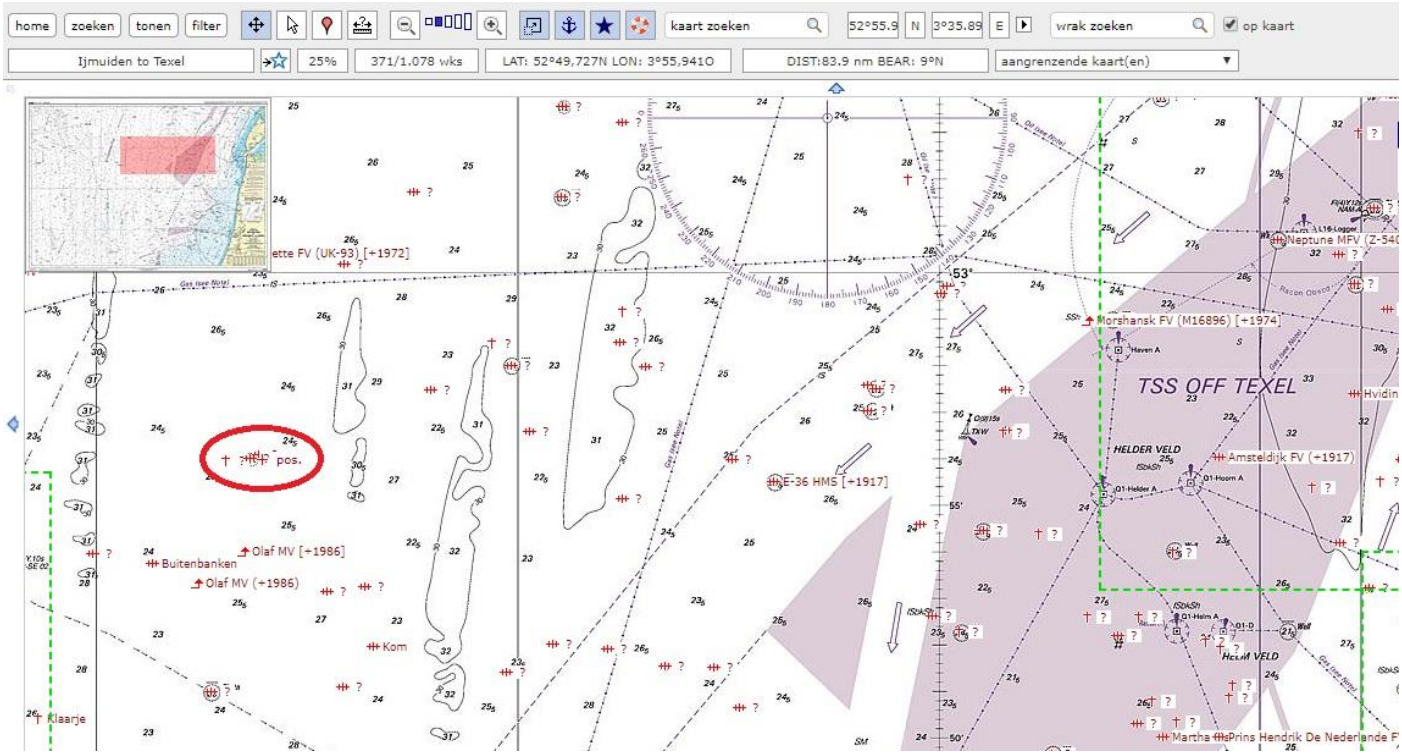
Wat is de bouwstijl van de romp?	Geklonken / gelast / weet ik niet:
Heeft het schip een rechte boeg gehad?	Ja / nee / Onbekend
Is de machinekamer nog te herkennen?	Ja / nee
Indien ja onderstaande vragen beantwoorden	
Aandrijving?	Dieselmotor / stoommachine
Zijn er stoomketels aanwezig?	Ja / nee:
Hoeveel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

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:





OVERIGE INFORMATIE:



UNKNOWN	Wreck Number	State = LIVE 61289
Chart Symbol	WK 25.5	
Date Last Amended	02/10/2015	
Wreck Category	Dangerous wreck	
WGS84 Position	Latitude = 52°55,98'N	Longitude = 03°35,52'O
Depth	24 m	
Water Depth	26 m	

Circumstances of Loss
--

Surveying Details
** HH340/620/06 24.7.02 WK 25.5MTRS IN 5255.99N, 0335.50E [WGD]. (NETHERLANDS NM 25/324/02). - NM 3909/02.
** 15.12.04 SHOWN AS WK 26MTRS IN 5255.990N, 0335.500E [WGD] ON NETHERLANDS 1631 [INT 1418] [1ST EDN FEB'05 CO-PRODUCTION]. NC 1631.
** 17.3.11 SHOWN AS WK 25.5MTRS ON BA 1631 [EDN 3 DTD 28.10.10].
** SEP 2015/000209883 2.10.15 WK 24MTRS IN 5255.98N, 0335.52E [WGD]. (NETHERLANDS NM 39/402/15). AMEND DW 24MTRS IN REVISED POSN. - BA NM 5287/15.

Bron: www.wrecksite.eu

DUIK 16 DE ADDER

datum	tijd	select	Waypoint	lat	long	wrak	bijzonderheden	duik	plan	wind	sea-state	bewolking	weer
14-07-19	10:00	1	Dn-17	52°08,54178'N	4°09,63990'E	Hydro nr 2053 adder sunk 1882		16	Duiken op de Adder	3	2	6/8	redelijk

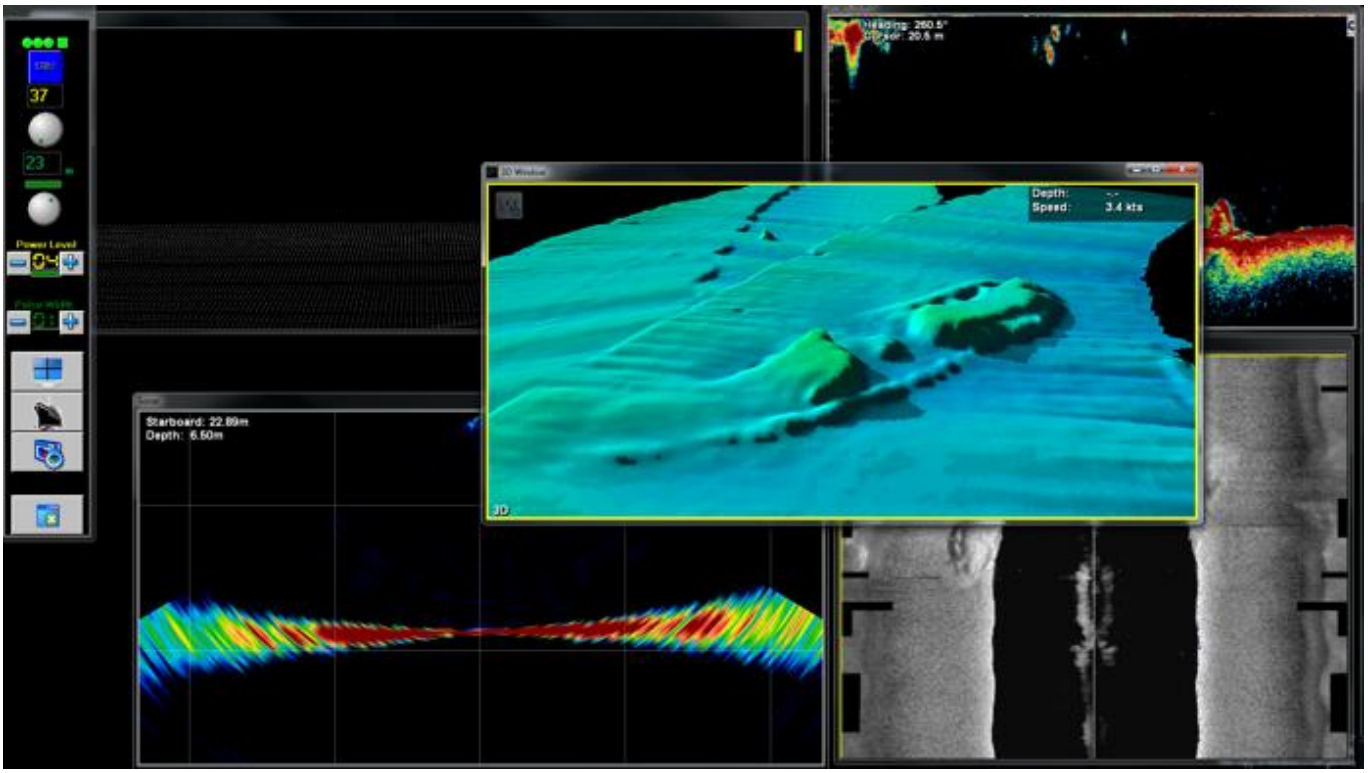
POSITIEGEGEVENS

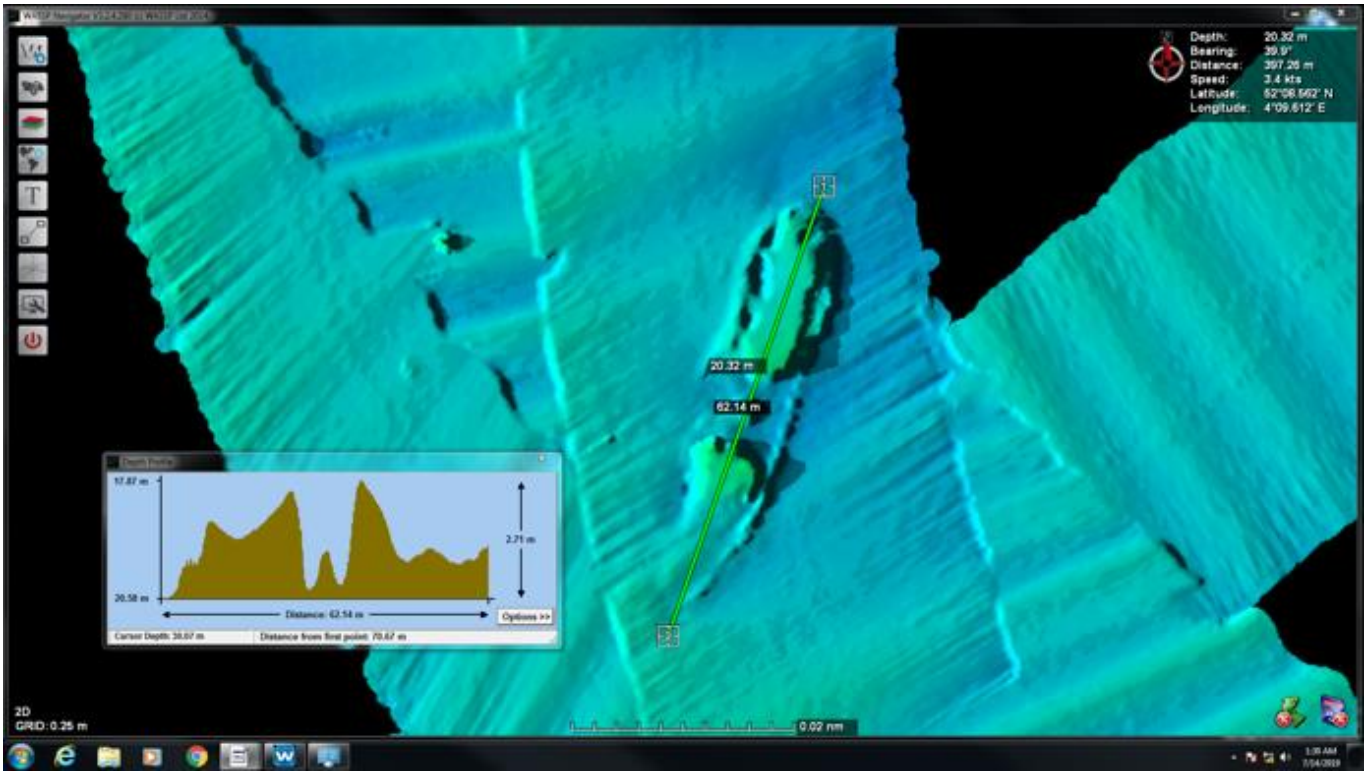
Hydro nummer:	2053
Positie WGS84:	52,08,55 N / 04,09,62 O
Wraknaam:	Zr.Ms. Adder
Locatie: Noordzee / Anders:	Voor de kust bij Scheveningen
Doel van het bezoek:	Expedition Northsea 2019

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

Type schip:	vrachtschip / vissersboot / **oorlogsschip** / zeilschip / anders: Monitor schip
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 / **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: 59.5 m, breedte: 13.6 m, diepgang: 2.7 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?	Onder het zand liggen 2 x 9” kanonnen

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:

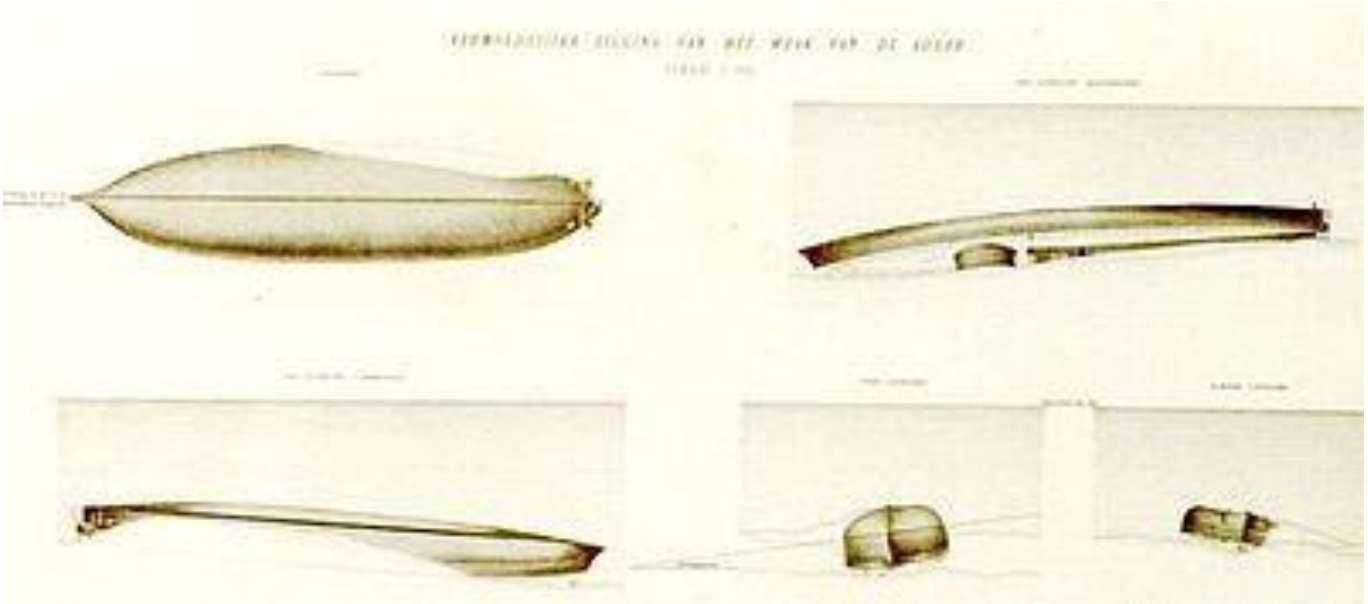




OVERIGE INFORMATIE:

www.wikipedia.nl

Het wrak



Vermoedelijke ligging van het wrak van de Adder

Eerste onderzoek

De minister van Marine loofde een premie uit van 2.000 gulden voor diegene die het wrak van de rammonitor Adder zou vinden. Een duiker aan boord van het loodsvaartuig Frans Naerebout, commandant-luitenant Nijgh, ontdekte het wrak van de Adder in de nacht van 21 op 22 juli op een diepte van 9 à 10 vadem op één geografische mijl uit de wal ten noordwesten van de vuurtoren van Scheveningen. De Adder lag met de boeg naar het zuiden, dus in de richting van Hoek van Holland. Deze ligging bewees dat de monitor nog niet aan de terugtocht naar IJmuiden was begonnen toen het verging. Twee Hollandse vlaggen in de top der Naerebout waren voor de wacht op de vuurtoren het sein dat de Adder herkend was en de kustwacht zond het bericht naar de minister van Marine. Op de plaats waar het schip gezonken was werd een boei geplaatst.

De Adder werd gevonden op harde grond en de aangebrachte delen die waren gevonden behoorden alle tot het dek. De mogelijkheid van het springen van een ketel werd dan ook verworpen; het was mogelijk dat door het bezwijken van de voor de machinekap geplaatste schalmluiken het zeewater door een opening van ongeveer 30 vierkante dm in de machinekamer had

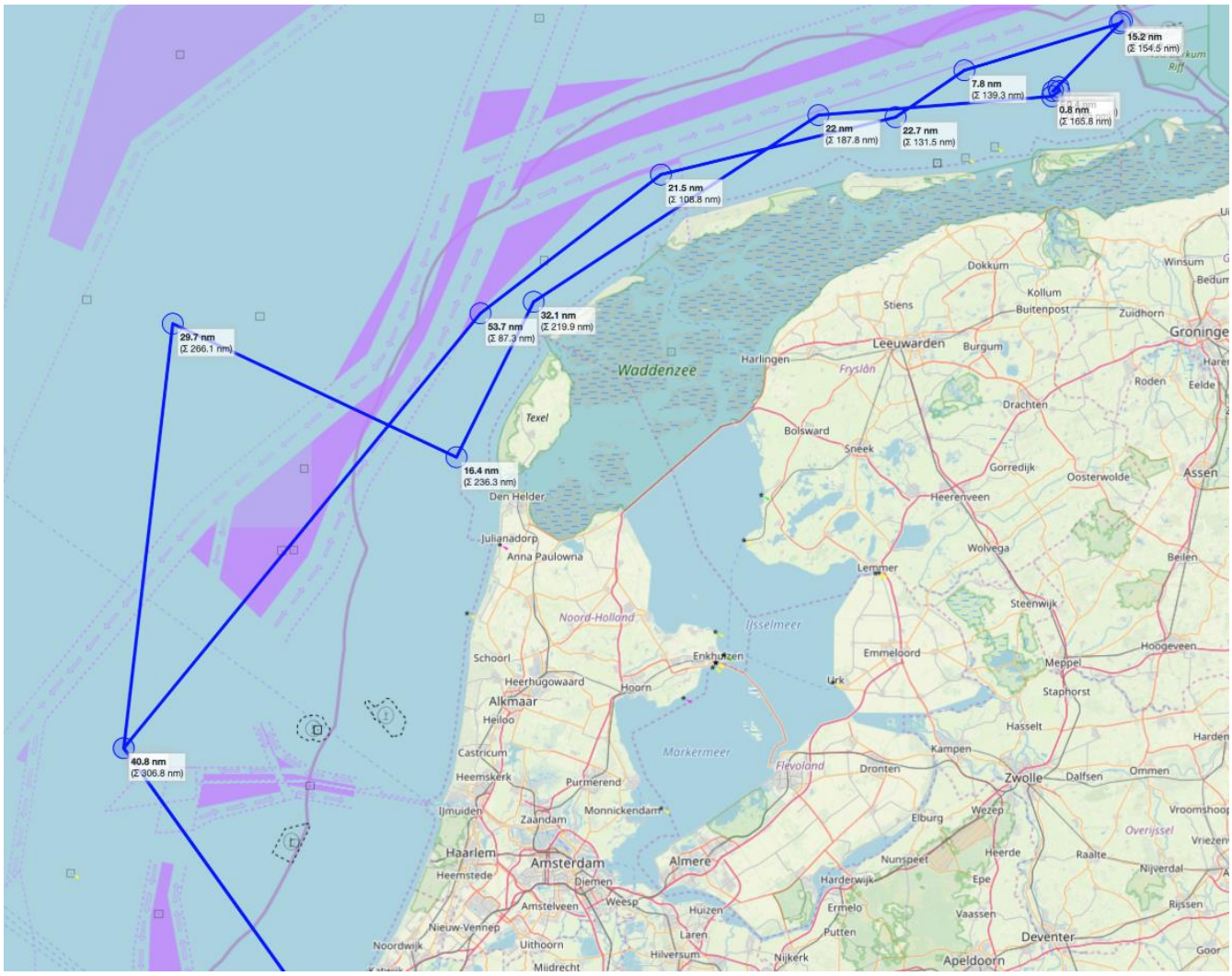
kunnen stromen. Er werd ook een koperen waterdicht gesloten kruitkistje gevonden, waarin zich vuurpijlen, seinlichten en blikvuren bevonden. De ontbrekende stukken waren hoogstwaarschijnlijk op de woensdagavond afgevuurd. De reddingsloepen waren waarschijnlijk in de davits stukgeslagen - er werden althans een aantal stukken van sloepen van de Adder op de rijkswerf te Willemsoord aangebracht. De loodstransportboot Frans Naerebout keerde op 19 augustus 1882 van het wrak van de Adder terug met aan boord een luchtkoker, een kompas en twee aan elkaar bevestigde vlaggen, wat een sein was voor een sleepboot; hieruit zou blijken dat vóórdat de ramp de Adder overkwam er nog geprobeerd was hulp in te roepen van een sleepboot. In september werd de loodstransportstoomboot Schelde met twee loodsvaartuigen op sleeptouw naar de plek gezonden waar de Adder gezonken was.

Nader onderzoek door duikers
Nader onderzoek van het wrak van de Adder bracht aan het licht dat er een rond gat in de bodem van het schip was geslagen. Het schip was aan de achterzijde voor een vierde tot aan de schroef aan een zijde in het zand gewoeld. De Adder lag aan één zijde vrij van de bodem, zodat het bovendek zichtbaar was. Aan de voorzijde van het schip lag het anker met ingesloten ketting; er lag verder een gehavende sloep, vast en verward liggend in het touwwerk. In de nabijheid lagen op de zeebodem stukken hout, scheepsblokken, zeildoek en een paal, waaraan een kompas bevestigd was. De mast was van boven gebroken en de vlaggenlijn ingehaald. De vlaggen waren op 8 voet van de top verwijderd. De kleine mast, de spriet en de giek zaten aan elkaar vastgebonden.

Beide schetsen zijn van Robertino.

4. DUIKLOCATIES EXPEDITIE BORKUMSE STENEN 2019

Actie	Naam	Nr.	Latitude	Longitude	Dag	Datum	Tijd
Vertrek	Scheveningen		N52° 06.07'	E04° 15.42'	Zaterdag	07/09/2019	09:00
Duik 1	Queenfort	NL5	N52° 33.38'	E03° 43.38'	Zaterdag	07/09/2019	12:59
Duik 2	Herman Hinrich	NL1001	N53° 14.86'	E04° 39.77'	Zondag	08/09/2019	09:41
Duik 3	NL1045	NL1045	N53° 27.91'	E05° 08.34'	Maandag	09/09/2019	17:11
Duik 4	NL559	NL559	N53° 33.36'	E05° 45.31'	Maandag	09/09/2019	07:01
Duik 5	Eurabia Sun	NL392	N53° 37.681'	E05° 56.34'	Maandag	09/09/2019	13:17
Duik 6	Oesterrek		N53° 42.08'	E06° 20.92'	Maandag	09/09/2019	20:21
Duik 7	Oesterrek + V-84	NL82	N53° 42.08'	E06° 20.92'	Dinsdag	10/09/2019	08:57
Duik 8	Oesterrek + V-84	NL82	N53° 42.08'	E06° 20.92'	Dinsdag	10/09/2019	15:30
Duik 9	Gustav Nachtigal	NL418	N53° 35.72'	E06° 10.31'	Woensdag	11/09/2019	09:43
Duik 10	Condor	NL417	N53° 36.14'	E06° 11.12'	Woensdag	11/09/2019	16:15
Duik 11	Sperrbrecher 102	NL416	N53° 35.73'	E06° 11.23'	Donderdag	12/09/2019	16:59
Duik 12	Amerskerk	NL470	N53° 35.25'	E06° 10.14'	Vrijdag	13/09/2019	11:12
Duik 13	Sierra Umbria	NL534	N53° 33.50'	E05° 33.23'	Vrijdag	13/09/2019	17:34
Duik 14	NL2843	NL2843	N53° 01.22'	E04° 36.03'	Zaterdag	14/09/2019	08:30
Duik 15	NL3251	NL3251	N53° 13.86'	E03° 51.22'	Zaterdag	14/09/2019	14:34
Duik 16	Queenfort	NL5	N52° 33.38'	E03° 43.38'	Zondag	15/09/2019	07:38
Aankomst	Scheveningen		N52° 06.074'	E04° 15.42'	Zondag	15/09/2019	14:00



DUIK 1 QUEENFORD

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	NL5
Positie WGS84:	52° 33.369 N 3° 43.383 E
Wraknaam:	Queenford
Locatie: Noordzee / Anders:	Noorden van de IJ-geul
Doel van het bezoek:	Expeditie Borkumse stenen 2019

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

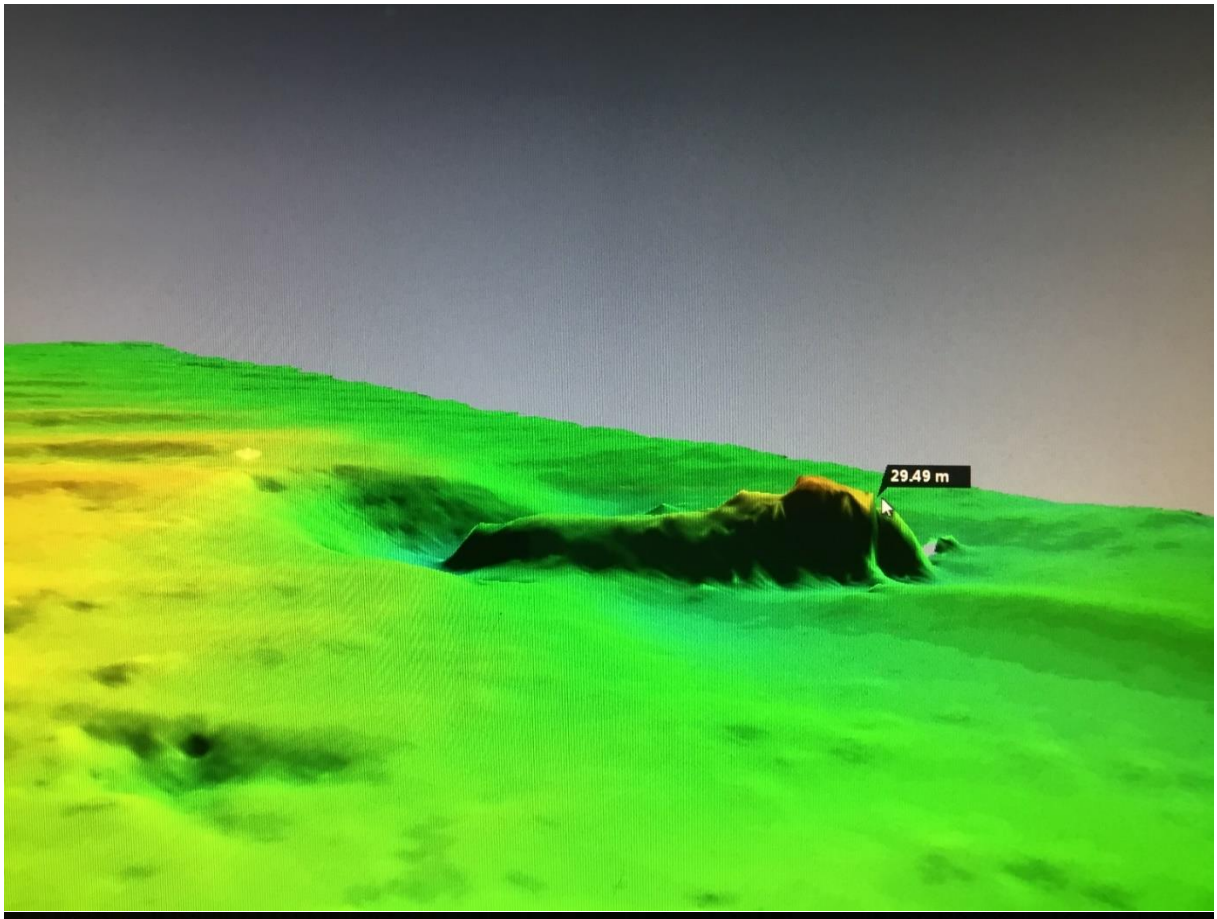
Type schip:	**vrachtschip** / vissersboot / oorlogsschip / zeilschip / anders: onderzeeër
Van welk materiaal is het wrak?	**IJzer** / hout / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem?	**Rechtop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog aanwezig?	**Ja** een deel is verdwenen
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: 35.7 m, breedte: 7.6 m, hoogte: 2.5 m
Zicht onderwater:	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?	

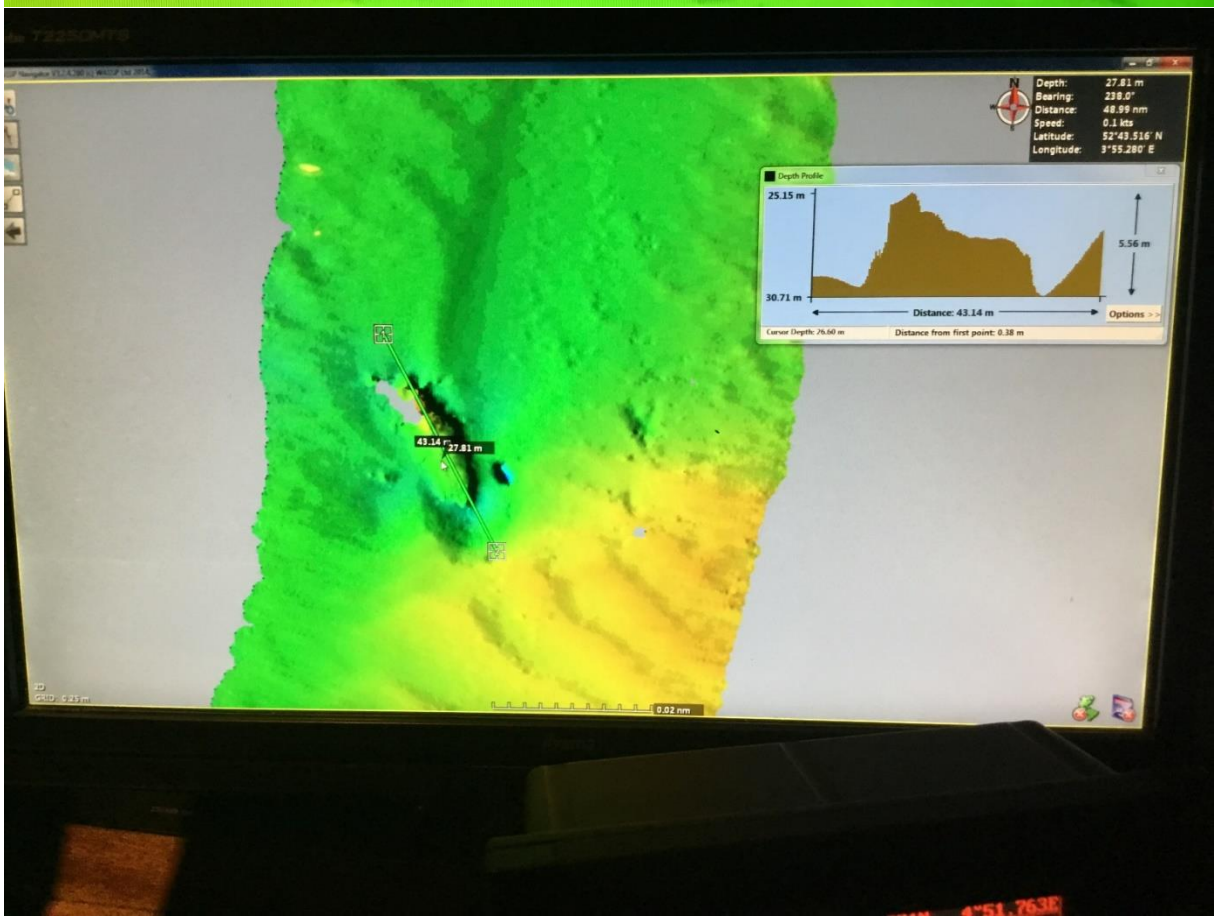
KENMERKEN VAN HET SCHIP

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**:
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	
Diameter:	M
Datum lost	11-6-1980

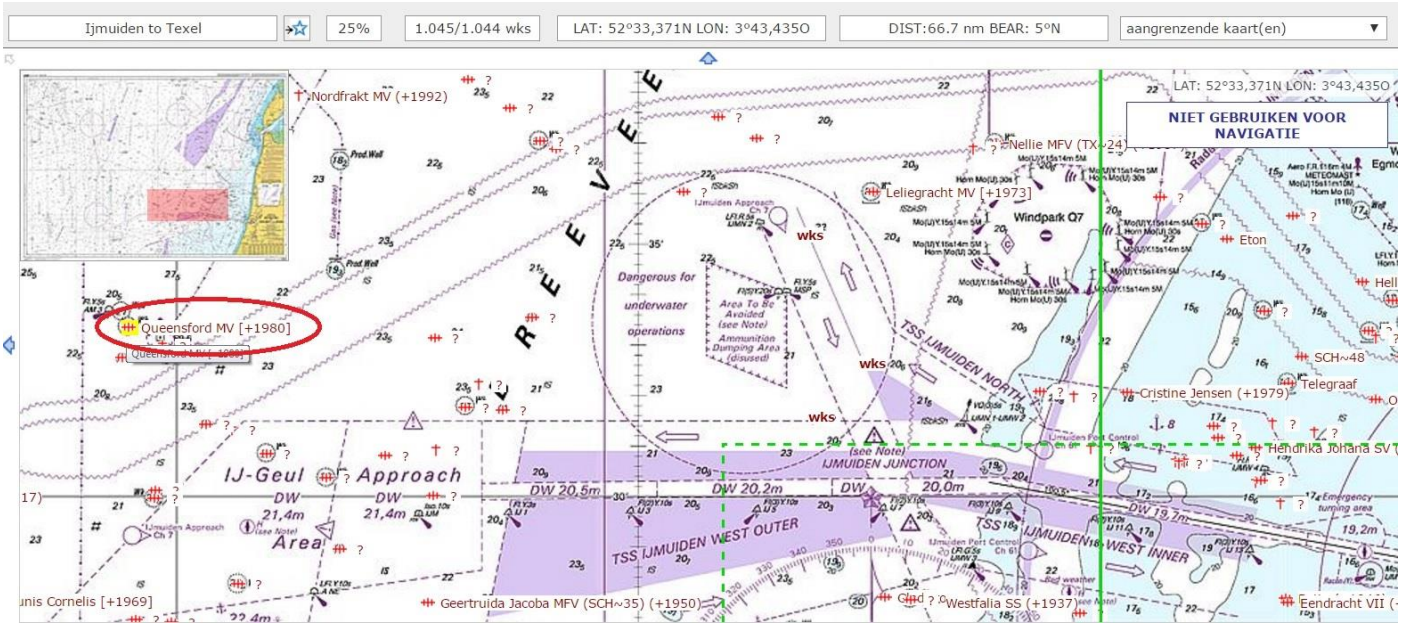
MV Queenford zonk 36 mijl uit IJmuiden na een botsing in mist met MV Irenes Sun tijdens een doortocht van IJmuiden naar Great Yarmouth met sojameel op 11 juni 1980. Lees meer op Wrecksite: https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?993

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:





OVERIGE INFORMATIE:



© Charlie Hill of Swinefleet near Goole – Seen as the **QUEENFORD**
IMO 5288114 – Name: **QUEENSGATE** – 1959 – 200 gt – 290 dwt – 35.9 x 7.7 m – 11 knots – Clelands (Successors), Wallsend (239), for Hull Gates Shipping, Hull

1965 POLARLIGHT, Light Shipping, Greenock

1969 **RYE TRADER**
1977 **QUEENFORD**
Casualty Reports from IHS-M:
GROUNDED S.W ORFORDNESS LIGHT AFTER CARGO SHIFTED. REFLOATED AND PROCEEDED TO MISTLEY 31.5.79.

CREW SAFE.

Cargo – Sheet Steel 300 Tons.

SANK AFTER COLLISION WITH MV “IRENES SUN” (**IMO 6606882**) IN DENSE FOG ABOUT 36 MLS WEST OF YJMUIDEN IN LAT. 52 33 25 N., LONG 03 43 26 E ON 11/6/80.

VSL CONTACTED AMIDSHIPS IN FOG.

CREW OF THREE RESCUED BY “IRENES SUN”

Detail Status: Voyage From Yjmuiden To Great Yarmouth – Cargo: Soya Meal 200 Tons

Disposal data: Sank 36 miles west of IJmuiden on 11.06.1980 after a collision with IRENES SUN in fog.

Anker hangt nog in zijn kluis.

Anker winch met links op de foto nog de ankerketting.

Rechts op de foto de cradle van de Liferaft.

Ketting van de afdaallijn zat vast door een patrijspoort. Waarschijnlijk een van de voorste.

DUIK 2 HERMANN HINRICH

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	NL1001
Positie WGS84:	N53° 14.86' E04° 39.77'
Wraknaam:	Hermann Hinrich
Locatie: Noordzee / Anders:	Noordzee
Doel van het bezoek:	Expeditie Borkumse Stenen 2019

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: m, breedte: m, hoogte: m
Zicht onderwater:	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?	

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: ca dia 4m x 3m
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	1 zie foto
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	
Diameter:	M Deze ligt onder het zand.

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:

Er zijn geen goede scans van dit wrak.

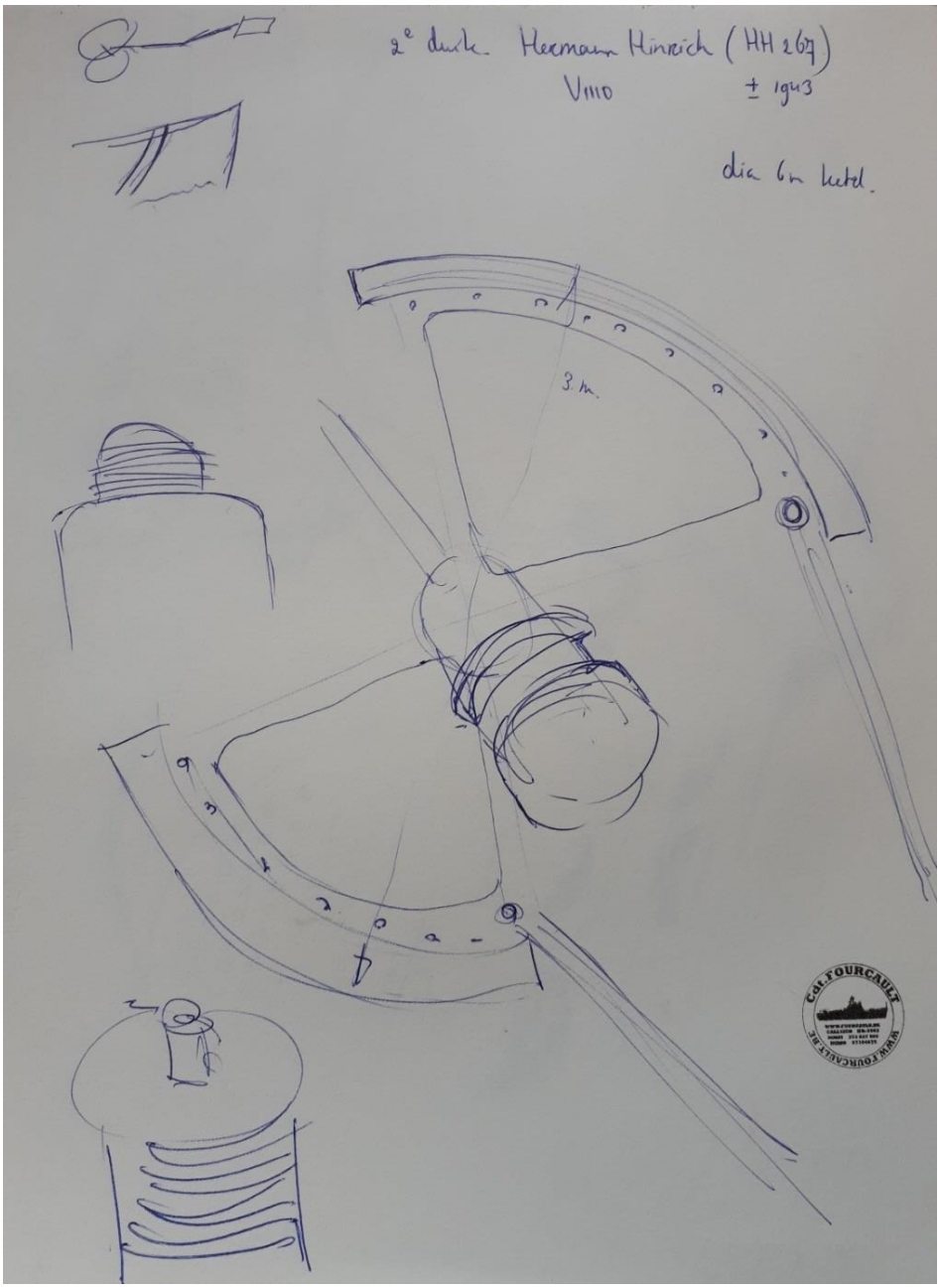
OVERIGE INFORMATIE:

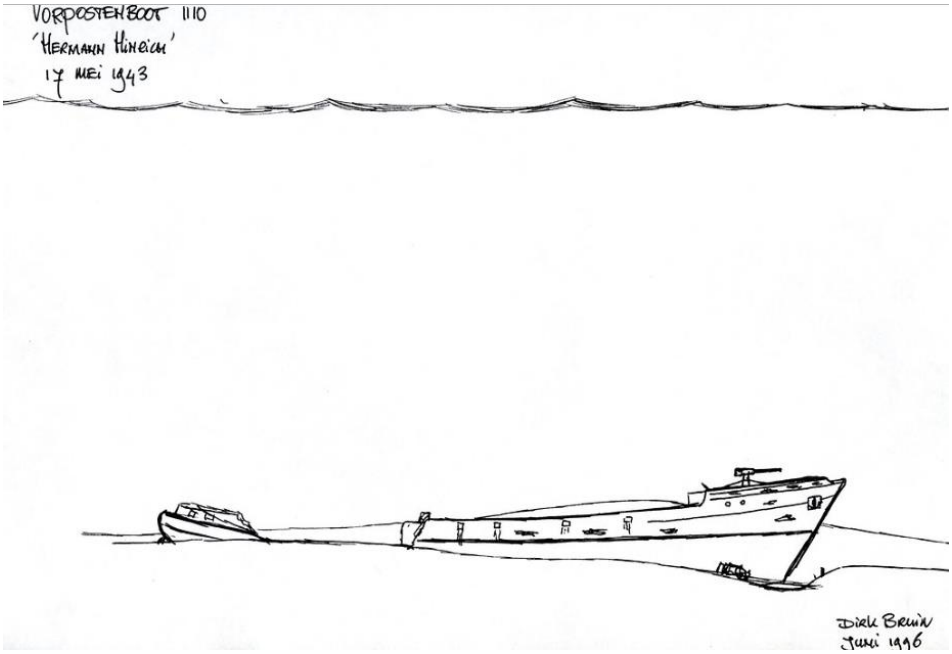
Het wrak van de HERMANN HINRICH V-1110

De Voorpostenboot V-1110 HERMANN HINRICH ging op 17 mei 1943 om 16.36 ten onder na een torpedotreffer die was afgeworpen tijdens een aanval door Engels vliegtuigen op het konvooi dat ze begeleidde. De aanval vond plaats 12 km ten noordwesten van Vlieland en werd uitgevoerd door 12 Beaufighters met torpedo's en 9 Beaufighters met kanonnen en mitrailleurs. Zij werden bescherm door vijf squadrons Spitfires. De HERMANN HINRICH werd getroffen ter hoogte van de machinekamer en zonk binnen drie minuten. Van het noordoostgaand konvooi, bestaande uit 6 koopvaardij- en 9 escorteschepen, gingen er 3 bij deze aanval ten onder (de mijnenveger M 414 en de KYPHISSIA). Aan boord van de HERMANN HINRICH vielen 8 doden. Het schip was gebouwd als visserschip en zou gaan varen als HERMANN HINRICH HH 267 voor de

rederij C. Andersen. De bouwwerf was de Onderwerpt Koser & Meyer AG in Hamburg, bouwnummer 734. Het schip had een triple expansie stoommachine met 1 ketel en voer als voorpostenboot met een bemanning van 55 tot 57 personen.
In 1996 constateerde het Vlielander duikteam Virgo o.a. het volgende: Op de bak een 8.8 cm 'Torpedobootskanon'. Het wrak verkeerde in veel betere staat als dat van de MAX GUNDELACH. De lier staat nog op zijn plaats. 3 openstaande luiken op het ruim. Naar achteren nog twee luiken. Verder naar achteren een stoomketel en hier lijkt het wrak te eindigen wat klopt met de gegevens over de ondergang van het schip dat bij de machinekamer getroffen werd door een vliegtuigtorpedo. Bij deze eerste duik op het wrak vonden de Vlielanders o.a. wat kriegsmarineporselein en wat bierflessen. Op 10 augustus 1996 was er een gezamenlijke actie van de duikteams van Vlieland en Terschelling waarbij duikteam Ecuador op verzoek van de Vlielanders het 8.8 cm kanon omhooghaalden en voor veel bier afleverden op Vlieland.

http://wrakkenmuseum.nl/hermann-hinrich-v-1110





Duikteams Terschelling en Vlieland borgen kanon van 'Hermann Hinrich'

VLIELAND - Zondagavond rond zes uur brachten de duikers van Vlieland geassisteerd door het duikteam van Terschelling een kanon uit de Tweede Wereldoorlog boven water.

Ze leverden het af op Vlieland, waar het tezijnertijd wel een plaatsje zal krijgen.

Enige jaren geleden werd het wrak van "Hermann Hinrich" door de duikers van Texel ontdekt. In de kringen van de eilander wrakduikers was bekend dat op dit wrak nog een kanon stond.

De Vlielander duikers van het duikteam "Noordkaap" maakten dit jaar voor het eerst een aantal duiken naar het wrak en zagen ook het kanon op het dek staan.

Nadere inspectie van het wrak leerde dat het kanon met twaalf zware bouten op het bakdek (de voorkant) zat bevestigd.

Na een klap met een moker konden de moeren eerst met een sleutel en daarna met de hand worden losgedraaid. Dat men de moeren met de hand los kan draaien is wel frappant omdat het wrak een dikke vijftig jaar op de zeebodem ligt.

Afgelopen zaterdag gingen de vlielanders weer op pad om het kanon te bergen. Eerst werden de laatste twee bouten losgedraaid en vervolgens een nylon tros op het kanon gezet.

Door materiaal (één keer een gebroken hijsband, en vervolgens een gebroken tros) viel het kanon tot twee keer toe naar de zeebodem die daar 25 meter diep is.

Zondag werd opnieuw een poging ondernomen en probeerden de Vlielanders nogmaals het kanon te bergen. Ze waren dit keer echter niet alleen omdat de mannen van het duikteam Ecuador ook naar hetzelfde wrak wilden.

Via een radiotelefonisch onderonsje boden de Terschellingers assistentie aan om het kanon met de "Ursus" voor de Vlielanders te bergen.

De "Ursus" een boot van het duikteam Ecuador is volledig uitgerust voor dit soort klussen, de Vlielanders dus duidelijk (nog) niet.

Na kort beraad gingen de Vlielanders dankbaar in op het voorstel van het buureiland, temeer omdat men liever niet opnieuw een tros van *f* 500,- wilde verspelen.

Er werden staaldraad stroppen om het kanon gelegd en met een staaldraad hijsdraad en de Terschellingers hesen het kanon voor de kop van de Ursus en brachten het naar de Veerdam van Vlieland.

Met een laadschop van firma Pronk werd vervolgens het twee ton zware kanon op een wagen geplaatst. Zowel de "Ecuador" als de "Noordkaap"-duikleden vonden het een prachtige gezamenlijke berging.

De Vp - 1110 "Hermann Hinrich":

De Vp-1110 ging op 17 mei 1943 om 16.36 uur ten onder na een torpedotreffer die was afgeworpen tijdens een aanval door Engelse vliegtuigen op het konvooi dat zij begeleidde.

De aanval vond plaats 12 kilometer ten noordwesten van Vlieland en werd uitgevoerd door twaalf Beaufighters met torpedo's en negen Beaufighters met kanonnen en mitrailleurs, daarbij geëscorteerd door vijf squadrons Spitfires. De 'Hermann Hinrich" werd getroffen ter hoogte van de machinekamer en zonk binnen drie minuten.

Van het noordgaande konvooi, bestaande uit zes koopvaardij- en negen escorteschepen, gingen drie bij de aanval ten onder.

Uit:
Harlinger-Courant
Dinsdag 13 augustus 1996

Tekening en krantenartikel zijn van Dirk Bruin. https://www.flickr.com/photos/dirk_bruin_vlieland/33263082271

DUIK 3 1045 ONBEKEND WRAK

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	1045
Positie WGS84:	53°27,917'N 05°08,343'O
Wraknaam:	HMS St. Boswells
Locatie: Noordzee / Anders:	Noorden van Terschelling
Doel van het bezoek:	DDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2019

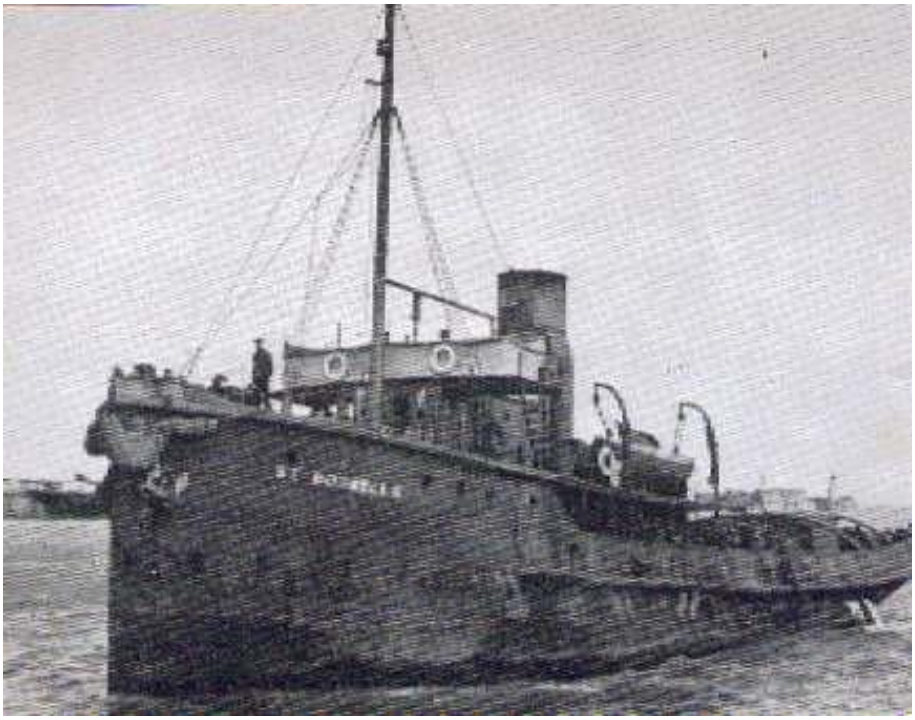
SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:

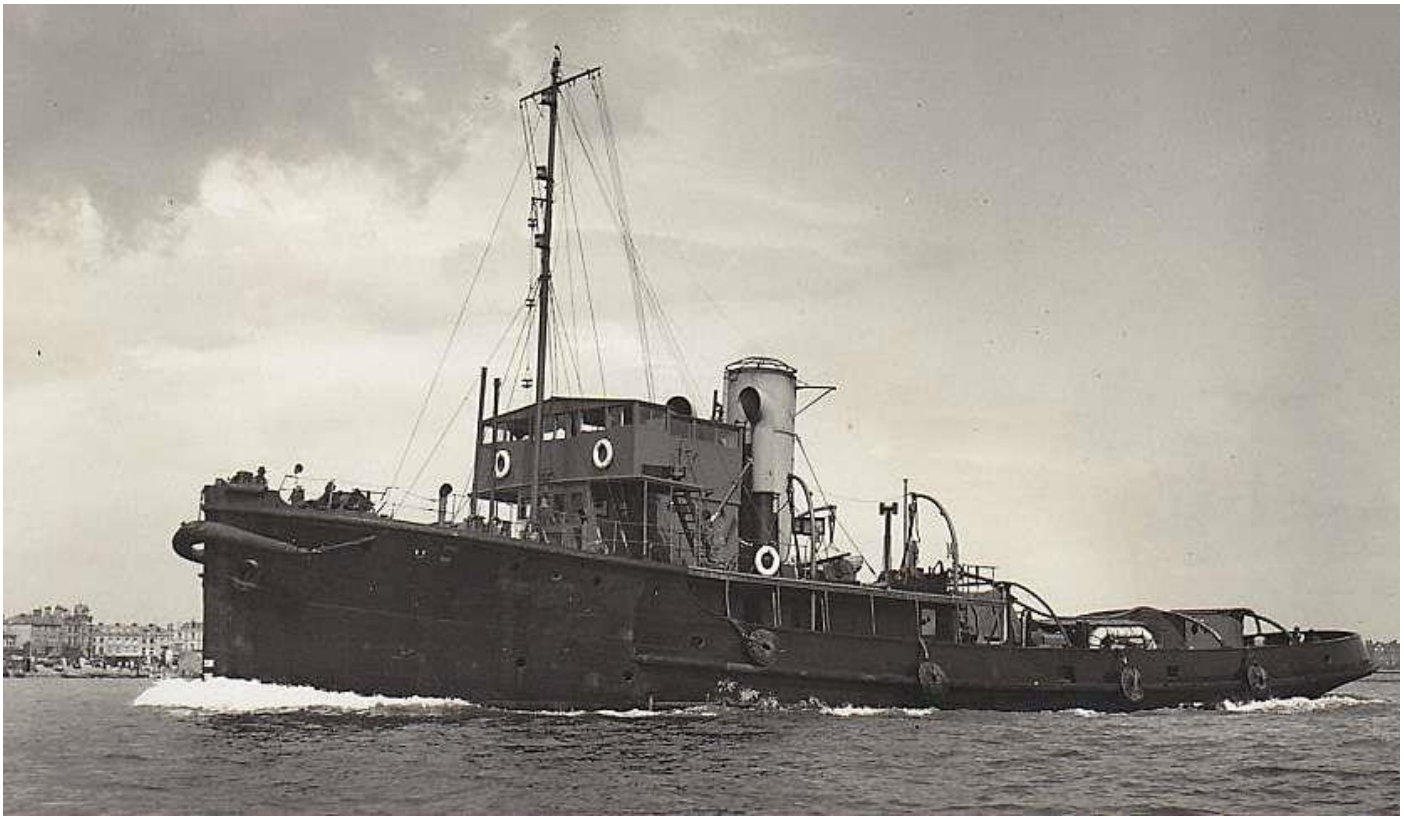
Van dit wrak hebben we geen goede scans

OVERIGE INFORMATIE:

Aan de hand van de coördinaten zijn we erachter gekomen dat op deze locatie het wrak van de HMS Saint Boswells moet liggen. Het archeologie team heeft geen beelden van het wrak. Ook over de status van het wrak kunnen we niet veel vertellen. Door de naam van het schip weten we 14 van de 16 namen van de Crew die bij de aanvaring op een mijn zijn omgekomen.

Bron: http://wrakkenmuseum.nl/saint-boswells
Knzhrm 1921: 'Terschelling. Op 11 juni 1920 kwam er 's avonds bericht van Kustwacht Brandaris dat ongeveer 10 mijl noord van de vuurtoren een schip door een sleepboot werd getrokken en later zonder sleepboot ten anker lag met een drievlaggensein. De reddingboot BRANDARIS ging uit maar moest wegens motorschade ten anker gaan in het Schuitengat. De reddingboot keerden terug toen de sleepboten, die tegelijkertijd van Terschelling vertrokken waren, bij het schip kwamen. Het was het S.S. SANTA TERESA 95000 TON) van Iquique in Chili op weg naar Hamburg, dat gesleept werd door de Engelse sleepboot ST BOSWELL. De sleepboot liep op een mijn en was binnen 2 minuten gezonken. Zes man werden gered door een boot van de SANTA TERESIA maar 16 man kwamen om (hierbij was de kapitein en al het machinekamerpersoneel.
Een der geredden vertelde nog het volgende: Donderdagavond half zeven passeerde ons het ongeluk. Een ontzaglijke knal, een vuurstraal en hout en ijzer dat om ons heen spatte. Hoe lang het duurde eer de boot weg was? Twee minuten. Er was geen ontkomen aan. De tijd was te kort om de 3 reddingboten over boord te zetten. Alles ging omlaag. Corsie, onze kapitein, ging onder en met hem de 2e officier, vijf stokers, drie machinisten, drie oliemannen en nog vier anderen. 16 in totaal. Zij kwamen niet meer boven. Een maat en ik zwommen naar de Duitser, de andere 4 werden door de sloepen opgepikt die de THERESA had uitgezet. Rederij Doeksen sleepte de THERESA naar Nieuwediep.
SAINT BOSWELLS W51 - werf Cran & Somerville, bouwjaar 1919. Te water op 2 mei 1919. De schepen van de Saint klasse konden 12 mijl varen, hadden 1 schroef en als brandstof 240 ton steenkolen aan boord. Andere bron noemt als werf J.H. Dialoque te Camden in New Jersey.
Op 14-09-1991 dook duikteam Ecuador op dit wrak, weinig van over. Achterschip met omgevallen triple expansie stoommachine en een 4 meter grote bronzen schroef. Rederij Friendship heeft in 2010 tevergeefs getracht deze schroef te bergen.





www.wrecksite.nl

Nationaliteit:	brits
Doel:	utility
type:	tug
subtype/klasse:	Saint class tug (br.) class
Saint class tug (br.):	St. Abbs HMS (W02) [+1940]
Voortstuwing:	stoom
Bouwdatum:	1919
Tonnage:	463 grt
Afmetingen:	43,6 x 8,8 x -- m
materiaal:	staal
motor:	1 x 3-cyl. triple expansion engine, single shaft, 1 screw
Bewapening:	1 x 12 pdr. Gun. [*]
Vermogen:	116 nominaal horsepower [*]

[*] betekent dat de waarde afkomstig is van St. Abbs HMS (W02) [+1940], de referentie voor Saint class tug (br.).

Snelheid:	12,5 knopen
Werf nr.:	116
IMO/Off. nr.:	143450
Reden verlies:	mijn
Datum verlies:	11/06/1920 [dd/mm/jjjj]
Slachtoffers: † max.16	rang: 701

List of people
Over de mensen

bouwer: Cran John & Co. - Cran & Somerville, Leith

eigenaar: British Royal Navy - Admiralty - RN, London

Kapitein: † John Corsie
Bemanning: 22

Over het wrak
diepte: 21 max. / 19,1 min. (m)

referentie(s): Lloyd's of London, Lloyd's Register of Shipping

	NAAM	LEEFTIJD	DIED	CREW		
1.			**BAGLEY, WILLIAM HENRY**, Greaser, Mercantile Marine, Son of the late William and Emily Bagley; husband of Emily Marian Bagley (nee Alexander), of 17, Carlton Place, Southampton. Born in London, Memorial: Tower Hill Memorial	45	10/06/1920	✓
2.			**CORSIE, JOHN**, Master, Mercantile Marine, Son of the late James and Mary Corsie; husband of Alice Corsie, of 220, Wakefield St., East Ham, London, Memorial: Tower Hill Memorial	62	10/06/1920	
3.			**FRITH**, Fireman, Mercantile Marine, Born in Bermuda, Memorial: Tower Hill Memorial	?	10/06/1920	✓
4.			**GLOZIER, ARTHUR WILLIAM**, Third Engineer, Mercantile Marine, Son of Arthur William and Mary Ann Glozier (nee Blake), of The Cross, Wivenhoe, Essex. Born at Wivenhoe, Essex, Memorial: Tower Hill Memorial	25	10/06/1920	✓
5.			**GOOD, GEORGE WILLIAM**, Fireman, Mercantile Marine, Son of Mary and the late Joseph Good; husband of Alice Ellen Good (nee Cooper), of 13, Weymouth Terrace, Southampton. Born at Southampton, Memorial: Tower Hill Memorial	39	10/06/1920	✓
6.			**HARRISSON, GEORGE JAMES**, Second Mate, Mercantile Marine, Husband of Fanny Charlotte Harrisson, of 15, C. Block, Sutton Dwellings, Chilton St., Deptford, London. Born at Folkestone, Memorial: Tower Hill Memorial	53	10/06/1920	✓
7.			**HATCH, FRANK**, Fireman, Mercantile Marine, Son of William and Fanny Hatch; husband of Emily Hatch (nee Moody), of 7, Handford Place, Bedford Place, Southampton. Born at Southampton, Memorial: Tower Hill Memorial	38	10/06/1920	✓
8.			**JOHNSON**, Second Engineer, Mercantile Marine, Born at Plymouth, Memorial: Tower Hill Memorial	61	10/06/1920	✓
9.			**PHILPOTT, EDWARD WILLIAM**, Greaser, Mercantile Marine, Son of Sarah and the late William Philpott; husband of Ellen Philpott (nee Hutchence), of 5, Handford Place, Bedford Place, Southampton. Born at Southampton, Memorial: Tower Hill Memorial	55	10/06/1920	✓
10.			**SMITH, GEORGE EDWARD**, Fireman & Trimmer, Mercantile Marine, Son of George Edward and Frances Smith, of 119, Priory Rd., St. Denys, Southampton, Memorial: Tower Hill Memorial	30	10/06/1920	✓
11.			**SMITH, JAMES EDWIN**, Fireman, Mercantile Marine, Son of George Edward and Frances Smith, of 119, Priory Rd., St. Denys, Southampton, Memorial: Tower Hill Memorial	20	10/06/1920	✓
12.			**SMITH, WILLIAM**, First Engineer, Mercantile Marine, Husband of Mrs Wm. Smith, of 44, Burlington Rd., Polygon, Southampton. Born in London, Memorial: Tower Hill Memorial	64	10/06/1920	✓
13.			**WHEELER, JOSEPH THOMAS**, Fireman & Trimmer, Mercantile Marine, Son of Dinah Wheeler, of 200, Priory Rd., St. Denys, Southampton, and the late Ivo John Wheeler; husband of Ethel Maud Wheeler, Memorial: Tower Hill Memorial	42	10/06/1920	✓
14.			**WILSON, WALTER JOHN**, Boatswain, Mercantile Marine, Son of Emma and the late Henry Wilson; husband of Frances Wilson (nee Stewart), of 9, Nairn St., Poplar, London. Born at Poplar, London, Memorial: Tower Hill Memorial	41	10/06/1920	✓

Edinburgh Evening News - Monday 14 June 1920

Page 5 of 6

Image © Johnston Press plc. Image created courtesy of THE BRITISH LIBRARY BOARD.

harbour may be kept open.

Work was resumed at the Powell Duffryn collieries, Rhymney Valley, to-day. Fifteen thousand men had been on strike as a protest against the practice of drawing timber on the conveyor faces during the day shift.

The majority of the crew of the British Admiralty tug St Boswells which struck a mine off the Dutch coast on Thursday and foundered almost immediately with the supposed loss of 15 hands, belong to Southampton.

Police Inspector Domoinick Henry has been found guilty of perjury (says a New York telegram). The action taken by the Government in prosecuting Inspector Henry was part of their campaign to purify the Police Force.

At a general meeting held at Copenhagen ves-

daaraan direct geen uitvoering te geven, opdat een uniforme regeling zal kunnen volgen, geldende voor geheel Heerenveen.

De „Santa Theresa".

In de haven te Nieuwediep ligt thans de Hamburgsche vrachtboot „Santa Theresa", die, onderweg van Chili naar Hamburg, ternauwernood aan den ondergang ontkomen is en welker sleepboot, de „St. Boswells", nabij Terschelling op een mijn terechtkwam en binnen twee minuten zonk. De „Santa Theresa" is een groote Duitsche boot, die den 4den Mei 1914 naar Chili was vertrokken en aldaar na het uitbreken van den oorlog geïnterneerd werd. Thans werd zij, daar de machines onklaar gemaakt waren, naar Hamburg gesleept, om vandaar, na hersteld te zijn, te worden uitgeleverd. De boot draagt uitwendig de sporen van verwaarloozing, maar het inwendige ziet er nog netjes uit.

Omtrent de schipbreuk van de „St. Boswells" vernamen wij nog enkele treffende bijzonderheden, die bewijzen hoe gevaarlijk de zee nog hier en daar is. De „Sta. Theresa", die al die jaren in Chili had gelegen, had uitteraard geen nieuwe kaarten aan boord. Het schip koerste bij Terschelling de route, die vóór den oorlog genomen werd, nl. recht op Borkum. Een loods was niet aan boord. Men meende uit het mijnenveld te zijn, toen plotseling, te 6.30 des morgens, de sleeper op een mijn liep en midscheeps bij de machinekamer getroffen werd. Dit ongeluk in het vitale deel van het schip, maakte onmiddellijk den toestand hopeloos, en in minder dan twee minuten was de „St. Boswells" verdwenen. Een stukje van den mast is alles wat er nog van zichtbaar is.

De „Santa Theresa", die nog aan den sleeptros van de „St. Boswells" vastzat, liep groot gevaar om eveneens ten gronde te gaan, maar gelukkig lag zij vóór den stroom en daardoor ontsnapte zij aan het gevaar.

Van de 20 opvarenden der sleepboot verdronken, zooals wij reeds vermeldden, 14 man; met uitzondering van één man, die de wacht had, is het geheele machinekamer-personeel omgekomen. De „Santa Theresa" heeft drie uur lang gezocht naar de lijken, maar blijkbaar was alles uit elkander geslagen, althans, zij moest haar poging opgeven.

De namen der omgekomenen zijn: kapitein J. Corsie, 2e officier G. Harrison, chef machinekamer Smith, 2e mach. Johnson, 3e mach. A. Glojier, J. Wilson, stokers-olieman H. Bagley, F. Hotch, Philpot, stokers J. Wheerler, J. Good, G. Smith, J. Smith, benevens een stoker afkomstig van de Bermuda's, genaamd Charlie.

Een latje los.

Een moeder te Oudehaske (Fr.), had haar

De onveilige zee.

In de haven te Nieuwediep ligt thans de Hamburgsche vrachtboot „Santa Theresa", welker sleepboot, de „St. Boswells", nabij Terschelling op een mijn terechtkwam en binnen twee minuten zonk. De „Santa Theresa" is een groote Duitsche boot, die den 4en Mei 1914 naar Chili was vertrokken en aldaar na het uitbreken van den oorlog geïnterneerd werd. Thans werd zij, daar de machines onklaar gemaakt werden, naar Hamburg gesleept, om vandaar, na hersteld te zijn, te worden uitgedeverd.

De schipbreuk van de „St. Boswells" bewijst hoe gevaarlijk de zee nog hier en daar is. De „Sta Theresa", die al die jaren in Chili had gelegen, had uiteraard geen nieuwe kaarten aan boord. Het schip koerste bij Terschelling de route, die voor den oorlog genomen werd, n.l. recht op Borkum. Een loods was niet aan boord. Men meende uit het mijnenveld te zijn, toen plotseling, te 6.30 des morgens, de sleeper op een mijn liep en midscheeps bij de machinekamer getroffen werd. Dit ongeluk in het vitale deel van het schip, maakte onmiddellijk den toestand hopeloos, en in minder dan twee minuten was de „St. Boswells" verdwenen. Een stukje van den mast is alles wat er nog van zichtbaar is.

De „Santa Theresa" ,die nog aan den sleeptros van de „St. Boswells" vastzat, liep groot gevaar om eveneens te gronde te gaan, maar gelukkig lag zij vóór den stroom en daardoor ontsnapte zij aan het gevaar.

Van de 20 opvarenden der sleepboot verdronken 14 man; met uitzondering van één man, die de wacht had, is het geheele machinekamer-personeel omgekomen. De „Santa Théresa" heeft drie uur lang gezocht naar de lijken, maar blijkbaar was alles uit elkandre geslagen, althans, zij moest haar poging opgeven.

ambt zal beschikbaar stellen.

LAATSTE BERICHTEN.

Scheepsramp.

Men meldt ons van Terschelling: Het Duitsche stoomschip „Santa Theresa", dat met salpeter geladen was en gesleept werd door de Engelsche sleepboot „St. Boswells" van Chili naar Hamburg, geraakte gisteravond in het mijnenveld bij Terschelling. De sleepboot liep op een mijn en zonk binnen twee minuten. Zestien man der equipage verdronken, o. w. de kapitein en het machinepersoneel. Op het noodsein der „Santa Theresa" vertrok oogenblikkelijk de sleepboot „Stortemelk II" ter assistentie, even later gevolgd door de sleepbooten „Texel" en „Wodan." De „Stortemelk II" van de firma Doeksen maakte met den kapitein een bergingscontract, waarna de Santa Theresa" door de sleepbooten „Stortemelk" en „Texel" uit het mijnveld werd getrokken en nu door vier sleepbooten naar Nieuwediep wordt gesleept.

Nader seint men ons van Terschelling dat 6 der opvarenden van de Engelsche sleepboot „St. Boswells" door de „Stortemelk" zijn gered, o. w. de eerste stuurman. Een der gereden is gewond. Zij worden met de „Stortemelk" naar Nieuwediep vervoerd.

4233 STAATSLOTERIJ.

details: St. Boswells HMS [+1920] chart:

UNKNOWN

Wreck Number	State = LIVE	28623
Chart Symbol	WK SW 19.1	
Wreck Category	Dangerous wreck	
WGS84 Position	Latitude = 53°27,917'N	Longitude = 05°08,343'O
Depth 19,1 m		
Water Depth 21 m		

Surveying Details

** H2671/63 18.7.67 WK 22MTRS IN 532801N, 050836E. LOCATED 23.5.67. POSN BY DECCA. (NETHERLANDS NM 1728/67 & NETHERLANDS WK RECORDS). - NM 1351/67.

** H4753/82 21.5.84 NOW WK 20.8MTRS IN 532757N, 050823E [EUR]. (NETHERLANDS NM 158/84). BR STD.

** H4753/82 12.11.84 NOW SW 19.4MTRS. (NETHERLANDS NM 646/84). BR STD.

** 6.9.89 SW 19.4MTRS IN 532757N, 050822.7E [EUR]. (NETHERLANDS WK RECORDS, JAN '88 EDN, NO. M10 1045).

** 19.3.07 SEP 2007/000006509 19.3.07 SHOWN AS SW 19.1MTRS IN 5327.917N, 0508.343E [WGD] ON NETHERLANDS 1456 [DEC '06]. BR STD.

** 22.4.09 UNKNOWN, SW 19.1MTRS [LAT] IN 5327.9N, 0508.3E [WGD]. (NETHERLANDS WK RECORDS 2009 NO. M10 1045) NCA.

Bataviaasch nieuwsblad
17-06-1920

NEDERLAND.

Scheepsramp.

AMSTERDAM, 14 Juni (*Reuter*). De Britsche admiraalsloep *St. Boswells* is ter hoogte van Terschelling op een mijn geloopen. Zestien opvarenden zijn verdronken.

(*Nader*) De *St. Boswells* zonk, terwijl de boot het Duitsche stoomschip *Santa Theresa* uit Equique naar Hamburg sleepte. De *Santa Theresa* zou aan Engeland worden uitgeleverd, doch werd uit Equique gesleept, in verband met de bewering dat de Duitschers de machines hadden beschadigd. Klaarblijkelijk zijn er van de *St. Boswells* slechts zes overlevenden.

Holland en Perzië.

DEN HAAG, 14 Juni (*Aneta*). Het *Vaderland* zet uiteen, dat Perzië's beroep op den

het U. D.

AMSTERDAM.—Uit Terschelling meldt men ons:

Het Duitsche stoomschip "Santa Theresa," dat met salpeter geladen was en gesleept werd door de Engelsche sleepboot "St Boswells" van Chili naar Hamburg, geraakte gisteravond in het mijnenveld bij Terschelling. De sleepboot liep op een mijn en zonk binnen twee minuten. Zestien man der equipage verdronken w.o. de kapitein en het machinepersoneel.

Op het noodsein der "Santa Theresa" vertrok oogenblikkelijk de sleepboot "Stortemelk II" ter assistentie, even later gevolgd door de sleepbooten "Texeel" en "Wodan." De "Stortemelk II" van de fa. Doeksen maakte met den kapitein een bergingscontract, waarna de Santa Theresa door de sleepbooten "Stortemelk" en "Texel" uit het mijnveld werd getrokken en nu door vier sleepbooten naar Nieuwediep werd gesleept.

Nader seint men ons van Terschelling, dat 6 der opvarenden van de Engelsche sleepboot "St. Boswells" door de "Stortemelk" zijn gered, o.w. de eerste stuurman. Een der geredden is gewond. Zij worden met de "Sortemelk" naar Nieuwendiep vervoerd.

AMSTERDAM.—De landarbeidersstaking van de boerderij Harskamp, van den heer Kroller is met ingang

DUIK 4 559 ONBEKEND WRAK

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	559
Positie WGS84:	N53° 33.36' E05° 45.31'
Wraknaam:	Onbekend
Locatie: Noordzee / Anders:	Noorden van Ameland
Doel van het bezoek:	DDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2019

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:	< 4m
Naar welke richting wijst de boeg?	N / O / Z / W **Onbekend**
Is er lading aanwezig?	ja / nee / **onbekend, niet gezien**
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: 2 ketels hebben we gezien.
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	1
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	
Diameter:	M

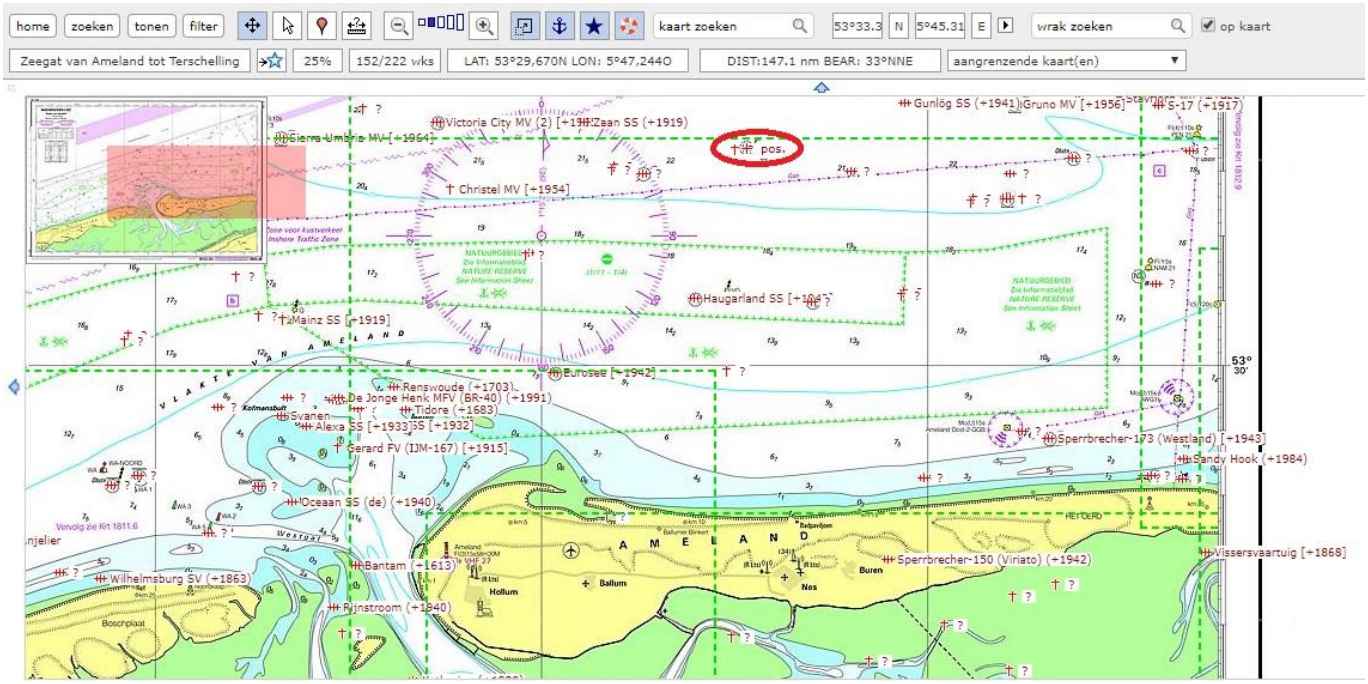
SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:

Van dit wrak zijn er geen scans.

OVERIGE INFORMATIE:

Onderzijde van de motor. Sommige aandrijfstangen zijn verdwenen.

Opengebarsten boiler met veel kleine pijpjes voor de stoom.

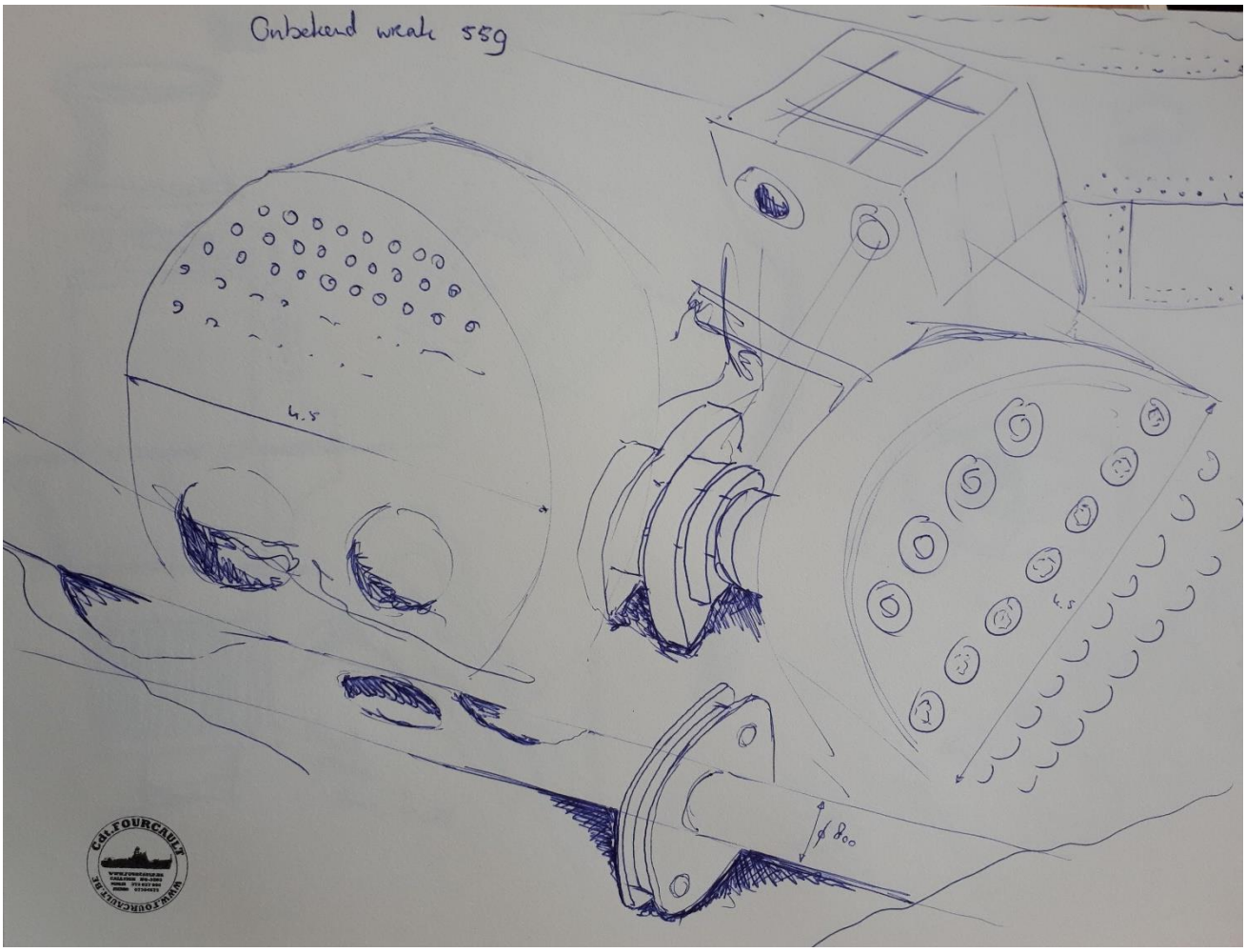


Bron: www.wrecksite.eu
UNKNOWN

Wreck Number	State = LIVE	28677
Chart Symbol WK 18.3		
Wreck Category	Dangerous wreck	
WGS84 Position	Latitude = 53°33,34'N	Longitude = 05°45,348'O

Depth 17,6 m
Water Depth 22 m
Name UNKNOWN
Original Detection Year 1945
Orientation 90°

Surveying Details
** H03295/44 3.9.45 WK 9MTRS [4.75FMS], SHOWN IN 533330N, 054630E ON GERMAN CHART. - NM 2617/45.
** H751/46 23.2.46 WK NOW MARKED BY G SPAR LT BUOY, OCCG4S WITH TOPMARK, CLOSE S OF WK. (HAMBURG NM 22/922/45).- NM 724/46.
** H5084/46 5.9.46 AMDENDED TO WK PA 9MTRS, LT BUOY REMOVED AND REPLACED BY G SPAR BUOY WITH TOPMARK. (NETH NM 78/603/46).- NM 3070/46.
** H5084/46 15.7.64 AMENDED TO WK 16.5MTRS [9FMS], IN 533319N, 054519E. BUOY DELETED. (HAGUE NM 1717/64). - NM1368/64
** H2671/63 26.10.70 LEAST DEPTH NOW 13.1MTRS, IN 533321N, 054532E. (HAGUE NM 2653/70). BR STD.
** 15.9.93 WK 18.6MTRS [10FMS 1FT], SHOWN IN 533326N, 054528E ON NETH 2593 [1993 EDN]. BR STD.
** 13.10.05 SHOWN IN 5333.353N, 0545.316E [WGD] ON NETH 1633 [INT 1417] [OCT 05 EDN, CO-PRODUCTION]. NE 1633.
** 13.4.11 SHOWN AS WK 18.3MTRS [LAT] IN 5333.340N, 0545.348E [WGD] ON BA 1633 [EDN 2 DTD 23.12.10].
** SEP 2015/000194528 10.9.15 SHOWN AS WK 17.6MTRS IN 5333.34N, 0545.35E [WGD]. (NETHERLANDS NM 36/382/15). AMEND TO DW 17.6MTRS.



Schets door Betty

DUIK 5 EURABIAN SUN

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	NL392
Positie WGS84:	N53° 37.681' E05° 56.34'
Wraknaam:	Eurabian Sun
Locatie: Noordzee / Anders:	Links boven Schiermonnikoog
Doel van het bezoek:	DDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2019

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: 119.5 m, Breedte: 14,9 m, Hoogte: 7,9 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?	Staalplaten
Zijn er wapens/munitie aanwezig?	ja / **nee**,
Indien ja: waar bestaat dit uit?	

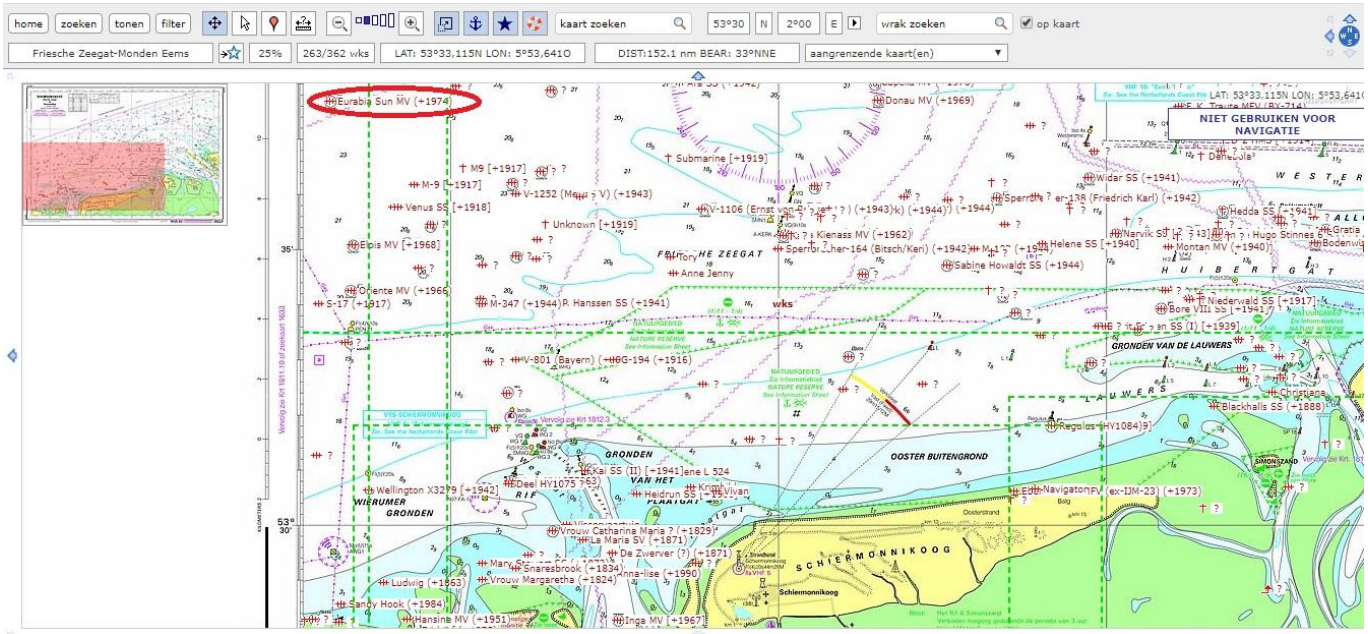
KENMERKEN VAN HET SCHIP

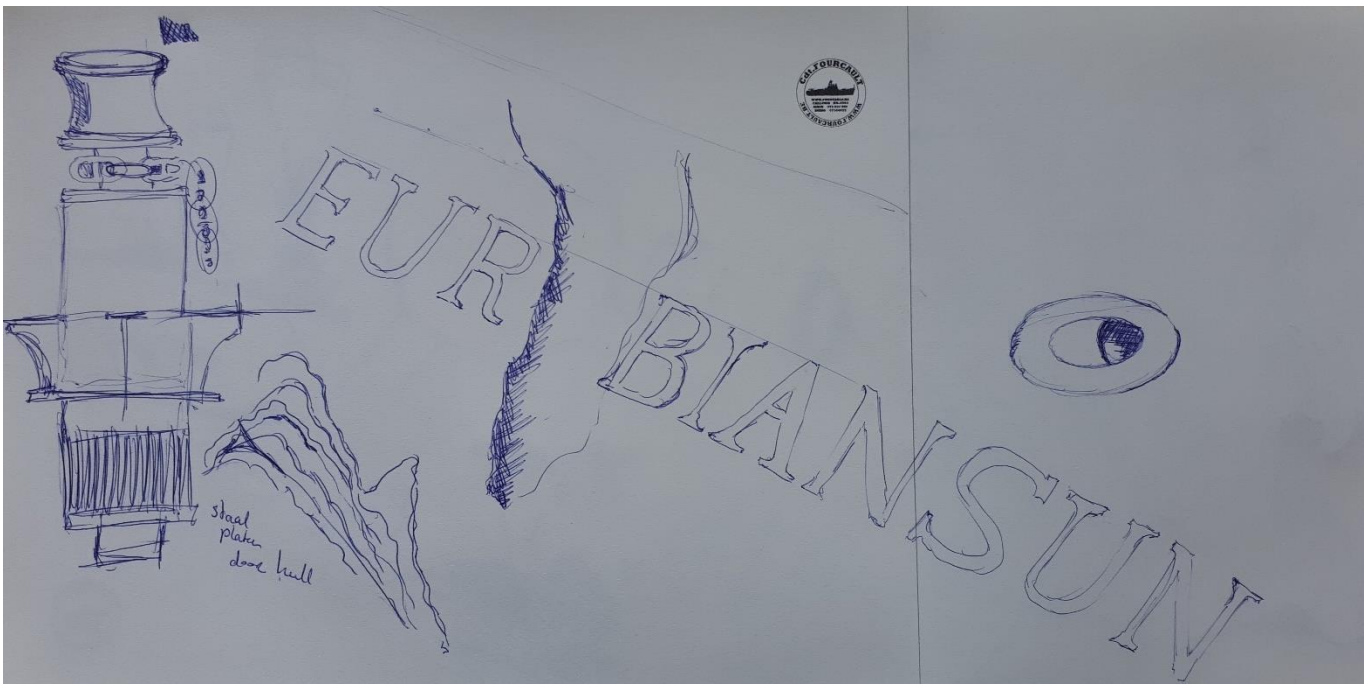
Wat is de bouwstijl van de romp?	Geklonken / **gelast** / weet ik niet:
Heeft het schip een rechte boeg gehad?	Ja / **nee** / Onbekend
Is de machinekamer nog te herkennen?	Ja / nee / **onbekend, we hebben aan de voorzijde van het schip gedoken.**
Indien ja onderstaande vragen beantwoorden	
Aandrijving?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

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:

Er zijn van dit wrak geen scans.

OVERIGE INFORMATIE:





Tekening door Betty

Foto rechts: Letter A (tekening en foto komen niet met elkaar overeen)
Tekening is gemaakt direct na de duik zonder eerst beelden terug te kijken.

Eurabia Sun, wrak nr. NL392

De Eurabia Sun, een vrachtschip gebouwd als Theron, in 1961 geleverd aan de KNSM, sinds 1974 eigendom van de Eurabia Shipping Agency Ltd. te Beiroet, was op 28-10-1974 met een lading van ijzeren staven, staalplaat en ammoniumnitraat onderweg van Gdansk (Polen) naar Tartous (Syrië) is gezonken, toen in een storm haar lading was gaan schuiven er slagzij werd gemaakt.

De 28 bemanningsleden werden allen gered door reddingboot Gebroeders Luden, een helikopter en de Alabama. In februari 1975 is een nog duikonderzoek uitgevoerd vanwege vermoedens van drugsvervoer. Daarbij is een marineduiker om het leven gekomen in de dubbele bodemtank.
Berichtje op pag. 11 van de Leidsche Courant van 29-10-1974:

Bronnen: site Gebroeders Luden, site Kroonvaarders, site Wrakkenmuseum, site Marhisdata, Wrecksite.

VEILIG AAN WAL

n bedrijven te verlichten. stat

Schip zinkt bij Ameland: 28 man gered

Van een verslaggever

AMSTERDAM — De reddingboot 'Gebr. Luden' uit Lauwersoog heeft gisteren 25 van de 28 opvarenden van het Libanese vrachtschip Eurabia Sun aan boord genomen, dat kort daarna tien mijl ten noorden van Ameland gezonken is De overige drie opvarenden van de Liberiaan zijn aan boord genomen van een marinehelikopter, die ze naar Leeuwarden gebracht heeft.

De Gebr. Luden pikte tien opvarenden op uit reddingboten; vijftien werden overgenomen van de Zweedse vrachtvaarder Alabama, die hen zolang aan boord genomen had.

De Eurabia Sun was niet het enige schip dat door de storm op zee in nood raakte: de Nigeriaan Elkami van 5600 ton dreef lange tijd stuurloos rond op één mijl uit de kust even ten zuiden van Scheveningen. Later kon het schip toch nog op eigen kracht doorvaren. Een voor de kust bij IJmuiden gelegen pijpenlegger met honderd man aan boord dreigde tegen de havenhoofden te pletter te slaan, maar wist ternauwernood de haven te bereiken.

Zeeland

Op de provinciale waterstaat van

Belangstelling van marine voor Libanees scheepswrak

Ruim twee weken geleden vond de marineduiker Rinus Knol in het wrak van de „Eurabia Sun", dat op 40 km ten noordoosten van Terschelling op de bodem van de zee ligt, een verschrikkelijke dood. Het ongeval zou gebeurd zijn tijdens een normale duikoefening van de Koninklijke Marine. De duikers kregen de opdracht om de dubbele bodem van het schip te doorzoeken.

Wat zocht de marine daar? Was de „Eurabia Sun" een smokkelschip? Was er hasj verborgen of waren er wapens aan boord?

Sinds afgelopen maandag zijn de speuracties voortgezet, waar zo'n 20 duikers aan deelnemen.

Volgens een woordvoerder van de Marine alleen maar om het stoffelijk overschot van de onfortuinlijke duiker te vinden. Volgens de Terschellingers moet er meer aan de hand zijn, want er gebeuren de laatste tijd meer geheimzinnige dingen op het eiland en op de zee eromheen .....

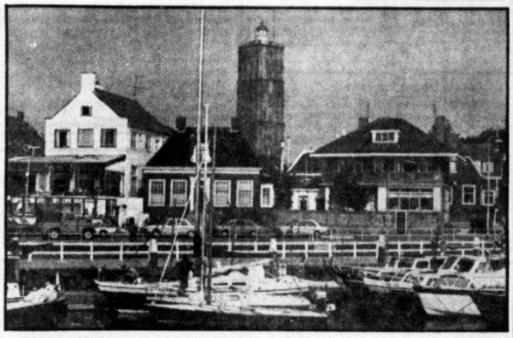
Er gebeuren vreemde dingen op Terschelling

door Harry Muller

TERSCHELLING, zaterdag

Het vrachtschip „Eurabia Sun", dat vroeger onder de naam „Theron" voor de KNSM voer, verging eind oktober vorig jaar tijdens een zware storm. Aanvankelijk werd aan het wrak nauwelijks aandacht besteed, maar dat veranderde toen een particulier duikbedrijf er begin februari belangstelling voor kreeg.

Mysterieuze sleepboot voor de kust en vliegtuigen op Boschplaat



Uit de tientallen wrakken die voor onze kust liggen, werd het Libanese schip van 4000 ton ineens gekozen als object voor een duikoefening. Men dook vanaf de mijnenveger „Woerden", waar de opdracht werd gegeven om de dubbele bodem van het schip te onderzoeken. De duikers moesten daarvoor door de machinekamer en daarna zware tankdeksels verwijderen, die met talrijke zware bouten vastzitten. Het werken in de dubbele bodem is gevaarlijk, omdat men zich door allerlei kleine ruimtes moet wringen.

Een zeeman die nauw bij de operatie betrokken was, vertelde ons: „Het is mogelijk dat duiker Knol met gevaarlijke stoffen in aanraking is geweest, want duikers die later volgden kwamen allemaal min of meer bewusteloos naar boven."

Geheimzinnig

Afgelopen maandag werd de speuractie in het wrak van de „Eurabia Sun" voortgezet. Men werkt onder water zelfs met speciale televisiecamera's. De actie, waarbij ook marinehelikopters en een Neptune-vliegtuig zijn ingeschakeld, wordt met de grootste geheimzinnigheid omgeven. Alhoewel het wrak bijna in de drukke TE-vaarroute ten noorden van Terschelling ligt, is de scheepvaart er niet voor gewaarschuwd via de normale „Berichten Zeevarenden".

Een woordvoerder van de Marine: „We zijn nog steeds aan het zoeken naar het stoffelijk overschot van duiker Knol. Door het slechte weer van de afgelopen dagen is er enige vertraging ontstaan. De helikopters hebben wij alleen ingezet om enkele zieken van boord te halen."

Vliegtuigjes

Waarom de Koninklijke Marine zo'n geweldige belangstelling heeft voor het wrak, wordt niet gezegd. In zeevaartkringen valt de bedrijvigheid van de Marine wel op. Men zegt, dat het niet gebruikelijk is dat er zoveel personeel en materiaal wordt ingezet om een stoffelijk overschot van een verdronken collega te vinden.

Ook op Terschelling zelf gebeuren merkwaardige dingen. De snelle patrouilleboot „Zeearend" van de douanerecherche in IJmuiden kwam gisteren naar het eiland. Vermoedelijk houdt dit verband met tips, dat 's nachts met vliegtuigjes verdovende middelen gedropt zouden worden boven het natuurreservaat „De Boschplaat".

Een nieuwe manier om hasj te smokkelen, die best een mogelijkheid zou zijn.

Landbouwer Reindert Doeksen, die op het oostelijk deel van het eiland woont: „Sommige mensen hier hebben de laatste weken regelmatig vliegtuigjes boven „De Boschplaat" zien cirkelen. Ook wel eens overdag en dan werd met een verrekijker naar de registratietekens onder de vleugels gekeken. Men was stom verbaasd dat de vliegtuigjes helemaal niet geregistreerd waren.

„De Boschplaat" is een ideaal smokkelgebied, omdat er geen mensen wonen. Het strand met hard zand is op sommige plaatsen wel een kilometer breed. Sportvliegtuigen kunnen er gemakkelijk landen. De politie onderzoekt op het ogenblik ook de mogelijkheid dat watervliegtuigjes 's nachts midden op het IJsselmeer landen en dan een lading verdovende middelen overladen in kleine scheepjes.

Sleepboot

Reindert Doeksen rijdt dikwijls met zijn jeep langs de zee en zag vorige week op

- De haven van Terschelling centrum van hasj- en wapensmokkel?

600 meter van een afgelegen stuk strand een zwarte sleepboot met een grote mast liggen. Reindert vond dat maar erg vreemd, maar gaf zijn waarneming niet door aan de politie.

De bemanning van een Urker viskotter constateerde geheimzinnige scheepsbewegingen rond de oostelijke punt van Terschelling. Men zag 's nachts op het radarscherm, dat even uit de kust kleine bootjes langs een groter schip lagen, die daarna heen en weer naar het strand pendelden. Met gedoofde lichten.

De douanerecherche houdt de laatste tijd Terschelling nauwlettend in het oog. Naast de patrouilleboot „Zeearend" uit IJmuiden zijn ook de „Alexander Gogol" uit Delfzijl en de „Stormvogel" uit Harlingen regelmatig in de haven van Terschelling te vinden.

Meestal wordt de douane vergezeld door de RP 4, het vaartuig van de Rijkspolitie te Water.

In de haven komen de laatste tijd steeds meer viskotters, die niet meer voor de visserij gebruikt worden. Alles wat maar enigszins verdacht is, wordt geregistreerd.

Veel hasj

Het is de politie bekend dat op Terschelling veel hasj verhandeld wordt. Tijdens de afgelopen zomer was een vakantieboerderij, die als „sleep-in" werd gebruikt, door jeugdige vakantiegangers, een trefpunt van drugsgebruikers.

Adjudant C. Bakker van de Rijkspolitie op Terschelling: „Men heeft ons gevraagd extra te letten op de schepen in de haven, maar dat is natuurlijk een onmogelijke taak. De politie kan pas ingrijpen wanneer men zeker weet dat er verboden spullen aan boord zijn.

Het is jammer dat een Terschellinger niet onmiddellijk de politie waarschuwt, als hij iets vreemds ontdekt. Er doen ook gerucht-ten de ronde dat er wapens gesmokkeld worden, maar tot nu toe hebben we alleen maar een oud jachtgeweer en een vuurbuks in beslag kunnen nemen.

ERTENTIE)
uo Vadis
itovakanties
herkt het verschil
uw eigen auto. Blij. Quo Vadis heeft
u gereserveerd in Duitsland, Oostenrijk,
land, Italië, Spanje, Noorwegen en ook
ertrekt staat u bed al klaar. Tip. Als het
eizoen.
voorseizoen/voordeel
,- per week
,- per 2 weken
,- per 2 weken
480,-
per 2 weken
voorseizoen/voordeel
,- per week
,- per 2 weken
,- per 2 weken
775,-
per 2 weken
ungalows - appartementen -
boerderijvakanties in haar programma.
s Autovakantiegids bij Reisbureau
agenten (of bel 072 - 222101).
ovakanties
lij en zéker
De Magneet
staat
erachter

EURABIA SUN

Wreck Number	State = LIVE	28657
Chart Symbol	WK SW 11.0	
Wreck Category	Dangerous wreck	
WGS84 Position	Latitude = 53°37,677'N	Longitude = 05°56,336'O
Depth 11 m		
Water Depth 20 m		

Contact Description Entire wreck

Name	EURABIA SUN
Type	MOTOR VESSEL
Flag	LEBANON
Dimensions (m) LxBxD =	119,5x14,9x7,9
Tonnage	3840 Gross
Cargo	GAS, FERTILISER, FERROUS ELEMENTS AND ORES
Date Sunk	28/10/1974

Circumstances of Loss

BUILT IN 1961. SANK 12M OFF AMELAND WHEN CARGO SHIFTED DURING A GALE. OWNED AT TIME OF LOSS BY EURABIA SHIPPING AGENCY LTD, VESSEL WAS EN-ROUTE GDANSK TO TARTOUS.

Surveying Details

** 29.10.74 SANK IN 533700N, 055600E APPROX. (LLOYDS 218).
** 1.11.74 SANK IN 22MTRS OF WATER. (LLOYDS 218) NEAVEAM ISSUED.
** H4856/72 13.11.74 WK 4MTRS IN 533746N, 055600E, MARKED BY G CAN LT BUOY, QKFLG, WITH TOPMARK & RAREFL CLOSE W. (NETH HYDRO, TLX DTD 31.10.74). NAVEAM ISSUED.
** H4856/72 11.12.74 WK 4MTRS IN 533746N, 055624E, WITH G CAN LT BUOY, QKFLG, TOPMARK & RAFL CLOSE W. (NETH NM 3405/74). INS AS WK 2FMS 1FT WITH BUOY. - NM 63/75.
** H4856/72 21.1.75 NOW WK 10.5MTRS IN 533746N, 055624E [EUR]. (NETH NM 3657/74. AMEND TO WK 5FMS 4FT. BR STD.
** H4868/71 22.4.75 WK LIES ON ITS SIDE. (NETH WK RECORDS).
** H3968/76 10.11.77 NOW SW 11MTRS. BUOY REMOVED. (NETH NMS 3075/77 & 3325/77). AMEND TO SW 6FMS. DELETE BUOY. BR STD.
** 16.8.89 EURABIA SUN, SW 11.3MTRS IN 533746N, 055624E. (NETH WK RECORDS, 1988).
** 16.8.89 AMEND TO SW 11.3MTRS. NC 1405.
** 7.4.11 SHOWN AS SW 11MTRS IN 5337.677N, 0556.336E [WGD] ON BA 1633 [EDN 2 DTD 23.12.10].

DUIK 6 & 7 V84

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	NL82
Positie WGS84:	N53° 42.08' E06° 20.92'
Wraknaam:	V84
Locatie: Noordzee / Anders:	Noorden van de gronden van Lauwers
Doel van het bezoek:	DDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2019

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 / **onbekend, het wrak ligt volledig uit elkaar**.
Is de opbouw nog aanwezig?	ja / nee
Is het wrak vervuild?	**ja** / nee,
Indien ja:	met **visnetten** / **vistuig** / sportvislood / anders: **troep van de MSC Zoë**
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:	< 4m
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?	Eerder hebben we gedoken op het wrak, toen is er munitie gevonden, tijdens deze expeditie hebben we niemand gehoord over de munitie.

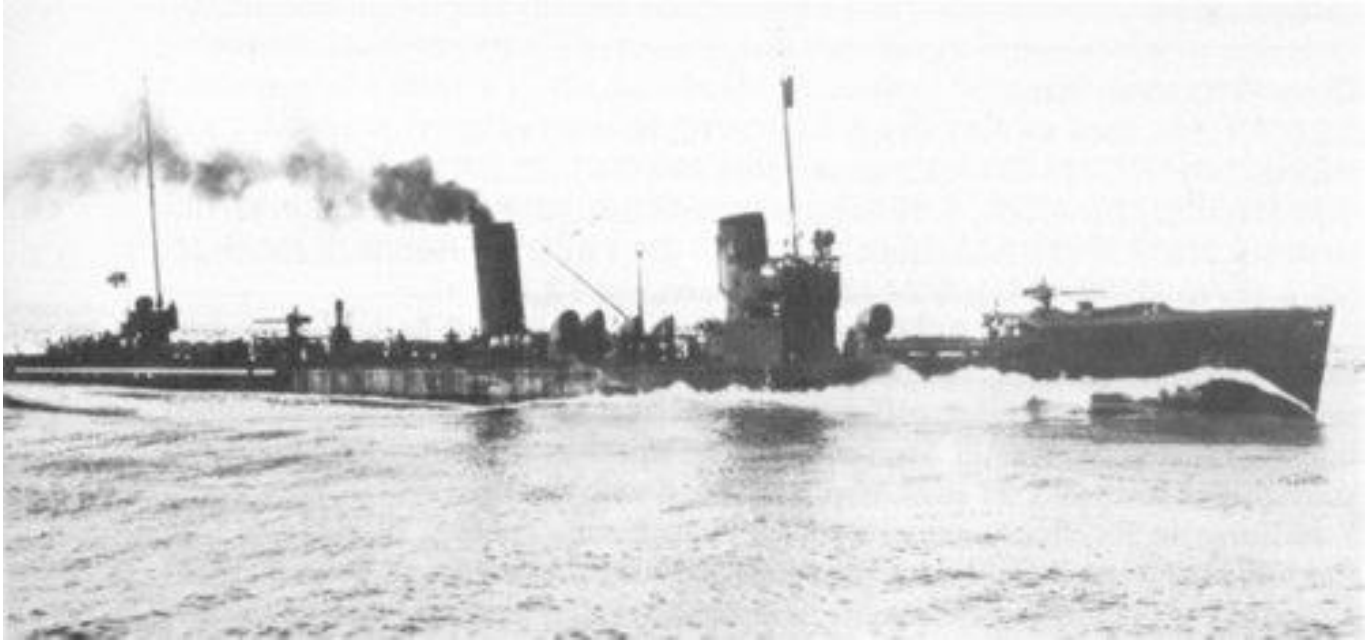
KENMERKEN VAN HET SCHIP

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 / **niet gezien**:
Hoeveel schroeven heeft het schip (gehad)?	
Indien aanwezig, uit hoeveel bladen bestaan de schroeven?	
Diameter:	M

SCANS DOOR CDT. FOURCAULT:

Er zijn geen scans van het wrak.

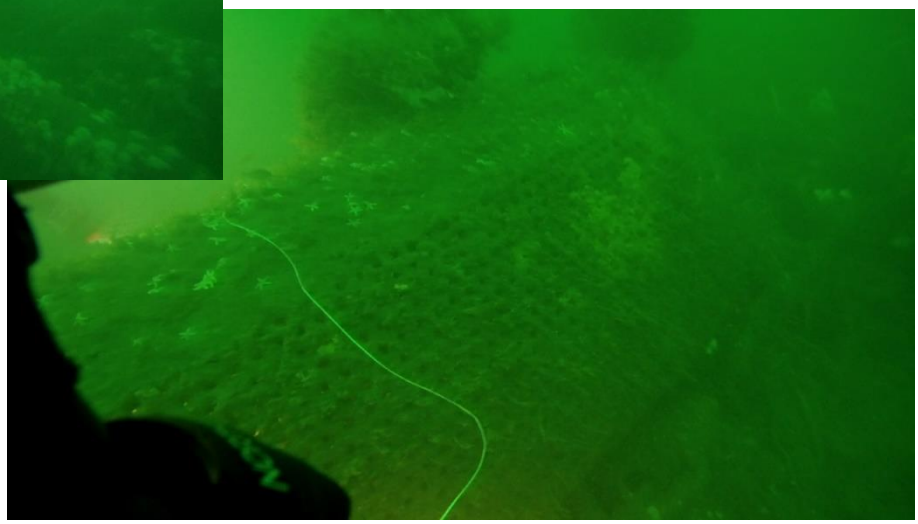
OVERIGE INFORMATIE:



Kompas ring? Deze kon naar 3 kanten bewegen.

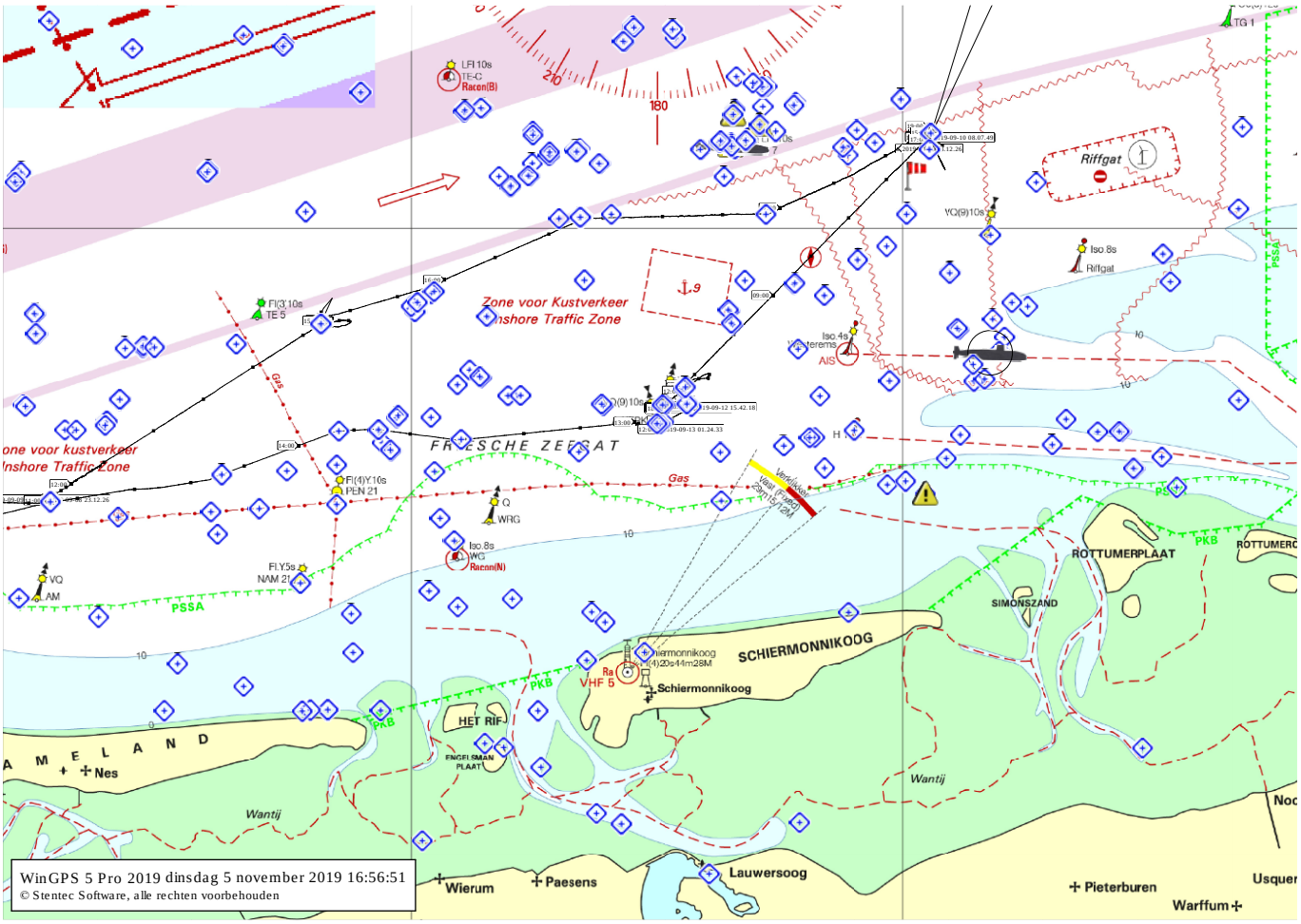
Grote bol met 3 poot stak fier boven het wrak uit. Geen idee wat dit is. Diameter van de bol was ca 2 meter. De poten waren ca 40cm doorsnede.

Foto onder: ronde pijp diameter 1 meter met heel veel kleine ronde gaatjes, zee-inlaatkast voor koelwater?

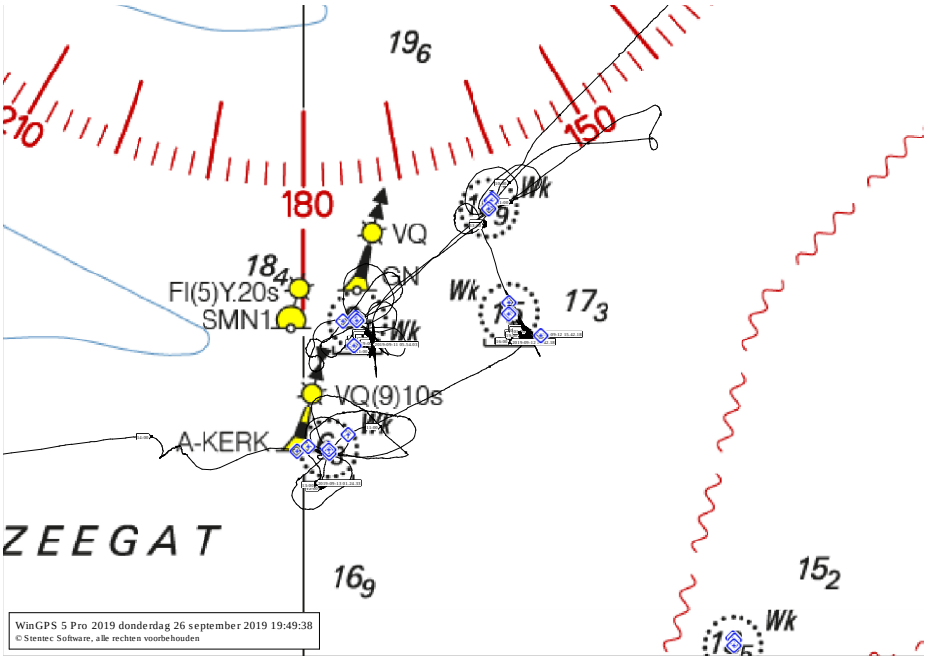


VERSLAG VAN DUIK 9 T/M 12 VAN SDDNZS VAN 11 T/M 13/09/2019

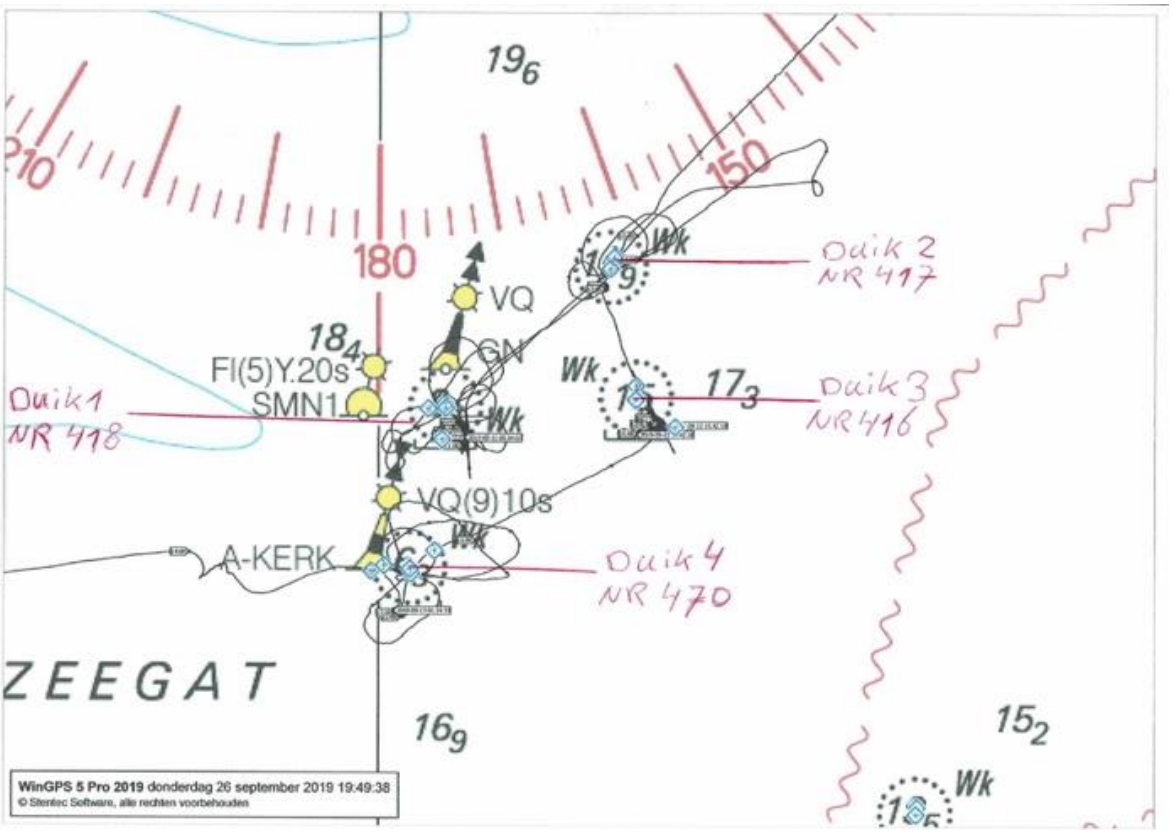
Omdat deze wrakken zich nogal dicht bij elkaar bevinden en veel namen en nummers hebben,
Probeer ik (Erik Bronsveld) hierbij wat duidelijkheid te scheppen.
Met dank aan Wreck-site.eu, Duikteam Zeester, Die Schnell Boot -Seite en Stentec



Op overzicht 1 zijn de duik locaties zichtbaar recht boven Schiermonnikoog onder het ankergebied.



Op overzicht 2 zijn de 4 wrak locaties iets meer zichtbaar.
En de zwarte lijn is de afgelegde route.



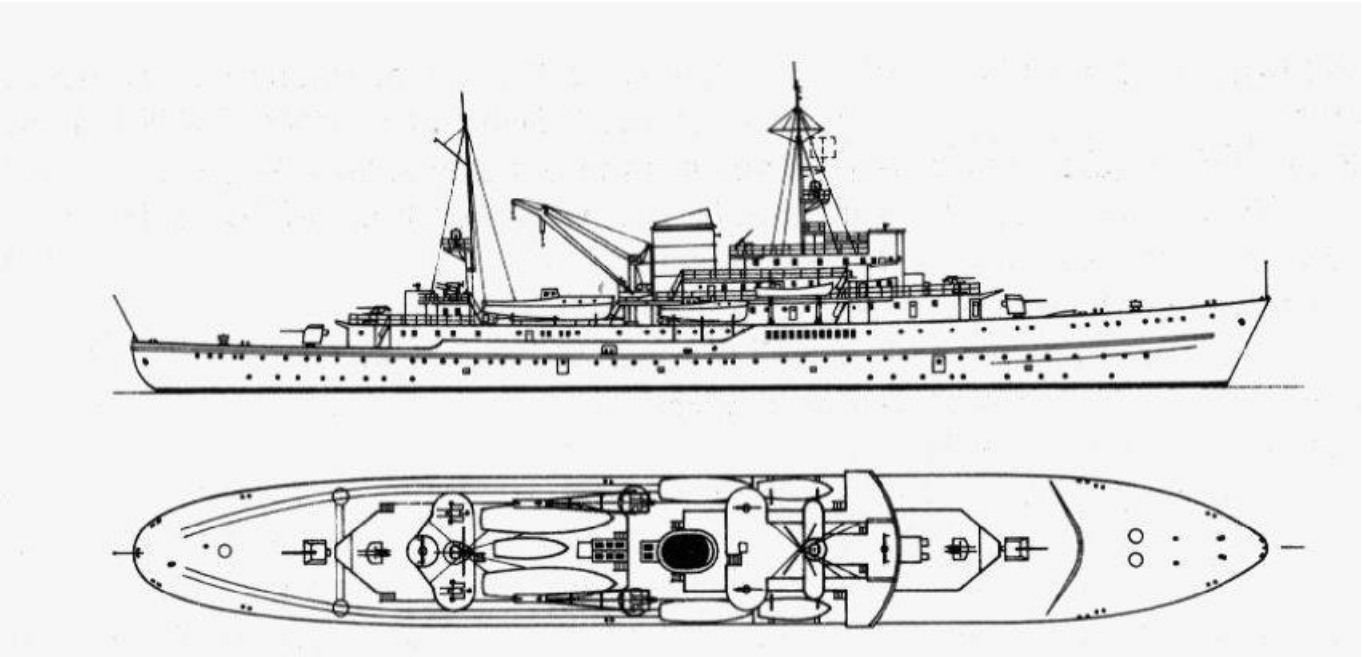
Op overzicht 3 is de volgorde aangegeven van de duiken en de nummers van de dienst Hydrografie.

Duik 1 is wrak NR 418 op 53,35,72 N / 06,10,31 O om 09.30 uur op 11/09/2019
Duik 2 is wrak NR 417 op 53,36,14 N / 06,11,12 O om 16.15 uur op 11/09/2019
Duik 3 is wrak NR 416 op 53,35,73 N / 06,11,23 O om 16.59 uur op 12/09/2019
Duik 4 is wrak NR 470 op 53,35,25 N / 06,10,14 O om 11.12 uur op 13/09/2019

Informatie per duik over het wrak

Duik 1 is wrak NR 418 op 53,35,72 N / 06,10,31 O om 09.30 uur op 11/09/2019

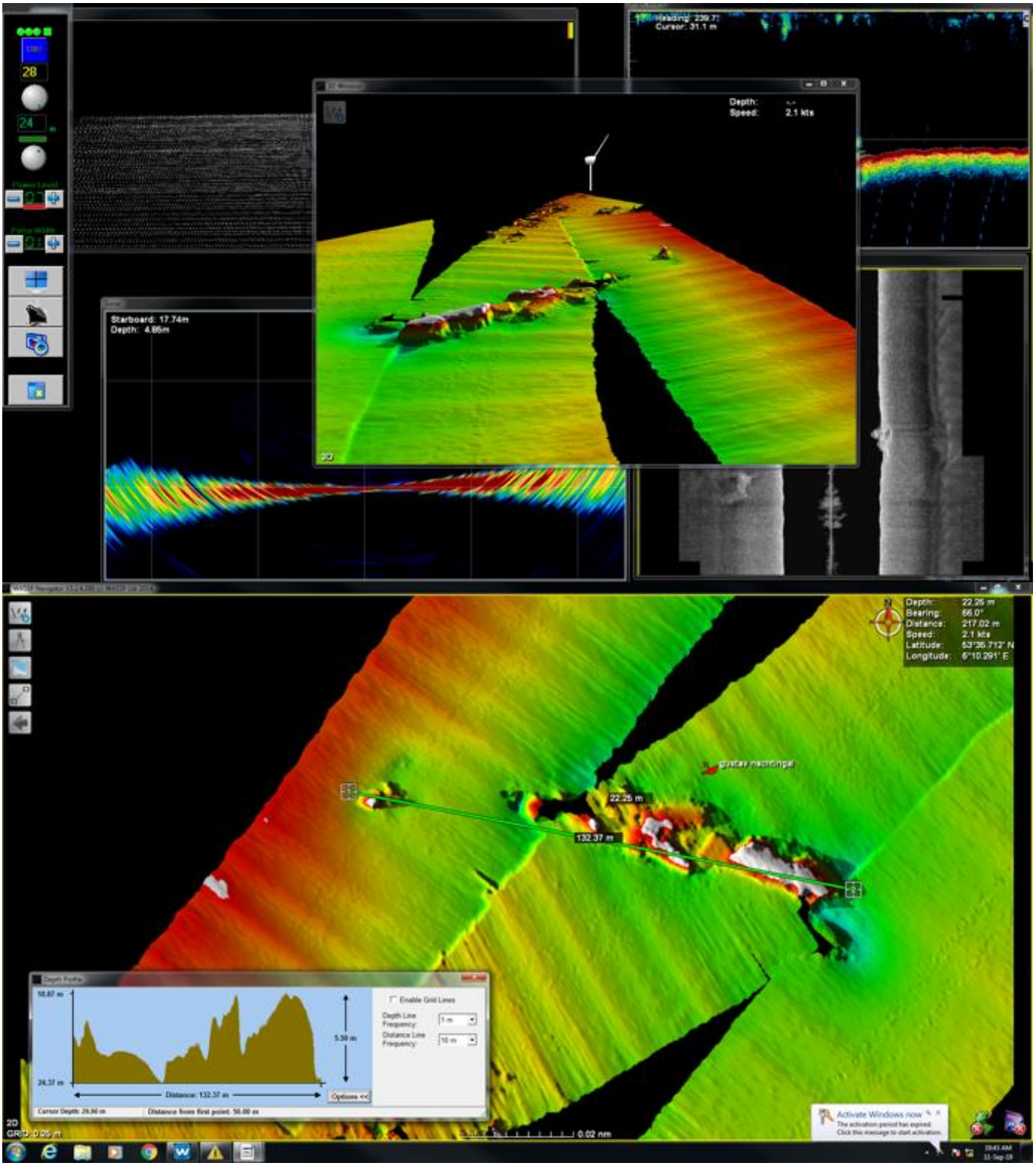
DE GUSTAV NACHTIGAL



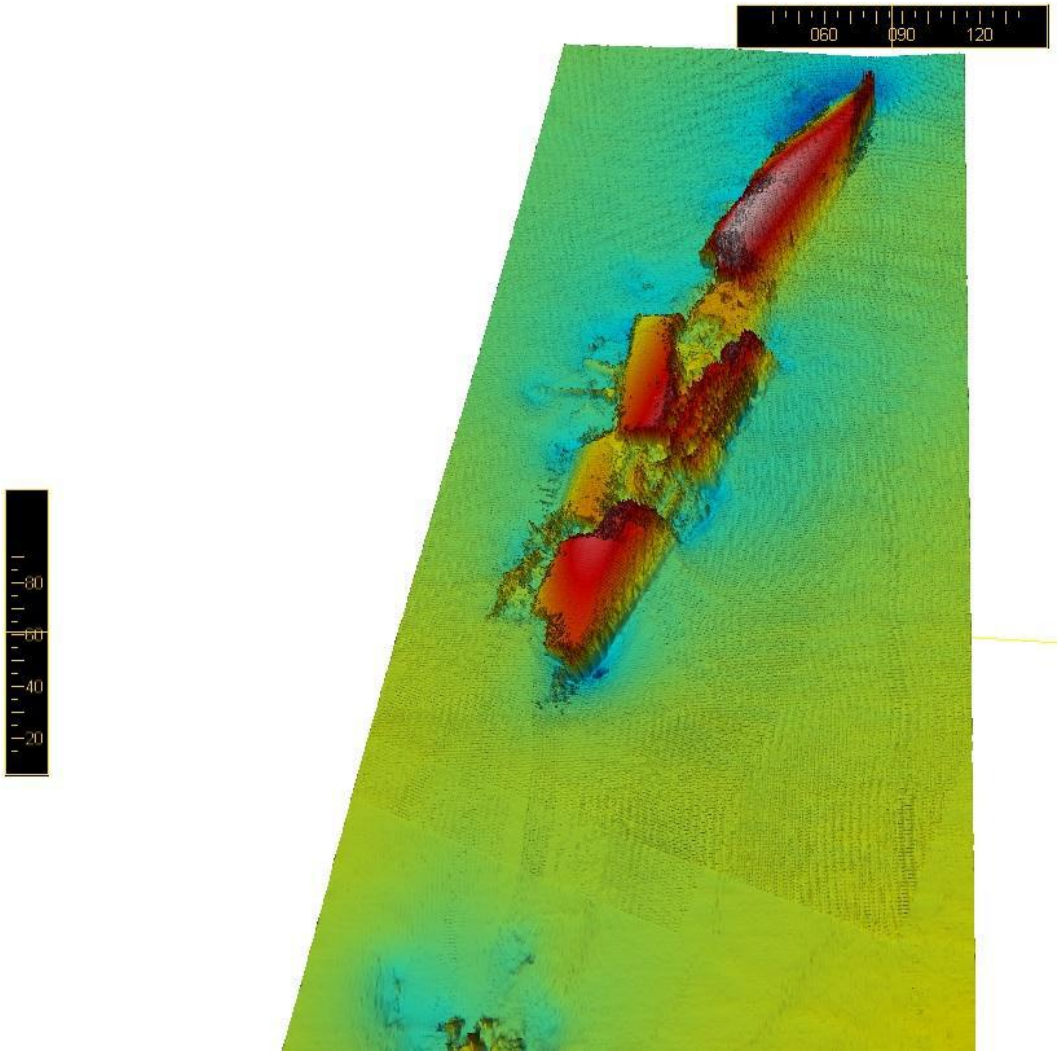
Shipyard	John Cockerill S.A. Hoboken-Antwerpen
In Commission	13.05.1944 - 10.05.1945
Displacement	3.700 t
Length	114,0 m
Beam	14,7 m
Draught	6,01 m
Propulsion	1 Burmeister & Wain - Dieselengine 3.800 HP
Shafts/Propellers	2 - 2
Speed	17 kts
Complement	225 ?
Armament	3 x 10,5 cm Rapid Firing Gun
	6 x 3,7 cm Flak
	10 x 2 cm Flak

Tekening foto’s en info: Die Schnell Boot -Seite.

Under construction as Polish M/B "Lewant II". In May 1940 the uncompleted ship was confiscated by the Wehrmacht at shipyard John Cockerill S.A., Antwerpen. The decision to complete and use the ship was only taken end of April 1942 due to copper shortage. One month after her comissioning the ship was sunk by an airtorpedo west of Borkum on 14.6.1944.

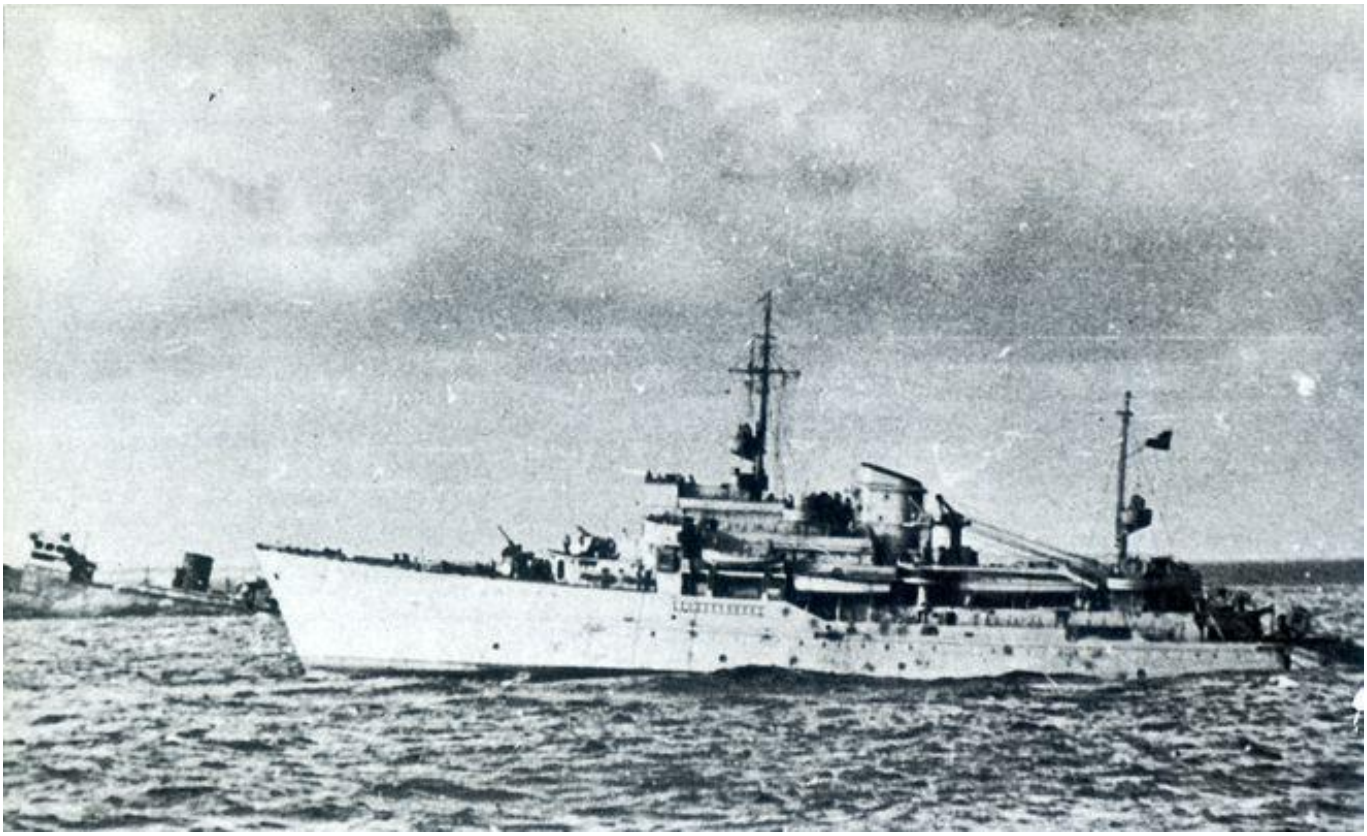


Scherm opname CDT. Fourcault wrak Gustav Nachtigal.



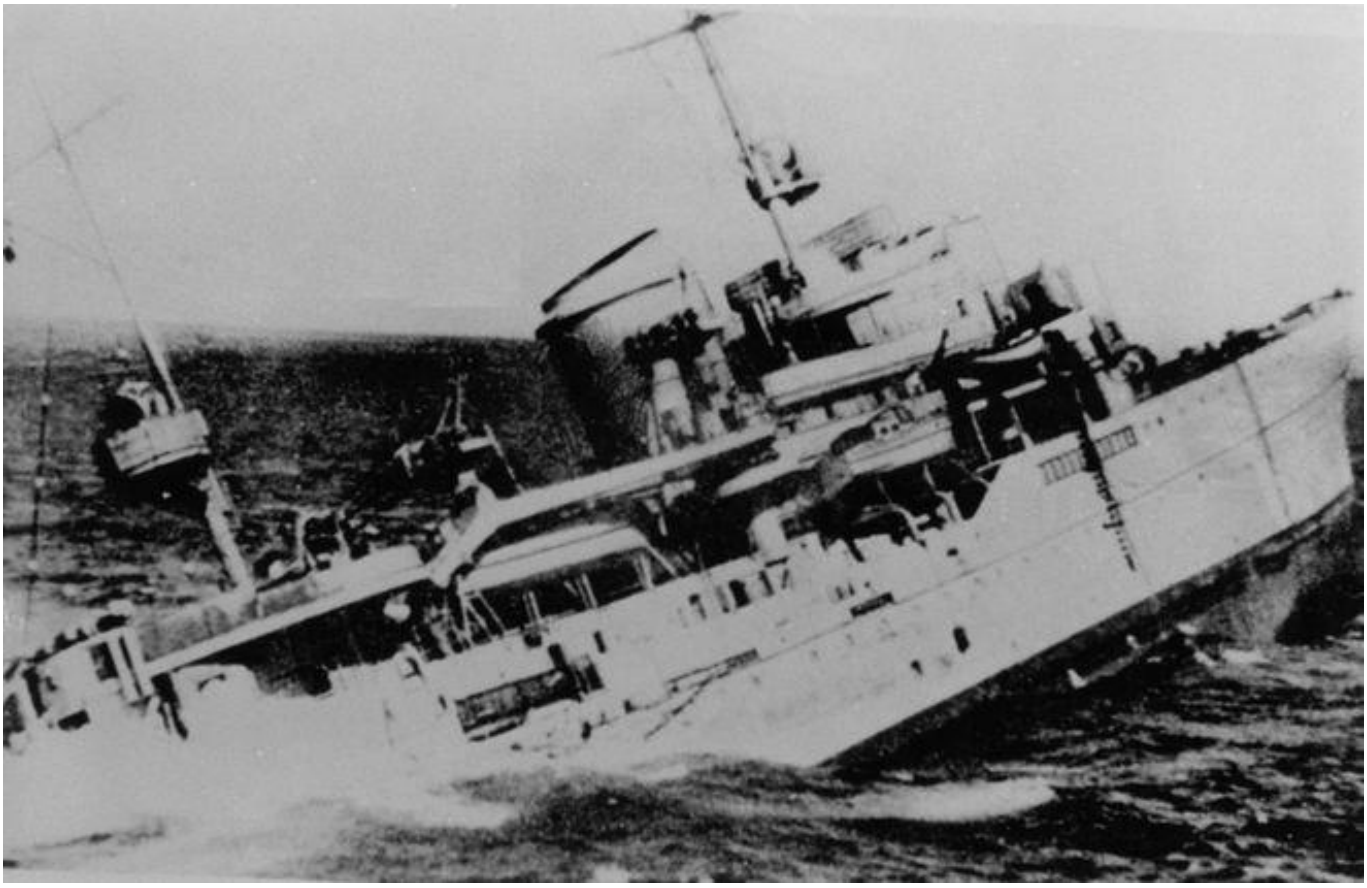
Opname Rijkswaterstaat een mooie weergave hoe de staat van het wrak op dit moment is.

Contact Nummer
Naam: Gustav Nachtigal
NCN: 814
RCE: -9999
HY:418
SR: -9999
Recentste Meetgegevens
Vaartuig Meting: Arca
Minst gelode diepte lat (m): 14.89
Minste diepte railen LAT (m): 15.00
Minste diepte WCI LAT (m): 14.88
Locatie UTM ETRS89 31N: X 709900 Y 5943148
Dimensies l x b x h (m): 148 x 30 x 7
Strekking hek – boeg (graden):284
Historische gegevens
Gedregd wrak 8.7 m
Bronvermelding:
Wrakken register Hydr Dienst Kon. Marine
Sonar Reg

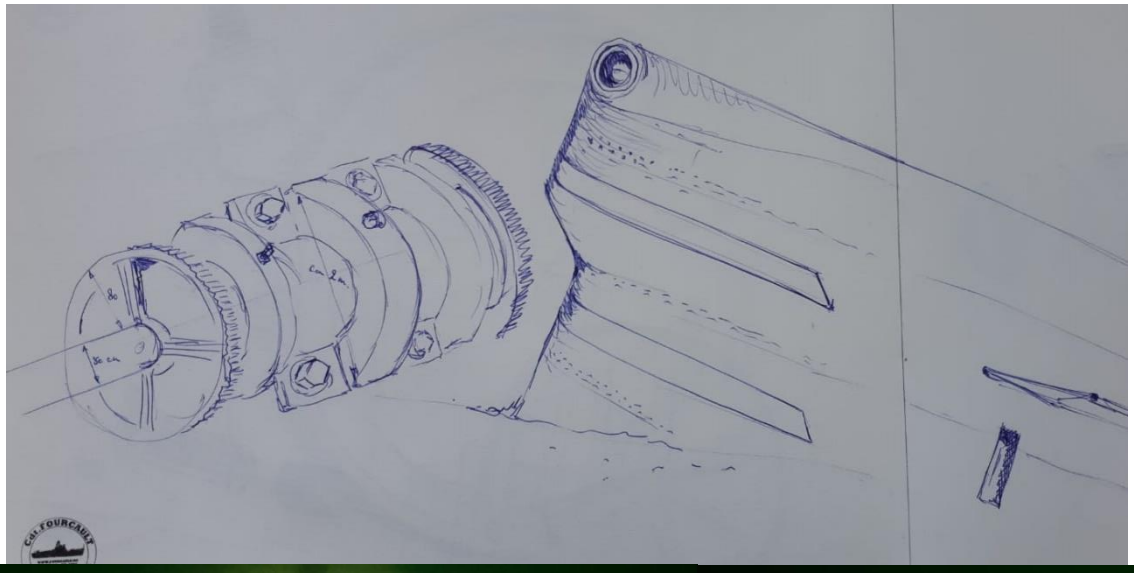


Begleitschiff "Gustav Nachtigal" nit by A/C Torpedo just before Sinking - Picture: Archives 7. SGschw

Op de achtergrond zie je ook 1 van de andere schepen zinken.



Begleitschiff "Gustav Nachtigall" sinking off Borkum - Picture: Archives 7. SGschw



Schets door Betty, aansluiting Boeg met de Kielplaat. Het voorste gedeelte ligt op zijn kop. Links de aansluiting van de motor op de schroefaslijn.

Duik 2 is wrak NR 417 op 53,36,14 N / 06,11,12 O om 16.15 uur op 11/09/2019

DE SPERRBRECHER-164 (BITSCH/KERI)

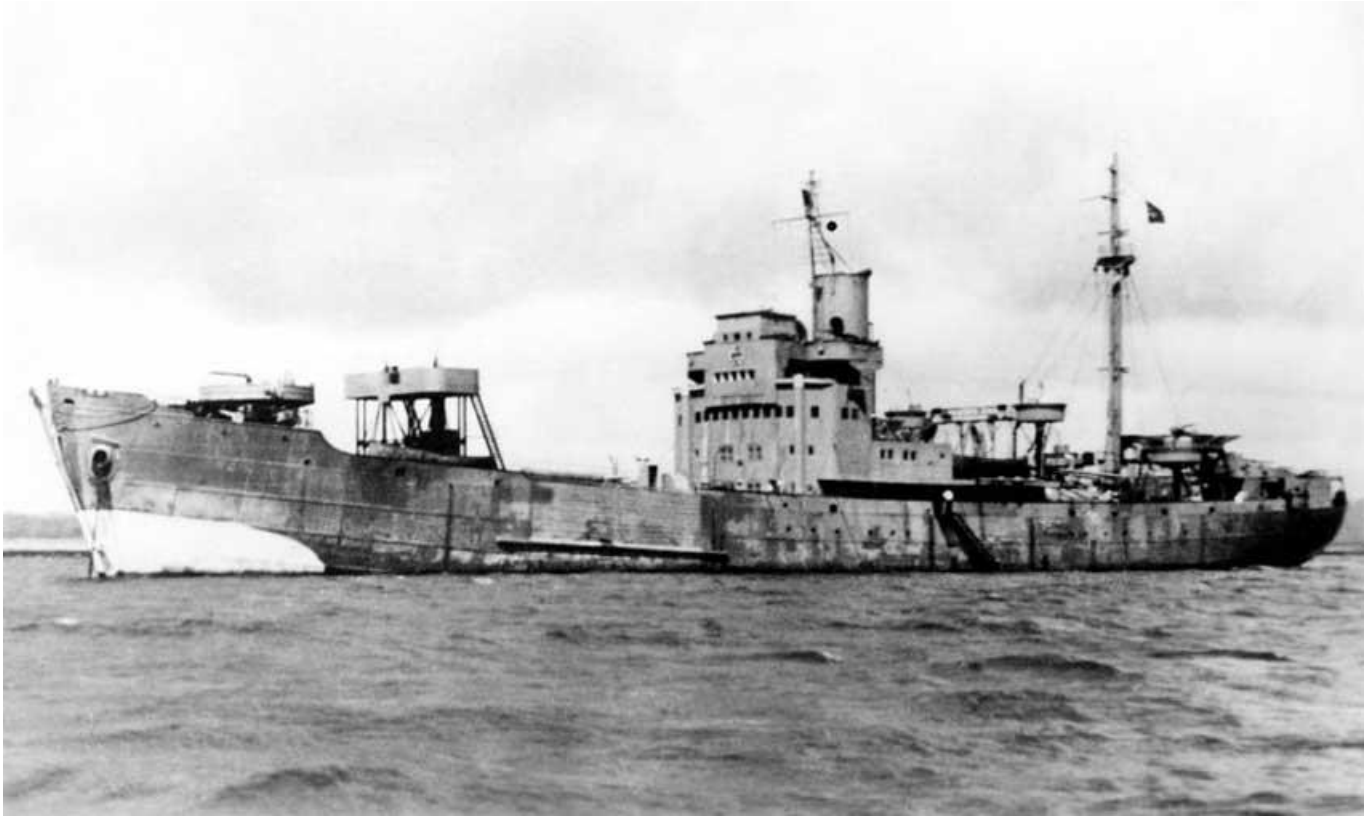
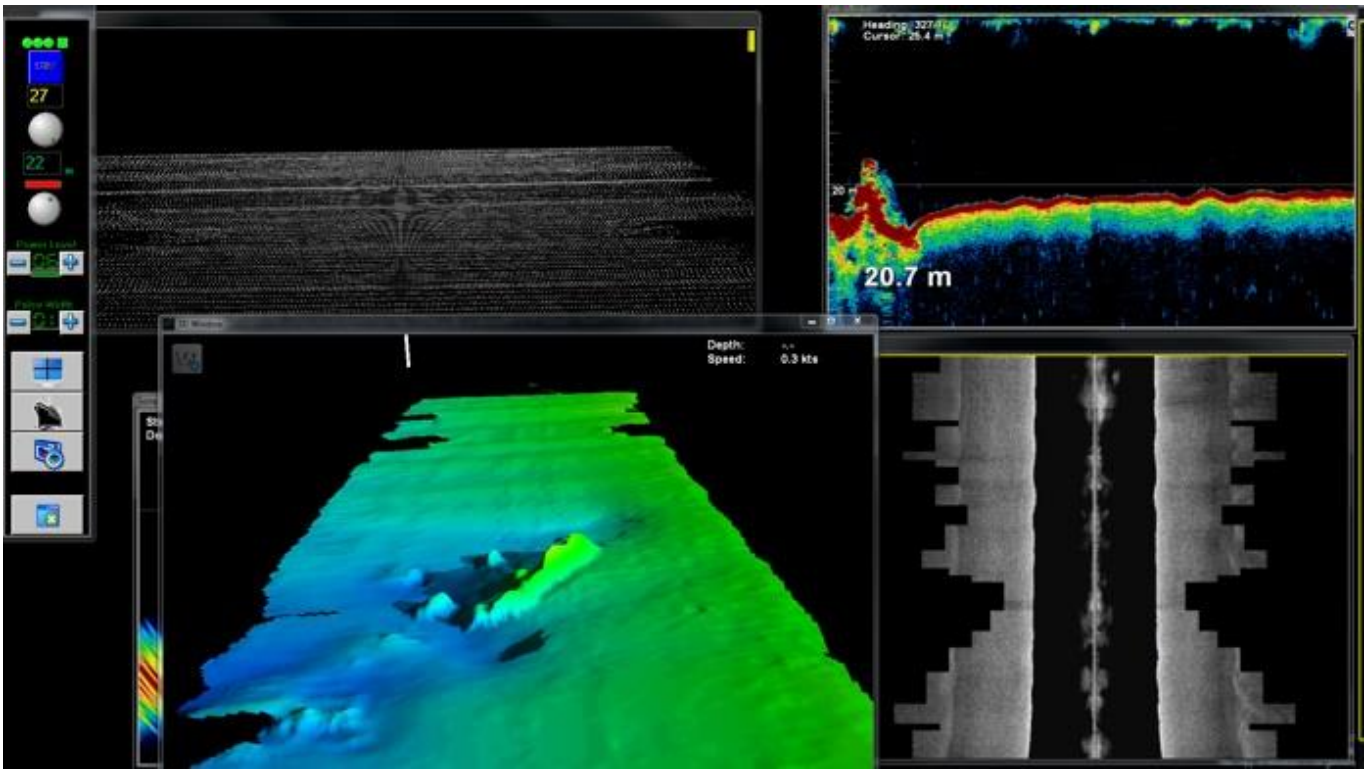
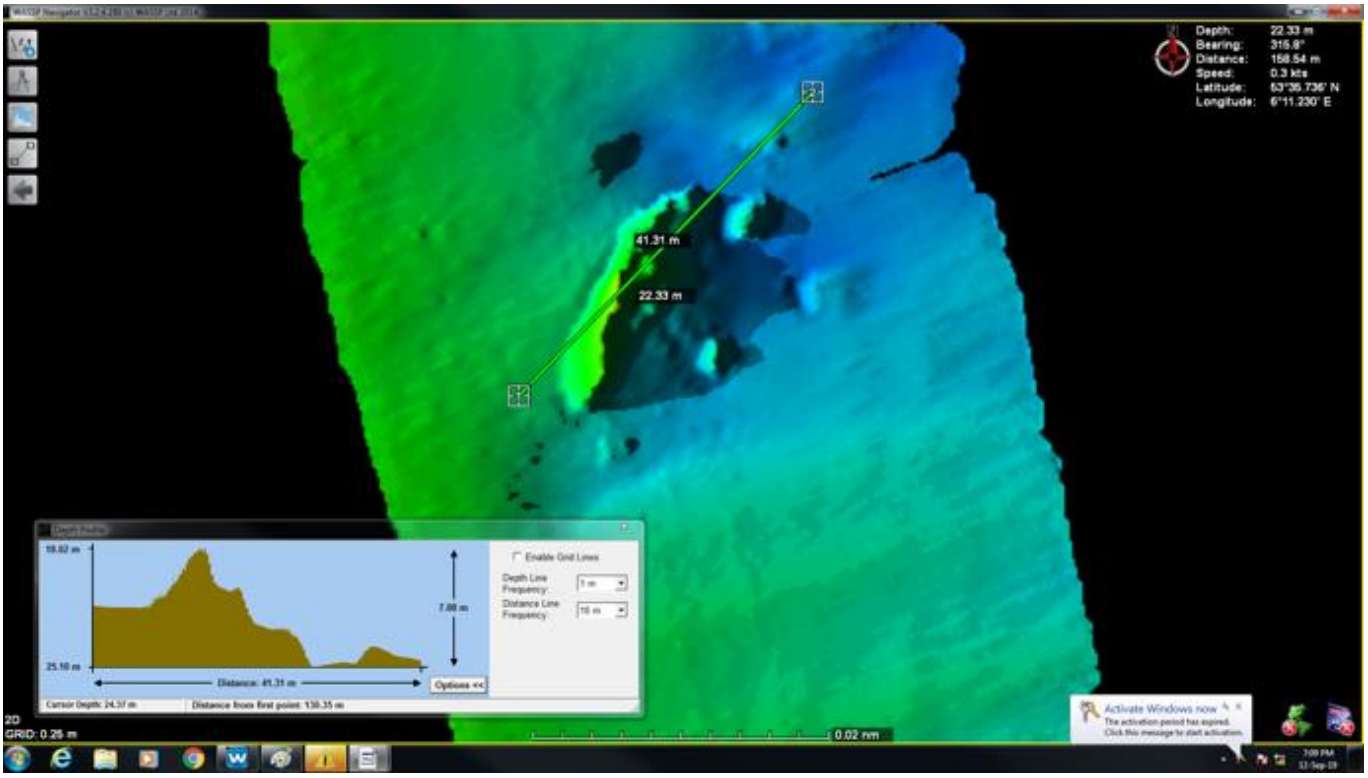
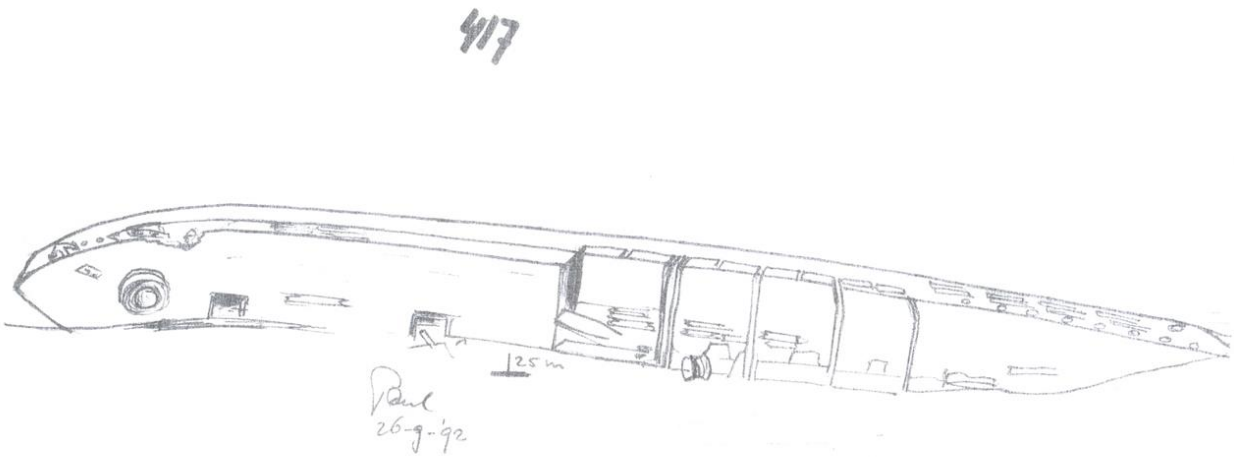


Foto en tekst van een type Sperrbrecher Wrecksite EU
Sperrbrechers (translated 'pathmakers') were larger cargos, armed and used by the German Kriegsmarine as minesweepers. They were leading convoys through minefields, thus sacrificing themselves. For effectiveness, they had to be large, for the sake of saving the crew, extra bouancy and floating material was added.





Scherm opname CDT. Fourcault wrak Sperrbrecher-164 (Bitsch/Keri)



Tekening uit 1994 van het wrak met dank aan duikteam Zeester.

Boog van de tekening is duidelijk zichtbaar

Ook het anker van de tekening is duidelijk zichtbaar

Algemene informatie over het schip

Nationaliteit:	Duits
Doel:	oorlog (prev. Transport)
Type:	mijnenveger (ex-cargo - vrachtschip)
Subtype/klasse:	Sperrbrecher class
Voortstuwing:	stoom
Bouwdatum:	1913
Details	
Tonnage:	1172 grt
Afmetingen:	67,8 x 10,1 x 4,4 m
Materiaal:	staal
motor:	1 x 3-cyl. triple expansion engine, single shaft, 1 screw
vermogen:	148 n.h.p.
reden verlies: mijn :	On September 2nd, 1942, the German minesweeper SPERRBRECHER-164, built in 1913 by John Crown & Sons Ltd. and operated at the time of her loss by the German Navy, was sunk by a mine off Schiermonnikoog.
Datum verlies:	02/09/1942 [dd/mm/jjjj]
bouwer:	John Crown & Sons Ltd., Sunderland
motor bouwer:	North Eastern Marine Engineers Ltd., Sunderland
Laatste eigenaar:	German Navy (Kriegsmarine) 1935-1945 Sperrbrecher-164 (Bitsch/Keri) (+1942) periode 1940 ~ 1942 Vor. Eigenaars: Peet Rass SS Keri periode 1935 ~ 1940 Witherington & Everett SS Co. - Hill S.S. Co. Ltd. - John George Hill SS Co., Newcastle-Upon-Tyne SS Vectis periode 1930 ~ 1935 IMO/Off. nr.: 133530

Duik 3 is wrak NR 416 op 53,35,73 N / 06,11,23 O om 16.59 uur op 12/09/2019

DE SPERRBRECHER-102 (CONDOR)

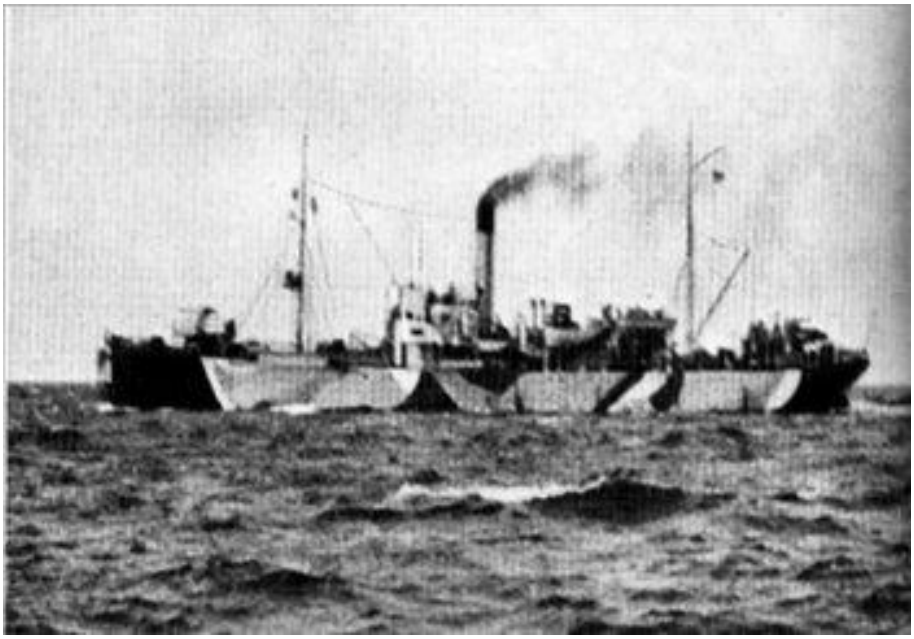


Foto Sperrbrecher-102 Wrecksite EU

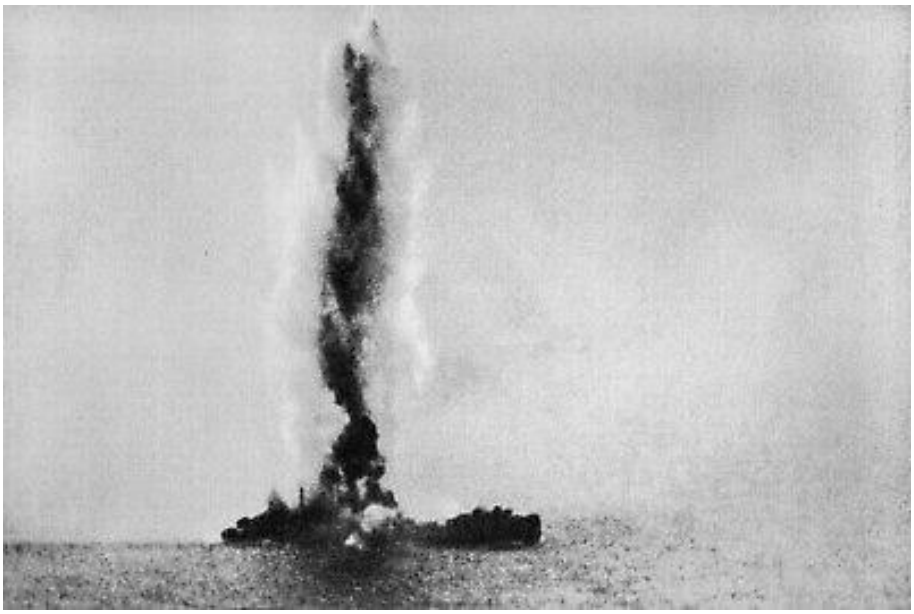
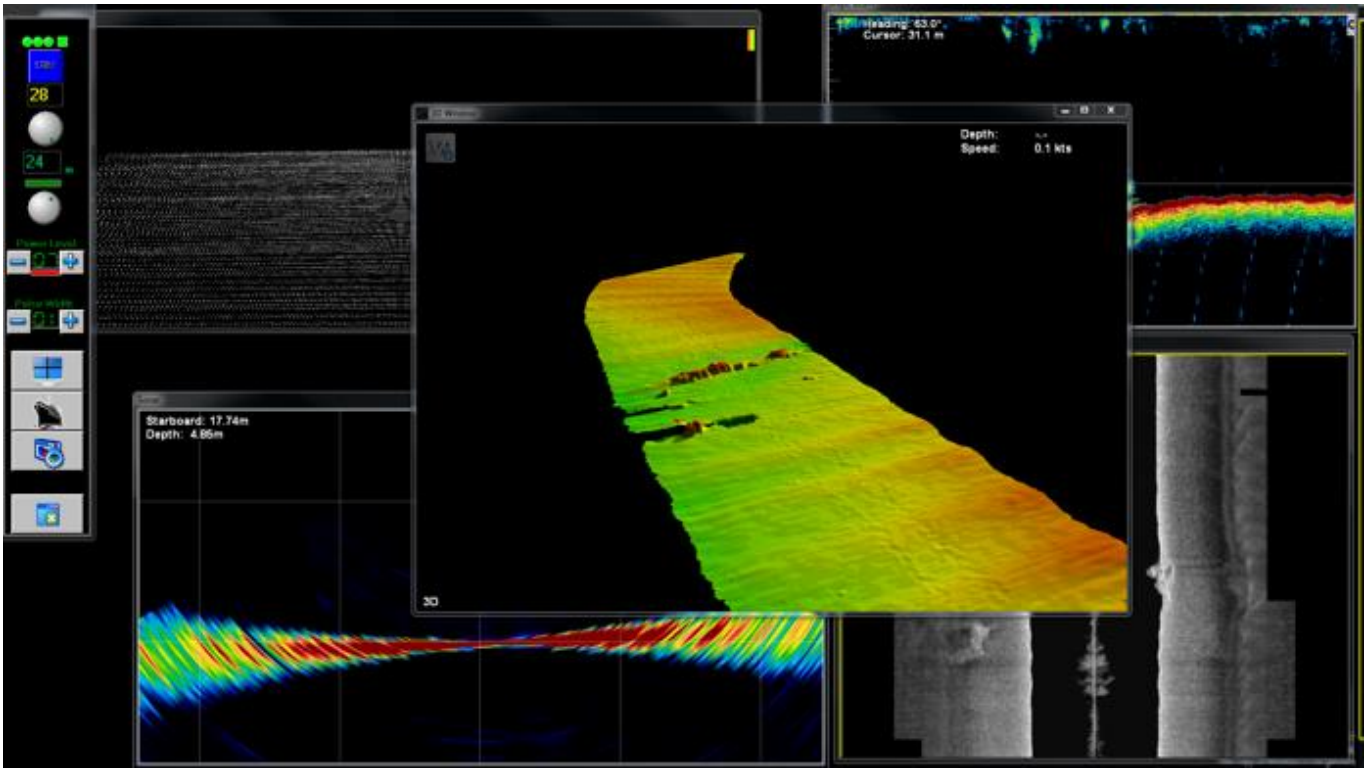
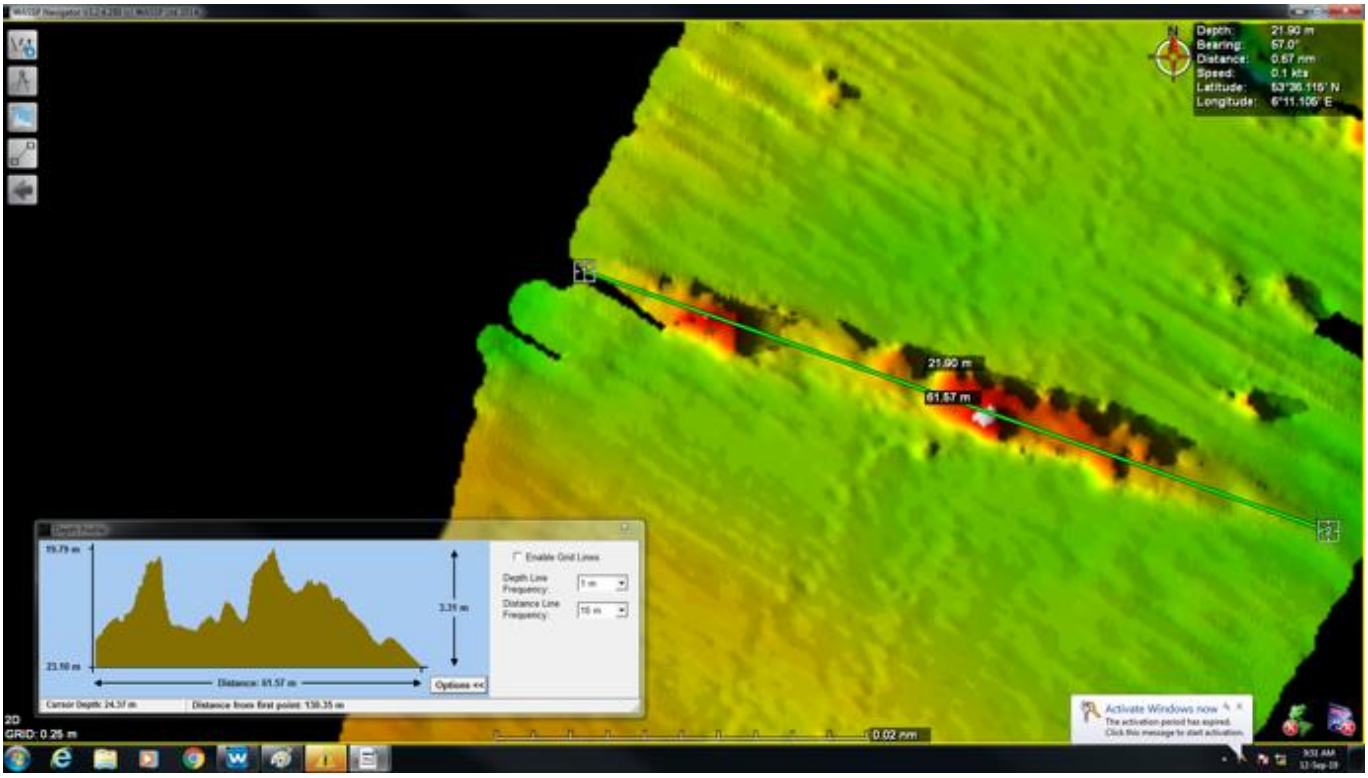
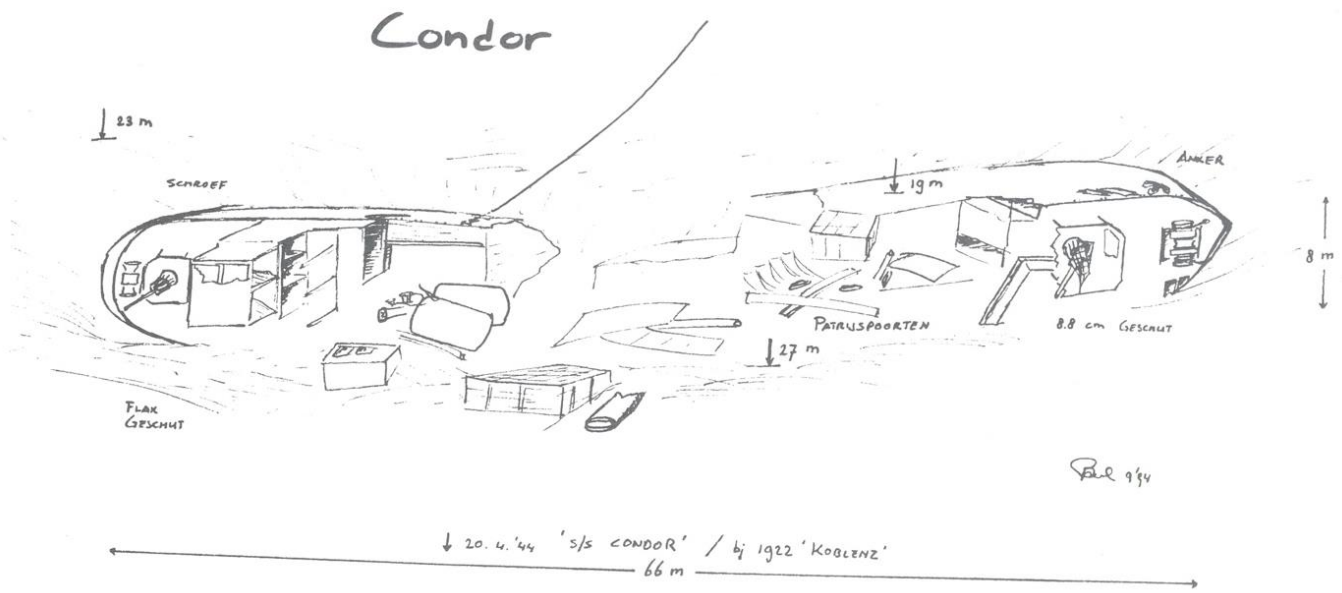


Foto EBay explosie Sperrbrecher-102





Scherm opname CDT.Fourcauld wrak Sperrbrecher-102 (Condor)



Tekening uit 1994 van het wrak met dank aan duikteam Zeester.

Algemene info over het schip

Nationaliteit:	Duits
Doel:	oorlog (prev. Transport)
Type:	mijnenveger (ex-cargo - vrachtschip)
Subtype/klasse:	Sperrbrecher class
Voortstuwing:	stoom
Bouwdatum:	1922

Details

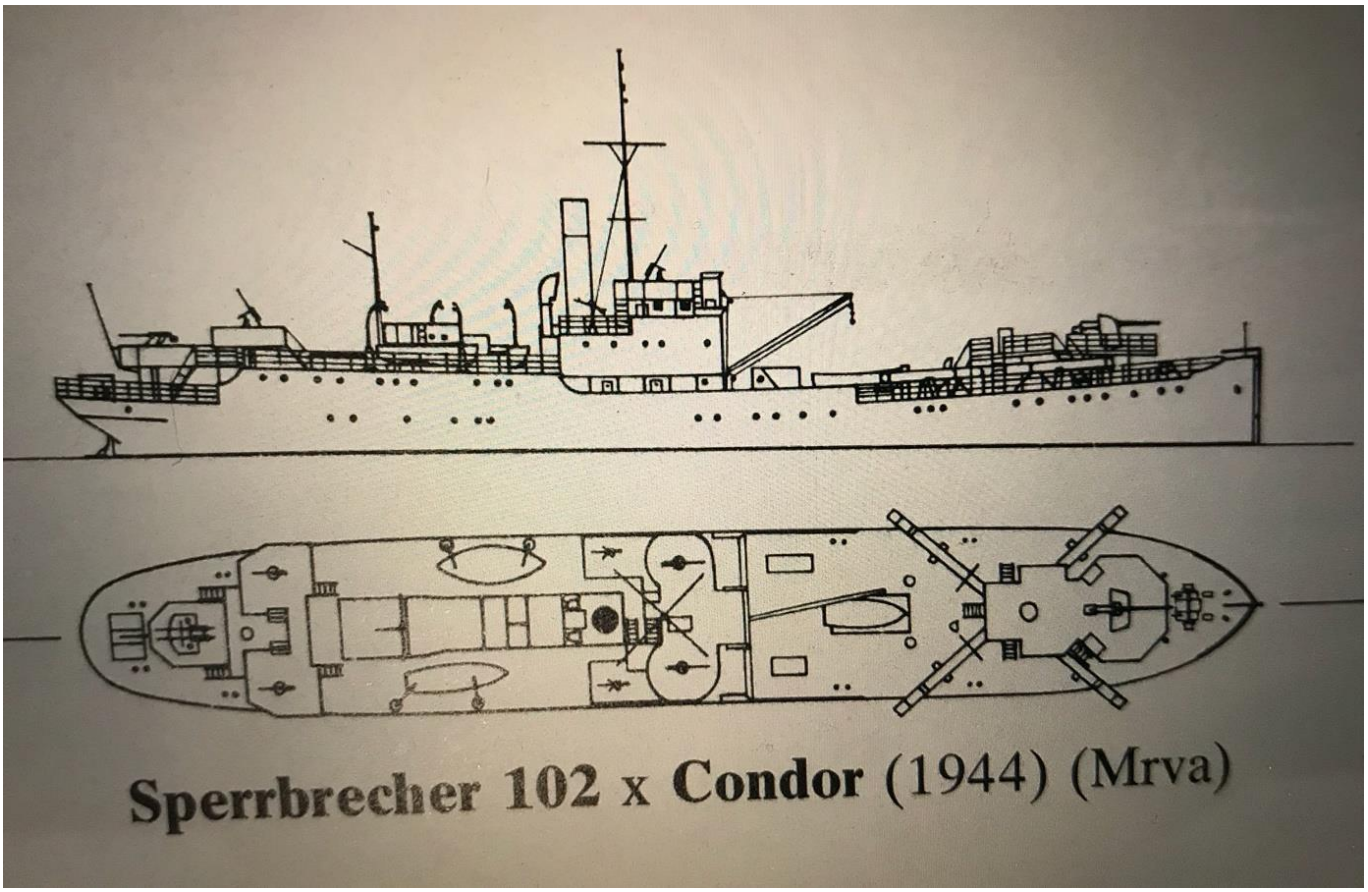
Tonnage:	889 grt
Afmetingen:	66,2 x 10 x 4,3 m
Materiaal:	staal
motor:	1 x 3-cyl. triple expansion engine, single shaft, 1 screw
vermogen:	134 n.h.p.
reden verlies:	torpedo The German minesweeper Sperrbrecher 102 (ex-Condor), built in 1922 by Atlas Werke, Bremen as the cargo Koblenz, was sunk 20th April 1944, when she was bombed off Schiermonnikoog by British warplanes.
Datum verlies:	20/04/1944 [dd/mm/jjjj]
Bouwer:	Atlas Werke A. G., Bremen
Motor bouwer:	Atlas Werke A. G., Bremen
Laatste eigenaar:	German Navy (Kriegsmarine) 1935-1945 Sperrbrecher-102 (Condor) (+1944) periode 1940 ~ 1944
eigenaars:	Argo Dampfschifffahrts Gesellschaft - Richard Adler & Söhne, Bremen Condor periode 1934 ~ 1940 Norddeutscher Lloyd - Ndl - North German Lloyd, Bremen Condor (III) periode 1925 ~ 1934 Roland Linie - Globus Reederei, Bremen Condor periode 1923 ~ 1925 Argo Dampfschifffahrts Gesellschaft - Richard Adler & Söhne, Bremen Koblenz periode 1922 ~ 1923

Name	u. -art /Seitenhöhe			Ausrüstung	Seeausdauer	Besatzung
	a)	b)	c)		d)	e)
Sperrbrecher 38 x Porjus	*M/B* 1 Deck ( ) / 4,34 m	1 DWK 8zyl. Viertakt-Diesel (1 .,.. m ∅)	1 ⚡–8,8 1 ⚡–3,7 2 ⚡–2	VES (Wind.) EWerk II:	3650 sm/ 12 kn bei 115 t Öl	(15)
Sperrbrecher 102 x Condor	*S/S* 1 Deck ( ) / 4,60 m	1 steh. 3zyl. 3fach Expansions-M. (1 .,.. m ∅) 2 Kessel (221 m²/13 atü)	1 ⚡–8,8 (260) 1 ⚡–3,7 (2000) 4 ⚡–2 (8000) 2 Mg (28500)	Kreuzpolgerät (90 t) EWerk II:	sm/10 kn bei t Kohle	(16) 4,92
Sperrbrecher 104 x Martha	*S/S* 1 Deck ( ) / 3,30 m	2 steh. 3zyl. 3fach Expansions-M. (2 .,.. m ∅) 1 Kessel (95 m²/14 atü)	1 ⚡–3,7 2 ⚡–2	CAM-Anlage (90 t) EWerk II:	1500 sm/ 8 kn bei 115 t Öl	(12)

g) **Sperrbrecher 38** (30.4.37) 29.5.37 als *M/B* **Porjus**; 1.10.39 **V 108**, *1 V-Fl.*; 22.6.40 *Sperrlotsenverband Ost*; 19.7.40 *1. Spbr.Fl.*; 1.10.40 **Sperrbrecher 38**: 1.12.40 † 01 h 55 Kanalreede Brunsbüttel: 53°53n/09°08o / zu Anker liegend von *S/S* **Tilsit** gerammt / 27.10.42 ↑ von *MBSK-Kiel*, zur Rep. als **Sperrbrecher 133** nach Hamburg: 9.44 † Hamburg, Rethe-Ufer / FliBo // 1.2.49 ↑, 23.3.49 *M/S* **Kronsberg** (Schuchmann); 1970 griech. **Tasso G.**; 1974 zypriot. **Alkmini**; 1975 **Vassilakis**; 1978 noch in Fahrt.

Sperrbrecher 102 (6.10.22) 21.12.22 als *S/S* **Koblenz**; 1923 **Condor**; 3.9.39 *Fahrbereitschaft Emden*; 9.4.41 Lagerschiff *Sperrwaffenamt Emden*; 1.4.44 i.D. **Sperrbrecher 102**, *6. Hs-Fl. / C. Gruppe, Borkum*: 20.4.44 † 18 h 15 ~ Schiermonnikoog: 53°35,6′n/06°11,4′o / brit. Fli-T.

Sperrbrecher 104 (.5.00) als *Seeleichter* **W.T.A.G. 32**; 1920 *S/S* **Nordstern**; 1925 **Helene Otto Ippen**; 1930 **Martha**; 4.4.42 Versuchsschiff *Netzsperrversuchs-Kdo.*; 14.8.43 i.D. **Sperrbrecher 104**, *3. Spbr.Fl.*; 1.9.43 *2. Sich.Fl.* // 1945 *GM/SA*, 1.12.45 sowjet. Beute: ....., 1958 noch vorhanden.



Duik 4 is wrak NR 470 op 53,35,25 N / 06,10,14 O om 11.12 uur op 13/09/2019

DE AMERSKERK

Foto Wrecksite EU

Algemeen

Nationaliteit:	Nederlands
Doel:	transport
Type:	cargo - vrachtschip
Voortstuwing:	motor (diesel)
Bouwdatum:	1941

Details

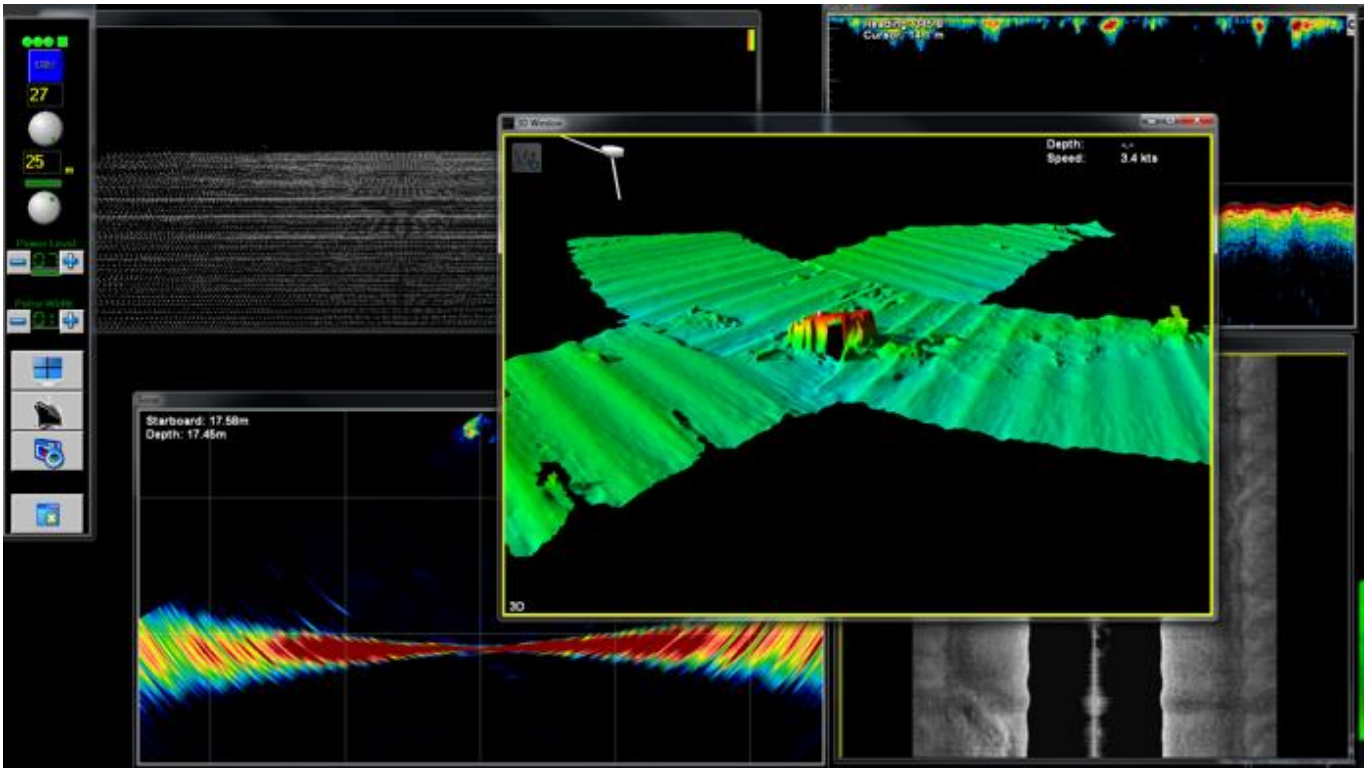
Tonnage:	7900 grt
Afmetingen:	143,8 x 19,6 x -- m
Motor:	2 x Oil engines

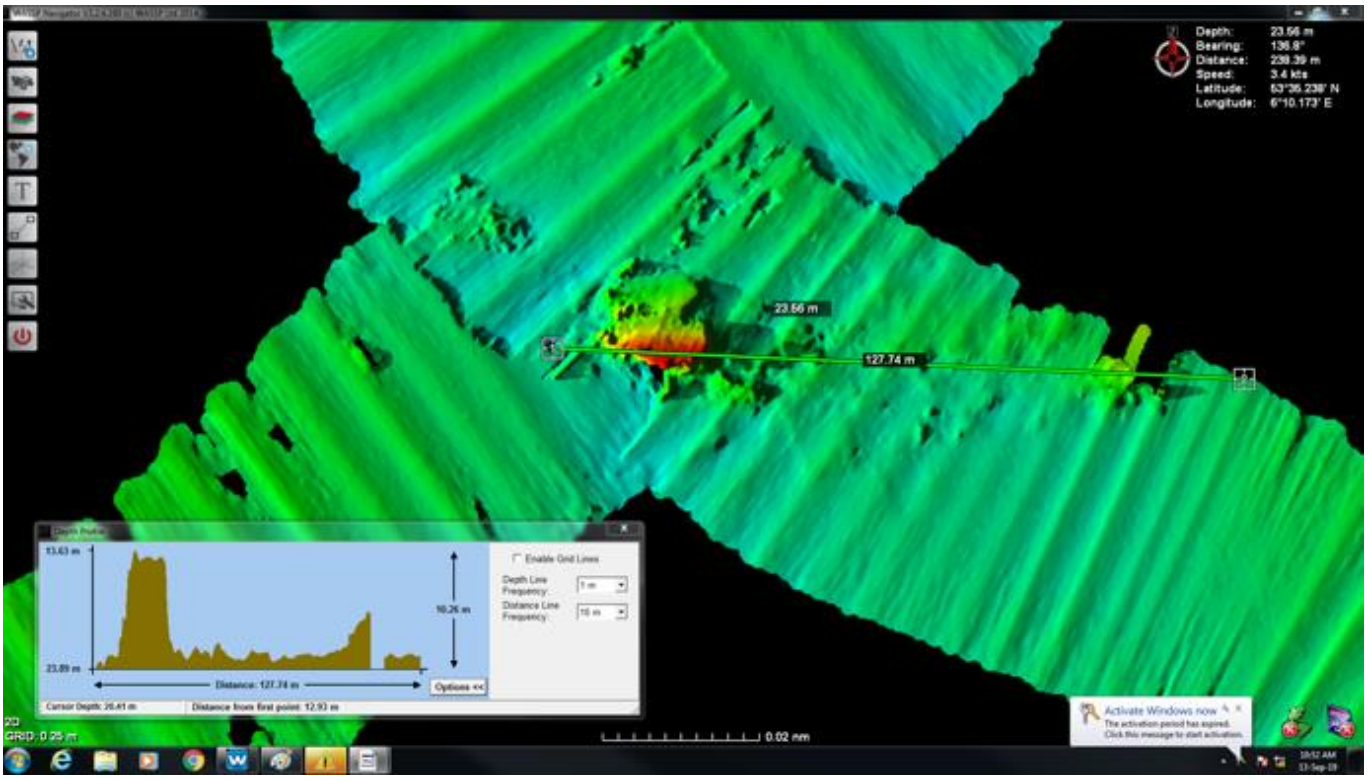
Reden verlies:	torpedo
Datum verlies:	15/06/1944 [dd/mm/jjjj]
Bouwer:	Nederlandsche Scheepsbouw Mij. N. V., Amsterdam
Eigenaar:	German Government

Extra info:

AMERSKERK
Dtsch. Reich, Bremen
Schiff 49
E. 26. 03. 41
KMD R- dam
1941 HSK 12
1941 R/ Sp. Niederl.
21. 08. 41 an R. V. M. später O. W. St. für OKM
+ 15. 06. 44 Emsmündung d. L. T.
05. 1944 Schiff lag in R- dam, es wurde nicht weitergebaut,

Bes. Von Afrika Linie gestellt, später zurückgen.
06. 1944 Entsch. Soll von R- dam nach Dtschl. Überf. Werden zwecks Fertigst.
Bes. Von NDL gestellt, welche das Schiff in freier Fahrt übernehmen sollte,
erreichte nicht den Bestimmungshafen
19.5.1944 auf Befehl RKS an NDL
23.5.1944 als AMERSKERK vom NDL übernommen
15.6.1944 auf Pos. 53.35,4 N – 6.10,5 E +
N.V. Nederlandsche Scheepsbouw-Maatschappij, Amsterdam
Eig.: Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V., Amsterdam 7900 Brt
21- 8-1941: Gevorderd. Niet terug uit Duitse dienst.
15- 6-1944: Gezonken. Luchtaanval. Noordzee.
Gevorderd tijdend bouw. = Coburg
296. AMERSKERK GE 2M
7,900 Kriegsmarine 493.8 x 63.3
C N.V. Nederlandsche Scheepsbouw Mij., Amsterdam (--) #280
lchd. 4/41 for N.V. Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Mij., The Hague, seized 8/41, towed to Schiedam 11/42 for conversion to commerce raider SCHIFF 49, work never completed, , reported to be completed as target / training vessel Torp. and sunk by RAF Coastal Command aircraft, 15 June 1944, north of Schiermonnikoog, while enroute from Schiedam to Hamburg for completion (reported to have been re-named COBURG, intended managers – Norddeutscher Lloyd, Bremen)
Auszug KMD Rotterdam
16-11-1942: Alarmstrufe I um 16,30 Uhr aufgehoben.
Schiff 49 (Amerskerk) wird in Amsterdam für die Überführung
nach Rotterdam ausgerüstet und klargemacht.
Beginn des XXXV. Lehrganges für Schiffstypenkunde bis 21.11.42.
17-11-1942: Probefahrt Schlepper "O 22S" zufriendenstellend verlaufen.
Erfassung Motorbotter "HD 95", Eigner A. v.d. Heijde,
Den Helder, als Nebelträger für Wilhelmshaven als Ersatz für
den am 12.11.42 erfassten und wieder friegegebenen Motorbotter
"HD 67" gem. OKM A VI 8492-42 Gkdos v. 10.11.42.
18-11-1942: 8 Schlepprähme von Boulogne in Rotterdam zur Abgabe an den
Sonderbauftragten für den Umbau von Marinefahrzeugen
eingetroffen.
Probefahrten mit den KMS "Ibis", "Hanan" und "In Spe"
zufriendenstellend verlaufen.
19-11-1942: Schiff 49 (Amerskerk) von Amsterdam nach Rotterdam (neue
Wilton-Werft) ausgelaufen.
21-11-1942: Der in Baggerloch zur Abgabe an den Sonderbauftragten für den
Umbau von Marinefahrzeugen liegende Prahm C 19P ist infolge
Nietenleckage voll Wasser gelaufen und im Sinken begriffen. Mit
Hilfe eines Pumpbootes gelenzt und zur Reparatur an die
Marckmann-Werft geschleppt.
Beendigung des XXXV. Lehrganges für Schiffstypenkunde
D. "Rungholt" entmagnetisiert.
Schiff 49 (Amerskerk) in Rotterdam eingelaufen und im Waalhaven
festgemacht. Anschliessend nach Wilton-Werft verholt.
Neubau Russenfischdampfer von Werft P. Smit, Rotterdam nach
Antwerpen in Marsch gesetzt.
15.06.1944 SS „Amerskerk“ aus Sondergeleit W Borkum um 06.04 Uhr nach (T-Flugz.) gesunken.





Scherm opname CDT.Fourcauld wrak Amerskerk.

Schroef Amerskerk ingeschatte diameter 5 meter.

Roerkoning Amerskerk geschatte diameter is rond de 6 meter.

Stukje tekst en info Duikteam Zeester over een in het verleden verricht onderzoek
Internet link : http://www.noordzeewrakken.nl/?page_id=65

Ten noorden van Schiermonnikoog liggen sinds 1953 wraktonnen bij twee grote wrakken. Bij de noordelijke ton ligt volgens de hydrografische dienst de Amerskerk en bij de zuidelijke ton de Kalo. Het duikteam heeft deze wrakken onderzocht. Uit onderzoek aan wal bleek dat er in de Noordzee nooit een schip genaamd Kalo is vergaan. Deze is alleen bekend als gezonken in de Rode Zee. Aangekomen bij de ton van de Kalo bleek er een vrachtschip op stuurboordkant te liggen. Het schip heeft twee schroeven en dieselmotoren. Verder was de plaats van de masten ongebruikelijk. Deze liggen over het algemeen haaks op het wrak, bij dit wrak lagen ze er parallel aan. Uit onderzoek bleek dat de Amerskerk voor onderhoud in Rotterdam lag. Onder dreiging van een mogelijke aanval van geallieerde vliegtuigen brachten de Duitsers de Amerskerk in veiligheid door het naar Hamburg te varen. Omdat dit haast had konden de masten nog niet geplaatst worden en werden deze aan dek gelegd. Het wrak bij de Kalo ton is dus onmiskenbaar de Amerskerk.

Hierdoor is het wrak bij de Amerskerk-ton onbekend.
Het grote wrak ligt op bakboordkant. Het heeft 10.5 cm kanonnen op het voor en achterschip en heeft twee kranen.
Samen met de Amerskerk zijn nog twee schepen vergaan. Deze werden op 15 juni 1944 tot zinken gebracht door een geallieerde luchtaanval. Eerder vond het duikteam al de Duitse M103. Naar het derde schip is Duikteam Zeester al jaren op zoek geweest. Dit is een Duitse E-boot genaamd de Gustav Nachtigal. De kenmerken van het wrak komen overeen met die van de Gustav Nachtigal.
Het wrak heeft twee kranen. De Gustav Nachtigal had ook twee kranen; om bijboten van het dek in het water te zetten en weer terug op het schip te takelen.
Hieruit kunnen we concluderen dat dit wrak de Gustav Nachtigal is.
Duikteam Zeester heeft deze informatie aan de Hydrografische dienst doorgegeven. De dienst heeft als reactie hierop de wrakton van de Kalo veranderd in Amerskerk en de wrakton van de Amerskerk in Gustav Nachtigal.

DUIK 13 SIERRA UMBRIA

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	NL534
Positie WGS84:	N53° 33.50' E05° 33.23'
Wraknaam:	Sierra Umbria
Locatie: Noordzee / Anders:	Noorden van Ameland
Doel van het bezoek:	DDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2019

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 / onbekend, het wrak ligt volledig uit elkaar.
Is de opbouw nog aanwezig?	ja / **nee**
Is het wrak vervuild?	ja / nee,
Indien ja:	met **visnetten** / **vistuig** / sportvislood / anders: troep van de MSC Zoë
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:	< 4m, door de grote hoeveelheden vis was het wrak bijna niet te zien.
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?	

KENMERKEN VAN HET SCHIP

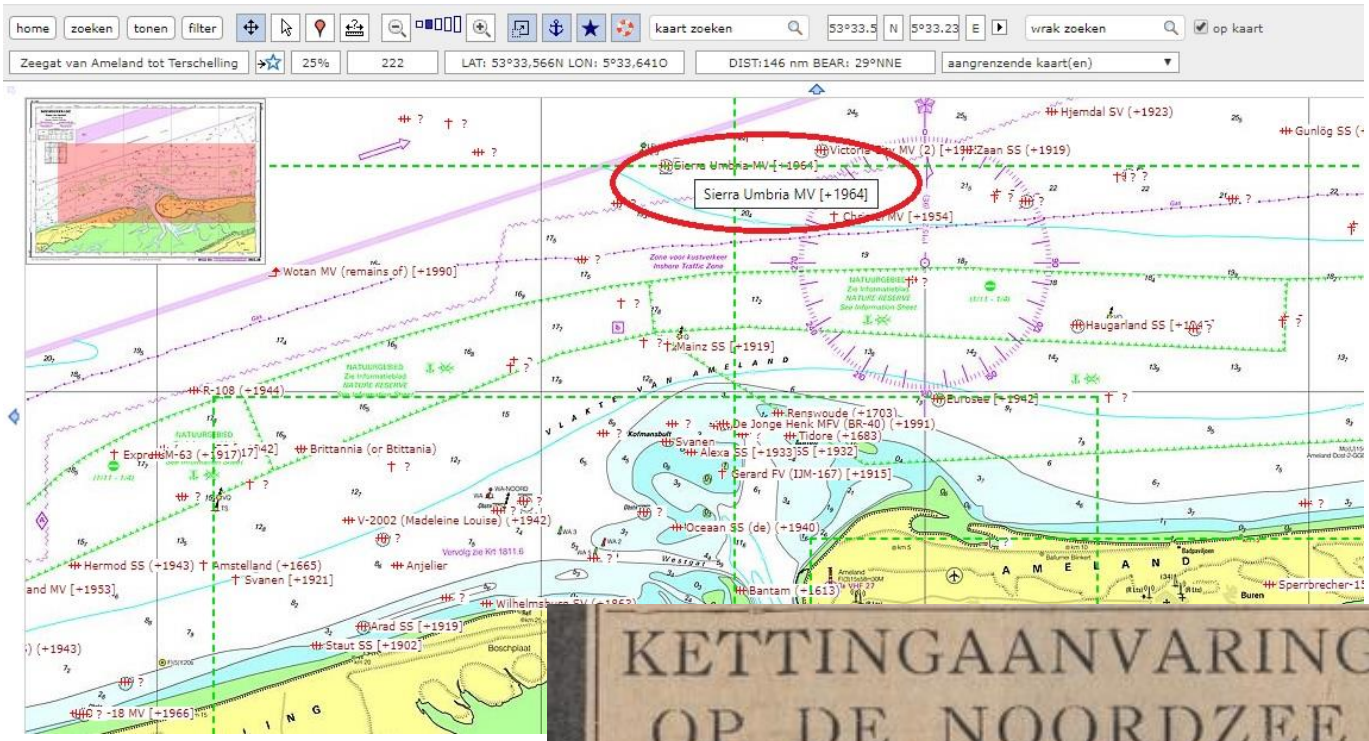
Wat is de bouwstijl van de romp?	Geklonken / **gelast** / weet ik niet:
Heeft het schip een rechte boeg gehad?	**Ja** / nee / Onbekend
Is de machinekamer nog te herkennen?	**Ja** / nee
Indien ja onderstaande vragen beantwoorden	
Aandrijving?	**Dieselmotor** / stoommachine
Zijn er stoomketels aanwezig?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

OVERIGE INFORMATIE:

www.wrakkenmuseum.nl Sierra Umbria MV

SCHEEPSNAAM:	SIERRA UMBRIA
Nationaliteit:	SPAANS
Vergaan:	28-02-1964
Positie:	53-33,46N 05-33,15E
Soort schip:	COASTER
Bouwjaar:	1959
Lengte:	72 m
Breedte:	12 m
Tonnage:	690 bruto register ton
Rederij:	MARITIMA DEL NORTE (EMPRESA NACIONAL ELCANO)
Thuishaven:	SEVILLA
Bodemdiepte:	25 meter

28 februari 1964 voer de Terschellinger reddingboot CARLOT om 11.30 uit op bericht van Kustwacht Brandaris dat er in dichte mist bij het lichtschip TERSCHELLINGERBANK een aanvaring had plaats gevonden tussen de Spaanse coaster SIERRA UMBRIA en het Zweeds ms. TAURI. Toen de CARLOT buitengaats was kon ze terugkeren omdat de 17 bemanningsleden van de zinkende SIERRA UMBRIA overgenomen waren door de TAURI die langszij was gaan liggen zodat de bemanning kon overspringen. De SIERRA UMBRIA was onderweg van Bremen naar Marokko. Een paar uur later vond er een tweede aanvaring plaats tussen het Zwitserse ms. CARONA en de Liberiaanse EVENGELISTRA . De 34 opvarenden van de CARONA roeiden naar het lichtschip TERSCHELLINGERBANK vanwaar ze door de CARLOT opgepikt werden en naar Terschelling gebracht werden.
In 1995 heeft duikteam Ecuador hier voor het eerst gedoken omdat de WR 213 een vistuig in het wrak verspeeld had. Dit tuig kon worden geborgen. Ook de bronzen reserveschroef werd later geborgen. Deze stond op het achterschip tegen de kombuis aan. De SIERRA UMBRIA ligt op bakboord kant op de bodem, 25 meter diep met een slagzij van bijna 90 graden en het schip is voor het stuurhuis gebroken. De voorsteven is niet bedoken. Aan de stuurboord kant zitten nog een groot aantal bronzen patrijspoorten.



Spaans schip bij Texel overvaren en gezonken

Ten westen van Texel is vanmorgen omstreeks elf uur de 636 ton metende Spaanse kustvaarder „Sierra Umbria" in dichte mist overvaren door het Zweedse schip „Tauri". De „Sierra Umbria" kapseisde en zonk even later. Alle zeventien opvarenden zijn aan boord genomen van de „Tauri", die zijn weg vervolgd heeft.

De aanvaring geschiedde op 5½ mijl zuid van het lichtschip Texel. De „Sierra Umbria" bleef aanvankelijk nog drijven, maar is later gezonken. De sleepboten „Holland" van Doeksen op Terschelling en „Poolzee" van L. Smit en Co te Maassluis en de reddingboten „Carlot" van Terschelling en „Prins Hendrik" van Den Helder, die alle uitgevaren waren op het bericht van de aanvaring, keerden naar hun bases terug toen bleek dat de opvarenden gered en het schip al gezonken was. De „Tauri" (2334 brt en eigen aan de rederij Abrahamsen te Stockholm) liep slechts lichte schade op.

Omstreeks dezelfde tijd heeft zich in de dichte mist óók op de Waddenzee een aanvaring voorgedaan: de veerboot

KETTINGAANVARING OP DE NOORDZEE

TERSCHELLING (ANP) — Op de Noordzee bij Terschelling zijn vrijdag in dichte mist vijf schepen betrokken geweest bij aanvaringen. De Spaanse coaster „Sierra Umbria" en het Zwitserse vrachtschip Carona zijn na de botsingen gezonken. Alle opvarenden konden worden gered.

De 686 brt metende „Sierra Umbria" van de Maritima del Norte S.A. in Bilbao, kwam ter hoogte van de Terschellingerbank in aanvaring met het Zweedse schip „Tauri", 2334 brt, van Rederi a/b Iris uit Stockholm. Het Spaanse schip maakte zware slagzij en begon meteen te zinken. De zeventien koppen tellende bemanning kon aan boord van de Zweed worden genomen.

De Carona, die 2351 brt meet en eigendom is van de Swiss Shipping Company Ltd in Bazel, kwam twee mijl noordoostelijk van Terschelling in aanvaring met het Liberiaanse vrachtschip Evagelistria, 7231 brt van de Independent Steamship Company of Monrovia. Even later botste het Duitse vrachtschip Byblos 3241 brt van de Atlas Levante Linie in Bremen, op de Evagelistria. De Liberiaan en de Duitser verloren elk contact met de Carona.

Opvarenden gered

De 34 opvarenden van de Carona, van wie twee vrouwen, stapten na de aanvaring in de sloepen en roeiden naar het lichtschip Terschelling, dat hen aan boord nam. De kustwacht van Terschelling zond de reddingboot Carlot, die de 34 schipbreukelingen van het lichtschip overnam. De Carona zonk en ligt een halve mijl ten oosten van een waarschuwingsboei.

De Evagelistria, de Byblos en de Tauri liepen alle zware, maar niet ernstige schade op.

n kleinkind

Oma, die de politie nog in huis vermoedde, trok de man aan de arm de slaapkamer uit. Op de verdieping hoger begonnen de kinderen angstig te roepen. Eenmaal op de gang keek de inbreker pal in de loop van een getrokken revolver. De achtergebleven agent kon hem zonder meer inrekenen.

De inbreker bleek een 21-jarige vertegenwoordiger te zijn, die inmiddels nog acht inbraken heeft bekend. De eerste arrestant, een schilder, had niet minder inbraken op zijn geweten. Beide arrestanten zijn lid van het NVV en wisten, dat er op dat moment veel geld in kas was.

77ste JAARGANG no. 51
Zaterdag 29 februari 1964
Directie: J. A. HAZEWINKEL
Mr. N. HAZEWINKEL
Hoofdredacteur:
G. VADERS
Uitgave en druk van dit dagblad:
R. HAZEWINKEL JZN'S UITG. MIJ. N.V.
Gedempte Zuiderdiep 24 — Groningen

NIEUWSBLAD van het NOORDEN

WAARIN OPGENOMEN DE PROVINCIALE GRONINGER COURANT OPGERICHT 1787

Dit nummer bestaat uit 32 pagina's
Abonnementsprijs per maand f 3,05 of f 8,85 per 3 maanden. Losse nummers 15 ct. Advertenties 33 ct. per mm. Minimum f 2,—
Tel. (05900) 33 44 1 (10 lijnen). Giro 88 38 63

Alle 51 opvarenden van twee gezonken schepen gered

KETTINGBOTSING OP NOORDZEE

„Voor Jan Ubink"

Juist zit ik klaar voor mijn typemachine om mijn beurt te vervullen met het schrijven van een „ter overdenking," of in de krant lees ik dat de in perskringen alom bekende en gewaardeerde hoofdredacteur van deze krant, Jan Ubink, is overleden. Hij was een goed mens, had vele vrienden, een grote kennis van het Noorden van het land, vol sociale bewogenheid en een diep respect voor de levensovertuiging van een ander. Tot zijn nagedachtenis en hem ter ere wil ik graag de volgende regels ter overdenking schrijven.

In Joh. 9:1 lezen we: „In het voorbijgaan zag Jezus een man die blind was van zijn geboorte af. Zijn leerlingen vroegen Hem: „Rabbi, wie heeft gezondigd, hijzelf of zijn ouders, dat hij blind geboren werd? Jezus antwoordde: „Noch hij noch zijn ouders hebben gezondigd, maar de werken Gods moeten in hem openbaar worden."

Ik neem deze passage omdat Jan Ubink, u allen lezers en ik, vaak met ziekte van medemensen werden en worden geconfronteerd. Ik meen dat in deze passage veel troost voor ons ligt. Voorreest kunnen wij iemands ziekte nooit wijten aan persoonlijke schuld of van zijn ouders of familie. We kunnen daar eenvoudig niet over oordelen. De man waarover Johannes spreekt, was volgens Christus' woorden blind, opdat de werken Gods in hem openbaar zouden worden. M.a.w. bij was blind opdat door Jezus' optreden tegenover hem het duidelijk zou worden dat Hij de Messias was.

Onvoorstelbaar is het aantal zieken op het ogenblik in vele landen en hun verzorging is vaak nog minder dan

Misthoorn loodste 32 mannen en twee vrouwen in een sloep naar lichtschip Terschellingerbank

(Van onze verslaggevers)

OP DE NOORDZEE bij Terschelling zijn gisteren in dichte mist vijf schepen betrokken geweest bij aanvaringen. De Spaanse coaster Sierra Umbria en het Zwitserse vrachtschip Carona zijn na de botsingen gezonken. Alle opvarenden konden worden gered.

Twee Nederlanders onder geredden

DE 686 BRUTO TON METENDE SIERRA UMBRIA van de Maritima del Norte S.A. in Bilbao, kwam — zoals wij gisteren in een deel van onze edities reeds meldden — ter hoogte van het lichtschip Terschellingerbank in aanvaring met het 2.334 bruto ton metende Zweedse schip Tauri van rederij A. B. Iris uit Stockholm. Het Spaanse schip maakte zware slagzij en begon meteen te zinken. De zeventien koppen tellende bemanning kon aan boord van de Zweed worden genomen. Het schip zette koers naar het Duitse Brunsbüttelkoog. De uitgevaren zeesleper Holland behoefde geen dienst te doen.

De Carona, die 2.351 bruto ton meet en eigendom is van de Swiss Shipping Company Ltd in Bazel, kwam bijna twee uur later, om kwart voor twee, twee mijl noordoostelijk van Terschelling in aanvaring met het Liberiaanse vrachtschip Evagelistria, 7.231 bruto ton, van de Independent Steamship Company of Monrovia. Even later botste het Duitse vrachtschip Byblos (3.241 bruto ton) van de Atlas Levante Linie in Bremen, op de Evagelistria. De Liberiaan en de Duitser verloren elk contact met de Carona.

REDDINGBOOT MISTE RADAR

De 34 opvarenden van de Carona, van wie twee vrouwen, stapten na de aanvaring in de sloep en roeiden naar het lichtschip Terschellingerbank, dat hen aan boord nam. De kustwacht van Terschelling zond de reddingboot Car-

al spoedig het dorp ingingen om kleren en andere benodigdheden te kopen. „We hebben vrijwel alles op ons schip achtergelaten," vertelde ons de 32-jarige tweede stuurman F. Schaafsma uit Bilthoven.

„Wij hebben hoogstens tien minuten gehad om van ons zinkend schip in de reddingsloep over te stappen. Onze kleren, ons geld, waardevolle voorwerpen, alles is aan boord van de Carona gebleven."

GEEN PANIEK

eerst wel het fijne van de zaak moeten weten en daarna reis ik door naar Bilthoven," zo zei de heer Schaafsma.

DRUKKE DAG

Schipper Jannes Toxopeus van de reddingboot Carlot zat een uurtje nadat hij de schipbreukelingen veilig op het eiland had afgeleverd al weer rustig thuis. „Het is hun redding geweest, dat ze die misthoorn hoorden," zei hij: „In die dikke mist kun je gemakkelijk verdwalen. Toen we naar Terschelling terugvoeren, hadden we nog geen vijftig meter zicht en het was maar goed, dat het betonningsvaartuig Terschelling ons met zijn radar heeft bijgestaan. Het is eigenlijk gek, dat een reddingboot als de onze dat niet heeft.

Ja, we waren een kwartier nadat de schipbreukelingen het lichtschip hadden bereikt, daar ook al langszij, want we waren al vroeger op de dag uitgevaren vanwege de botsing tussen het Spaanse en Zweedse schip.

We kregen later bericht, dat de Zweed de opvarenden van het gezonken Spaanse schip aan boord had genomen, maar toen we op de terugweg waren, kwam de mededeling, dat er weer een aanvaring was geweest. De Terschellingerbank gaf toen door, dat we schipbreukelingen konden oppikken en dat hebben we toen gedaan," zo besloot de heer Toxopeus zijn korte lakonieke verhaal over het hachelijk avonturr van de 34.

De Zweedse prinses Margaretha heeft zich verloold met een niet-adellijke Brit, de Londense zakenman John K. Ambler.

Aanvaringen op de Noordzee

Twee schepen gezonken

Op de Noordzee bij Terschelling zijn vorige week in dichte mist vijf schepen betrokken geweest bij aanvaringen. De Spaanse coaster „Sierra Umbria" en het Zwitserse vrachtschip Carona zijn na de botsingen gezonken. Alle opvarenden konden worden gered.

De 686 brt. metende Sierra Umbria van de Maritima del Norte S.A. in Bilbao, kwam ter hoogte van de Terschellingerbank in aanvaring met het Zweedse schip „Tauri", 2334 brt. van Rederi A/B Iris uit Stockholm. Het Spaanse schip maakte zware slagzij en begon meteen te zinken. De zeventien koppen tellende bemanning kon aan boord van de Zweed worden genomen.

De Carona, die 2351 brt. meet en eigendom is van de Swiss Shipping Company Ltd. in Bazel, kwam twee mijl noordoostelijk van Terschelling in aanvaring met het Liberiaanse vrachtschip Evagelistria, 7.231 brt. van de Independent Steamship Company of Monrovia. Even later botste het Duitse vrachtschip Byblos 3.241 brt. van de Atlas Levante Linie in Bremen, op de Evagelistria. De Liberiaan en de Duitser verloren elk contact met de Carona.

De 34 opvarenden van de Carona, van wie twee vrouwen, stapten na de aanvaring in de sloepen en roeiden naar het lichtschip Terschelling, dat hen aan boord nam. De kustwacht van Terschelling zond de reddingboot Carlot, die de 34 schipbreukelingen van het lichtschip overnam. De Carona zonk en ligt een halve mijl ten oosten van een waarschuwingsboei.

De Evagelistria, de Byblos en de Tauri liepen allen zware, maar niet ernstige schade op.

DUIK 14 PRINSES SOPHIA ALBERTINA

Het wrak lag waarschijnlijk op een andere locatie. We hebben enkele concretie delen gevonden. Of dit onderdelen waren van het wrak is onduidelijk. Het kanon wat we gevonden hebben kan door een visser verplaatst zijn. We hebben geen wrakdelen gevonden. Of deze moeten volledig onder het zand hebben gelegen. Vreemd dat op de scan van de Cdt. Fourcault een ander beeld gaf.

POSITIEGEGEVENS

Hydro nummer:	NL2843
Positie WGS84:	N53° 01.22' E04° 36.03'
Wraknaam:	Prinses Sophia Albertina
Locatie: Noordzee / Anders:	Westen van Texel
Doel van het bezoek:	DDNZS Expeditie Borkumse Stenen 2019

ALGEMENE STATUS VAN HET WRAK

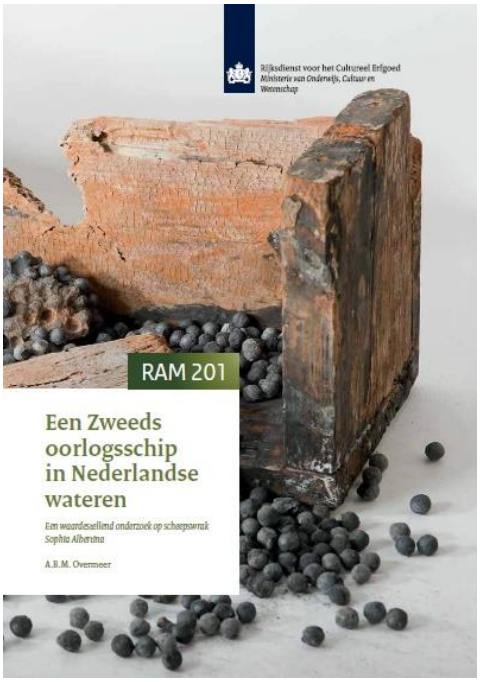
Type schip:	vrachtschip / vissersboot / **oorlogsschip** / zeilschip / anders:
Van welk materiaal is het wrak?	IJzer / **hout** / polyester / combi / onbekend / anders:
Hoe ligt het wrak op de bodem?	**rechtop** / op zijn kop / op bakboordkant / op stuurboordkant
Is de opbouw nog aanwezig?	ja / **nee**
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, **een kanon hebben we gevonden. Deze stak iets boven het zand uit**
Indien ja: waar bestaat dit uit?	

KENMERKEN VAN HET SCHIP

Het RCE heeft in 2012 het wrak in kaart gebracht. Zie onderzoek:

Rapportage Archeologische Monumentenzorg nummer 201
Een Zweeds oorlogsschip in Nederlandse wateren
Een waardestellend onderzoek op scheepswrak Sophia Albertina

Auteur: A.B.M. Overmeer (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed)



OVERIGE INFORMATIE:

5.3 De ondergang van de Prinsessan Sophia Albertina

In de jaren tachtig van de achttiende eeuw wordt de Prinsessan Sophia Albertina ingezet in neutrale eskaders. Het is in die periode bepaald niet veilig voor schepen op de Noordzee. Tussen 1780 en 1784 is de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden met Engeland verwikkeld in de Vierde Engels-Nederlandse oorlog. Ook buitenlandse schepen worden veelvuldig geplunderd. De Zweedse koning besluit neutrale eskaders in te zetten om goede handel en zeevaart mogelijk te maken: konvooivloten waarbij oorlogsschepen de handelsvloot langs de handelsroute escorteren.
De route gaat van Öresund via Kaap Finistère (de Spaanse noordwestkust) naar de Middellandse Zee.
Het jaar 1781 begint niet al te best voor de Prinsessan Sophia Albertina. Het schip is wederom onderdeel van een eskader, bestaande uit tien linieschepen en twee fregatten, en ligt in de haven van Karlskrona. Op 4 juni brengt koning Gustav III een bezoek aan Karlskrona om de vloot te inspecteren. Om hem te verwelkomen vuurt het eskader een saluutsalvo af, maar daardoor breekt er brand uit aan boord van de Sophia Albertina. Het vuur verspreidt zich als een razende, want het is in aanraking gekomen met het kruit en het hele geschutsdek plus een officier en een onderofficier staan in brand. Ook de kruitopslag dreigt door het vuur bereikt te worden en er ontstaat hevige paniek aan boord. Mannen rennen naar de sloepen of springen overboord. Uiteindelijk houden enkele mannen het hoofd koel en gooien de kruitvaten overboord. Zo wordt de Sophia Albertina van de ondergang gered, maar er is grote schade aan het schip en elf man zijn verdronken. Het schip wordt snel opgelapt en vijf dagen later kan het vertrekken om zich bij het eskader aan te sluiten.52

5 Het Zweedse oorlogsschip Prinsessan Sophia Albertina

51 Fredholm 2001, 181.
52 Fredholm 2001, 182-183.

Afbeelding 50: Fragment uit Leeuwarder Courant over scheepsramp Sophia Albertina (bron: http://www.archiefleeuwardercourant.nl).

53 Fredholm 2001, 183.
54 Johan Gustaf Malmskiöld was de overste luitenant van het eskader.
55 Bron: http://www.archiefleeuwardercourant.nl, geraadpleegd 03-01-2012.
56 Fredholm 2001, 183-184.
57 Tikkanen 2000, 72.
58 Tikkanen 2000, 73.

Maar het linieschip wordt door pech achtervolgd. Tijdens de terugreis van Kaap Finistère komt het konvooi zowel in een zware storm als in dichte mist terecht. Daardoor raakt het schip van het konvooi gescheiden. De volgende dag probeert de Sophia Albertina verder te varen met ontstoken lantaarns, terwijl continu de diepte wordt gecontroleerd. Desondanks loopt het schip ter hoogte van Texel rond 21 uur hard tegen de grond. De hele stuurboordzijde wordt opengereten en

ook de bakboordzijde breekt enkele uren later in twee stukken. Tussen 2 en 3 uur 's nachts verdwijnt het schip voorgoed onder water. Enkele opvarenden kunnen zich vasthouden aan wrakstukken en worden de volgende dag door een oorlogsschip van de Republiek gered.53
Te midden van de nakomende berichten van de Slag bij de Doggersbank (de befaamde zeeslag tussen de Engelsen en de Republiek op 5 augustus 1781), staat op 29 augustus 1781 in de *Leeuwarder Courant* een beschrijving van de scheepsramp (afbeelding 50):

' Den 20sten, 's nachts ten 11 uuren, is op de Haaks gestrand het Zweedsch Oorlog-schip de Sophia Albertina, Kap. Jan Gustaaf Malmschaf [54], voerende 74 Stukken en 554 Man. had 7 schepen na Cadix onder Convooi; het schip is, na dat de Masten reeds gekapt waren, 's morgens ten drie uuren, verbrijzeld, van de Equipagie is 20 a 25 Man behouden, zommige daar van zyn door Sloepen van 's Lands Oorlog-Schepen, op de Rhede liggende, geborgen, en de andere aan Strand gekomen, onder de laatste is de Bootsman, voor zo ver men weet de eenigste Officier die daar afgekomen is.'[55]

De 31 opvarenden die de ramp overleven zijn een stuurman, een bootsman, twee korporaals, vijf vrijwilligers, drie soldaten en negentien gewone bemanningsleden. De beide kapiteins, Ziervogel en Wetzell, overleven de schipbreuk niet. De overige schepen van het konvooi, waarop overste luitenant Malmskiöld zich bevindt, zijn inmiddels al bij Sleeswijk-Holstein.
De ondergang van de Prinsessan Sophia Albertina heeft een grote impact op de bevolking van Karlskrona. Een groot deel van de 450-koppige bemanning komt uit of uit de buurt van deze stad. Na terugkeer van de overlevenden wordt onderzocht hoe de ramp heeft kunnen ontstaan. Er wordt een rapport opgemaakt, maar bij de grote stadsbrand van 1790 te Karlskrona gaat dit document verloren.56
In 1781 kondigt de Zweedse koning Gustav III aan dat er een nieuwe vloot gebouwd zal worden. Hij ziet namelijk kans het recent verloren territoriaal in Zuidoost-Finland op de Russen terug te veroveren.57 Is dit ook noodzakelijk geworden omdat de Prinsessan Sophia Albertina dat jaar verloren is gegaan of spelen zijn plannen al eerder?

5.4 Conclusie historische gegevens

Met het historische verhaal van de Prinsessan Sophia Albertina in het achterhoofd kunnen we erover filosoferen hoe dit Zweedse schip eruit heeft gezien. Het was groot, met een lengte van 48 meter, een breedte van 12,6 meter en een holte van 6,4 meter. Het was een linieschip, het grootste schip van de Zweedse vloot. De term is afgeleid van de oorlogsstrategie: er werd een frontlinie gevormd van schepen die tegelijkertijd op de vijand vuurden. Een linieschip was zwaar gebouwd om de zware bewapening te kunnen dragen.58 Volgens de boeken zou het schip 60 stuks geschut aan boord gehad hebben.

51

—

De Sophia Albertina was waarschijnlijk niet alleen een praktisch oorlogsschip, het zal ook imposant en mooi gedecoreerd zijn geweest. In het laatste deel van de achttiende eeuw werden Zweedse oorlogsschepen versierd met de mooiste boegbeelden en spiegeldecoraties. De rompen van achttiende-eeuwse schepen werden normaliter geverfd met gele olieverf of lichte teer, met golvende lijnen in zwart en met zwarte of blauwe berghouten.59 De Prinsessan Sophia Albertina was vanwege het regelmatige koninklijke bezoek wellicht nog luxer en decoratiever ingericht dan andere linieschepen.
Meer informatie over het uiterlijk van de Prinsessan Sophia Albertina is er niet, behalve over de beschadigingen die het heeft opgelopen tijdens de vaart en de ramp. Het zal beschadigd zijn geweest door de brand aan boord in de haven van Karlskrona, en door de zware storm op de terugreis. De scheepsramp zelf heeft ook zijn sporen nagelaten. De masten waren vlak na de stranding gekapt, daarna was het schip aan stuurboordzijde opengereten en ten slotte brak ook de bakboordzijde in twee stukken.
In het volgende hoofdstuk maken we de balans op tussen de historische gegevens van het linieschip en de archeologische informatie van het scheepswrak.

59 Tikkanen 2000, 74-75

Bron:
Rapportage Archeologische Monumentenzorg nummer 201
Een Zweeds oorlogsschip in Nederlandse wateren
Een waardestellend onderzoek op scheepswrak Sophia Albertina

Fragment uit het rapport van de overzichtstekening:

26

Afbeelding 20: Overzichtstekening van Sophia Albertina. (tekening: E. van Gent, RCE).

DUIK 14 3251 ONBEKEND WRAK (OESTERWRAK JOOP)

Deze locatie hebben we tijdens de expeditie Doggersbank 2019 ook op gedoken. Het zicht was toen vele malen beter dan deze keer. We hebben geen nieuwe delen van het wrak kunnen onderzoeken. We hebben dezelfde route genomen als de eerste keer. Zie duik 2 pagina 14.

5. 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:

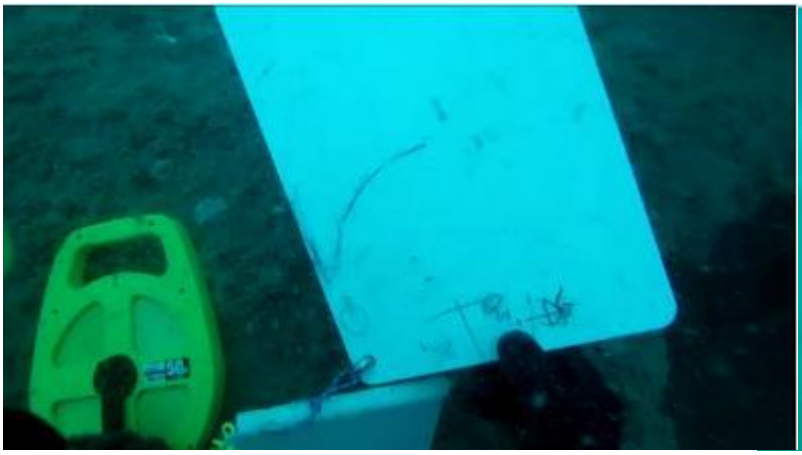
Onderwater archeologen gebruiken diverse gereedschappen. Hieronder een beknopt overzicht waarvoor dit gereedschap dient.

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.

Het meetlint is niet geschikt als reel.

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 hou 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 koemerklabels of andere merkjes.