



ZEEBRIEF.VO

NRS.3



De STEENBANK bij de brandende AKTI, foto: Andre van der Heuvel, 7-10-1966, collectie Algemeen Nederlands Persbureau/Fotoarchief

EERSTE WERK VOOR AANLEG HAVENMOND AL BEGONNEN Afsluitdam voor Brielsche Gat (Van een onzer verslaggevers) Met de voorbereidende, werkzaamheden voor de aanleg van de nieuwe mond van Waterweg en Europoort is al een begin gemaakt. Men is namelijk gestart met het afsluiten van het Brielsche gat tussen de toekomstige Maasvlakte en de kust van Voorne. Deze afsluiting is op zichzelf voor de aanleg van de nieuwe havenmond niet nodig. Maar er moet een dam voor het Brielsche Gat worden gelegd, opdat, het water er rustiger wordt. Alleen dan zullen grote zandzuigers er voldoende zand kunnen dat nodig is voor de bouw van de zogenaamde Zuiderdam. Die Zuiderdam is tegelijkertijd stroomgeleider voor de nieuwe havenmond en afsluiting voor de in industrie en havengebied te veranderen Maasvlakte. Als in 1967 de bouw van de Zuiderdam op gang is gekomen zal ook al worden begonnen met de aanleg van de Noorderdam, een verlengstuk van ongeveer drie kilometer aan de bestaande Noorderpier bij Hoek van Holland. Tussen Zuiderdam en Noorderdam komt de zogenaamde buitenhaven van Europoort en Waterweg, het "portaal", waar het drukke scheepvaartverkeer van en naar zee zal moeten mengen en splitsen. Nog vóór de grote werken aan Zuiderdam, Noorderdam en de Scheidingsdam tussen Waterweg en Calandkanaal zijn voltooid (omstreeks 1972) zal het scheepvaartverkeer al profijt hebben van de verbeteringen. De hinder die men nu vaak heeft van lastige stromingen bij de tijdelijke Europoort-ingang zullen zijn verdwenen. Hoe de gevolgen van de langere dammen bij Hoek van Holland zullen zijn voor het Hoekse strand kan men bij Rijkswaterstaat nog niet zeggen. Men verwacht dat het strand breder zal

worden, maar men weet nog niet hoeveel breder en ook niet hoever het aangroeien van het strand ten noorden van Hoek van Holland zal doorgaan. Ook heeft men nog niet vastgesteld hoe de "demarcatielijn" tussen Maasvlakte en recreatiegebied van Voorne zal worden beplant. De plaats van die demarcatielijn staat wel vast: hij komt langs de oostwestdam, die het Brielsche Gat zal scheiden van de Maasvlakte. (HVV, 23-7-1965).

Tanker van 101.500 ton in Europoort

(Van een onzer verslaggevers) - Op vrijdag 27 augustus 1965 zal het eerste schip - boven de 100.000 ton Europoort binnenlopen. Het is de olietanker "Golar Nor" (101.500 d.w.t.) met een lading van 97.520 ton ruwe aardolie, bestemd voor de Caltex raffinaderij te Pernis.

De tanker vaart in time charter voor de Caltex groep en is eigendom van de rederij Gotaas Larsen te New York.

De "Golar Nor" is 27 juli van de oliehaven op Kharg Island in de Perzische Golf vertrokken en maakte in verband met haar diepgang, de reis rond Kaap de Goede Hoop. Donderdagavond omstreeks 21.00 uur wordt het schip voor Hoek van Holland verwacht, doch, het zal, wachtend op hoog water, vrijdagmorgen omstreeks 5.00 uur Europoort binnenvaren, waar het omstreeks 7.00 uur gemeerd zal liggen aan de vingerpier van de Caltex-Esso maatschap. (HVV, 24-8-1965).

GOLAR NOR, IMO 6514625, 1965 opgeleverd door Kawasaki Dockyard Co. Ltd., Kobe (1050) als GOLAR NOR aan Sterling Tankers Ltd., Nassau, vlag: U.K., in beheer bij Gotaas-Larsen Inc., New York. 50.798 BRT, 106.693 DWT. 16 kn. 1969 vlag: Liberia. 1970 verkocht aan Aguila Galante Navigation S.A., Liberia, in beheer bij M.A. Karageorgis, Piraeus, herdoopt MESSINIAKI ANDREIA. 4-8-1978 gearriveerd bij Kuo Dar Steel, Kaohsiung om gesloopt te worden.



100.000-tonner zonder moeite in Europoort

ROTTERDAM, 28 aug. — Voor het eerst is gisteren een tanker van 100.000 ton Europoort binnengevaren. Het was de Noorse Golar Nor, 255 meter lang en bijna 40 meter breed, met een lading van 115 miljoen liter olie aan boord. Het afmeren is zonder moeilijkheden verlopen. Kapitein J.B. Christon zei, dat het voor hem weinig uitmaakt of hij zo'n reus brengt of het 33.000-tonnertje, waarover hij vroeger het bevel voerde. De stoomturbine die het schip een snelheid van 16 knopen geeft, ontwikkelt een vermogen van 22.000 PK. Per dag verbruikt deze motor aan brandstof 110 ton olie. Toen het schip uit Perzië vertrok, was het tot het merk geladen en was de diepgang 30 centimeter meer dan bij de aankomst in Rotterdam. Gedurende de reis van 30 dagen rond de Kaap werd zoveel stookolie gebruikt, dat het schip iedere etmaal een centimeter hoger kwam te liggen, in dertig dagen tijds juist een voet. (De Tijd De Maasbode, 28-08-1965. Krant: Nieuwsblad van het Noorden, 28-08-1965).

Hevige brand in machinekamer Britse coaster

(Van een onzer verslaggevers) - Met brandschade in de machinekamer is vannacht de Britse coaster Lanrick (570 BRT) in de Rotterdamse IJselhaven gearriveerd. Ongeveer tien mijl buiten Hoek van Holland werd het schip door brand getroffen. Het vuur was een tijdlang zo hevig, dat twee van de opvarenden alvast maar aan boord gingen van de reddingboot Koningin Juliana, die samen met de twee Europoort-slepers

Schouwenbank en Steenbank van de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst ter assistentie was uitgevaren. Het eerste alarm kwam om acht uur. De beide sleepboten spoten de gloeiend hete machinekamer vol met schuim. Net toen men dacht het vuur onder de knie te hebben, laaide het weer op, nu heviger dan de eerste keer. 1 Dat was het sein om een sloep met de eerste twee opvarenden te strijken. Een half uur later echter werden zij weer terug aan boord gebracht. En nadat de machinekamer weer wat was afgekoeld, werd de Lanrick naar zijn Rotterdamse agent, D. Burger en Zn. aan de IJselhaven gesleept. Vanmorgen werd geconstateerd, dat de schade aan de hoofdmotor nogal is meegevallen. Hij is misschien zelfs morgen al weer gerepareerd. Lekkende olie is vermoedelijk de oorzaak geweest van de brand, die gelukkig in de vrijwel uitgeputte voorraad bunkerolie weinig voedsel vond. De Lanrick, die wekelijks in Rotterdam komt, is een lijnvrachtvaarder van Geo Gibson en Co in Leith, Schotland. (HVV, 13-09-1965).



LANRICK, IMO 5203449, 16-5-1957 te water, 7-1957 opgeleverd door A/B Gävle Varv, Gävle (96) als LANRICK aan Geo Gibson & Co. Ltd., Leith-U.K. Gastanker. 570 BRT, 266 NRT, 1.118 DWT. 12,5 kn. 1.076 kW, Davey, Paxman & Co. Ltd. 1969 verkocht aan Anchor Gas Tanker Ltd., Leith-U.K. 1969 verbouwd van vrachtschip tot gastanker. 27-5-1982 bij Cleveland Marine Eqpt Supplies, Hartlepool, Engeland om gesloopt te worden. (Foto als gastanker: PWR, Manchester Ship Canal). darone@lineone.net

Minister DEN UYL opende Gulf Oil-raffinaderij in Europoort

FEEST IN VOLLE ZEE AAN BOORD VAN ROTTERDAM

(Van onze correspondent) Rotterdam, 27 september. Honderden genodigden zijn zaterdagmorgen met het gepavoiseerde stoomschip Rotterdam — het vlaggeschip van de Holland-Amerika. Lijn — van de Wilhelminakade naar Europoort gevaren om getuige te zijn van de officiële opening van de nieuwe raffinaderij van de Gulf Oil Corporation door minister Den Uyl. Tot de talrijke autoriteiten die van hun belangstelling blijk gaven, behoorden o.a. de commissaris der koningin in de provincie Zuid-Holland, mr. J.J. Klaassesz, de burgemeester van Rotterdam, de heer W. Thomassen, en de voorzitter van het openbaar lichaam Rijnmond, mr. V.G.M. Marijnen, die evenals zeer vele andere genodigden van hun dames waren vergezeld. Het stoomschip Rotterdam voer eerst het zeegat uit, draaide daarna in volle zee om ten slotte als eerste passagiersschip zijn steven naar een der steigers van deze gigantische insteekhaven te richten. Draaien met behulp van sleepboten op de Nieuwe Waterweg of achteruit binnenslepen werd te riskant geacht. Nadat de bijna duizend genodigden waren gedebarkeerd en een fikse wandeling over het uitgestrekte terrein van de nieuwe raffinaderij hadden gemaakt, schaarde men zich rondom de minister van economische zaken, drs. Den Uyl, die zich bereid had verklaard de openingsplechtigheid te verrichten, die bestond uit het onthullen van een marmeren gedenkplaat. Centraal in zijn toespraak wees de minister erop dat de nieuwe vestiging van de Gulf Oil in Europoort de aandacht vestigt op ons land als centraal punt van de olie-industrie in West-Europa. Het nieuwe bedrijf, zo zei drs. Den Uyl, versterkt in belangrijke mate de positie van ons land op het gebied van de raffinage. Bedroeg de totale produktie van de raffinaderijen in ons land in 1960 zes miljoen, op het ogenblik is deze gestegen tot dertig miljoen ton. Het binnenlands verbruik, aldus drs. Den Uyl, heeft zich sedert 1950 verzesvoudigd.



De minister betogde voorts het als een belangrijke taak van de regering te zien de Nederlandse havens „up tot date" te houden. Dit in verband met de gunstige geografische ligging van Nederland. Een en ander dient echter te geschieden, zonder dat de leefbaarheid daarbij in het gedrang komt. Namens koningin Juliana benoemde de minister de president-directeur van de Gulf Oil de heer W.K. Whiteford tot commandeur in de orde van Oranje Nassau. Na de plechtigheid gingen de genodigden weer aan boord van het stoomschip Rotterdam. Tot in de morgen is de opening van de nieuwe raffinaderij in volle zee aan boord van deze oceaanreus gevierd. (Algemeen Handelsblad, 27-09-1965. Foto: Eric Koch/Anefo, 25 september 1965, opening Gulf olieraffinaderij in Europoort, Collectie Nationaal Archief).

9-1965 gedetacheerd NRS: J.G. Vink, S. Huizinga, A. Mijnsbergen en J.F.W. van Oudenaarden.

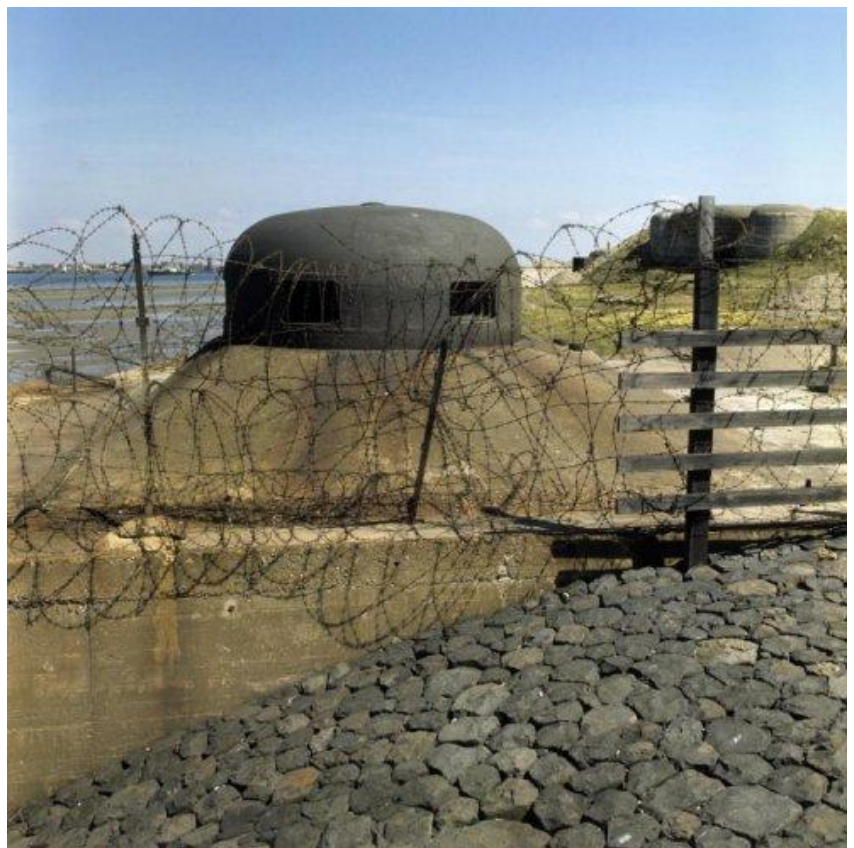
Bunkerbouwers bouwden best...

Opruimen van Duitse erfenis in Europoort kost nog twee miljoen

(Van een onzer verslaggevers) Er moet weer voor dik twee miljoen gulden de lucht in! De verdere uitvoering van het Europoort-plan maakt het noodzakelijk in het westelijke haven- en industriegebied zo snel mogelijk een complex Duitse bunkers op te ruimen. Het ligt nabij de Nieuwe Waterweg, tegenover Hoek van Holland en omvat een serie verdedigingswerken, waarin per stuk soms wel 1200 tot 1500 kubieke meter beton is verwerkt.

Het complex is bekend als het zogenoemde "kernwerk". Ook een aantal kademuren maakt er deel van uit. De constructie zal aan de slopers (vrijwel zeker die van de inmiddels zeer gespecialiseerde firma Lekkerkerker) de hoogste eisen stellen.

"De bunkers zijn sterk," aldus een deskundige. "De bewering van Jantje en Pietje, dat ze de bouw hebben gesaboteerd moet u maar niet ernstig nemen. Voor het dekken van de kosten, f 2.099.315,-- om precies te zijn,



hebben B. en W. van Rotterdam inmiddels bij de raad een krediet gevraagd. Het Rijk zal alles terugbetalen. Wanneer de Europoort-bunkers zijn verdwenen, naar men hoopt in de loop van het volgende jaar, zal de Linker Maasoever zo goed als geheel zijn verlost van de betonnen Duitse erfenis.

Waalhaven

De voormalige onderzeebootbasis aan de Waalhaven loopt op zijn laatste benen. Lekkerkerkers slopers zijn thans bezig met het onderwatergedeelte, waarvoor sterke bokken zijn ingezet. Omstreeks de jaarwisseling is het zwaarste, achter de rug. Voor de uitvoering van de grote haven- en industriewerken op de Linker Maasoever is de weg dan vrij. De nog resterende bunkers, waarvan de ligging dank zij kaarten van Defensie in de meeste gevallen bekend is, belemmeren de plannen niet direct.

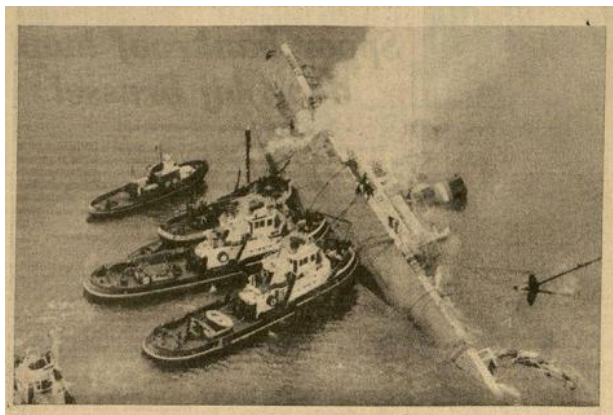
Het bunker-vrij maken van de Linker Maasoever heeft vele miljoenen gevergfd. Want is voor de Europoort al ruim twee miljoen gulden nodig, eenzelfde bedrag is indertijd ook reeds gevoteerd voor de basis aan de Waalhaven. En daarbij kwamen dan nog kleinere opruimingswerken. (HVV, 5-10-1965).

Foto: Jan van Eyk, 1962, Archief Spaarnestad. Slechten vestingwerken: Een kraan aan het werk met het opruimen van de Duitse bunkers uit de Tweede Wereldoorlog in vogelparadijs De Beer aan de Nederlandse kust, waar de Europoort aangelegd gaat worden).



Ook elders in Europoort ging de sloop verder, foto: ANP, Corr, 14-10-1965. Enkele kapitale boerderijen in Europoort-Oost moeten wijken voor de opmars van de industrie: met machines en vuur worden zijn gesloopt... Algemeen Nederlands Persbureau – Fotoarchief, 1963-1968.

Brandend Grieks schip in Europoort gekapseisd



Op de Noordzee voor de mond van de Nieuwe Waterweg heeft gistermorgen een felle brand gewoed aan boord van het 1.779 ton melende Griekse vrachtschip "Akti". De brand werd buitengaats grotendeels bedwongen door blusboten, die van Hoek van Holland waren uitgevaren. De "Akti" kreeg daarop toestemming naar de Elbehaven in de Hoek te worden gesleept. Daar is het negentien jaar oude schip later gekapseisd; de gehele bemanning was toen al van boord. Het is de vraag of het schip ooit te repareren is.

De "Akti" kwam met een lading vismeel, vismeelkoeken en maiskoeken van Port Soedan en was op weg naar Rotterdam. Al in Het Kanaal bleek dat er in de lading

ernstige broei was ontstaan. Voor de Waterweg sloeg de brand uit: allerlei blus- en bergingsschepen schoten te hulp. De reddingboot van de Hoek haalde de 27-jarige Nederlandse echtgenote P. Miliatis-Van Mossel van de 39-jarige kapitein van boord, benevens haar 3½-jarig zoontje en de vrouw van de eerste machinist. Het bluswater maakte dat de "Akti" zware slagzij kreeg, maar toen het vuur was gelocaliseerd kreeg het schip toestemming naar binnen te varen. Het werd in de Elbehaven — een hoek van de Europoort — aan de grond gezet, waar de bemanning van 23 koppen het nog steeds brandende schip verliet. Om één uur gistermiddag kapseisde het schip. (Bron en krantenfoto: Leeuwarder Courant: 17-10-1965. Bij de foto: De Griekse vrachtvaarder "Akti" kapseisde gisteren in de Elbehaven van de Europoort bij Hoek van Holland nadat het brandend naar binnen was gesleept. Op deze ANP-luchtfoto ziet men het schip "op één oor" liggen, terwijl de bergers en blussers op de zijwand lopen).

Brandend Grieks schip gekapseisd

Sedert zondagmiddag kwart voor een ligt het Griekse stoomschip Akti als een zielige hoop schroot op zijn kant in de Elbehaven, Europoort. Een letterlijk grootscheepse actie heeft het schip niet kunnen redden. Blus- en sleepboten smeten ettelijke tonnen water in de ruimen, die door een hevige brand werden geteisterd.

Het vuur, dat in negerzaad (nigerzaad), de oliekoeken en lijnzaadschilfers gretig voedsel vond, bleek bijna niet te blussen. Maar wel kon zonder veel moeite de gehele 26-koppige bemanning van boord worden gehaald.

De Akti, 1.779 brt groot, een schip dat in 1946 werd gebouwd en dat jarenlang als de Malmö onder Britse vlag heeft gevaren, was onderweg van Ethiopië naar Rotterdam toen men donderdag in het Kanaal al broei in de lading van ruim 2 ontdekte.

Met eigen blusmiddelen wist de bemanning het vuur binnen de perken te houden. Zaterdagmiddag echter begon uit alle kieren en openingen - de luiken werden angstvallig dichtgehouden - een verstikkende rook te

ontsnappen. En in de nacht van zaterdag op zondag om twee uur deelde de kapitein P. Miliatis (37) over de radio van Hoek van Holland mee, dat zijn eigen mensen het vuur niet aan konden.



Vanaf dat moment hield alles zich gereed: sleepboten, de reddingboot Koningin Juliana, bergingsvaartuigen. Om half zes zondagmorgen was het zover. Een doffe dreun weerklonk, de luiken van ruim 2 vlogen eraf.

Enorme rookwolken

Onmiddellijk voeren de Koningin Juliana en Leen Smits sleepers Schouwenbank, Middelbank, Stroombank en Azië uit. De Akti waarmee, door de enorme rookwolken moeilijk te manoeuvreren viel, lag op dat moment anderhalve mijl noord van de Noorderpier.

Kapiteinsvrouw: enorme klap toen de luiken wegsloegen

Terwijl zondagochtend de sleepboten vastmaakten aan de brandende Akti, haalde kapitein Willem van Seters en zijn mannen van de reddingboot de eerste 3 mensen van boord: de 25-jarige kapiteinsvrouw Wilhelmina Miliatis-van Mossel, haar 3-jarig zoontje Nicolatti en de vrouw van de hoofdmachinist, mevr. Lula Evgyno.



De SCHOUWENBANK en het bergingsvaartuig MEERMIN van v.d. Tak's Bergingsbedrijf bij de AKTI, foto's: Arie van Rees†.



Mevrouw Miliatis vertelde, toen zij in Hoek van Holland vanaf de Koningin Juliana haar geboortegrond betrad (zij is afkomstig uit Laren), hoe het aan boord van de Akti is vergaan.

"Wij hadden al een paar dagen met die broei in ruim 2 moeten leven. Wij raakten er zelfs een beetje aan gewend. Ik zelf maakte me weinig zorgen, ik ben gisteravond gewoon gaan slapen, in mijn hut op het achterschip vlak achter de brug. Totdat ik vanmorgen wakker schrok van die enorme klap. Ik dacht eerst: dat moet een olietel zijn. Er is er één ontploft. Maar het waren de luiken van ruim 2, vlak vóór de brug".

Aan de grond

Om half tien verschenen de sleepboten met de brandende Griek tussen de pieren van de Hoek. De Rijkshavendienst gaf aanvankelijk opdracht het schip zuidelijk van de vaargeul in de Nieuwe Waterweg aan de grond te zetten, maar nadat was gemeld dat het vuur was teruggedrongen, kreeg men toestemming de Akti de Elbehaven in het verlaten Europoortgebied binnen te loodsen.



Tergend langzaam kantelt Akti

Toen het Griekse vrachtschip later enkele tientallen meters binnen de waterlijn in de Elbehaven aan de grond liep, maakte het zwaar slagzij en was inmiddels het vuur aanzienlijk uitgebreid. Honderden dagjesmensen van heinde en verre, in auto's aangekomen, konden vanaf dat moment het blussingswerk van dichtbij volgen.

De reddingsvloot was inmiddels uitgebreid met o.a. de gemeentelijke boten Europoort I, 2 politiebotten, de bergingsschepen Dolfijn, Meermin en de slepers Maasbank en Vikingbank. Waterkanonnen en slangen spoten onafgebroken water in de ruimen. Vrijwilligers van de Rozenburgse en Hoekse brandweer en de vliegende patrouille uit Rotterdam kwamen er ook aan te pas.

Zonder succes

Maar succes bleef uit, de dikke grijze rookwolken bleven onophoudelijk boven het schip uittreden. Alleen het achterschip kon men voor het vuur sparen. Om elf uur oordeelde kapitein Miliatis het beter achtien van zijn bemanningsleden alvast door de Koningin Juliana van boord te laten halen.

Hijzelf, de eerste en tweede stuurman, de hoofdmachinist en de bootsman bleven nog. Eerst om half één, vlak voordat de Akti op zijn stuurboordzij in het water zou zakken, verlieten ook zij het schip.

Maandagmorgen is men begonnen met het opruimen van rondrijvende spullen van de gekapseide Akti. Het Griekse vrachtschip voer in charter voor de Compagnie Navigazione S.A. 'Lisboa' te Panama. De lading, bestaande uit 1830 ton balen negerzaad (nigerzaad), aliekoeken en lijnzaadschilfers, was bestemd voor Kahn's Scheepvaart en Handelsmij. te Rotterdam. Het schip zou worden gelost bij Presto in de Merwehaven. De rederijagent te Londen, George Nicolao Ltd., heeft aan de Rotterdamse agent de Rotterdam Steamship Co, opdracht gegeven contact op te nemen met Bergingsbedrijf Van der Tak in zake de berging van het s.s. Akti. Het schip wordt beslist niet beschouwd als total-loss. Verwacht wordt zelfs, dat van de lading nog een groot deel geborgen kan worden.

De brand op het Griekse schip heeft zondag een enorme trek van auto's naar Hoek van Holland tot gevolg gehad. Dit ondanks het feit, dat er van het inmiddels gekapseide schip weinig meer te zien was. De grote verkeersstroom had tot gevolg, dat de zaak bij de knelpunten Schelpweg en Maasdijk enkele malen vastliep. De politie heeft handen vol werk gehad om het verkeer in goede banen te leiden. (Het Vrije Volk, 18-10-1965).



Weinig actie rond de AKTI

(Van een onzer verslaggevers) Als een hoop kokend-heet schroot is zondag 17 oktober j.l. het Griekse s.s. Akti in de Elbehaven-Europoort, gekapseid en gezonken. Het wrak van de Akti ligt er nog steeds en het heeft zich in de afgelopen weken nog een beetje dieper in het havenzand gewerkt. De Elbehaven is weliswaar nog slechts een haven in aanbouw, maar dit betekent niet, dat het wrak van de Akti daar voor onbepaalde tijd kan blijven liggen. Over de berging wordt tussen assuradeuren en rederij nog steeds onderhandeld. Erg veel haast wordt daarbij kennelijk niet betracht. Volgens onze inlichtingen zou het nog wel een maand kunnen duren voordat over het opruimen en het eventueel bergen van de lading oliekoeken, negerzaad etc. een beslissing is genomen. (Het Vrije Volk, 8-11-1965).

Wanneer verdwijnt wrak AKTI uit Elbehaven?

(Van een onzer verslaggevers) - Nu reeds langer dan een maand rust het grotendeels uitgebrande wrak van het Griekse ss Akti op de bodem van de Elbehaven in Europoort. Zoals men zich zal herinneren, raakte het schip op zondag 17 oktober even buiten de Waterweg in brand. De bemanning werd gered, maar het schip ging verloren. Het wrak moet uit de Elbehaven in-aanbouw weg. De vraag is echter wanneer dit zal gebeuren. De berging is een slepende affaire.



Naar mag worden aangenomen, heeft de Londense firma, waarbij de Griekse rederij verzekerd was, het casco van de Akti vergoed. De Akti is een oud schip. Bij berging zal het nauwelijks de schrootprijs waard zijn. Het schip was geladen met oliekoeken, negerzaad en lijnzaadschilfers. Die spullen hebben echter nu al een maand in het water gelegen. Zelfs na droging is het zeer waarschijnlijk dat de verkoopwaarde niet bijzonder groot meer zal zijn.

De omstandigheden waarin schip en lading verkeren, maken de berging van de Akti tot een zaak met zekere risico's., Deze in aanmerking nemend, is het de geïnteresseerde bergingsfirma's tot nu toe niet gelukt tot overeenstemming te komen met belanghebbenden bij de lading van de Akti.

Wrakkenwet

Het spreekt vanzelf dat het Griekse schip niet te eeuwigen dage daar in de Elbehaven kan blijven liggen. De gemeente Rotterdam is er alles aan gelegen dat het wrak zo spoedig mogelijk wordt geruimd. Het werk aan de nog niet voltooide Elbehaven kan bij wijze van spreken, elke dag weer op gang komen (het is slechts tijdelijk stopgezet vanwege de precaire financiële situatie, waarin de gemeente thans verkeert).

Op grond van eigen- en scheepvaartbelangen is de gemeente Rotterdam gerechtigd het wrak van de Akti onder de wrakkenwet te stellen. Dat zou neerkomen op een inbeslagname van het wrak.

Aangezien men dan zelf voor de berging zou moeten zorgen, hoopt de gemeente dat er alsnog op korte termijn een oplossing in particuliere zin tot stand zal komen. (Het Vrije Volk, 3-12-1965).

WRAK Akti geen visitekaartje...

(Van een onzer verslaggevers)

Nog steeds bevindt zich het wrak van het uitgebrande Griekse s.s. Akti in de in aanbouw zijnde Elbehaven in Europoort. Het wrak ligt op zijn kant en voor een deel boven water. De bij dit scheepswrak betrokken ondernemingen en firma's hebben tot op heden geen overeenstemming kunnen bereiken over de berging van het schip.

De kosten hiervan worden thans reeds hoger geacht dan de gezamenlijke waarde van casco en lading. De gemeente Rotterdam schijnt nog geen haast te maken met het plaatsen onder de wrakkenwet van de gezonken Akti.

Intussen ligt daar het scheepswrak te kijk voor de opvarenden van langsvarende schepen, waaronder de passagiers van de veerboot naar Hull. Het schouwspel vormt beslist geen visitekaartje voor de modernste en grootste haven ter wereld... Ook voor de haven mag gelden: Opgeruimd staat netjes! (Het Vrije Volk, 29-12-1965).

Jaar na brand in Europoort Akti wordt geborgen

(Van een onzer verslaggevers) - Een jaar, nadat het Griekse s.s. Akti na een hevige brand in de lading in de Elbehaven in Europoort aan de grond werd gezet en daar is gekapseisd, wordt het wrak geborgen. De

gemeente Rotterdam, die het scheepswrak onder de wrakkenwet had geplaatst, heeft een inschrijving gehouden voor de berging, waarbij de Hamburgse firma Ulrich Harms als laagste uit de bus is gekomen.



De Hamburgers zullen voor de berging gebruik maken van twee drijvende bokken, de Magnus 1 en II. Het plan is het gekapseisde wrak met behulp van hefbomen overeind te trekken en dan drijvende te maken. Donderdag zou reeds een aanvang met de berging worden gemaakt.

De gemeente Rotterdam zal op grond van de wrakkenwet de eigenaresse van de Akti, de Lisboa Cia. Naviera S.A. te Piraeus, aansprakelijk kunnen stellen voor de (niet geringe) kosten van de berging. De bergingsfirma wordt eigenaresse van het wrak. (Het Vrije Volk, 5-10-1966).

Duitse bok bij AKTI

(Van een onzer verslaggevers)

De Hamburgse bergingsfirma Ulrich Harms, die het wrak van het Griekse ss Akti in de Elbehaven, zal bergen, laat er geen gras over groeien. Reeds is de drijvende bok Magnus 2 (later SMIT MONSOON) in de Elbehaven aangekomen. Het wachten is nu op de bok Magnus 1 en nog andere bergingsvaartuigen. Verwacht wordt, dat de voorbereiding van de eigenlijke berging nog wel een week in beslag zal nemen. (Het Vrije Volk, 6-10-1966).

Wrak AKTI niet overeind

(Van een onzer verslaggevers) - De Hamburgse bergingsfirma Ulrich Harms is er vrijdag, bij de eerste serieuze poging om het wrak van het in de Elbehaven (Europoort) gezonken Griekse ss. Akti te bergen, niet in geslaagd het schip overeind te trekken. De sterke bok Magnus 2 met zijn hefvermogen van niet minder dan 400 ton bracht het wrak tot een hoek van 45 graden omhoog, maar daar bleef het bij; de Akti werd n.l. vastgehouden door een modderbank. Vandaag zou men proberen een deel van de hinderlijke bank, waarin het wrak ligt vastgezogen, weg te spuiten. Inmiddels heeft Ulrich Harms versterking aangevraagd uit Hamburg. De bok Magnus 3 is thans onderweg naar Europoort. In de loop van zondag zouden beide bokken een nieuwe en nu gezamenlijke poging doen de Akti overeind te brengen. (Het Vrije Volk, 15-10-1966).

AKTI rechtop gezet

Het is de bergers van de Hamburgse firma Ulrich Harms zondagmiddag gelukt de in de Elbehaven gekapseisde Griekse s.s. Akti overeind te zetten in de modder.

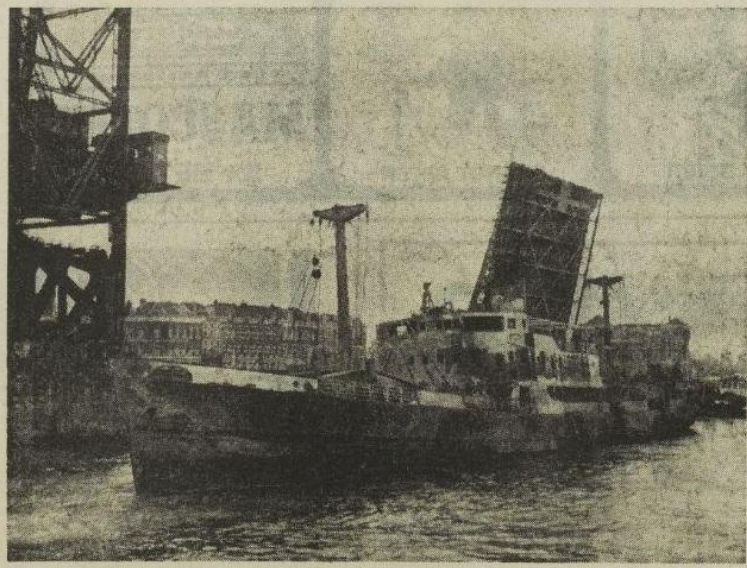
De Duitse bergers behaalden dit succes door toepassing van zware hefbomen, die bediend werden door de bokken Magnus 2 en Magnus 3.

De Duitse sleepboot, die de Magnus 3 naar Europoort bracht, heeft bij het karwei ook nog een rol gespeeld. Met behulp van een staaldraad, die aan de romp van de Akti was bevestigd, heeft de sleepboot het wrak een eind weggedraaid en is toen gaan zwaaien om beweging in het half in de modder weggezakte schip te krijgen. Die opzet is volledig gelukt.

Ineens gaf de modder zijn prooi prijs en kwam de Akti, mede door de druk van de hefbomen, overeind.

Vanmorgen is men begonnen met het schoonspuiten van het schip, dat nog niet drijvende is. Het leegpompen zal nog geruime tijd in beslag nemen, maar de bergers hebben goede hoop, dat het hun zal gelukken, de Akti vlot te brengen. Het is thans nog niet te zeggen of de Griekse boot nog waard is om gerepareerd te worden. De lading moet als verloren worden beschouwd. (Het Vrije Volk, 17-10-1966).

Akti op weg naar sloper



Wrak van AKTI naar sloper

(Van een onzer verslaggevers)

Het wrak van het in de Elbehaven (Europoort) door de Hamburgse bergingsfirma Ulrich Harms met behulp van twee bokken drijvend gemaakte Griekse s.s. Akti, zal worden gesloopt, zo is thans beslist. Reparatie van het van binnen geheel uitgebrande schip, is niet meer lonend.

De lading van lijnzaadschilfers en oliekoeken wordt thans met grijpers van de twee bokken gelost en overgeladen in binnenschepen met bestemming Noord-Oostpolder. Daar zal de lading van de Akti voor een deel tot kunstmest verwerkt worden en misschien zelfs voor een klein deel nog tot veevoer; de rest wordt vernietigd. (Het Vrije Volk, 1-11-1966).

AKTI op weg naar sloper

Uitgebrand en door de modder en water ernstig aangetast, zo passeerde vanmorgen

het Griekse s.s. Akti de Koningsbrug op weg naar sloper Simons aan de Feijenoordkade. In de Elbehaven, waar het schip werd gelicht door de Hamburgse bergingsfirma Ulrich Harms met behulp van twee sterke bokken, is het schip leeggepompt. De lading vismeel etc. bleek nog slechts goed voor verwerking tot kunstmest voor de Noord-Oostpolder. Dit is dan het trieste einde van het 11.779 ton metende schip, dat op 17 oktober van het vorig jaar brandend kapseide in de Elbehaven. (Bron en krant: Het Vrije Volk, 7-11-1966).

AKTI: 9-1946 opgeleverd door W. Gray & Co. Ltd., West Hartlepool (1191) als MALMO aan Ellerman's Wilson Line Ltd., Hull. Officieel nummer 181276. 1.779 BRT, 729 NRT, 2.024 DWT. 13½ kn. 1T3 cyl, + 1p turbine, Cen. Mar. Engine Works, Hartlepool. 1965 verkocht aan Lisboa Cia. Naviera S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Geo. Nicolaou, herdoopt AKTI. 14-10-1965 tijdens een reis van Massowah, Ethiopië naar Rotterdam geladen met oliekoeken, nigerzaad (vogelvoer van de Guizotia abyssinica) en lijnzaadschilfers, in Het Kanaal broei ontdekt in ruim II, 16-10-1965 brand uitgebroken aan boord, 17-10-1965 de bemanning van boord gehaald en door sleepboten vastgemaakt, binnen gebracht in de Elbehaven, 17-10-1965 in de Elbehaven gekapseisd tijdens het blussen van de lading. Total-loss verklaard. 7-11-1966 gearriveerd bij N.V. Simon's Scheepslooperij, Rotterdam om gesloopt te worden.

AKTI, foto 1 en 4: Cor Out, 17-10-1965, Collectie: Algemeen Nederlands Persbureau, Fotoarchief, 1963-1968, Geheugen van Nederland. AKTI, foto 2 en 3: Arie van Rees. AKTI foto 5: Jan Voet, ANEFO, 19 oktober 1965, gahetna. AKTI foto 6 en 7: Andre van der Heuvel, 7 oktober 1966, Leden van de Duitse bergingsploeg, welke het Griekse vrachtschip "Akti" vrijdag geborgen heeft, bezig met het schoonmaken van de flanken van het gezonken schip.

10-1965 gedetacheerd NRS: S. Huizinga.

Aanvaring op Waterweg

(Vaneen onzer verslaggevers) - Het inkomende Duitse schip Ubena (4.966 BRT, rederij Essberger-Hamburg) is vanmorgen vroeg ter hoogte van Europoort in aanvaring gekomen met het uitgaande schip Fedala (494 BRT, rederij Dammers & Van der Heide & Co.). Met lichte schade, o.a. aan de railing, is de Fedala teruggekeerd naar de werf Waalhaven. De Unbena is doorgevaren naar de Waalhaven. (HVV, 10-11-1965).

Storm brengt veel schepen in nood Redders halen 48 Chinezen van gestrande Liberiaan bij Terheide

PING AN (Van een onzer verslaggevers) Terwijl de storm op de kust beukte en de zee woest golfde zijn vannacht en vanmorgen de 48 opvarenden van een bij Ter Heyde gestrande schip door reddingboten van boord gehaald. Hefschroefvliegtuigen konden niet worden ingezet de storm van windkracht 10 dwong ze aan de grond te blijven Het schip, de onder Liberiaanse vlag varende Ping An uit Hongkong, was - evenals tal van andere schepen op de Noordzee - tijdens 't boze weer van vannacht in moeilijkheden geraakt. Eerst kreeg het machineschade, toen verspeelde het twee ankers, daarna raakte het op drift, vervolgens strandde het bij Ter Heyde, waarbij het ter hoogte van de machinekamer lek sloeg, en ten slotte werd het door de zee steeds verder naar het strand geduwd.

In de vroege ochtend slaagden schipper Seeters van de nieuwe reddingboot Koningin Juliana uit Hoek van Holland en zijn mannen erin om 26 van de 48 opvarenden van boord te halen. Omstreeks het middaguur werden de 22 overigen in veiligheid gebracht door de motorvlet Prinses Margriet onder commando van schipper Troost uit Ter Heyde. Het drama van de Ping An begon vannacht. De vrachtvaarder (9824 BRT) was zondag in ballast uit Rotterdam vertrokken, nadat de vorige week bij de RDM een ketelreparatie was verricht. Omdat het schip nog geen opdrachten had wachtte het buitengaats op orders van de rederij. Kort na middernacht kreeg het Liberty-schip een defect aan de hoofdmotor, juist toen de storm op zijn hevigst begon te woeden. (NB: geen type Liberty). De Liberiaan verspeelde kort daarop het eerste anker en dreef toen langzaam maar onafwendbaar van de Maasboei weg in de richting van de Nederlandse kust.



De plaats, waar de Ping An strandde, ligt vier mijl ten noorden van de Noorderpier en een mijl uit de kust by Terheide.

Met het whippertoestel wordt een lijn vanaf het strand naar de Ping An geschoten. Met de lijn kon een tros naar het gestrande schip worden getrokken, maar voor de redding van de opvarenden bleek later die tros niet bruikbaar.



Eerste SOS

Om vijf uur liet kapitein M.Y. Ma een eerste SOS-sein uitzenden. Hij vroeg om sleepboothulp en een reddingboot. Nog geen half uur later had de Koningin Juliana de Nieuwe Waterweg verlaten voor wat de eerste succesvolle actie van deze nieuwe boot van de KZHRM zou worden. Voor de zeesleepboten Scaldis en de Schelde, die in Vlissingen en Maassluis gereed werden gemaakt om assistentie te verlenen, was er toen geen reden om extra haast te maken: de Ping An lag als muurvast op het strand en was mede door het afnemende tij voor de sleepers voorlopig toch onbereikbaar.

Hoge zee

Dat gold niet voor de Koningin Juliana. De reddingboot kon langs zij de Liberiaan komen, hoewel er meters hoge golven stonden en er - een voortdurend gevaar bestond, dat de Koningin Juliana tegen het gestrande schip zou slaan. Maar schipper Van Seeters en zijn mannen klaarden het karwei. Steeds opnieuw pikten ze een opvarende van een wild zwiepend touwladdertje op en ten slotte waren 25 mannen en een vrouw (de echtgenote van de hoofdmachinist) in veiligheid gebracht. Met de geredden zette de Koningin Juliana koers naar Hoek van Holland, waar



acht helpsters van het Rode Kruis in het Groene-Kruis gebouw een hulppost hadden ingericht. Ze zorgden ervoor dat de verkleumde schipbreukelingen (allen Chinezen) verse koffie, warme dekens, droge kleren en een plaatsje bij een flink opgestookte kachel vonden.

Nadat de Koningin Juliana de 26 geredden had afgezet koerste de reddingboot opnieuw naar Ter Heyde. Men dacht, dat kapitein Ma had besloten om ook de andere, 22 opvarenden aan boord van de Koningin Juliana te laten gaan, maar voorlopig wilde hij hen aan boord houden en de reddingboot slechts als "stand-by" in de buurt hebben.

Om half elf lag de Koningin Juliana weer bij de Ping An, terwijl een mijl daar vandaan de Schelde wachtte. Doordat de Liberiaan zo hoog op het strand zat konden beide schepen voorlopig echter niets doen. Maar de toestand op de Ping An, die volgens moest hebben opgelopen, werd precair.

Zware stortzeeën sloegen onophoudelijk over het schip en het enige wat mogelijk leek was het overbrengen van een lijn vanaf het strand om de opvarenden met behulp van de zogenaamde "broek" aan de wal te krijgen. Omstreeks tien uur was met het mortier al een lijn overgebracht en de bemanning van de Ping An slaagde er in om daarmee een tros aan boord te trekken. Maar omdat men op het schip kennelijk zelf niet over een reddingsbroek beschikte én omdat de tros door het slingeren van het schip steeds in het water zakte, maakte men geen aanstalten om met de tros van boord te gaan.



Wél zag men vanaf het strand, dat men aan boord van de Liberiaan aanstalten maakte een sloep te strijken, maar via Scheveningen-Radio maakte men de kapitein duidelijk, dat het gebruik van de eigen reddingsboot in verband met de grondzeeën levensgevaarlijk was.

In Terheide gaf men het echter niet op. "Dan maar met de Prinses Margriet", zo werd besloten. Dit reddingsvlet, dat kleiner is dan de Koningin Juliana, zou dichterbij de Ping An komen en wellicht zou men zó de 22 man toch kunnen redden.

Onder leiding van inspecteur W.R. de Jong van de Koninklijke Zuid-Hollandse werd tegen tien voor twaalf met het uitbrengen van de motorvlet begonnen. Inmiddels was de storm afgezwakt tot windkracht 8 a 9.

De tractor trok en duwde de vlet op de slee een eind de branding in. Het was een prachtig gezicht het blauwe bootje met het rode stuurhuis en de in gele oliejeekers met zuidwester gehulde bemanningsleden, in de witgekopte brandingsgolven te zien duiken.

Honderden mensen volgden op het strand in spanning op wat verder volgde. Precies vijf voor twaalf was de Prinses Margriet los, dansend op de golven. Van de Ping An werd een touw ladder neergelaten. Nog steeds branden de lichten op het schip, dat echter zwaar geteisterd werd door uit zee overslaande huizenhoge golven.

Zwijgzame Chinezen: "Wij zijn vakkundig gered en aan wal best ontvangen"

In het Groene Kruisgebouw in Hoek van Holland zaten omstreeks het middaguur de 26 vanochtend geredden te wachten op de bus die hen naar Rotterdam zou brengen. De 25 mannen en de vrouw van de eerste machinist, toonden zich niet al te bedrukt na de belevenissen in de stormnacht. Ze zaten in groepjes wat te praten of staarden onbewogen om zich heen. Van de weinig Engels sprekenden in hst gezelschap wilde alleen, een lid van het machinekamer personeel iets zeggen. "We zijn vakkundig gered, we zijn hier uitstekend ontvangen." Wilde hij iets vertellen van zijn belevenissen in de stormnacht? Even trad Chinees overleg met de anderen dan: "No, Sir, we can not say anythin."

Het even opgeleefde drukker pratende gezelschap zakte weer in lijdzaam toezien terug en schurkte zich nog eens behaagelijk in de door het Rode. Kruis beschikbaar gestelde truien.

De dames van dit Hoekse hulpkorps hebben zich sinds vanmorgen vroeg stevig geweed. Toen de geredden in het Groene Kruisgebouw arriveerden, stonden de warme dranken al te dampen en lag de droge kleding al klaar. Als twaalfuurtje ("wat moet je die mensen te eten geven, ze zijn 't zo heel anders gewend") maakten de dames van het Rode Kruis maar sandwiches. Ze gingen er in.

Vanmiddag zijn de 26 en hun later van boord gehaalde collega's naar Rotterdam gebracht. Vermoedelijk wordt hun onderdak verleend bij Ruys. (HVV, 24-11-1965).



Ping Air wordt op 't strand gesloopt

(Van een onzer verslaggevers) Dijkgraaf en Hoogheemraden van het Hoogheemraadschap "Delfland" te Delft hebben vanmorgen besloten het sinds 24 november van het vorig jaar op het strand voor Ter Heyde vastzittende Liberiaanse s.s. Ping An ter plaatse te doen slopen. De opdracht voor de sloep zal binnenkort worden gegeven.

Het besluit van Delfland komt niet geheel onverwacht. Zoals wij reeds op gezag van het Hoogheemraadschap hebben geschreven, heeft de Ping An in de afgelopen maanden voor enkele tonnen schade toegebracht aan de zeewaterkering voor Ter Heyde. Wanneer het schip zou worden geborgen zou bovendien een diepe geul naar zee moeten worden gegraven, met alle mogelijke gevolgen van dien voor de zeewering.

Op 31 december zijn op last van het Hoogheemraadschap 600 kilo bedorven etenswaren van boord van de Ping An gehaald ter vernietiging. Zulks was mogelijk omdat het schip reeds op 24 december door Delfland onder de wrakkenwet was geplaatst. Dit bleek noodzakelijk toen geen overeenstemming mogelijk bleek

tussen de eigenaren van de Ping An en de op Lloyd's open form werkende bergingsfirma (Van den Tak te Rotterdam).

Deze firma heeft op de open form condities bijna twee maanden aan de voorbereiding van de berging van de Ping An gewerkt. Onder meer werden twee katankers uitgezet en een bergingsploeg van tien man aan boord gestationeerd. De kosten hiervan zijn uiteraard niet gering geweest. (HVV, 20-1-1966)

PING AN: ALLEEN NOG EEN DUBBELE BODEM

(Van een onzer verslaggevers) Scheepssloper H.P. Heuvelman uit Krimpen a.d. IJssel heeft het ondanks hoofdschudden en bedenkingen van vakgenoten klaargespeeld: het slopen van de op 24 november van het vorig jaar bij Terheijde in een vliegende storm gestrande Panamese s.s. Ping An van 6500 ton.

In februari van dit jaar kreeg Heuvelman de sloopopdracht van het Hoogheemraadschap Delfland dat door toepassing van de wrakkenwet eigenaresse van het gestrande schip was geworden.

Bijna zeven maanden lang hebben 25 tot 30 mensen van de N.V. Heuvelman werk gehad aan het slopen van het wrak. Nog deze week hoopt men het laatste overblijfsel, een stuk dubbele bodem van circa 20 meter lengte, van het strand te kunnen verwijderen. Bij Delfland is men bijzonder tevreden over de prestaties van Heuvelman. De grootste vrees was er bij het hoogheemraadschap en bij de bevolking van Terheijde, dat de nog in het schip aanwezige 800 ton olie op een kwade dag vlam zou vatten. Het is door de voorzichtige en omzichtige aanpak van de slopers niet gebeurd. Zelfs het strand werd niet bevuild door de afgevoerde olie, zodat Terheijdes badseizoen geen schade heeft ondervonden. Het sloopkarwei bleek zelfs een stimulans te zijn.

Behalve de 800 ton olie werd ook nog eens 1000 ton vuil en hout geborgen. Olie, afval en ook de lading kurk hebben kopers gevonden. Voor het staalschroot hebben enkele werven de nodige belangstelling getoond, zodat al met al Heuvelman geen slechte zaken heeft gedaan. Op het strand van Terheijde zal binnenkort nog slechts een opslagplaats van schroot herinneren aan de stranding van de Ping An en de spectaculaire redding van de Chinese bemanning. (HVV, 31-8-1966)

PING AN, 5-1946 opgeleverd als BEAVERGLEN door Lithgows, Ltd., Port Glasgow (1002) aan Canadian Pacific Railway Co., Londen-U.K., in beheer bij Canadian Pacific Steamships, Ltd., Londen. 9824 BRT. 16 kn. 1963 verkocht aan Hibiscus Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Avgherino & Aperguis, herdoopt BERMUDA HIBISCUS. 1965 verkocht aan Cia. Naviera Pearl S.A., Panama, in beheer bij Teh Hu SS. Co (H.K.) Ltd., herdoopt PING AN. 24-11-1965 gestrand bij Terheide nadat de machines uitvielen, op het strand gesloopt door N.V. H. P. Heuvelman. (Foto 1 en 2: ANEFO, 24-11-1965, foto 3: Pim Korver, 24-11-1965, foto 4: 15-4-1966, gahetna.nl).

Shell nu klaar voor 20.000-ton tankers

ROTTERDAM (ANP) — Op 15 december, heeft Shell Nederland in Europoort de steiger klaar om tankschepen van 200.000 ton te ontvangen en te lossen in een hoog tempo. De tanks om de massa ruwe olie op te slaan zijn er ook, namelijk 6 tanks met een vermogen van 100.000 ton, waarvan er twee juist gereed zijn gekomen, twee nieuwe tanks van 60.000 ton, 12 tanks van 40.000 ton en 3 van 20.000 ton, waarin bunkerolie voor de tankschepen, die de ruwe olie komen brengen kan worden opgeslagen. Bovendien zijn twee nieuwe pijpleidingen gelegd tussen Europoort en Pernis, waar de raffinaderij staat: een leiding met een doorsnee van 50 cm en een van 70 cm, welke laatste zal aansluiten op het leidingstelsel van Ue Rotterdam-Rijn pijpleiding, waardoor olie tot diep in Duitsland kan worden gepompt. De twee andere leidingen, de nieuwe van 50 cm en de zes jaar geleden gelegde van 60 cm doorsnee maken het mogelijk de raffinaderij rechtstreeks uit Europoort te voeden. Een deel van het tankpark in Pernis waar tot nu toe ruwe olie was opgeslagen om de raffinaderij te voeden, komt dan ook vrij voor de opslag van produkten.



Unieke steiger

De nieuwe steiger in Europoort is uniek. De vier op slurven van olifanten lijkende losarmen hebben een diameter van 40 cm, zodat in korte tijd — binnen één etmaal — een reus van een tanker gelost kan worden. De installatie die tot nu toe gebruikt wordt, heeft een diameter van 30 cm en kan 6.000 kubieke meter per uur uit een schip opslurpen. Shell Nederland Raffinaderij N.V. verwerkt momenteel 18 miljoen ton olie per jaar. (HVV, 8-12-1965. Foto MUREX: Airfoto Malacca/T. v.d. Zee, 1971).

Voor tankers van 200.000 ton: Shell-steiger klaar, maar haven nog niet!

(Van een onzer verslaggevers) Het ANP bracht vorige week het bericht dat de Shell op 15 december in Europoort: de, beschikking zal hebben over een walsteiger, speciaal geschikt voor het lossen van tankers tot 200.000 ton. In het laatste nummer van het bedrijfsorgaan Onder de Vlam staat echter (rood omljnd) het volgende: "Voordat deze mammoettankers langs zij (de nieuwe steiger) kunnen komen, zal evenwel nog veel water door de Waterweg moeten stromen. De havendiepte moet nl. nog worden aangepast en dit zal niet voor 1970 geschied zijn."

Inmiddels heeft de Shell drie tankers van 160.000 ton in bestelling en zijn de eerste tankers van meer dan 200.000 ton in Japan' op stapel gezet. Gezien de zeer snelle tendens in de scheepsbouw naar zeer grote schepen (speciaal tankers), mag worden verwacht dat er binnen een tijdsverloop van slechts enkele jaren heel wat van die reuzen in de vaart zullen komen. Maar de Shell zou ze pas in 1970 kunnen ontvangen, althans volgens zijn eigen bericht.

Bij nadere informatie werd ons van de zijde van de Shell-Pernis meegedeeld, dat het ANP-bericht inderdaad de schijn heeft gewekt, dat men aan de nieuwe stijger direct al tankers van 150.000 en 200.000 ton zou kunnen ontvangen. Dit is niet het geval. De nieuwe steiger is opgezet als een all-purpose-steiger, d.w.z. geschikt om zowel tankers van b.v. 150.000 als 200.000 ton te ontvangen.

Op toekomst

Ten aanzien van de allergrootste tankers heeft men het oog gericht op de nabije toekomst. Men leeft daarbij in de verwachting dat de haven aan de nieuwe steiger, in Europoort tegen de tijd dat de zeer grote tankers kunnen worden verwacht, op de daarvoor nodige diepte is gebracht.

Bij het Gemeentelijk Havenbedrijf is men van mening, dat de Shell door het noemen van het jaar 1970, zeer waarschijnlijk gedacht heeft aan de datum van het gereedkomen van de nieuwe mond van de Waterweg en van de Maasvlakte. Het is echter zeer wel mogelijk dat binnen die termijn de nieuwe monding van de Waterweg reeds zover gereed is, dat ze als golfbreker en geulgeleider kan optreden, wat weer samenhangt met de mogelijkheid tot verdere uitdieping van de havens in het Europoortgebied. (HVV, 11-12-1965).

Directeur Havenbedrijf: Europoort kan nu al grootste tankers aan

(Van een; onzer verslaggevers) - "De veronderstelling van de Shell in haar bedrijfsorgaan, dat men aan haar nieuwe steiger in Europoort pas in 1970 tankers van 150.000 tot 200.000 ton zou kunnen ontvangen, kan ik op grond van de feiten van de feiten van de hand wijzen. De diepte van de betrokken haven (ruim 19 meter) is voldoende om nu reeds tankschepen van meer dan 150.000 ton en een diepgang van ruim 16 meter ligplaats te geven.

Zo zei ons de directeur van het Gemeentelijk Havenbedrijf, ir. F. Posthuma.; Hij acht de in het bedrijfsorgaan van de Shell gedane publikatie bevreemdend. "Men had beter kunnen weten," meent hij.

"Bovendien is er de garantie van de regering, dat de allergrootste tankers straks de Rotterdamse havens kunnen binnenkomen." Medio 1967 kan de eerste van de door de Shell bestelde reuzentanker van 165.000 ton gereed zijn. Op dat tijdstip zou die tanker in Europoort kunnen worden af gemeerd. "Wij hebben bovendien de beschikking over een baggercapaciteit van 700.000 m³ per week, zodat zonodig havens en vaargeulen op vrij korte termijn kunnen worden aangepast bij de diepgang van de grootste schepen."

"De plannen voor de afbouw en voltooiing, van de Elbehaven in Europoort, zijn gereed. Met de uitvoering wordt echter gewacht totdat zekerheid is verkregen omtrent de industriële vestigingen langs deze haven. Ten aanzien van de mogelijkheid dat zich, daar een groot overslagbedrijf voor erts en kolen zal vestigen, is de directeur van het Havenbedrijf optimistisch gestemd. (HVV, 16-12-1965).

Rijd-op-veer naar Hull van start

(Van een onzer verslaggevers) EUROPOORT — Minister J.G. Suurhoff van Verkeer en Waterstaat heeft zaterdag (18-12-1965) bij de nieuwe Roll on/Roll off veerdienst Rotterdam-Hull in het Europoortgebied het geven van overheidssteun aan de koopvaardijvloot een gemakkelijke maar doodlopende weg genoemd. Zorg over de na-oorlogse positie van de scheepvaart en scheepsbouw vervult hem. Er is geen reden om aan te nemen, dat de toekomstige ontwikkeling gunstiger zal zijn. Maar eerder dan voor overheidssubsidie pleitte hij voor energie om nieuwe wegen in te slaan en voor schaalvergroting. De nieuwe rijd-op-rijd-af veerdienst, die hij daarna met een forse ruk aan de scheepsbel opende, zag hij als een van die nieuwe wegen. De North Sea Ferries N.V. (Noordzee Veerdiensten) die de dagelijkse verbinding gaat uitvoeren, is opgericht door twee Duitse, twee Engelse en twee Nederlandse scheepvaart maatschappijen. Dit schaalvergroten initiatief roemde de bewindsman. Met het rijd-op-rijd-af systeem is voor het wegvervoer voor vracht en personen eep rechtstreekse verbinding tot stand gekomen tussen Rotterdam-Europoort met zijn industriële achterland en naar het industriële hart van Engeland. Het zeer comfortabele veerschip Norwave maakte het afgelopen weekend zijn maidentrip naar Engeland. Het kan 200 personenwagens of 65 geladen opleggers en 65 personenwagens tegelijk naar de overkant brengen. Daarbij heeft het een hutaccommodatie voor 235 passagiers. Als in februari volgend jaar het tweede, eveneens luxueuze veerschip Norwind van de werf in Bremerhaven komt, zal de verbinding dagelijks worden onderhouden. In februari vaart de Norwave driemaal per week heen en weer.



Het is de bedoeling dat in de toekomst een keten van dagelijkse roll on/roll off veerdiensten een hoofdfrequente verbinding tussen het West-Europese vasteland en Engeland gaat onderhouden. (Trouw, 20-12-1965. Foto: Dick Coersen, 19-12-1965. Collectie: Algemeen Nederlands Persbureau).

ISOCARDIA

22-12-1965 m.s. FRIESLAND (sleepboot) Ned. met ISOCARDIA (half schip) vanaf voorgaats met sleepboot MAASBANK, AZIË en EUROPA van Le Havre naar RDM Ie helling, ledig, agent Muller. De FRIESLAND (sleepboot) ging na aflevering van de sleep naar Vlaardingen, Kon. Wilhelminahaven. (HVV, 23-12-1965).

t.t. ISOCARDIA (1), IMO 5165075. Gebouwd 1955, Chantiers & Ateliers de Saint Nazaire (Penhoët), St. Nazaire (Q15). 20.708 BRT, 10.418 NRT, 30.535 DWT. 200,57 (193,50) x 25,68 x 14,10 x 10,60 meter. 2.801 ton bunkers, verbruik 81,5 ton/dag, 15,5 kn. 13.750 APK, 10.258 kW, 2 turbines, Parsons, de werf. 25-3-1955 te water gelaten, 10-1955 opgeleverd als ISOCARDIA aan Société Maritime Shell, Le Havre-Frankrijk (FOJZ).

9-1965 te Le Havre gearriveerd om te verlengd te worden, nieuw voor- en middenschip gebouwd te Saint Nazaire bij Chantiers de l'Atlantique, naar Le Havre gesleept door de sleepboten BAYARD en SAINT GILLES, 33.537 BRT, 21.395 NRT, 62.872 DWT, 239,81 (230,00) x 31,04 x 16,77 x 12,193 meter, 12 tanks, 71.519 m³. Het oude voor- en middenschip verkocht aan N.V. Tak's Bergingsbedrijf, Rotterdam, verbouwd bij N.V. Boele's Machinefabriek & Scheepswerf, Bolnes, van het bovengedeelte 2 pontons gemaakt, 4-6-1968 deze m.b.v. drijvende bokken op elkaar gezet, 28-6-1968 weer terug gezet en daarna aan elkaar gelast, 25-7-1968 ponton vanaf het middenschip te water gelaten als TAK 9, 8-1968 opgeleverd, 4.833 BRT, 4.785 NRT, 6.000 DWT, 96,40 (96,34) x 25,68 x 6,00 x 4,070 meter, 1977 herdoopt GIANT 21, 1981 herdoopt TAKHEAVE 31. Van het andere gedeelte van de ISOCARDIA is de ponton TAK 10 gemaakt, 2-1969 opgeleverd, 5.643 BRT, 5.643 NRT, 10.900 DWT, 91,38 x 25,75 x 7,95 x 5,930 meter, 1977 herdoopt GIANT 22, 1981 herdoopt TAKHEAVE 32. 12-1965 tankschip ISOCARDIA weer in de vaart. 1973 verkocht aan Thai Ocean Transportation Co. Ltd., Bangkok-Thailand, herdoopt BANGKOK. 1976 verkocht voor sloop, tijdens de sloopreis problemen met de ketels gekregen, vanaf Singapore gesleept, 11-12-1976 gearriveerd te Kaohsiung, Taiwan om gesloopt te worden.

12-1965 gedetacheerd NRS: A.J. van Hal en H. van Oosterhout.

Wrakken in Waterwegmond moeten naar 20 meter diepte

"Operatie Drieling" vergt 8 weken en kost 1 miljoen

(Van een onzer verslaggevers) - De zeeschepen worden steeds groter; de 100.000 tonners zijn reeds in de vaart en de 160.000 tonners (tankers) komen spoedig. Daarom moet de Nieuwe Waterweg dieper, moet de monding ruimer en langer. En daarom is maandag de machtige sleephopperzuiger Sliedrecht 19 in de Waterwegmond bij het Noorderhoofd begonnen om drie oude scheepswrakken van gemiddeld 15 naar 20 meter diepte te brengen. Dit karwei, de "operatie drieling" genoemd vergt acht weken en kost ruim 1 miljoen gulden.

Nog tientallen wrakken zijn aanwezig op de circa 18 meter diepe zeebodem voor de monding van de Waterweg. Zeker vijf hiervan zullen voor 1970 moeten worden geruimd — door een zeewaardige zuiger — om de vaargeul (7 km in zee) van de nieuwe monding van Europoort en Maasvlakte toegankelijk te maken voor de allergrootste schepen.

Rijkswaterstaat is de opdrachtgeefster van het nu onderhanden genomen karwei, het op de vereiste en grotere diepte brengen van de wrakken van het Spaanse s.s. Bakio, dat in 1902 zonk, van het Engelse s.s. Fenham, dat in 1882 verging en van het Engelse s.s. William Hartman, dat in 1883 naar de kelder ging in

de mond van de Waterweg. De Bakio ligt aan de rand van een put van 26 meter diepte. De Sliedrecht wil het door zand wegzuigen klaarspelen om het wrak in die kuil te kieveren,

Ervaring

In totaal moet rond anderhalf miljoen kubieke meter zand rond de wrakken worden weggezogen door de in drie ploegen en continue (ook tijdens weekends) zuigende Sliedrecht 19. De ervaring met het op diepte brengen van het wrak van de in 1952 bij de Noorderpier vergane en gezonken s.s. Faustus, komt thans goed van pas. De ervaring heeft geleerd, dat de weersomstandigheden voor dergelijke karweien thans het gunstigst is.

Speciale maatregelen heeft Rijkswaterstaat getroffen om de drukke scheepvaart zo weinig mogelijk te hinderen. Zo is op de zuiger Sliedrecht een navigatiekapitein gestationeerd, die 't voortdurend in radiografisch contact staat met het Loodswezen en de radarpost in Hoek van Holland. Zodoende kan men grote zeeschepen tijdig waarschuwen en maatregelen voor de beloodsing nemen.

Is de wind te sterk en bovendien te veel westelijk dan zal de zuiger zijn arbeid moeten stoppen. Hij vaart dan naar Maassluis om daar in de Waterweg het wrak van het s.s. Busturia dieper in de bodem weg te werken.

Met hulp van duikers en een speciaal echolood is de positie, en toestand van de scheepswrakken nauwkeurig bepaald en in tekening gebracht. Het hele karwei wordt uitgevoerd door de combinatie Havenmond Hoek van Holland. Hierin participeren de aannemersfirma's Van Hattum en Blankevoort N.V., de Kon. Mij. tot het uitvoeren van Openbare Werken "Adriaan Volker" en de N.V. Baggermij. Bos en Kalis. (HVV, 25-1-1966). (NB VO.NRS#1: de FAUSTUS was geen type Liberty maar type "Empire").

BAKIO, 3-1892 opgeleverd door Blyth Shipbuilding Co. Ltd., Blyth (81) als AURIGA aan Oriental Steamship Co. Ltd., Londen-U.K. 2.380 BRT. 1894 verkocht aan King Line Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Philipps, Philipps & Co., Londen, herdoopt KING CADWALLON. 1898 verkocht aan Ramon de la Sota, Bilbao-Spanje, herdoopt BAKIO. 1900 verkocht aan Sota y Aznar, Bilbao. 26-1-1902 tijdens een reis van Rotterdam naar Cardiff, in ballast, gestrand op de Noorderpier te Hoek van Holland.

FENHAM, 1868 opgeleverd door C. Mitchell & Co., Low Walker, Newcastle Yard, Newcastle-Upon-Tyne (166) aan Watts, Milburn & Co., Newcastle-U.K. IJzeren stoomschip. 880 BRT. 100 NHP, C 2 cyl. 1875 verkocht aan Watts, Milburn & Co., Newcastle-U.K. 1872 thuishaven: Londen-U.K. 1875 verkocht aan J. Fawcett & Greenwell, Newcastle. 1875 nieuwe stoommachine.

Maassluis, 30 december. Het stoomschip FENHAM, van de Zwarte Zee naar Schiedam bestemd, is gisterenavond voor de Nieuwe Waterweg gestrand. De sleepboten GOEREE en ZIERIKZEE hebben pogingen aangewend om het af te slepen, doch konden door hoge zee daar niet in slagen. De vice consul van Engeland zorgt voor de bemanning. Het stoomschip zal vermoedelijk geheel verloren zijn. De equipage werd door de reddingboot van hier met veel gevaar van boord gehaald. De boot, die daarbij enige schade bekam en een anker en een ketting verloor, wordt gerepareerd en komt hedenavond daarmee gereed. (NRC 31-12-1882).

Hoek van Holland. 30 december 1882. Het gestrande stoomschip FENHAM zit nog op dezelfde plaats en maakt een weinig water. Van de lading is een schuitje gelost, acht sleepboten hebben te vergeefs getracht het af te brengen. (NRC, 01-01-1883).

Het stoomschip Fenham, van de Zwarte zee naar Schiedam met een lading granen, zit, inkomende op de Westbaai, zal, indien mogelijk, lichten of anders lading werpen. Drie sleepboten zijn voor het volgende getij aangenomen. (Maassluis, 29 Dec.) (AH, 30-12-1882).

Fenham, De gisteren gemelde Engelsche stoomboot Fenham is niet vlot gekomen. Drie sleepboten hebben met nachtgetijde te vergeefs getrokken. De equipage, door de Maassluische reddingboot afgehaald, blijft aan den Hoek van Heiland, om bij gunstige gelegenheid, weder naar boord te gaan; kleine vaartuigen beproeven langs zijde te komen, om de lading te bergen. Bij kalme zee bestaat er kans schip en lading te behouden. (Maassluis 30 Dec.) (AH, 31-12-1882).

Hoek van Holland, 29 december. Het stoomschip FENHAM, van de Zwarte Zee naar Schiedam, is verder op de West geslagen en door de equipage verlaten; bij kalm weder kan de lading en misschien ook het schip nog gereed worden.

Van den 30sten. Het gestrande stoomschip FENHAM zit nog op dezelfde plaats en maakt een weinig water. Van de lading is een schuitje gelost; acht sleepboten hebben tevergeefs getracht het schip af te brengen.

Van den 31sten. Het roer is stuk geslagen en het schip maakt meer water; er bestaat weinig hoop om het af te brengen. Men is druk bezig met lossen. (PGC (Provinciale Groninger Courant) 03-01-1883).

Uit het gestrande stoomschip FENHAM is 150 ton droge rogge gelicht; het achterschip zit geheel onder water. (PGC, 03-01-1883).

Maassluis, 3 januari. Het stoomschip FENHAM is hedennacht met noordwesten storm totaal wrak geworden; wrakstukken spoelen aan het strand. (AH 03-01-1883).

Maassluis, 4 januari. Het gestrande stoomschip FENHAM zit met eb ongeveer acht voet onder water. (PGC 06-01-1883).

Maassluis, 6 jan. De inventaris van het gestrande s.s. FENHAM wordt geborgen. (PGC 07-01-1883).

Advertentie. Vrijdag 12 januari 1883, ten 11 ure, zal, aan de zuidzijde van de haven te Maassluis, publiek worden verkocht het wrak van het Engelse stoomschip FENHAM, laatst gevoerd door kapt. Robertson, zoals het zich thans bevindt in de monding van de Nieuwe Waterweg. Alsmede zeilen, touwwerk, ketting, lantaarns, kompassen, koperwerk enz. Informatiën bij Mr. L. Reeser te Maassluis. (NRC, 10-01-1883).

Door de Engelsche regeering is voor het redden der equipage van de onlangs in den Nieuwen Waterweg gebleven stoomboot Fenham, als belooning toegekend aan de bemanning van de hier gestationeerde

reddingboot £ 15, nl. aan den schipper £ 3 en aan elk der matrozen £ 2. (Maassluis, 18 Maart). (AH, 20-3-1883).

WILLIAM HARTMAN, 4-1880 opgeleverd door Schlesinger, Davis & Co., Newcastle (107) als WILLIAM HARTMANN aan A.C.A. Hozapfel, Newcastle-U.K. IJzeren s.s. 1.252 BRT. 1882 verkocht aan Ward & Holzapfel, Newcastle. 15-8-1883 tijdens een reis van Huelva naar Rotterdam met kopererts, gestrand bij Hoek van Holland en vergaan. 1966 het wrak dieper weg gewerkt.

Maassluis, 15 Aug. 1883. Het Eng. stoomschip William Hartman, van Huelva met ijzererts naar Rotterdam, zit in den Nieuwen Waterweg bij het wrak van de Fenham aan den grond. Sleepbooten assisteerden, vruchteloos; de reddingboot vertrekt derwaarts.

15 Aug. 1883. De equipage van het Eng. stoomschip William Hartman is door de reddingboot afgehaald, die echter omsloeg en tegen het Noorderhoofd werd verbrijzeld; de loods en 5 man van de equipage kwamen daarbij om.

16 Aug. 1883. Het st. is nu vol water en zit 50 meter bewesten het Noorderhoofd op het wrak van de Fenham, het zal vermoedelijk totaal wrak worden. (Het nieuws van den dag: kleine courant, 17-08-1883).

WILLIAM HARTMAN

Omtrent de schipbreuk van het stoomschip William Hartman, kapt. Grimsteed, op jl. Woensdag meldt men aan de N. Rottt. Ct. uit Maassluis het volgende: de William Hartman raakte gistermiddag omtrent 12 uur, door het breken van de stuurketting, op de west van den Nieuwen Waterweg aan den grond. Er was veel zee met sterken wind van ZZW. en ZW. en zware regenbuien, en daar de boot op dezelfde plaats zat waar in Dec. jl. de Fenham verloren ging, werd de hier gestationeerde reddingboot, bemand met schipper B.C. Weltevreden, W. Weltevreden, J. Roodenburg, Ch. Roodenburg, J. Vroombout en H. Koster, afgezonden, die ten 4 ure door de hevige branding het stoomschip bereikte. Er ging geruime tijd verloren voordat de geheele equipage was overgesprongen. Toen dit met de uiterste inspanning was gelukt, bevonden zich 19 personen van de Hartman en de zeeloods, dus 36 koppen, in de reddingboot. Schipper Weltevreden trachtte toen door de branding, die zeer hevig was, den Waterweg in te zeilen, toen eene grondzee de reddingboot optilde en in een niet te bepalen tijd ondersteboven wierp, zoodat allen, behalve Weltevreden, in het water raakten.

De boot rees echter onmiddellijk en de schipbreukelingen hadden zich aan touwen enz. vastgeklemd, behalve 4 man van de Hartman, die onmiddellijk moeten zijn gezonken. Zoo goed mogelijk kwamen de schipbreukelingen weder in de ontredderde boot, die daarop door eene hooge zee werd opgenomen en tegen het Noorderhoofd geslagen, waar ze verbrijzeld werd. De lieden bevonden zich dus opnieuw in groot gevaar, doch het gelukte hen zich langs de palen en steenen van het Noorderhoofd op te werken, waarna zij onder voortdurend gevaar om weggeslagen te worden, het Hoofd langs loopende, behouden aan den Hoek van Holland aan wal kwamen. Het bleek toen dat vermist werden: Wm. Bradbury, 1ste stuurman; J. Mansou, matroos; J. Maxwel, stoker; Wm. Coles, stoker, en de zeeloods Abraham Van der Heyden, welke laatste, door Weltevreden eenigen tijd vastgehouden, door eene zee werd weggeslagen. Na verzorgd te zijn werden zij per stoomschip Zierikzee naar Maassluis en vervolgens naar Rotterdam gebracht. Het omslaan der reddingboot geschiedde ten 8.10, en ten 8.16 werd zij verbrijzeld en zij ligt thans gebroken en bodemloos aan het strand. Zonder hulp van de reddingboot zouden waarschijnlijk al de opvarenden zijn omgekomen, daar de stoomboot heden ochtend geheel wrak onder water zat. (De standaard, 18-08-1883).

BUSTURIA, 11-1888 opgeleverd door Tyne Iron SB. Co. Ltd., Newcastle (64) als LANCELOT aan F.F. Reid, Leith-U.K. 2.379 BRT. 1893 verkocht aan C.J. Turcan, Leith-U.K., in beheer bij Reid & Howard. 1894 verkocht aan Reid & Howard, Leith. 1900 verkocht aan Orbe y Gobeo, Bilbao-Spanje, herdoopt BUSTURIA. 1901 verkocht aan Cia. Cantabrica de Navegacion, Bilbao. 21-9-1907 tijdens een reis van Parazuelos naar Rotterdam, geladen met ijzererts, op de Nieuwe Waterweg bij Maassluis in aanvaring gekomen met het s.s. TIRFING (Ångfartygs A/B Tirfing, Gothenborg-Zweden, bouwjaar 1882, 1.122 BRT), in tweeën gebroken, aan de grond gezet en gezonken.

Maassluis, 21 Sept. Het st. Busturia, van Parazuelos, is hedennacht op het Zuiden bij het ten anker gaan met het ten anker liggende st. Tirfing in aanvaring geweest. De Busturia bekwam een gat ter hoogte van de machinekamer, waardoor deze vol water liep en het stoomschip aan den grond moest worden gezet. De Tirfing bekwam oogenschijnlijk geen schade en stoomde op naar Rotterdam.

Maassluis, 21 september. Hedennacht omstreeks 12.30 uur heeft er tijdens mist boven de Poortershaven een aanvaring plaats gehad tussen het ingekomen Zweedse stoomschip TIRFING en het binnenkomende Spaanse stoomschip BUSTURIA, waardoor de laatste aan bakboord ter hoogte van de machinekamer een gat kreeg, waarop het om zinken te voorkomen daar ter plaatse aan de grond werd gezet. (NRC, 22-09-1907).

Rotterdam, 24 september. Wij vernemen dat de bergingspogingen aan het stoomschip BUSTURIA zijn gestaakt en het schip is geabandonneerd. (NRC, 25-09-1907).

Het stoomschip BUSTURIA, op 22 september 1907 in de rivier Het Scheur, ongeveer 380 meter boven kilometerraai CLXIV onder de gemeente Maasland, ca. 220 meter uit de rechteroever, des voormiddags ca. 7 uur gezonken, geladen met ijzererts, zal van rijkswege worden opgeruimd. (NRC, 28-09-1907).

Maassluis, 9 oktober. Met het slopen van het stoomschip BUSTURIA is gisteren een begin gemaakt. Het moet tot 9 meter onder laagwater worden opgeruimd. (NRC, 10-10-1907).

Rotterdam, 12 oktober. Wij vernemen, dat het opruimen van het nabij Maassluis gezonken stoomschip BUSTURIA gegend is voor NLG 23.800. (NRC, 13-10-1907).

ROZENBURG. Deze week is een begin gemaakt met het opruimen van het wrak van de "Busturia", door middel van dynamiet. Dinsdagmiddag werd zulk een zwaar schot gelost, dat eenige stukken ijzer over den dijk den polder ingeslingerd werden, waar zij tot op de helft in den grond drongen. (RN, 17-10-1907)

Aan de firma F. De Groof, te Hansweert, is vergunning verleend tot vervoer van 1500 kilo dynamiet. Het vervoer zal plaats hebben per schip "Diabolo", schipper P. Tanis, met bestemming naar Rozenburg. Dit dynamiet moet dienen ter opruiming der nog aanwezige gedeelten van het wrak "Busturia" in den Nieuwen Waterweg. (RN, 31-12-1907).

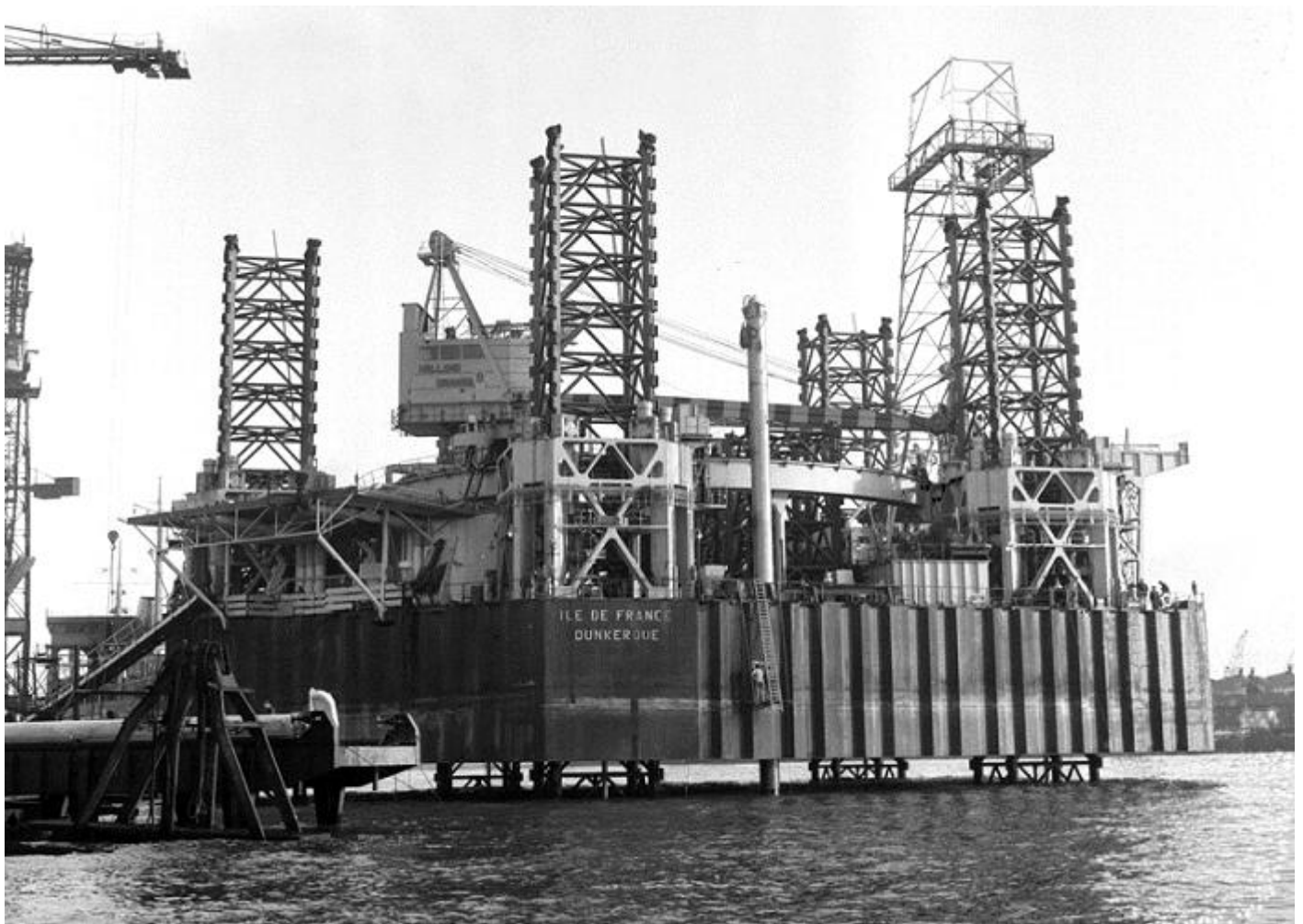
De burgemeester van Maasland zal hier in het openbaar verkoopen 2090 K.G. rood koper, 3210 K.G. geel koper, 770 K.G. metaal en 180 K.G. lood, hoofdzakelijk machineonderdeelen, afkomstig van het gezonken stoomschip "Busturia". (RN, 3-4-1908).

Do openbare verkooping van oud metaal, geel en rood koper en lood, afkomstig van het in de Maas gezonken schip "Busturia" heeft opgebracht f 3.287. (RN, 9-4-1908).

Maassluis, 15 juli. Het wrak van het in de Nieuwe Waterweg gezonken Spaanse stoomschip BUSTURIA is opgeruimd en door Waterstaat goedgekeurd. (NRC, 16-07-1908).

Operatie "Drieling" voltooid

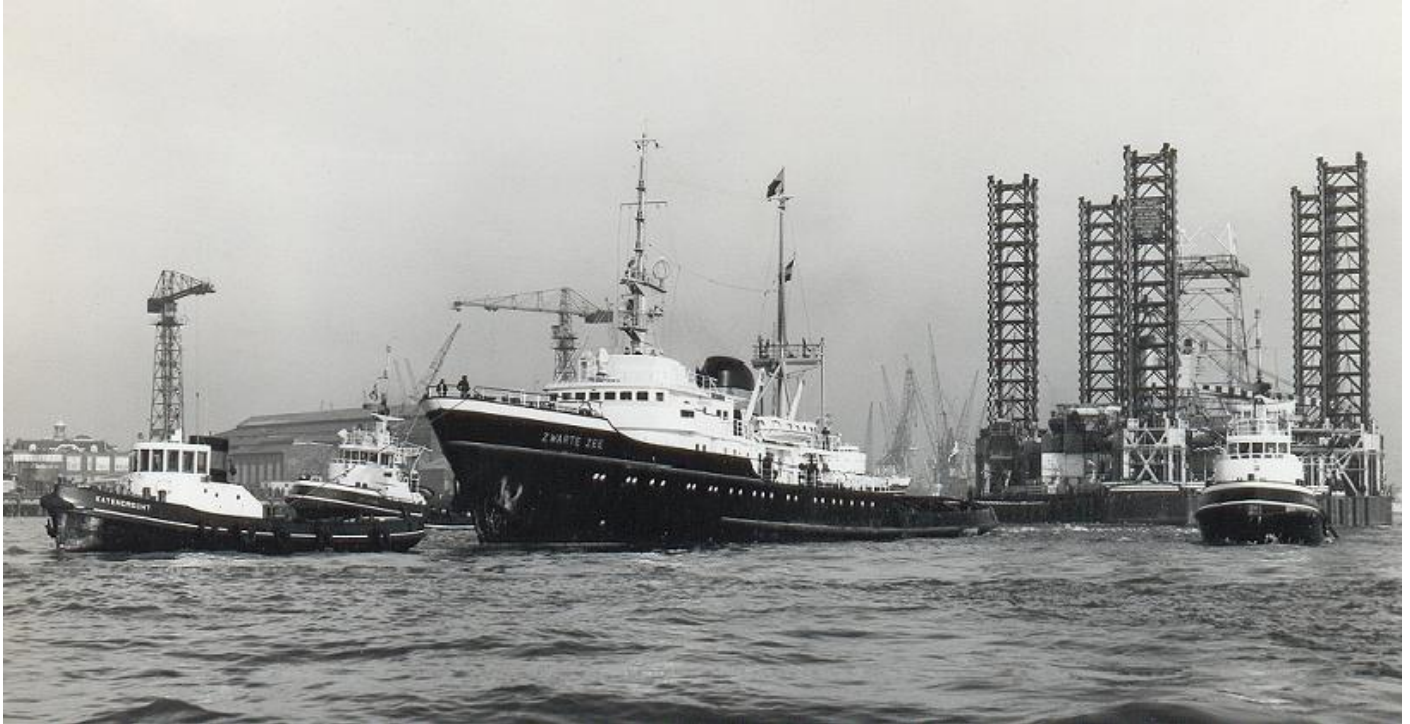
DEN HAAG, (ANP). — De operatie "Drieling" in de havenmond van de Nieuwe Waterweg bij Hoek van Holland is voltooid. De wrakken van twee Engelse stoomschepen, Fenham en William Hartman, en van het Spaanse ss. Bakio zijn naar meer dan 20 meter diepte gebracht door de sleehopperzuiger Sliedrecht 19. Het werk heeft ongeveer acht weken geduurd en omstreeks één miljoen gulden gekost. Het was, zoals gemeld, nodig met het oog op de grotere diepgang van schepen die in 1967 Europoort zullen binnenlopen. Het materieel zal nu nog tussen Maassluis en Poortershaven op de Nieuwe Waterweg worden ingezet om het wrak van het in 1907 gezonken Spaanse ss. Busturia (7.000 brt, 88,5 m lang), dat op 13 a 14 meter diepte ligt, naar een diepte van 17 meter te brengen. Van dit wrak resteert nog slechts de dubbele bodem, die in de vaargeul ligt die ontstaat als de bochtverbetering bij Maassluis volgend jaar gereed zal zijn. (HVV, 14-2-1966).



ILE DE FRANCE, Foto: Jan Voets/Anefo, 29-12-1965. Booreiland ILE DE FRANCE vrijwel gereed bij werf Gusto te Schiedam.

Dankzij de reputatie van Werf Gusto had de Franse Drilling Company Forasol contact opgenomen met Werf Gusto om voor 50% deel te nemen in een nieuwe Offshore Drilling Company, die Foramer werd genoemd. Dat was in 1964. De investeringen waren voor een bedrijf als Werf Gusto aan de hoge kant. Werf Gusto probeerde haar andere IHC Holland partners te interesseren om ook in dit nieuwe bedrijf deel te nemen, maar omdat de andere vijf geen kennis hadden van de Offshore Industrie werd dit aanbod beleefd geweigerd. Werf Gusto regelde een participatie van 33%. Dit resulteerde in een order voor het eerste vijf poten jack-up, het Ile de France.

Op de foto het booreiland Ile de France, gebouwd i.o.v het Franse bedrijf Foramer, bijna klaar om opgeleverd te worden. Dit eiland stond op vijf 'poten'. Foramer vond vier voldoende, maar Werf Gusto vond vijf stabiel en schonk uiteindelijk de 5e 'poot' gratis aan Foramer. Dit was het begin van een lange zakelijke 'vriendschap'. (Info: Werf Gusto, bouwnummer 314, 8.341 BRT).



ZWARTE ZEE sleept ILE DE FRANCE

Op 6 januari 1966 werd het vijfkantige booreiland in beweging gebracht door 4 Europoort-sleepboten en de ZWARTE ZEE (met voorspan van de KATENDRECHT), die tot taak had de de kolos ter bestemming (Dakar) af te leveren. Bijna 3.000 milj zeulen met een boorinstallatie, die niet alleen als eerste in Europa ontworpen, maar ook van een volkomen nieuw type is. Een tweevoudige primeur dus. Zoals gezegd, heeft de ILE DE FRANCE een vijfhoekige vorm, waardoor het gevaarte de bijnaam Petagoon kreeg. Het heeft vijf "poten", die een grote mate van stabiliteit en veiligheid garanderen en waarlangs het platform zich tot ongeveer 10 meter boven het wateroppervlak kan opvijzelen. Deze vierkante poten zijn open opgebouwd van buizen van hoogwaardig staal, berekend op hoge windsnelheden en daarmee gepaard gaande zware zeegang.

Eventueel kan de boorinstallatie op drie alternatieve poten blijven staan. De poten hadden tijdens de sleepreis een lengte van ongeveer 50 meter, maar werden na aankomst te Dakar tot 90 meter verlengd. De ILE DE FRANCE kan dan opereren in water tot een diepte van 0 meter. De maximum boordiepte bedraagt 6.000 meter. De hoofdafmetingen van het ponton zijn 55,24 x 53,50 x 7,75 meter. Er is een helioplatform van 18 meter doorsnede aangebracht.

Op het platform staat een rechte rail, die weer op een cirkelvormige rail kan draaien, een 150 tons kraan. Verder biedt het platform plaats aan de installaties voor de dieselelectrische aandrijving van de boor - het boren geschiedt vanuit een 43 meter hoge boortoren - de pompen en verdere apparatuur welke nodig is om het vloeibare goud aan de zeebodem te onttrekken. In het 8 meter hoge platform bevinden zich een aantal machinekamers en o.a. accommodatie voor 54 personen.

De ILE DE FRANCE werd door IHC-Holland ontworpen en gebouwd op de werf Gusto in opdracht van de Franse Maatschappij Foramer S.A., die gedurende twee jaar ging boren voor de Compagnie des Pétroles Total (West-Afrika). Om precies te zijn op 250 mijl ten zuiden van Dakar. (De Sleeptros. Foto: F. Stigter).

1-1966 gedetacheerd NRS: J.J. v.d. Sluys, A. Visbeen en E. van Loenen.

Harwichboot brengt schipbreukelingen binnen

Liberiaans schip (SOUTH AMERICA) brandt als een fakkel bij lichtschip Goeree

(Van onze correspondent in Rotterdam) Vier en twintig berooide zeelieden, een gemengd gezelschap van Hondurezen en Peruvianen kwamen vanmorgen om half 8 over de gangway van de Harwichboot AVALON. Onder hen waren er die zo uit de machinekamer waren weggelopen en in aller haast nog een trui hadden kunnen aanschieten toen kapitein Stanislaus Columbus het bevel gaf "schip verlaten". Dat schip was het Liberiaanse s.s. SOUTH AMERICA, sinds middernacht met een fel brandend achterschip rondrijvend op 10 mijl ten westen van het lichtschip Goeree.

Om 2 uur had de gezagvoerder de brand gemeld en hulp verzocht. Om kwart over 3, toen de toestand blijkbaar onhoudbaar werd, gaf hij het internationale noodsein SOS. Van vier kanten kwamen schepen op de South America aanvaren op volle kracht.

Van Hoek van Holland naar Harwich op weg zijnde stoomschip AMSTERDAM, de Harwichboot AVALON, die naar de Hoek op weg was, een Zweeds schip en de sleepboot MAASBANK.

Het was tenslotte de MAASBANK, die de opvarenden aan boord nam, toen het achterschip van de Liberiaan een grote brandende fakkel leek. De AVALON zond daarop 'n sloep naar de MAASBANK om de schipbreukelingen over te nemen en naar de Hoek te nemen. Alleen zes officieren bleven op de MAASBANK achter, die de bestrijding van het vuur aanving. Twee dagen al was er brand in ruim 5, vertelden de schipbreukelingen, toen ze in Hoek van Holland aan wal kwamen, nadat in vliegende haast alle passagiers waren gedebarkeerd, want het had de altijd op tijd varende AVALON vijf kwartier gekost om de eerste plicht van de zeeman te vervullen. ... de zeeman in nood bijstaan.

Hulp ingeroepen

De Liberiaan, een stoomschip van 5361 BRT. gebouwd in 1947 en eigendom van de Empire Shipping Corp. in Monrovia was met een lading vismeel op reis van Peru, via Djiboeti naar een Poolse haven.

"We konden het vuur, dat in ruim 5 woedde wel in bedwang houden," vertelden ze, "maar vannacht om 12 uur werd het ernstiger. De vlammen sloegen uit het ruim. We zijn toch doorgegaan met blussen maar veel hielp het niet. Toen riep de kapitein ook hulp van de wal in."

Explosies

Het eerst was een passagiersschip (AMSTERDAM) bij ons. Om 3 uur zag het er naar uit, dat we het niet zouden houden. Vaten gasolie, die aan dek lagen, ontploften en we konden weinig meer uitrichten. Het was te gevaarlijk om bij het brandende ruim te blijven. Om kwart over 3 gaf de kapitein dan ook het noodsein en korte tijd later was er nog een passagiersschip (AVALON) bij ons en kwam er een sleepboot langszij (de MAASBANK). De ontploffingen gingen door en we kregen bevel om het schip te verlaten.

Over een stormladder kwamen we aan boord van de sleepboot en kort daarop kwam een sloep van de AVALON ons afhalen. Onze officieren bleven aan boord van de MAASBANK. We hebben in de haast nog wat van onze bezittingen kunnen bijeenrapen. De bagage is nog op de sleepboot". Zoals altijd werd de mobiele colonne van het Rode Kruis in Hoek van Holland gewaarschuwd. Met koffie en cognac konden de schipbreukelingen in het gebouw van het Groene Kruis voorlopig op verhaal komen. De sleepboot Steenbank heeft de brandende SOUTH AMERICA vastgemaakt en op sleeptouw genomen in noordelijke koers, tegen de wind in om vuur en rook naar achteren te dwingen en te voorkomen, dat het vuur naar de machinekamer overslaat. De sleepboten MAASBANK en SCHOUWENBANK varen elk aan een zijde van de South America en gaan door met blussen. De sleepboten hebben goede hoop het vuur te bedwingen en de South America binnen te slepen. (NvhN, 11-2-1966).



Bemanning gered Schip op zee in lichter laaie

SMIT-SLEPERS POGEN BRAND TE BLUSSEN (Van een onzer verslaggevers) ROTTERDAM, vrijdag. — Het Liberiaanse vrachtschip SOUTH AMERICA dat onder commando van kapitein Stanislas Columbus met een lading vismeel uit Peru op weg was naar Polen, kwam vannacht op 45 mijl ten westen van Hoek van Holland in lichter laaie te staan. Doordat de lading was gaan broeien sloegen een aantal vaten met gasolie, die aan dek stonden uit elkaar en in een oogwenk brandde het achterdek als een fakkel.

De Europoort-sleper Maasbank van L. Smit & Co. kwam het schip te hulp, evenals de Engelse Harwichtboot Avalon, die van haar route afweek en naar de brandende Liberiaan opstoomde. Toen de Avalon ter plaatse was had de Maasbank de 6 officieren en 25 bemanningsleden al van boord gehaald. De Avalon zette sloepen uit en nam de 25 bemanningsleden van de Maasbank over. De zes officieren bleven op de sleepboot, die met brandbluskanonnen het razende vuur op het achterdek van het Liberiaanse Libertyschip poogde te bestrijden. De Schouwenbank, eveneens van L. Smit & Co. vertrok uit Hoek van Holland om de Maasbank te assisteren.



De Avalon arriveerde vanmorgen vroeg in Hoek van Holland met de 25 geredde zeelieden. Zij vertelden niet te geloven dat hun negentien jaar oude schip nog te redden was. Vreemd genoeg heeft vrijwel niemand van de passagiers aan boord van de Avalon iets van de reddingsactie gemerkt. Zij sliepen. (Het Parool, 11-02-1966). NB: SOUTH AMERICA, geen type Liberty.



Foto's: Joost Evers, Anefo, Vervaardigingjaar 11 februari 1966. Omschrijving De brand aan boord van het Libertyschip "South America" heeft zich zondag plotseling uitgebreid tot het gehele schip. Van voor tot achter laaiden de vlammen op en de kans, het schip te kunnen behouden, lijkt hiermee vrijwel verkeken. Collectie Algemeen Nederlands Persbureau – Fotoarchief, 1963-1968. ANP Foundation.



Liberiaan bij De Hoek brandt als een fakkel

(Van een onzer verslaggevers) Het Liberiaanse stoomschip South America brandt als een fakkel. De hitte was vannacht zo groot, dat de sleepboot Maasbank de vlucht moest nemen. Aan blussen viel niet meer te denken. De kans dat de scheepshuid door de hitte zal barsten is groot. Volgens experts is de mogelijkheid om het schip te bergen uitermate klein geworden. Het vuur in de lading vismeel, dat door de waterkanonnen van de sleepboten Schouwenbank en Steenbank een etmaal lang tot het achterschip was beperkt sloeg gisteravond; tegen half elf over naar het gehele schip.

De 5361 ton metende Liberiaan, met vismeel geladen, raakte vrijdagochtend 35 mijl ten westen van Hoek van Holland in brand. Later is het schip vijf mijl, ten westen van dezelfde plaats in ondiep-water voor anker gegaan. De South America, die niet in de vaarroute ligt, werd in 1947 gebouwd op een werf in Sunderland (Engeland). (HVV, 14-2-1966).

Lot brandende SOUTH AMERICA nog onzeker

(Van een onzer verslaggevers) De uitslaande vlammen op de South America zijn thans gedoofd, maar nog steeds is het schip gehuld in grote rookwolken die opstijgen uit de ook tussendecks geladen balen vismeel waar het vuur nog van geen wijken weet. Het schip verkeert in een deplorabele toestand: het achterschip is weggezakt, de masten zijn verschrompeld en de dekken zijn kromgetrokken door de enorme hitte. Toch is het enkele experts van Rijkswaterstaat en van Van den Taks' Berging, woensdagmiddag gelukt even een kijkje aan boord te nemen. Het bleek echter nog niet mogelijk een juist beeld van de situatie van het schip te krijgen. Vermoedelijk zullen er duikers aan te pas moeten komen voor het onderzoek van de bodem om ten slotte te kunnen oordelen over het lot van de South America. Het is niet uitgesloten dat het schip onder de wrakkenwet zal worden geplaatst en ter plaatse moet worden gesloopt. Een beslissing is echter niet op korte termijn te verwachten. (HVV, 17-2-1966).

SOUTH AMERICA nog te bergen?

De brand op het s.s. South America, dat vorige week aan de rand van de Maasvlakte aan de grond werd gezet, is uitgewoed. Vanmorgen is het bergingsschip Dolfijn van Van den Tak naar het uitgebrande schip gevaren. Duikers zijn aan boord en langs de romp van de South America begonnen met een nauwkeurig onderzoek naar de schade. Zelfs wanneer het schip niet geheel waterdicht meer mocht zijn bestaat er een kans, dat het alsnog kan worden geborgen. (HVV, 22-2-1966).



De Ervaring van een ZEEKAPITEIN

"Wanneer Nederlanders er niet in slagen, mensen te redden en een schip te behouden, dan kan iedereen zich verder de moeite besparen"

Van onze correspondent HOEK VAN HOLLAND. Toen de ramp met de Liberiaanse vrachtvaarder "South America" bij Hoek van Holland definitief kon worden afgewikkeld, omdat het schip totaal uitgebrand als een schroothoop op de zandbanken voor de Nieuwe Waterweg moest worden achtergelaten, kon de door zorgen gekwelde kleine Griekse kapitein Kouloumpis de balans opmaken. In een Rotterdams hotel analyseerde hij: "Mijn negentien jaar oude schip heb ik verspeeld, de lading vismeel is geheel verloren gegaan, maar toch was ik blij dat de ramp ons in de buurt van Nederland is overkomen. Nergens ter wereld wordt beter en sneller hulp geboden dan hier. Wat de redders en slepers in de afgelopen dagen hebben gepresteerd is uniek in de wereld en daarvoor ben ik erg dankbaar. De volledige bemanning is in recordtijd van boord gehaald en de slepers hebben zelfs nog enkele dagen gehoopt de onstuimige vuurmassa in de ruimen te kunnen bedwingen. Ik durf te zeggen; wanneer Nederlanders er niet in slagen mensen te redden en een schip te behouden, dan kan iedereen zich verder de moeite besparen".

Vakmanschap

In zijn hotelkamer plaatste Kouloumpis de laatste notities in het logboek van de "South America". De reis naar Polen eindigde abrupt in Het Kanaal toen de broeiende lading plotseling fel tot ontbranding kwam. De noodsignalen brachten redders en bergers in Hoek van Holland in het geweer en korte tijd later waren drie slepers van L. Smit en Co. uit Rotterdam op de plaats van de ramp. De reddingsboot "Koningin Juliana" onder commando van schipper Willem van Seters koos zee, maar kon spoedig terugkeren omdat de "Maasbank" de in paniek geraakte en door de vlammen bedreigde bemanningsleden van boord had gehaald. Het getuigde van veel vakmanschap dat de Nederlanders erin slaagden de rokende "South America" naar ondiep water te slepen.

Onderscheiden

De waarderende woorden van de Griekse kapitein, die alle wereldzeeën heeft bevaren, kregen vooral een warm onthaal bij schipper VAN SETERS (59). Hij is kapitein van de "Juliana", een van de dertig reddingsboten die langs de Nederlandse kust zijn gestationeerd. Ofschoon hij in vaste dienst is van de maatschappij doet Van Seters zijn gevaarlijke werk tegen een bescheiden vergoeding. De meeste bemanningsleden zijn vrijwillige "opstappers" die aan hun werk hoogstens een geringe premie kunnen overhouden. Vanuit zijn woonkamer in Hoek van Holland kijkt de roodharige Seters uit op de monding van de Nieuwe Waterweg waar de schepen voor Rotterdam binnenlopen. Aan de voet van de dijk ligt de "Koningin Juliana" die een waarde heeft van een half miljoen gulden. Dezer dagen werd hij met zijn bemanning officieel onderscheiden voor zijn onverschrokken optreden bij stranding van de "Ping An" bij Terheyde.

27 Chinezen

In de koude novemberochtend, toen het water met windkracht elf tot wilde schuimmassa's werd opgejaagd, was Van Seters erin geslaagd 27 angstige Chinezen veilig aan land te brengen. De oorkonde sprak over een "stoutmoedige redding". Achter deze woorden schuilt een van de opwindende avonturen die de Nederlandse redders zo'n grote faam hebben verschaft, maar die Van Seters zonder een spoor van emotie navertelt. "Rond vijf uur in de morgen voeren we uit. Aan boord had ik voor het eerst mijn zoon Hendrik. Ook machinist Grootenboer had zijn zoon meegebracht. Er stond een hoge zee. Overdag kan ik aan de kleur van het water precies zien waar de gevaarlijke zandbanken zitten waarop je kunt vastlopen, maar 's nachts is dat wat moeilijker.

508 mensen

Voor deze redding — een van de spectaculairste in de geschiedenis — kregen de mannen van de "Juliana" en de "Prinses Margriet" (die ook 21 man van boord hadden gehaald), dezer dagen een hoge onderscheiding. De ex-garnalenvisser uit Stellendam, Willem van Seters, voegde daarmee weer een medaille toe aan de collectie die hij in 32 jaar bij de reddingmaatschappij heeft verworven. Totaal heeft hij 508 schipbreukelingen bij leven gered. Nog nooit heeft hij één keer misgegrepen of verkeerd gestuurd wanneer zeelieden hulpeloos aan een touw langs de scheepswanden wachtten op de reddende handen die door Van Seters langszij werden gebracht. Wel heeft hij in de loop der jaren enkele leden van zijn eigen bemanning verspeeld. "Ik zeg altijd tegen mijn mensen: jongens, iedereen moet voor zichzelf zorgen, want anderen kunnen het niet voor je doen."

Muur van water

Toch vonden we in dit ondiepe water de weg naar de Ping An. De kracht van de zee was zo groot dat een metalen buis aan dek werd omgebogen terwijl een metalen plaat van het stuurhuis werd afgerukt. Soms stonden we voor een muur van water. Dan werden we enkele meters omhoog gegooid om even later met een harde slag terug te vallen. De Ping An rees tien meter boven ons uit en vijftig paar angstige Chinese ogen staarden over de reling toen we aankwamen. Steeds weer werd het grote schip uit de golven opgetild om enkele seconden later sidderend op het strand te worden neergesmaakt. Ik beduidde de kapitein dat hij de mannen stuk voor stuk aan een touw moest laten Zakken. Het was niet mogelijk om langszij te blijven en telkens wanneer er een man aan een touw langs de scheepswand hing, stuurde ik de boot, opgenomen in een hoge golf, langs de Ping An. Terwijl onze mannen de schipbreukelingen aanpakten, moest de kapitein het touw laten vieren. Dit hachelijke karwei gelukte 27 keer achtereen. Enkele malen helde de grote zwarte muur van de Ping An naast ons vervaarlijk in onze richting en soms sloegen de golven over onze boot heen. De geredde mannen werden opgeborgen in een van de gepantserde warme ruimen van de "Juliana" en daar zaten ze muisstil bij elkaar. Pas toen we enkele uren later in Hoek van Holland arriveerden, kwamen de tongen los. Ze keken me verwonderd en gelukkig aan en drukten me zwijgend de hand."

Hun zoons

Een aantal jaren geleden kwamen de sleepboten Ganges en Witte Zee op de Maasvlakte in moeilijkheden. Van Seters zegt: "Ik heb de zee nog nooit zo woest gezien. Er was geen water meer te zien, alles was schuim. Op de gestrande schepen was paniek uitgebroken. Met donderend geraas werd onze boot telkens weer tegen de Ganges en de Witte Zee gesmeten. De stootrand versplinterde en de wanden van onze boot liepen ernstige schade op. Niet minder dan 25 keer moest ik aanvaren om de mensen van boord te halen. Ineens hoorde ik iemand roepen dat er een redder overboord was geslagen. Een man met een kaal hoofd. Dat kan niemand anders zijn dan mijn zwager Arend, flitste het door mijn hoofd. Bij thuiskomst bleek hij inderdaad te ontbreken." Ook machinist Grootenboer van de "Juliana" heeft een broer op zee verloren. Niettemin hebben Grootenboer en Van Seters op hun schip een plaatsje ingeruimd voor hun zoons, die bij de Ping An de vuurproef goed hebben doorstaan. "Mensen in nood te kunnen helpen geeft veel voldoening", mijmert Van Seters. "Ondanks de gevaren die eraan zitten, mag Hendrik meedoen, want aan deze roeping mag niemand verzaken ...Een reddingboot-kapitein: "Ik zeg altijd tegen mijn mensen: jongens, iedereen moet voor zichzelf zorgen, want anderen kunnen het niet voor je doen". (De Telegraaf, 12-3-1966).

Gebroken wrak SOUTH AMERICA onder de wet

(Van eert onzer verslaggevers) Het is nu vrijwel zeker dat het gedeeltelijk uitgebrande Liberiaanse vrachtschip South America dat bij de Maasvlakte aan de grond gezet is, door Rijkswaterstaat onder de wrakkenwet wordt geplaatst. Het is daarbij nog lang geen uitgemaakte zaak dat het ongelukkige schip ter plaatse zal worden gesloopt. De kosten van het slopen overtreffen vandaag de dag veelal die van de schrootwaarde. Aangezien het schip geen enkel beletsel vormt voor de scheepvaart is het niet uitgesloten dat men het wrak laat zitten waar het zit. Het stormachtige weer van de laatste dagen heeft de romp van de South America geen goed gedaan. Met kijkers meent men te hebben kunnen constateren dat het wrak op één of meer plaatsen is gebroken. (HVV, 26-3-1966).

Genie gaat strand Westerschouwen NIET schoonmaken

(Van een onzer verslaggevers)

Schouwen-Duiveland krijgt bij het schoonmaken, van het met stookolie besmeurde strand tussen Westerschouwen en Scharendijke géén assistentie van de Genie. De staatssecretaris van de Landmacht, de heer G. Peijnenburg, heeft het verzoek van burgemeester H.P. Eyerwijn; van Westerschouwen om bulldozers en graafmachines te sturen op drie gronden' af gewezen.

Ten eerste meent hij, dat er geen sprake is van een noodsituatie.

Ten tweede wil hij niet dat het leger particuliere bedrijven' onnodige concurrentie aandoet.

En tenslotte heeft de Genie op het ogenblik niet genoeg materiaal voor een hulpactie. Het Genie-materiaal wordt thans gebruikt bij grondwerk voor Het Dorp en het schietbanencomplex De Harskamp, de staatssecretaris acht het onverantwoord daar bulldozers etc. weg te halen.

Burgemeester Everwijn beraadt zich thans over andere middelen om hulp te krijgen.

Inmiddels gaat de bulldozer van het waterschap Schouwen door met het opschuiven van de kwakken olie naar de duinrand.

Bij de overgang te Westerschouwen is het strand thans redelijk schoon. Voor de Paasdagen hoopt men ook nog een deel van het strand bij Renesse vrij te maken van de kleverige smetten. De met olie besmeurde vogels die zaterdag nog levend op het strand werden aangetroffen en in een schuur van Staatsbosbeheer te Haamstede een Pril-behandeling kregen, zijn alle gestorven.

Gisteren hebben leerlingen van de christelijk-nationale school te Haamstede op het strand nog vier olieslachtoffers gevonden. Ook deze dieren kregen een Pril-behandeling. Ze maken het goed.

South America

Een marinevliegtuig heeft dinsdag geruime tijd gecirkeld boven het uitgebrande en op drie of meer plaatsen gebroken wrak van het s.s. South America. Er is geen spoor van olie waargenomen bij het schip. Tot op heden, is er dan ook geen aanleiding voor dat de olieoverlast op Schouwen veroorzaakt is door het bij de Maasvlakte aan de grond gezette schip. (HVV, 6-4-1966).

s.s. SOUTH AMERICA, IMO 5529657, 2-1947 opgeleverd door Short Bros. Ltd., Sunderland (494) als RIO TEUCO aan Argentine Government - Flota Mercante del Estado, Buenos Aires. 5.381 BRT. 11 kn. 1961 verkocht aan Empresa Lineas Maritimas Argentinas, Buenos Aires. 1964 verkocht aan Empire Shipping Corp., Monrovia-Liberia, in beheer bij Lemuria Shipping Corp., New York, herdoopt SOUTH AMERICA. 11-2-1966 tijdens een reis van Chimbote naar Rostock, geladen met vismeel, brak er brand uit in de lading, op de Maasvlakte aan de grond gezet, 22-2-1966 brand onder controle, in drieën gebroken, total-loss verklaard.

Rotterdams burgervader werd misselijk - Gulf-raffinaderij maakt einde aan luchtverontreiniging

Burgemeester Thomassen van Rotterdam heeft gistermiddag in de gemeenteraad bekend gemaakt, dat de Gulf-raffinaderij in Europoort in mei tijdelijk buiten bedrijf zal worden gesteld voor een algemene onderhouds- en verbeteringsbeurt. De raffinaderij zal met behulp van deskundigen van bouw- en woningtoezicht van Rotterdam voorzieningen aanbrengen, die een einde moeten maken aan de vrij ernstige luchtverontreiniging die de raffinaderij veroorzaakt.

De burgemeester merkte op, dat Gulf door de raad als zondaar is aangemerkt en zijns inziens terecht. Bij een recent bezoek aan Hoek van Holland werd de burgemeester onderweg zelf misselijk van de geuren van de Gulf. Het is duidelijk, aldus de burgemeester, dat het grenspunt is bereikt van de verontreiniging van de lucht. De maatregelen om een beter evenwicht te bereiken tussen welvaart en welzijn zullen strenger moeten worden.

De toezegging van de Gulf-raffinaderijen, dat het bedrijf in mei zal worden stilgelegd voor een totale revisie is gistermorgen gedaan in een gesprek tussen directie en burgemeester. (NvhN, 18-2-1966).



Pleidooi voor Engelse supercontainerhaven

(Van een onzer verslaggevers) Tijdens de 89ste jaarvergadering van de Engelse Kamer van Scheepvaart heeft Mr. Richard Hill een vurig pleidooi gehouden voor de aanleg van een super-containerhaven in Engeland. Hij achtte dit een vitale, nationale noodzaak waarmee in één slag de kosten van, zeevracht door het gebruik van grotere schepen, de kosten van laden en lossen en de tijd hiervoor nodig, zouden kunnen worden verminderd. De heer Hill ziet daarbij een grote rol weggelegd voor de rol-op rol-af-schepen. In de Verenigde Staten is men reeds voornemens een speciale containerhaven aan te leggen. Wij tekenen hierbij aan, dat de Beneluxhaven in Europoort reeds op weg is een speciale containerhaven te worden. De Noordzeeveerdiensten zijn er sinds een half jaar gevestigd met hun rol-op rol-af-dienst op Hull en binnen enkele jaren zal ook Hudig en Pieters er te vinden zijn met een rol-op rol-af-veerdienst op Engelse havens. De Eemhaven lijkt zich meer te ontwikkelen tot haven voor het zeetransport van containers op de grote afstand. Hiervoor zal gebruik gemaakt worden van speciale containerschepen die worden geladen en gelost met behulp van kraanbruggen of speciaal voor het doel gebouwde kranen. De United States Lines zullen dit containertransport tussen Amerika en Antwerpen-Rotterdam (Eemhaven) in de tweede helft van maart, openen met het snelle m.s. American Racer. (HVV, 26-2-1966. Foto AMERICAN RACER: Bob Scott/Ship-spotting, 1980, Rozenburg).

NB: AMERICAN RACER, IMO 6414069: 7.509/11.202 BRT, 4.269/6.695 NRT, /13.477 DWT. 21 kn. 2 waterpijpketels, v.o. 2.280 m², 68 atm., Babcock & Wilcox Co. 18.750 APK, 13.988 kW, 2 S Turbines, Gen. Electric Co., Lynn. 1964 opgeleverd. DLR 1998, U.S.Reserve Fleet. 2011 gesloopt.

2-1966 gedetacheerd NRS: A.J.E. van Beek en F.W. Straalman.



Brits schip voor kust in moeilijkheden

ROTTERDAM (ANP) — Vier Nederlandse sleepboten hebben gisteravond een moeilijk karwei verricht door het Britse schip MANAAR (8.970 BRT) de Waterweg binnen te halen. Tijdens harde wind, windkracht zeven, raakte het Britse schip, geladen met stukgoed en eigenlijk met bestemming Londen, in moeilijkheden op 21 mijl van het lichtschip Goeree. De Brit had met machineschade te kampen. De sleepboten SCHOUWENBANK en MAASBANK van L. Smit & Co. voeren uit van Hoek van Holland en slaagden er in vast te maken. De EUROPA en de STEENBANK kwamen later ter versterking om het Britse schip onder moeilijke omstandigheden (rukwinden en regenbuien) veilig binnen de havenhoofden te krijgen. Om kwart over elf arriveerde men binnen de Waterweg. De MANAAR is bij Verolme afgeleverd voor reparatie. (HVV, 24-3-1966).

MANAAR, IMO 5218846, 10-1950 opgeleverd door Wm. Hamilton & Co. Ltd., Port Glasgow (481) als MANAAR aan Thos. & Jno. Brockebank Ltd., Liverpool-U.K. 8.996 BRT, 15 kn. 3 S Turbines, D. Rowan & Co. Ltd. 28-7-1971 gearriveerd bij Han Tai Iron & Steel Co. Ltd., Kaohsiung om gesloopt te worden, 20-8-1971 aanvang sloop. (Foto: David Meare, 1964, Colombo).



TRANSWORLD RIG 58 met de sleepboot ZWARTE ZEE, passage Maassluis, foto: Dick Lemcke, 3-4-1966

ZWARTE ZEE weer op weg "Even" een booreiland verslepen, Transworld Rig naar Nigerië (Van een onzer verslaggevers) Even een booreiland verslepen kan zo langzamerhand gaan behoren tot de wat eentonige afscheidsgroet van de mannen die zich schepelingen van de Zwarte Zee mogen noemen. Smit en Co.'s sterkste zeesleper heeft zich, zo lijkt het de buitenstaander, in de laatste twee jaar niet anders dan met het vervoeren van dit nieuwe verschijnsel der zeven zeeën beziggehouden.

Gisteren was het weer zover. Toen voer de Zwarte Zee onder commando van kapitein A. Poot uit met ditmaal een produkt van eigen bodem in zijn kielzog: de Transworld Rig 58. Tegen twee uur vertrok het gevaarte uit de werkhaven van Wilton in Schiedam om door de sleper 5000 mijl ver naar zijn locatie voor de kust van Nigeria te worden getrokken.

Uit Schiedam is een vertrouwd beeld verdwenen. De werf moet het voortaan doen zonder de allesoverheersende contouren van de Transworld Rig, in de laatste maanden in Schiedam samengebouwd, nadat Van der Giessen-De Noord, de NDM en P. Smit jr. er de verschillende onderdelen voor hadden aangedragen.

Samenspel

Samenspel bleek ook een eerste voorwaarde bij het eerste tiental mijlen dat het enorme boorplatform diende af te leggen. Niet minder dan zes sleepboten lagen zondagmiddag tegen half twee onder stoom om de Zwarte Zee op het eerste traject — van werkhaven tot buiten de pieren van Hoek van Holland — te assisteren. Smit en Co.'s sterkste sleper toonde zich een waardige majesteit onder zijn kleine soortgenoten. Hij liet zich met een kalm gangetje precies voor het platform slepen en zette, toen de nylon trossen waren bevestigd, zijn machtige schroeven in een ontspannen wenteling. De kleine assistenten deden vooreerst het zware werk. Hoe goed alles tevoren was berekend en getimed, bleek toen zondagmiddag omstreeks kwart voor twee de Transworld Rig aarzelend in beweging kwam. Door onbegrijpelijke manoeuvres van de zeven

slepers gleeed het gevaarte beheerst de haven uit, nam een correcte draai naar rechts en lag toen trots te glorren in het midden van de Nieuwe Maas. Zeven minuten werk, massa's hoofdbrekens vooraf. Het was een machtige vloot die even later, met een vaart van enkele mijlen per uur de Maas afzakte. Voorop de Zwarte Zee, aangetrokken door de Kijkduin, aan weerszijden van de sleepreus de Vikingbank en de Maasbank en aan iedere kant van het boorplatform de Europa en de Azië. De Katendrecht bleef daar als een waakzaam hondje bijhangen.



Machtig

Vele duizenden belangstellenden hebben dit machtige schouwspel bijgewoond, toen de sleep langzaam maar gestaag voor stroom naar de Hoek sukkelde. Het grootst was de belangstelling nog in Vlaardingen, waar zich onder de duizenden mensen langs de rivier de familieleden van de schepelingen en de runners aan boord van de Transworld Rig hadden gevoegd. Omstreeks zes uur bereikte het platform de pieren. Daar maakten de Europa en de Azië los. De Vikingbank en de Maasbank gingen mee buitengaats en koersten samen met de Zwarte Zee op naar een plek 30 mijl buiten de kust voor Hoek van Holland. Daar werd voor de eerste maal in volle zee het zakken en stijgen van het platform langs de vier bijna veertig meter hoge kolommen beproefd. Daarna mocht de zeesleper het karwei alleen zien te klaren. Gezagvoerder Poot heeft berekend, dat de locatie voor de kust van Nigerië binnen 90 dagen kan worden bereikt. Of men er dan werkelijk is, was gisteravond nog een onzekere zaak, want in de mast van de Zwarte Zee verscheen tegen vertrektijd als bestemmingsvlag de Portugese. Vooreerst is dat echter niet het grootste probleem waarmee de bemanning van de Zwarte Zee, de vijf runners en de personeelsleden van opdrachtgever Transworld Drilling Co., hebben te kampen. Daar is in de allereerste plaats het weer, grillig en onberekenbaar genoeg nog altijd om een sleep als deze ernstig parten te spelen.

Hoofdbrekens

Een andere zaak die nog de nodige hoofdbrekens zal kosten, is de bevoorrading van de zeesleper. De 750 ton olie in de bunkers drukten de gigant gisteren bij het vertrek diep in het water. Maar verder dan Dakar zal hij toch niet met deze voorraad kunnen komen.

Dat wordt dus tussentijds bunkeren, een karwei dat wel moet plaatshebben in volle zee. Men loopt nu eenmaal met een kolos als de Transworld Rig 58 op zijn poten houdt. Er plecht niet even een haven binnen. Smit en Co. heeft het voornemen zijn overige, slepers voor de kust van Afrika geregeld naar de Zwarte Zee te dirigeren en hem varende weg van brandstof te voorzien.

Rustig kabbelden gisteren op de Nieuwe Maas de golfjes over de voorste buizencombinatie die de Transworld Rig 58 op zijn poten houdt. Er zullen er nog vele volgen voor het Schiedamse produkt en zijn Maassluise geleider op hun bestemming arriveren. (HVV, 4-4-1966. Foto: Jan Voets, ANEFO, 3 april 1966, passage Hoek van Holland).

Optie op Europoortterrein - In Botlek nieuw graanbedrijf

(Van onze correspondent) ROTTERDAM, 21 april — In het Rotterdamse havengebied is vorig jaar 8,2 miljoen ton graan aangevoerd: meer dan ooit tevoren. Deze hoeveelheid zal ook dit jaar wel weer worden gehaald. De Graan Elevator Maatschappij en de Graan Silo Maatschappij die deze aanvoer op één miljoen ton na geheel op- en oversloegen hebben in het Botiekgebied voor 45 miljoen gulden een nieuw bedrijf gebouwd dat in oktober geheel klaar komt en dan vier miljoen ton per jaar gaat verladen. Beide ondernemingen hebben al een terrein in de Europoort in optie waar graantankers boven de 60.000 ton zouden kunnen worden ontvangen en een soortgelijk bedrijf als in de Botlek zou kunnen worden gebouwd. Of en wanneer dat gebeurt is nog onzeker. Het nieuwe bedrijf in de Botlek heeft vier vaste wal-elevatoren met een capaciteit van 400 ton per uur. De silo heeft een capaciteit van 60.000 ton. Daar naast heeft het bedrijf van de GEM 26 drijvende pneumaten die een op stroom liggend schip kunnen leegzuigen. (De Volkskrant, 21-04-1966).



Schip in Waterweg vastgelopen en weer vlotgetrokken

(Van onze correspondent) HOEK VAN HOLLAND, zaterdag. Het ruim 5000 ton metende motorschip Kinderdijk van de Holland Amerika Lijn is gisteravond tegen acht uur in de Nieuwe Waterweg ter hoogte van het semaphoor in Hoek van Holland aan de grond gelopen. Er stond een harde wind en het was vallend water. Drie Europoort-slepers van Smit & Co's Internationale Sleepdienst, de Schouwenbank, Steenbank en Europa, waren spoedig ter plaatse en wisten even na 10 uur de Kinderdijk los te trekken. Het schip liep lichte averij op en is naar de werf van Wilton-Fijenoord in Schiedam gesleept. De stranding ontstond door een mankement aan de stuurinrichting. (Het Parool, 23-4-1966. Foto KINDERDYK: Walter E. Frost, 19-7-1966, Vancouver).

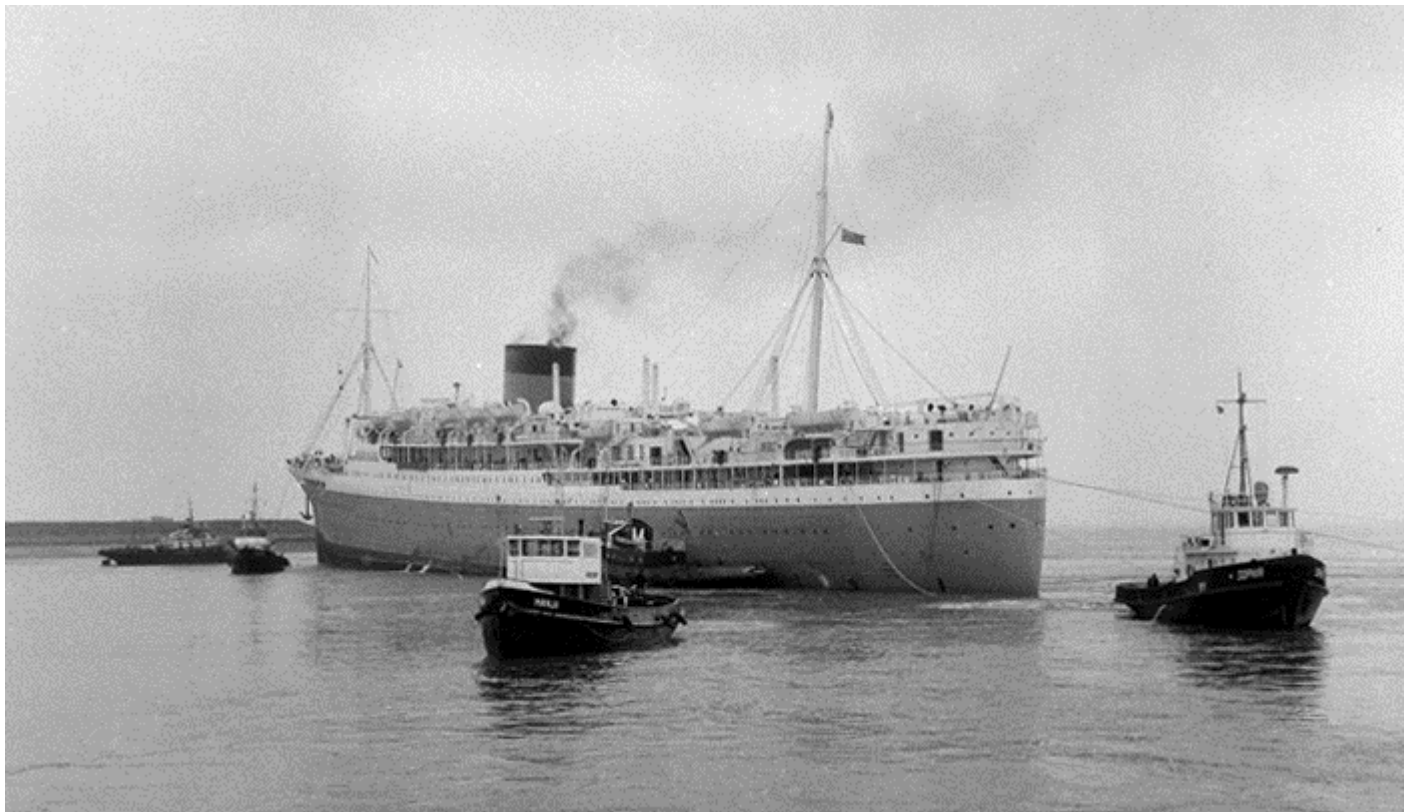
KINDERDYK, IMO 5187360, 15-1-1955 kiel gelegd, 17-9-1955 te water, 2-3-1956 opgeleverd door N.V. Scheepswerf en Machinefabriek Koninklijke Maatschappij 'De Schelde', Vlissingen (280) als KINDERDYK aan N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij 'Holland-Amerika Lijn', Rotterdam. Brandmerk 9462 Z ROTT 1956. 5.634 BRT, 3.153 NRT, 7.200 DWT. 16 kn. 7.200 EPK, Werkspoor N.V., Amsterdam. 10-4-1970 verkocht aan Splosna Plovba Piran, Koper-Joegoslavië, herdoopt BOROVNICA. 17-3-1962 op de Weser aanvaring gekomen met het Duitse m.s. CARRERA, als gevolg van de aanvaring zinkt het Duitse binnenvaartschip. Twee opvarenden komen hierbij om het leven. 1982 verkocht voor sloop aan Brodospas, 30-12-1982 te Split om gesloopt te worden.

Boeiend schouwspel in Vlissingse haven - Brits passagiersschip bij hoog water door sleepboten bevrijd

(Van onze correspondent in Vlissingen) Op het moment dat de torenklokken van Vlissingen gisteren 5 uur sloegen, gleed het Britse passagiersschip Capetown Castle van de keien, waarop het tien uur eerder was vastgelopen. Onder het machtsvertoon van 11, met duizenden paardekrachten bemande sleepboten, nam de Brit afscheid van het Oosterhoofd aan de Vlissingse buitenhaven. Duizenden mensen hebben het schouwspel gade geslagen.

Complete vloot

De hele middag en avond had men al tevergeefs aan de Brit, die dwars voor de buitenhaven lag, getrokken.



Het schip (dat er twee uur na hoog water op was gekomen) wachtte tot het weer helemaal hoog water was, alvorens dezelfde kant uit te varen als de sleepboten van de bergingsmaatschappijen.

De sleepboten kwamen niet alleen uit Zeeland: om de vloot te completeren had men de Maasbank en de Vikingbank uit Hoek van Holland laten komen. Het sleepbootje, dat vlak voor het passagiersschip op de stenen heeft gezeten, was er in de loop van de middag al af. De tachtig passagiers, die in Vlissingen wachtten om aan boord van de Brit te gaan, zullen dezer dagen, na het vaststellen en eventueel herstellen van de schade, het schip kunnen betreden. De Capetown Castle zal zijn reis naar Zuid-Afrika (Kaapstad) voortzetten, als blijkt dat de schade door duikers kan worden hersteld. In het uiterste geval wordt het schip gedokt. De passagiers gaan dan met een andere boot van de Union Castle Lines naar de plaats van bestemming. (NvhN, 11-5-1966. Foto: ANP correspondent, 10 mei 1966. Omschrijving: Het 27.000 ton metende Engelse passagiersschip Capetown Castle is vanmorgen vroeg voor de haven van Vlissingen aan de grond gelopen. Het schip heeft ruim 250 passagiers en een bemanning van 300 koppen aan boord. In Vlissingen zou een groep van 70 passagiers aan boord gaan. Sleepboten hebben vastgemaakt om te trachten de Capetown Castle met hoog water vlot te trekken. Collectie Algemeen Nederlands Persbureau).

Stuurloze Liberiaan botst tegen de kade **Dagboot op 't nippertje aan aanvaring ontsnapt**

(Van een onzer verslaggevers) De dagboot van de Stoomvaart Mij. Zeeland is zaterdagavond op het nippertje ontsnapt aan een zware aanvaring met het Liberiaanse vrachtschip Agria Elpis. De 6.877 BRT. metende Liberiaan kwam van Rotterdam, toen vlak voor de Berghaven bij Hoek van Holland plotseling de stuurinrichting defect raakte.



Met vrij grote snelheid stevende de Agria Elpis op de Harwichkade af en miste de dagboot op een halve meter.

De staking van de Britse zeelieden heeft in dit opzicht de British Railways wellicht voor een zware ramp behoed, want wanneer er zoals gewoonlijk op zaterdag een extra nachtboot voor de kade had gelegen, dan was deze ongetwijfeld geramd. Nu kon de Liberiaan zijn ankers laten vallen, die wonder boven wonder direct pakten. Inmiddels was het schip al licht tegen de kade gebotst, daarbij enkele kranen op een handbreed missend.

Door de snelheid van het schip draaide het op zijn ankers een slag in de rondte en blokkeerde daardoor de Berghaven, zodat er geen schip in of uit kon. De benodigde sleepboothulp lag op dat moment gelukkig niet in de Berghaven, maar in Europoort. Drie sleepers, de Steenbank, Europa en Azië verleenden dadelijk assistentie en zij wisten de Agria Elpis al spoedig los te trekken. (HVV, 23-5-1966).

AGRA ELPIS: 3-1945 opgeleverd door Burntisland SB. Co. Ltd., Burntisland (288) als EMPIRE FREETOWN aan Ministry of War Transport, Burntisland-U.K., in beheer bij T. Dunlop & Sons. 7.131 BRT. 11 kn. 1946 verkocht aan B.J. Sutherland & Co. Ltd., Newcastle-U.K., herdoopt INVERNESS. 1953 verkocht aan Turnbull Scott Shipping Co. Ltd., U.K., in beheer bij Turnbull Scott & Co., Londen, herdoopt REDGATE. 1963 verkocht aan Marvalia Naviera S.A., Panama thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia, herdoopt AGIA ELPIS. 1967 verkocht aan Southern Cross Shipping Co. Ltd., Famagusta-Cyprus, in beheer bij Poseidon Shipping Agencies. 20-7-1968 al te Shanghai om gesloopt te worden, gesloopt in 1968. (Copyright Fotoship, Penarth, Glamorgan/Stuart Smith/shipsnostalgia.com).

9-6-1966 TYNE en MAASBANK vanaf Antwerpen met het nieuw gebouwde middenschip voor de RONASTAR met bestemming Schiedam, assistentie over de rivier van de Europoortsleepers SCHOUWENBANK en AZIË.



Noors schip aan de grond

(Van een onzer verslaggevers) Vanmorgen omstreeks negen uur is even buiten de zuidelijke pier bij Hoek van Holland het Noorse schip Jalanta (13.313 BRT) aan de grond gelopen. Het schip, geladen met graan en komende uit Destreham aan de mond van de Mississippi in de Ver. Staten, zit met haar voorstevan aan de grond. Vier sleepboten zijn naar het schip toegegaan. Zij zullen proberen de graanboot los te slepen. De oorzaak van het aan de grond looper is het uitvallen van de stuurinrichting, waardoor de Jalanta uit het roer liep en ter hoogte van boei Zwart 5 kwam vast te zitten. Het schip ligt buiten de in- en uitgaande vaarroute van de monding van de Nieuwe Waterweg. De scheepvaart heeft er geen hinder van. Reeds om ongeveer tien uur waren de vier sleepers van Smit en Co. in de buurt van de Jalanta. De verwachting is dat de Jalanta met niet al te veel moeite kan worden losgetrokken. Er is echter afgaand tij. Tegen drie uur vanmiddag is het tij het gunstigst om de boot los te krijgen. De vier sleepers, die zich met het karwei gaan bezighouden zijn de banksleepers: Maasbank, Vikingbank, Doggersbank en Middelbank. De Jalanta, een nieuw schip, gebouwd in 1965, doet voor de eerste keer de Rotterdamse haven aan. Het is eigendom van de rederij Anders Jahre uit Sandefjord. Ondanks het aflopend tij hebben de vier sleepers vanmorgen om half elf een eerste poging gewaagd het schip los te trekken. Dat mislukte. Men wil omstreeks één uur een volgende poging ondernemen. Twee van de vier sleepers blijven in de buurt van de Jalanta, twee andere zijn naar de haven van Hoek van Holland. (HVV, 16-8-1966. Foto: P. Korver/De Sleeptros).

JALANTA, IMO 6524876, 15-10-1965 te water, 16-12-1965 opgeleverd door Kaldnes Mek. Verksted A/S, Tonsberg (164) als JALANTA aan Aktieselskapet Kosmos, Noorwegen, in beheer bij Anders Jahre. 13.313 BRT, 7.732 NRT, 20.830 DWT. 15,5 kn. 9.800 EPK, 7.311 kW, Götaverken DM 760/500 VG, A/B Götaverken. Bij Blohm & Voss, Hamburg voorzien van tussendekken om auto's te transporteren. Voer meest met Volkswagens naar de U.S.A. en terug met kolen of graan. Ook reizen gemaakt van Japen naar de U.S.A. met auro's en terug met kolen of graan. 13-6-1977 verkocht aan Belle Yella Shipping Co. Inc.,



Piraeus-Griekenland, in beheer bij Diana Shipping Agencies S.A., herdoopt SEMI. 1981 verkocht aan Thomas Zachariou Shipping Co. S.A., Piraeus-Griekenland, herdoopt DESPINA Z. 1981 verkocht aan Seapark Cia. Naviera S.A., Piraeus-Griekenland, in beheer bij Thomas Zachariou Shipping Co. S.A, Piraeus. 1987 herdoopt ESPIN. 13-4-1987 te Gadani Beach, Pakistan om gesloopt te worden. (Foto: Åge Hasselgård/lardex.net).



Zes sleepboten halen één gestrande Deense tanker van Noorderpier

(Van een onzer verslaggevers). Vanmorgen omstreeks vijf uur is aan de binnenkant van de Noorderpier te Hoek van Holland de 48.250 ton metende Deense tanker Jane Maersk aan de grond gelopen. Het schip was bij het binnenlopen stuurloos geworden als gevolg van een defect aan het roermechanisme. Onmiddellijk schoot de bijna voltallige bank-slepersvloot van L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst te hulp, zes van deze uit zeven sleepers bestaande trekkers die "bank"-namen hebben: de Steenbank, de Middelbank, de Doggersbank en de Vikingbank, die met z'n vieren de Jane Maersk aan hun sterke trossen legden. De beide andere sleepers, de Vikingbank en de Maasbank bleven onder de azuurblauwe romp van de tanker de wacht houden om stand-by te geven, zodra daartoe de orders kwamen. De Jane Maersk lag ongeveer 80 m langs zij van het noordelijk havenhoofd, slechts een honderdvijftig meter binnen de piermond. Gelukkig werd de vaargeul niet geblokkeerd. De scheepvaart kon daardoor op deze drukke

zaterdagmorgen gewoon doorgang vinden, zij het ook met enige voorzichtigheid. Snelboten van de Rijkshavendienst zorgden voor de estafettediensten en voor de berichtgeving aan varende schepen. De Jane Maersk vastgelopen op de aflopende pierhelling ligt als een geluk bij een ongeluk netjes langs zij de Noorderpier van de Waterwegmond. Zou het circa 225 meter lange schip, dat 40-voet diep in het water steekt, met de voorsteven op de pier zijn vastgelopen, dan zou het er met de scheepvaart op deze zaterdag bijzonder druk, slecht hebben uitgezien. Misschien slagen de sleepers van Smit en Co. er in de tanker vanmiddag tegen half twee uit zijn benarde positie te bevrijden. (HVV, 27-8-1966. Foto JANE MÆRSK: Airfoto Malacca/T. v.d. Zee, 1971).

Gestrande tanker vlot getrokken (Van onze correspondent)

HOEK VAN HOLLAND, 29 aug. — De ruim 48 duizend ton metende Deense tanker Jane Maersk heeft zaterdag enkele uren vastgezet in de monding van de Nieuwe Waterweg bij Hoek van Holland. De tanker lag net binnen de pieren op een afstand van ongeveer vijftig meter van het Noorderhoofd. De Jane Maersk werd rond half elf door vier machtige Europoort-sleepboten van Leen Smit weer vlot getrokken, waarna het schip naar de Caltex raffinaderij werd verhaald om de kiel op eventuele beschadigingen te controleren. De Deense tanker liep zaterdagmorgen om ongeveer vijf uur door een defect aan de stuurinrichting uit het roer. Het met ruwe olie geladen schip liep vijftig meter van 't Noorderhoofd aan de grond. Zes Europoortsleepboten schoten toe, maar konden op dat moment bij laag water weinig uitrichten. Rond tien uur probeerden de sleepers het nog een keer en zij hadden direct succes, ondanks dat het nog geen hoog water was. (Volkskrant, 29-8-1966).

JANE MÆRSK, IMO 6-7-1966 opgeleverd door Odense Staalskibsværft A/S, Lindø (12) als JANE MÆRSK aan Tank- og Ruteskibe i I/S, Kopenhagen, in beheer bij A.P. Møller. 48.697 BRT, 31.727 NRT, 87.800 DWT. 17 kn. 22.500 APK, 2 S Turbines, Stal-Laval. 31-7-1972 verkocht aan Bridge Transport Corp., Liberia, in beheer bij A.P. Møller, herdoopt JOSEPHINE. 1975 verkocht aan Shipcraft Inc., Liberia. 1976 verkocht aan U.S.S.R., herdoopt MOZDOK. 1979 verkocht aan Alliance Trust Corp., Griekenland, in beheer bij Chronos Shipping Co., herdoopt CONCORDE. 15-6-1981 opgelegd te Piraeus. 10-5-1984 gearriveerd bij Sie Yung Steel Wire, Kaohsiung om gesloopt te worden.

Tanker gevaarlijk vast bij de Hoek - Bergingsactie met twee sleepreuzen

(Van een onzer verslaggevers) 15-9-1966. Hoog op de Noorderpier voor Hoek van Holland wachtte in het begin van de middag de Noorse tanker Anco State op het moment, waarop vier sleepboten - de Zwarte Zee en de Witte Zee, de Maasbank en de Vikingbank - zouden proberen het schip uit zijn benarde positie te verlossen. De 9003 BRT metende Anco State, eigendom' van de rederij Andersen te Oslo, zat toen al uren vast. De tanker strandde vanochtend om half vijf bij stormachtig weer. De opvarenden wilden niet van boord. Later haalde de reddingsboot Koningin Juliana toch twee vrouwen af. Om één uur hadden de Zwarte Zee en de Witte Zee vastgemaakt. De andere twee sleepers, werden bij de hand gehouden. Tegen drie uur zou het water zo hoog zijn, dat pogingen de Noor vlot te trekken succes konden hebben. De stranding van de Anco State noopte de scheepvaart tot grote voorzichtigheid. Een deel van de lading namelijk bestaat uit acetonitriet, een zeer explosieve stof. Ten behoeve van het in- en uitgaande scheepsverkeer en de reddingsactie zijn tal van voorzorgsmaatregelen getroffen. De Koningin Juliana kwam om elf uur weer langs zij de ongelukkige Noorse tanker. Twee stewardessen gingen toen van boord.



Windkracht 9

Toen de Anco State vanochtend voor De Hoek opdoemde, stond er een flinke storm. De metingen wezen windkracht 9 uit. De loodsdienst was al sinds het middernachtelijk uur gestaakt. De kapitein van de Noor trachtte zonder loods de Nieuwe Waterweg binnen te komen. Dat mislukte, de Anco State sloeg bakboordmidscheeps op de Noorderpier. Er werd een SOS uitgezonden. De Koningin Juliana voer uit. Maar toen de reddingsboot de tanker was genaderd, kregen de redders te verstaan dat niemand van de Anco State van boord wilde. De kapitein had inmiddels ook sleepboothulp gevraagd. De Maasbank en de Vikingbank van de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst werden uitgestuurd en slaagden erin vast te maken. De wind was gaan luwen. De Maaskant en de Vikingbank trokken tevergeefs. Tegen half acht, toen de Anco State door het

vallende tij steeds hoger was komen te zitten, staakten zij hun pogingen. Gedurende deze reddingspoging was de in- en uitgaande scheepvaart gestremd.



Toen het om half elf volledig laag water was, bleek de positie van de tanker niet al te rooskleurig. Het schip helde en maakte water in de voorpiek en de dubbele bodem. Tegen elf uur kwam de Koningin Juliana opnieuw langs. Nu werden twee vrouwen aan boord genomen: Agnes Larsen en Alice Skagen. Ze werden met een taxi naar het Scandinavische Zeemanshuis aan het Willemsplein in Rotterdam gebracht.

Inmiddels waren er reeds experts van de Rotterdamse brandweer en van de Rijkshaven-dienst op de Anco State geweest voor een onderzoek naar de lading. Hun bevindingen leidden tot speciale maatregelen.

Overigens leverde de toestand van het schip en de lading geen direct gevaar voor de scheepvaart op. De kans op het door een lek vrijkomen van eventuele gevaarlijke stoffen was namelijk niet zo groot.

Rond het middaguur voeren de Zwarte Zee en de Witte Zee van L. Smit en Co. - met hun 9000 PK. de sterkste sleepers ter wereld - naar, de plaats des onheils. De spiksplinternieuwe Witte Zee, die pas twee dagen geleden, zijn technische proefvaart maakte en vanmorgen voor een laatste inspectie nog in dok lag, begon hiermee aan zijn allereerste karwei. De bergingsactie had een uniek tintje, voor het eerst in de geschiedenis van sleepvaart en berging waren er twee 9000 PK-reuzen samen voor een zaak aan het werk. (HVV, 15-9-1966).

Anco State los: eerst onderzoek naar de lading

Experts-gascontroleurs van Verwey's Handelslaboratorium te Rotterdam en deskundigen van de Rijkshavendienst hebben vandaag een onderzoek ingesteld aan boord van de in de Waterwegmond verankerde Noorse tanker Anco State. Dit onderzoek betreft speciaal de 700 ton acelonitryle, die deel uitmaken van de lading. Deze stof is zeer brandbaar. Wanneer acelonitryle met water in aanraking zou komen, kunnen er zeer giftige dampen ontstaan. Niet voor niets zijn gisteren de honderden belangstellenden voor de stranding en de berging van de Anco State door de politie gewaarschuwd!

De tanker heeft bij de stranding op en het lostrekken van de basaltblokken van de Noorderpier schade opgelopen aan de voorpiek en aan de bodem. Bij de voorpiek maakte het schip zelfs water.



De experts van de N.V. Verwey waren voor het controleren van de ruimen voorzien van drukpakken en persluchtmaskers. De deskundigen van de Rijkshavendienst namen het nautische gedeelte van het onderzoek voor hun rekening. Van het resultaat van het onderzoek zal afhangen of de tanker mag doorvaren. Zo ja, dan zal de gevaarlijke lading acelonitryle in de lek worden gelost en de overige lading, bestaande uit smeerolie, in Pernis.

Ondanks de zeer, ruwe zee en de stormachtige wind zijn donderdagmiddag vijf sleepboten erin geslaagd, de Noorse tanker Anco State van de Noorderpier voor Hoek van Holland los te trekken.

VIJF SLEPERS

De berging van de Anco State kreeg donderdagmiddag nog een bijzonder aspect doordat de twee, elk 9.000 pk sterke supersleepers van L. Smit en Co., de Zwarte Zee en de pas voltooide, Witte Zee, wel in de nabijheid van iet gestrande schip waren, maar niet aan het werk hebben deelgenomen. De winch van de Noorse tanker bleek niet bij machte de zware sleepertrossen van de Zwarte Zee en de Witte Zee aan boord te trekken.

Met de lichtere trossen van vijf andere - veel kleinere - sleepboten, die bovendien dicht bij de Noor konden komen, bleek dit wél mogelijk. De vijf op de golven "dansende" redders van het Noorse schip waren de Azië, Maasbank, Schouwenbank, Steenbank en Vikingbank van de Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst die

met L. Smit & Co gelieerd is. De berging stond onder leiding van de heer Cleveringa," chef nautisch dienst van L. Smit en Co. (HVV, 16-9-1966. Foto's: F. Stigter/De Sleeptros).



ANCO STATE, 1961 opgeleverd door Haugesund M/V, Haugesund (21) als BEREAN aan A/S A.O.Andersen & Co., Noorwegen. 9.003 BRT, 13.230 DWT. 1964 herdoopt ANCO STATE. 1967 verkocht aan Ole Schroder & Co., Noorwegen, herdoopt SAGA STATE. 1970 verkocht aan Ocean S.S. Co. Ltd. & P&O S.N. Co., U.K., herdoopt POST RUNNER. 1978 verkocht aan Two Arrows Mar & Post Service Ltd., Buenos Aires, vlag: Panama, herdoopt ARGENPUMA. 1979 verkocht aan Grettel Mar. Corp., Panama, c/o Rogers & Wells, Londen, herdoopt ACRON C. 1980 verkocht aan Osiwel Ltd., Londen, vlag: Panama, herdoopt CHELSEA PIONEER. 1981 verkocht aan Osiwel Ltd. & Siwel International Shipping Ltd., Panama. 1983 verkocht aan Karonas Shipping Corp., Monrovia, vlag: Panama, herdoopt PIONEER II. 1984 verkocht aan Lara Shipping Corp., Panama, in beheer bij Narval Shipping Corp., Piraeus, herdoopt LARA. 20-8-1984 gearriveerd bij I.M.Varela Davalillo, Castellon om gesloopt te worden. (Foto: Norsk Maritimt Museum).

SECO 135D



SEDCO 135 D, in aanbouw bij Werf Gusto te Schiedam, foto: ANP, 11-5-1966. Het booreiland "SEDCO 135D" dat tot de grootste ter wereld behoort, zal op 10 september a.s. de werf van de RDM verlaten. Na proefnemingen in het Calandkanaal (Europoort) zal de "ZWARTE ZEE" het eiland naar Nigeria slepen.



De "bank"-boten, ACHILLES en ABLASSERDAM liggen klaar om vast te maken. (Foto: RDM-Archief). Opdrachtgever: Southeastern Drilling Company, Panama. Tonnage: 9.506 BRT, 2.851 NRT. Hoofdafmetingen: Grootste breedte op de sloffen: 95 m, lengte over de zijden: 106 m, onderkant slof tot bovenkant dek: 50 m, hoogte boortoren op dek: 40 m en totale hoogte van slof tot top boortoren: 90 m. Bouwnummer RDM 317.

Opdracht.

Deze offshore-opdracht betrof de bouw van een booreiland met gigantische afmetingen. Om een indruk te geven van de grootte van dit booreiland: de drie sloffen onderaan de zware poten komen op de zeebodem te staan en worden 30 meter lang, 18 meter breed en 7,5 meter hoog. De poten, die door hun vorm "flessen" worden genoemd, hebben een diameter van schrik niet, 10,60 meter! De horizontale verbindingen tussen deze flessen krijgen een middellijn van 2,70 meter, terwijl de verticale en diagonale verbindingen 1,80 meter van doorsnede worden.

Er kunnen boringen worden verricht als het eiland op de zeebodem is geplaatst, maar het eiland is tevens geschikt om te boren terwijl het vrij van de zeebodem drijft. In dat geval bedraagt de diepgang van het eiland 24 meter en kan op grotere waterdiepten worden geboord, voor zover de moderne boortechniek zulks toelaat. Voor het afmeren zijn op de drie hoeken lieren geplaatst met ieder drie trossen voor de meerdraden. Negen ankers van 9 ton worden hierbij voor de verankering gebruikt. Aan het gehele eiland werd 7000 a 8000 ton staal verwerkt. Ter vergelijking: voor de "Moerdyk" werd 4500 ton gebruikt.

Het type booreiland heet "Sedco 135". Sedco is een afkorting van Southeastern Drilling Inc., de opdrachtgever uit Amerika. Het cijfer 135 duidt aan dat het eiland op de bodem van de zee kan worden geplaatst bij waterdiepten van 135 voet of 41 meter. Behalve de booruitrusting bevinden zich op het dek o.a. een (air conditioned) verblijf voor de bemanning, 80 personen, een landingsplaats voor helikopters en een uitgebreid telecommunicatie en navigatie waarschuwingssysteem. Voorts ook een installatie voor het maken van drinkwater uit zeewater. De levertijd werd op één jaar gesteld, hetgeen de RDM verplichtte om het booreiland eind april 1966 op te leveren. In de Heysehaven bij kraanbaan 13 zal het gevaarte geheel worden samengebouwd. (Bron: Nieuws van de RDM, april 1965).

"Sedco" weg.

In de vroege morgen van de tiende september 1966, terwijl de ochtendnevel nog als een sluier land en water bedekte, was er grote bedrijvigheid in de Heysehaven. Bedrijvigheid, die een van de meest spectaculaire RDM-karweien van de laatste jaren betrof. Het booreiland Sedco 135 D, sinds november 1965 op het water langs kraanbaan 13 samengebouwd, was gereed en zou naar Europoort worden geslept. Vóór de grote reis naar de kust van Nigeria, waar het booreiland door Shell/BP zal worden ingezet bij boringen naar gas of olie in de zeebodem, moesten in het Calandkanaal nog enkele beproevingen worden gedaan e.a. het afzinken en de verankering.

Ideale weersomstandigheden maakten dat de sleepreis een zeer gunstig verloop had. Ook het slepen uit de Heysehaven, anders wel een spectaculair karwei zo'n groot gevaarte zonder "kleerscheuren" langs en door de monding naar de Maas te dirigeren, verliep geheel naar wens.



Vooraf was op papier deze niet alledaagse manoeuvre ettelijke malen uitgezet, totdat "het plan" definitief werd opgesteld. Met behulp van de drijvende bok "Ajax" die tijdens de samenbouw zijn goede diensten had bewezen en met eigen sleepboten zou het booreiland naar de Maas worden verhaald.

Het kwam allemaal dik voor elkaar. Prima communicatie tussen de contactpersonen op het booreiland, op de bok en op de wal zorgde er voor dat er "geen centje pijn" was. Bravo heren, hoeden af voor u!

Nog vóór 12 uur lag de "Sedco 135D" op de Maas met een voor zo'n transport vrij flinke vaart werd koers gezet naar het westen. Vele belangstellenden langs de beide oevers volgden in een koesterende najaarszon de sleep. Hier en daar werd gewuifd

De "bank"-boten uit Europoort, geassisteerd door havensleepboten, meerden ca. half vijf het booreiland af op de bestemde plaats in het Caland-kanaal even voorbij de 5e Petroleumhaven, waarna direkt met het afzinken werd begonnen. Na deze proeven en laatste werkzaamheden aan boord vond donderdagmorgen 15 september half 12 de overdracht plaats in de recreatiezaal. Een korte plechtigheid, waarbij ir. Stapel de directie van de Southeastern Drilling Inc. dank zegde voor de opdracht tot de bouw van de "Sedco 135D" en waarbij hij namens ons bedrijf zijn waardering en dank betuigde aan de medewerkers bij het totstandkomen van dit bijzondere object. Ir. Stapel wenste de opdrachtgevers veel succes toe bij hun zeebodemonderzoek en vertrouwde erop dat de nieuwste aanwinst aan de gestelde verwachtingen zal voldoen. Namens de eigenaars uitte Mr. Rhea zijn tevredenheid over de wijze waarop het booreiland tot stand is gekomen. Hij aanvaardde "the good rig" met genoeg. Zijn handtekening en die van onze adjunct-directeur bekrachtigden de wederzijdse voldoening.

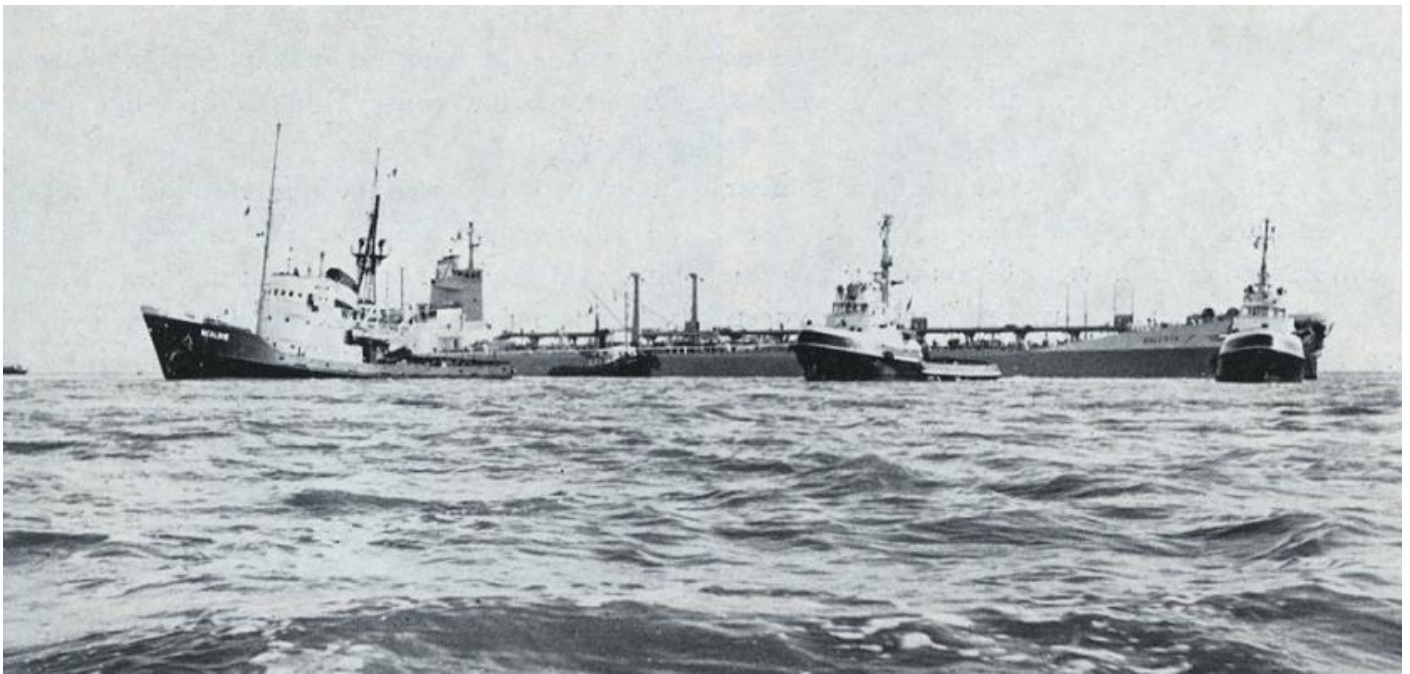


Voor het goede contact en de goede samenwerking op de werf gaf Mr. Purbaugh zijn complimenten aan de vele medewerkers van het buitenbedrijf en de tekenkamers. Dat hij daarbij de heren Hengst en Koudstaal met name noemde, vinden wij waard om hier te vermelden. Zij hebben echt wel deze kleine onderscheiding verdiend. Nu is de "Sedco 135D" op weg naar Afrika. Als wij dit schrijven komt telefonisch het bericht door van haar positie: "30 mijl van Dover, 51.28 noord - 02.10 oost - schoon weder". We houden de stand bij op een routekaart en zullen u van tijd tot tijd hiervan mededeling doen. (Bron: Nieuws van de RDM, oktober 1966. Foto: F. Stigter/De Sleeptros. Kaart met route: RDM).

10-9-1966 van de Heysehaven naar het Calandkanaal. 17-9-1966 vertrokken achter de sleepboot ZWARTE ZEE naar Port Harcourt, Nigeria.

Twee schepen aan de grond op de Westerschelde

(Van een onzer verslaggevers) 15-10-1966. Op de Westerschelde zijn vannacht bij Breskens en Vlissingen twee schepen aan de grond gelopen. Op de Spijkerplaat voor Breskens raakte de 28.551 ton metende



Noorse tanker Bollsta op drift en vervolgens aan de grond. Bij Vlissingen kwam de 499 ton metende Zweedse coaster Saxen vast te zitten. Sleepboten uit Vlissingen en Terneuzen zouden trachten de schepen bij hoog water weer vlot te trekken. (HVV, 15-10-1966).

Tanker weer vlot

(Van een onzer verslaggevers) Niet minder dan elf sleepboten (waaronder de SCALDIS, VIKINGBANK en MAASBANK) zijn er aan te pas moeten komen om de bij Breskens aan de grond gelopen Noorse tanker Bollsta weer vlot te brengen. Om twee uur zondagnacht gaf het 28.551 ton metende schip eindelijk mee, tot voldoening van de sleepbootbemanningen. De tanker is op de rede van Vlissingen voor anker gegaan. Slechts één sleepboot was er nodig om het zaterdag bij Vlissingen gestrande Zweedse kustvaartuig Saxen vlot te trekken. De coaster heeft de reis naar Gotenburg voortgezet. (HVV, 17-10-1966. Foto J.A. Heijliger /De Sleeptros).

BOLLSTA, 1965 verkocht door Mitsui Chiba, Ichihara (708) als BOLLSTA aan Fred Olsen & Co., Noorwegen. 25.477 BRT, 51.857 DWT. 16,5 kn. 1971 verkocht aan Estrella Dominante Nav. S.A., Panama, vlag: Griekenland, in beheer bij Joseph Colocotronis S.A., Piraeus, herdoopt DAUNTLESS COLOCOTRONIS. 15-5-1978 bij Brownsville Steel, Brownsville om gesloopt te worden.

Tanker aan de grond voor de Waterweg

(Van een onzer verslaggevers) 21-11-1966 Vanmiddag tegen - half een is het 23.600 ton metende Liberiaanse tankschip ARIETTA S LIVANOS voor de ingang van de Nieuwe Waterweg aan de grond gelopen, dicht bij de Maasvlakte. Het schip levert geen gevaar op voor de scheepvaart. Zes Europoortslepers, de STEENBANK, SCHOUWENBANK, MAASBANK, VIKINGBANK, AZIË en EUROPA, zouden vanmiddag bij hoog water een poging doen het schip vlot te trekken.

Toen de tanker aan de grond liep werd hij gesleept door de Duitse zeeslepers SEEFALKE en PACIFIC. De sleep was op weg van Le Havre naar Europoort waar die tanker bij Gulf Oil zou worden gelost. De tanker werd gesleept na een aanvaring op 22 oktober jl. bij Le Havre met het Duitse schip ANNELIES.

Bij de aanvaring onder Le Havre heeft de Liberiaan een groot gat opgelopen ter hoogte van de schroef, waardoor het schip slecht manoeuvreerbaar werd. De lading olie gaf de tanker een diepgang van 42 voet. De Duitse slepers hebben kennelijk geen rekening houden met die ondiepten bij laag water ter hoogte van de Maasvlakte. Op het ogenblik van de stranding stond daar niet meer dan 37 voet water. De tanker werd achteruit gesleept, vanwege het gat bij de schroef. De bemanning is aan boord gebleven.

Aan de grond gelopen tanker weer vlot

(Van een onzer verslaggevers) De maandagmiddag bij de Noorderpier te Hoek van Holland gestrande Liberiaanse tanker ARIETTA S LIVANOS (23.600 ton) is maandagavond tegen kwart over tien bij hoog water vlotgetrokken door de Duitse sleepboten SEEFALKE en PACIFIC (8500 pk) van de rederij Bugsier te Hamburg. Deze slepers hadden de tanker van Le Havre, ter hoogte - waarvan het schip op 22 oktober - met een Duits schip een aanvaring had, naar Rotterdam gesleept. Een groot gat in het achterschip werd voorlopig gedicht. De Duitse sleepboten hebben de met olie geladen tanker naar Gulf Oil in Europoort gesleept, waar de lading gelost zal worden. Voor het vlottrekken en afmeren van de tanker had L. Smit en Co. de hulp aangeboden van zijn Europoorttankers. Deze hulp - op basis van Lloyd's open form - werd aanvankelijk geweigerd. Op uitdrukkelijk verzoek van de Rijkshavenmeester werd de assistentie later toch door de kapitein van het Liberiaanse schip aanvaard. De havenmeester deed zijn verzoek met het oog op mogelijke gevaren tijdens de berging voor de passerende scheepvaart. Daarop hebben de sleepboten STEENBANK, SCHOUWENBANK en EUROPA geholpen bij het vlot trekken van de tanker. Bij het afmeren kregen de beide Duitse sleepboten hulp van de Europoortslepers VIKINGBANK, MAASBANK en AZIË. Wie de rekening van deze hulp door L. Smit en Co. uiteindelijk moet betalen, zal nog een hele puzzel zijn. De kapitein van de Liberiaanse tanker kan er zich op beroepen, dat hij met Smit geen bergingscontract, op

welke voorwaarden ook, heeft afgesloten. L. Smit kan zich beroepen op het verzoek van de Rijkshavenmeester. (HVV, 21-11-1966).

WILTON verliest grote reparatieorder (f 5 mln.)

ROTTERDAM — Het wegvallen van een belangrijke reparatieopdracht, die vele handen geruime tijd aan het werk zou hebben gehouden, heeft het werkprogramma van de Dok en Werf Mij. Wilton-Fijenoord te Schiedam op losse schroeven gezet. Belangrijke verschuivingen in de personeelsbezetting der verschillende afdelingen zullen noodzakelijk zijn door het opschorten van deze reparatieopdracht, die ca 5 miljoen gulden waard is en ongeveer drie maanden in beslag zou hebben genomen. Zij betreft de Liberiaanse "Arietta S. Livanos" (33.636 brt) die op 22 oktober j.l. bij een aanvaring voor de Franse kust ernstige schade opliep. Het schip is inmiddels in andere handen overgegaan. De werf heeft aan het personeel meegedeeld, dat de rederij zich na het verstrekken van de opdracht heeft gerealiseerd, dat de totale reparatiekosten zo hoog waren, dat deze in feite de waarde van het gerepareerde schip te boven zouden gaan. Onlangs heeft de rederij aan Wilton bericht, dat de "Arietta S. Livanos" "as she lies" (zoals het ligt) aan een Amerikaanse rederij is verkocht. Wat deze rederij met de tanker gaat doen is thans nog niet bekend, zo deelde men bij Wilton-Fijenoord mee. Het gebeuren heeft storend gewerkt op het bezettingspatroon van de reparatieafdeling. Men had een bepaalde bezetting gereserveerd voor deze aanzienlijke reparatie en daardoor ook wat minder werk aangetrokken. Het wegvallen van dit stuk werk kan tot gevolg hebben dat personeelsleden werkzaam in de reparatie tijdelijk in de afdeling nieuwbouw moeten werken en dat er verschuivingen nodig zijn tussen de werven in Rotterdam en Schiedam. De mogelijkheid bestaat dat er tijdelijk een grotere nachtploeg vereist is. De directie wekt de personeelsleden op ander werk te verrichten, dan men normaal pleegt uit te voeren. De tanker "Arietta S. Livanos" kwam voor de Franse kust in aanvaring met het Duitse m.s. "Annelise". Een gat in de huid veroorzaakte grote schade in ketelruim en machinekamer. De tanker werd door twee sleepboten naar Brest gesleept en arriveerde op 12 november in Europoort. Het werd in 1958 gebouwd op de werf van Newport News Shipbuilding in de V.S. voor rekening van een maatschappij behorend tot het concern van wijlen de reder Stavros Livanos. (Trow, 7-3-1967).



t.t. ARIETTA S LIVANOS, IMO 5023966, 21-3-1958 te water, 30-6-1958 opgeleverd door Newport News Shipbuilding, Newport News (529) als ARIETTA S. LIVANOS aan Ocean Tanker Line Ltd., Liberia, in beheer bij S. Livanos Shipbrokers Ltd., Londen. 23.626 BRT, 41.200 DWT. 17,5 kn. 22.000 APK, 16.412 kW, 2 S Turbines. 1967 verkocht aan Royal Transport & Trading Co. Inc., Liberia, in beheer bij American Bulk Carriers Inc., New York, herdoopt ATLANTIC. 1972 verkocht aan Progressive Navigation Corp., Liberia. 1973 verkocht aan Seagull Maritime Enterprises Inc., Liberia, c/o Eurobrokers S.A., Piraeus, 1973 herdoopt PENNSYLVANIA. 1973 verlengd, nieuw voorschip er aan gebouwd afkomstig van t.t. PENNSYLVANIA GETTY (bouwjaar 1958, 28.674 BRT), middenschip en het grootste ladinggedeelte gebouwd door Eleusis Shipyards S.A. 1976 verkocht aan Gatx Bulk Carrier No.6 Inc., Liberia, in beheer bij Marine Transport Lines Inc., New York. 1979 gesloopt. (Foto: ATLANTIC, ex ARIETTA S. LIVANOS: internet).

Britse tanker strandt op Zuiderpier

(Van een onzer verslaggevers) Nadat maandag jl. een groot tankschip ter hoogte van de Noorderpier aan de grond was gelopen is vannacht omstreeks twee uur de 13.315 ton metende Britse tanker Hamilton door tot nu toe onbekende oorzaak omhoog gevaren op de Zuiderstredam van de Waterwegmondung. Het schip kwam in ballast van Hamble en was op weg naar de 2e Petroleumhaven. De Europoortsleepers Vikingbank en Maasbank hebben vastgemaakt en zijn vannacht nog gaan trekken aan de tanker, die met het

voorschip geboeid lag op de stenen van de dam. Bij vallend water moesten de sleepboten hun pogingen echter opgeven. Vanmiddag, bij hoog water, zouden zij een nieuwe poging doen het schip los te trekken. De Hamilton is eigendom van de Hamilton Shipping Co. te Londen. Agent te Rotterdam is Phs. van Ommeren te Rotterdam.

De bemanning van de tanker is aan boord gebleven en loopt geen gevaar. De zee is matig, het zicht behoorlijk. Bij de stranding heeft de tanker een lichte lekkage opgelopen. De kapitein wenste aanvankelijk geen sleepboothulp te aanvaarden. Hij dacht bij hoog water zelf wel vlot te kunnen komen. Toen de sleepboten Maasbank en Vikingbank daarop rechtsomkeert maakten, bedacht de kapitein zich en accepteerde alsnog hulp op Lloyds Open Form. Aan de pogingen het schip vlot te trekken zouden vanmiddag tegen twee uur, wanneer het hoog water is, ook de sleepboten Schouwenbank, Steenbank en Tyne deelnemen, in totaal dus vijf. (HVV, 26-11-1966).

Hoek van Holland Britse tanker weer vlot

(Van onze correspondent) Rotterdam, 28 november Eerder dan men had verwacht is men er zaterdagochtend om half twaalf met behulp van vier sleepboten in geslaagd het Engelse tankschip Hamilton dat met de kop op de Zuiderpier te Hoek van Holland was gelopen, vlot te slepen. Het vlotslepen geschiedde niet bij hoog maar bij wassend water. Dit kon gebeuren doordat de kapitein van de Hamilton opdracht had gegeven het ballastwater uit het schip in zee te pompen. Het schip kwam toen zeer hoog op het water te liggen, waardoor de sleepboten gelegenheid kregen de tanker vlot te trekken. Aangezien de wind veel vat op het schip zou kunnen krijgen werd de tanker onmiddellijk naar zee gesleept, waar de ballasttanks weer vol werden gepompt. Toen dit was gebeurd kon het schip op eigen kracht naar zijn bestemming — de Tankercleaning te Schiedam — varen. (AH, 28-11-1966).

Tanker HAMILTON kwam weer vlot

(Van een onzer verslaggevers) Gelukkig maar, dat de Britse tanker Hamilton, die vrijdagnacht op de Zuiderpier liep, niet met olie was geladen, zoals de televisie-journaalcommentator, abusievelijk vermeldde. In zijn verslagje van het vlottrekken van de tanker door vier Europoortsleepboten van L. Smit (zaterdagmorgen 11.20 uur), vertelde de TV-commentator, dat de Hamilton naar Schiedam zou worden gesleept voor schoonmaak. Een volle tanker dus en voor de schoonmaak naar Schiedam. Ach ja, weet zo'n Bussumse landrot veel..., Maar inderdaad, de totaal lege Hamilton is naar Tanker Cleaning in Schiedam gesleept voor schoonmaak van zijn tanks. (HVV, 28-11-1966).



HAMILTON, IMO 5141196, 1960 opgeleverd door J. Boel, Temse (1364) als HAMILTON aan Hamilton Shipping Co. Ltd., U.K., in beheer bij E.T. Radcliffe, Cardiff. 13.315 BRT, 19.690 DWT. 15,5 kn. 9.100 EPK, 6.789 kW, Sulzer, N.V. Kon. Mij. "De Schelde", Vlissingen. 1968 verkocht aan Anthony Radcliff S.S. Co. Ltd., Londen-U.K., in beheer bij Evan Thomas Radcliffe & Co. Ltd. 1976 verkocht aan Feoso Oil Tanker S.A., Panama, in beheer bij Feoso Oil Ltd., herdoopt FEOSO SUN. 8-11-1978 bij Bataan Refinery te Manila Bay een explosie aan boord en gezonken. (Foto I. Hill (dia)/Chris Howell, 23-10-1971, Bluff).

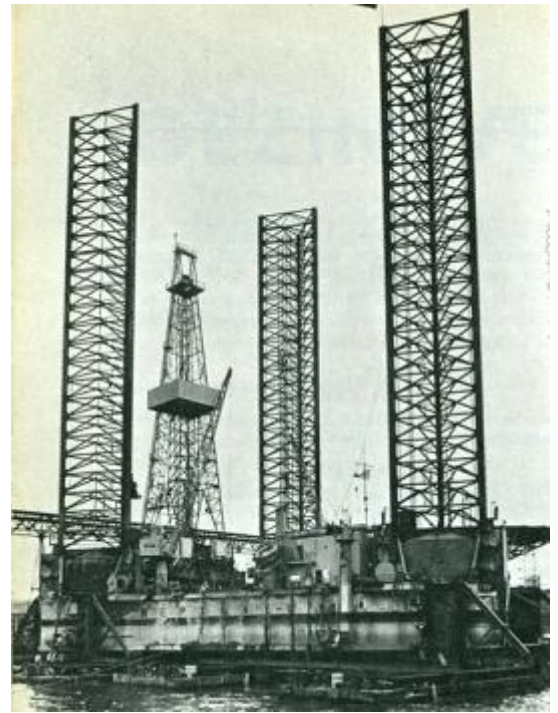
Booreiland naar Nederlandse kust afgedreven

DEN HAAG; 20-12-1966 — Vier sleepboten worstelen al gedurende een week in de Noordzee met het Franse booreiland Neptunes 1, dat naar een nieuwe plaats in het Engelse gebiedsdeel van de Noordzee moet worden gebracht. Als gevolg van het stormweer van de laatste dagen in het Noordzeegebied is het transport afgedreven tot dicht onder de Nederlandse kust. Vanmorgen bevond het zich nog slechts 29 mijl ten westen van Den Helder en had nog slechts één sleepboot, de Belgische Scaldis, een trosverbinding met

het honderd meter hoge booreiland. Van de sleepboten Vikingbank, Maasbank, de Engelse Neptunia en van het bevoorravingsvaartuig Lady Alma waren alle trossen gebroken. In verband met het slechte weer was men vannacht niet in staat vast te maken. Op verzoek van Total Oil, die met het eiland werkt, is thans de hulp ingeroepen van de rederij Doeksen op Terschelling, die haar sleepboot Holland naar de positie van de Neptune I heeft gedirigeerd. Vannacht dreef het booreiland met twee mijlsvaart in oostelijke richting naar de Nederlandse kust. Vanmorgen was de wind iets gedraaid en meer noordelijk geworden. Men heeft er thans van afgezien de Neptune 1 op haar nieuwe plaats in de Noordzee te brengen. Er wordt, zodra de sleepboten opnieuw hebben vastgemaakt, koers gezet naar de Rotterdamse Nieuwe Waterweg. (De Tijd, 20-12-1966).

NEPTUNE I in Europoort

Rotterdam, 21 dec. — De Belgische sleper "Scaldis", de "Holland" van de rederij Doeksen en de Britse sleepboot "Lady Alma" hebben woensdagmorgen het Franse booreiland "Neptune 1" na een dagenlange worsteling op de Noordzee tegen het slechte weer, in Europoort afgeleverd. In Rotterdam zal het booreiland worden onderzocht op schade die het tijdens de najaarsstormen heeft opgelopen. Een week geleden gingen de Engelse en de Belgische sleepers samen met de "Vikingbank" en de "Maasbank" van L. Smit en Co's Internationale sleepdienst, met het booreiland van het Engelse Scarborough op weg naar Rotterdam waar de "Neptune" een controlebeurt zou ondergaan. Door het bijzonder slechte weer op de Noordzee verliep de sleepreis allerminst vlot. In de nacht van maandag op dinsdag sloeg het gevaarte los van de sleepboottrossen en dreef af naar de Nederlandse kust, alleen de "Scaldis" had toen nog verbinding met de "Neptune". Gistermiddag slaagde men erin opnieuw vast te maken. Het weer was aanzienlijk gunstiger geworden toen de sleepers begonnen aan de laatste ruk naar Hoek van Holland. (De Tijd, 20-12-1966).



Booreiland Nieuwe Waterweg opgesleept

(Van een onzer verslaggevers) Rotterdam, woensdag. Het Franse booreiland "Neptune I" is binnen. In de vroege morgen sleepten de sleepboten "Holland", "Lady Alma" en "Scaldis" het eiland de monding van de Waterweg in. Het drie poten tellend eiland, waarde rond 20 miljoen gulden, is in Europoort aan de boeien.

De bemanning van 51 koppen en kapitein Keller vertelde ons zee ontstemd te zijn over berichten in de Engelse en Nederlandse pers waarin stond dat de Neptune I groot gevaar had gelopen om op de Hollandse kust te stranden.

"Er is geen moment gevaar geweest" aldus de Franse kapitein Keller. "Er is wel een tros gebroken, maar dat is normaal onder dergelijke omstandigheden De Scaldis blijft bij ons Het eiland is ook niet beschadigd. Door de 20 meter hoge golven zijn er een paar motoren nat geworden. Het eiland is vorig jaar gebouwd en heeft zich goed gehouden." De Nederlander C. Kort, hoofd van de booroperaties, vertelde ons dat veel ongeruste familieleden naar het eiland hadden opgebeld om te vragen of alles in orde was. "Zoals u ziet zijn er geen beschadigingen en de geest onder de bemanning was zeer goed."

Hoofdmachinist C. Durand deelde mede aan boord van de Neptune I dat door de hoge zeeën 5.000 zakken grind over boord waren geslagen, die bij booroperaties gebruikt worden. Voorlopig zal de Neptune I een paar dagen in Europoort blijven liggen voor een onderhoudsbeurt. Het eiland dat drie poten van 48 meter lengte heeft is eigendom van de Franse maatschappij Neptune en boort op de Noordzee voor de Britse "Total Group". Vanmorgen werd de bemanning afgelost door nieuw aangekomen personeel uit Engeland en Frankrijk. (Het Parool, 21-12-1966. Foto NEPTUNE I: Archief R.D.M.).

NEPTUNE I. Op 31 juli 1966 kwam de opdracht tot reparatie van het booreiland "Neptune I". Onder meer had de bodem van de tank onderaan één van de vier poten het begeven. Op zaterdag 13 augustus 1966 werd de "Neptune I" door een vloot sterke sleepers van Europoort naar de RDM gebracht. Daar werd deze in de dokhaven aan zijn poten opgevizeld en op 1 september 1966 op vier onderling verbonden duwbakken geplaatst. Geheel hersteld verliet de "Neptune I" enkele weken later de RDM-werf. (rdm-archief.nl).

Stormeiland. - De radio- en krantenberichten over de storm aan de Engelse kust hebben ons even in onzekerheid gelaten over de gedragingen van de "Neptune I". Het booreiland, dat op ons bedrijf in korte tijd was hersteld van opgelopen schade in de Noordzee, verkeerde in moeilijkheden, aldus berichten op 16 november 1966. De storm kreeg echter geen vat op de installatie, want de volgende dag meldde Londen dat de twee reddingboten die de wacht bij het booreiland hadden gehouden naar hun basis waren teruggekeerd. Toch wel leuk te weten dat wij hebben meegewerkt aan een booreiland dat stormen trotseert. (Bron: Nieuws van de RDM, december 1966)

In Europoort: tanker van 116.000 ton (SEA SPRAY)

(Van een onzer verslaggevers) Woensdagmorgen om elf uur arriveert in Rotterdam-Europoort (5e Petroleumhaven) het grootste schip, dat ooit in de Rotterdamse haven is aangekomen. Het is de 116.250 ton dw metende Zweedse tanker Sea Spray, die van Koeweit komt met een lading van 130 miljoen liter ruwe olie. De tanker is van de Zweedse rederij Salen en vaart in charter voor Esso Tankers. Het kan zijn

lading in 20 uur lossen. De Sea Spray, die op 8 november 1965 in de vaart kwam is 290 meter lang, bijna 45 meter breed en heeft een machine vermogen van 28.000 PK, die het enorme schip een snelheid geven van 17 knoop of wel 30 km per uur. (HVV, 3-1-1967).

Rotterdamse haven ontving "grootste schip"

Met 130 miljoen liter ruwe olie in de tanks is gisteravond de Zweedse tanker Sea Spray de Rotterdamse haven binnengelopen. De Sea Spray die aan de vijfde petroleumhaven in Europoort afmeerde, is het grootste schip, dat de Maasstad ooit heeft ontvangen. De Zweed meet 116.250 ton, heeft een lengte van 290 m en een grootste breedte van 45 m. De lading van de mammoettanker kwam uit Koeweit en kan door de Europoortinstallaties in ongeveer twintig uur worden gelost. Het schip, dat eigendom is van de Zweedse reder Salen, kwam op 8 november van het vorig jaar in de vaart. (AH, 5-1-1967).



SEA SPRAY, IMO 6615077, 1966 opgeleverd door Kockums M/V A/B, Malmö (497) als SEA SPRAY aan Salenrederierna A/B, Zweden. 63.573 BRT, 121.185 DWT. 140.351 m³. 17 kn. 28.000 APK, 20.888 kW, 2 S Turbines, Stal Laval, de werf. 1976 verkocht aan Marda Shipping Inc., Panama, c/o Allied Shipping International Corp., Piraeus, herdoopt GOLDEN SPRAY. 7-5-1979 gearriveerd bij Nan Long Steel & Iron, Kaohsiung om gesloopt te worden. (Foto: Rederijkaart).

Europoort ontving grootste schip

ROTTERDAM — In Europoort is gisteravond binnengelopen de 120.000 ton metende tanker Niso, het grootste tot nu toe in de Rotterdamse haven geregistreerde schip. De Niso is het nieuwe vlaggeschip van N.V. Shell Tankers. De tanker arriveerde gistermiddag reeds voor Hoek van Holland, maar kon tengevolge van mist en getij pas tegen de avond de Waterweg binnenvaren. De Niso is afgemeerd in Europoort bij Shell. (Trouw, 16-01-1967).

NISO neemt geen risico's

Op 't eerste gezicht viel hij - eigenlijk, een beetje tegen - de Niso, vlaggeschip van Shell Tankers, dat in het afgelopen weekeinde: voor de eerste maal in zijn jonge bestaan de koers naar Europoort had gezet. Toch lagen er 120.000 sloopstonden in de de Petroleumhaven en - al zou men dat niet zo meteen zeggen - kon men daar het grootste schip aanschouwen dat ooit de Rotterdamse havens heeft aangedaan. "Als ze zo groot gaan worden, merk je de verschillen niet meer," zei op de ruime brug van de Niso een ingewijde, "'t zit 'm voornamelijk in de diepte." Van die hoge post af bleken 265,2 meters schip toch nog indruk te kunnen maken, al moesten we van een hulpvaardige tweede stuurman vernemen, dat er door de opvarenden echt nog niet van de fiets gebruik wordt gemaakt om de diverse scheepspunten te bereiken.

Straks zullen de schepen nog groter worden en zal het vlaggeschip van commodore H.A.H. Hylkema, dat - zondag en maandag, zo'n grote belangstelling trok, alweer, in de schaduw staan van de schepen die de 200.000 ton draagvermogen overschrijden. Mogen ze dan qua afmetingen niet erg in het oog vallend van deze Shell-reus verschillen, het varen zal er zeker, nog een stukje moeilijker op worden. Want reeds de 120.000 ton van de Niso laten zich niet eenvoudig door drukbevaren, nauwe en bovendien met ondiepten geplaveide scheepsroutes als het Engelse Kanaal loodsen. De navigatie is op schepen van deze grootte meer dan ooit een hoofdstuk apart geworden en daarvan getuigt op de eerste plaats de schat van elektronische apparatuur die op de brug staat opgesteld. Een tanker van een dergelijke grootte, die met een dienstnelheid van zo'n 14 mijl door het water glijdt, ligt niet in een handomdraai stil.

"We zijn," zo zei de tweede stuurman van de Niso, "op de drukke scheepvaartwegen eigenlijk voortdurend bezig rekening te houden met de andere boten. Want je moet heel tijdig weten hoe zo'n ander schip zich precies verplaatst om zelf je maatregelen te nemen. De zee is groot, dat wel, maar met deze grootte en met gelijkblijvende snelheden betekenen kilometers soms niets. Om aan te tonen dat er in dat opzicht weinig of

geen risico's worden genomen, staat er de apparatuur van de bekende radar tot het nieuwste peillingsysteem, waarmee in één oogopslag de positie van het schip kan worden bepaald. Hoewel de bemanningen op deze superschepen steeds kleiner worden, blijkt er tijd voldoende om het werk van de "ogen" van het schip te controleren. Niet voor niets heeft deze Niso op het instrumentenpaneel boven het stuurwiel een kastje, dat op 't eerste gezicht niets anders blijkt te bevatten dan wat draden en wat tandwielen de automatische piloot die zich keurig houdt aan de hem opgegeven koers.

Automatisering ten spijt blijft een goed getrainde bemanning eerste voorwaarde voor de behouden vaart van het schip. De taken, vroeger zo streng gescheiden, zullen steeds meer naar elkaar toegroeien, zo lang tot de traditionele twee-eenheid dek-machinekamer volledig verdwenen zal zijn. Op de Niso is daarmee al een begin gemaakt, de scheepstelegraaf is verdwenen. De voortstuwing van het schip wordt vanaf de brug bediend, de controle van het voorstuwende gedeelte is al voor een deel op die brug mogelijk. Achter de panelen van zo'n brughuis wordt het allemaal een stukje ingewikkelder, ervoor verdwijnt met elke technische vooruitgang een brokje romantiek uit het scheepsleven. Neem nu maar het stuurwiel van de Niso zó uit een VW overgenomen, is de eerste indruk. De gemakkelijke autofauteuil ontbreekt er nog maar aan. Maar wie weet als de 200.000--tonners komen... (HVV, 18-1-1967).



m.t. NISO (2), IMO 6618768, Gebouwd 1966, Ishikawajima-Harima H.I., Aioi (650). 62.845 BRT, 38.400 NRT, 121.293 DWT. 265,18 (253,40) x 42,07 x 20,22 x 15,476 meter. 13 tanks, 140.818 m³, 191 en 4.464,5 ton bunkers, 14,5 kn. 18.252 EPK, 13.616 kW, 9 cyl, 2 tew, 900 x 1550, Sulzer, de werf. 22-11-1966 opgeleverd als NISO aan N.V. Curaçaosche Scheepvaart Mij., Willemstad-N.A. PJKL, in beheer bij N.V. Shell Tankers Nederland 15-3-1994 gearriveerd te Chittagong om gesloopt te worden. (Foto: collectie A. Niemantsverdriet).

1-1967 gedetacheerd NRS: R.C. Kemper, H.P. Steenbergen, C. Hofman en R.P. Verschoor.

Berghaven in de Hoek vergroot

In opdracht van Rijkswaterstaat wordt de Berghaven in Hoek van Holland uitgebreid met een gedeelte, dat bekend staat als het onderhoudsstrand. In de Berghaven hebben niet alleen schepen van Rijkswaterstaat ligplaats, maar ook de reddingboot, enkele Europoortslepers en onder bepaalde omstandigheden ook vissersschepen en jachten. Al sinds jaar en dag is de beschikbare ruimte te klein gebleken. De uitbreiding houdt echter, geen verband met de aanleg van de nieuwe havenmond. De binnenschepen met materialen worden naar Europoort gedirigeerd. (HVV, 7-2-1967).

Rotterdam krijgt spoedig zijn oliegeul

De regering is onder bepaalde voorwaarden bereid te voldoen aan het verzoek van de gemeente Rotterdam en de aldaar gevestigde oliemaatschappijen om Europoort zo spoedig mogelijk — door middel van het graven van 'n diepe vaargeul — toegankelijk te maken voor schepen met een laadvermogen van 225.000 ton en een diepgang van 62 voet.

Deze toegankelijkheid zou door uitbreiding en vervroeging van de Europoortwerken omstreeks 1970 bereikt kunnen worden, doch reeds in de jaren 1968 en '69 zullen de bedoelde zeer grote tankers, afgeladen tot een diepgang van resp. ongeveer 55 en 59 voet, Europoort via de bestaande (tijdelijke) toegang kunnen binnenlopen. De minister van Verkeer en Waterstaat zal op zeer korte termijn nader overleg plegen met de gemeente Rotterdam over de financiële aspecten. "Deze beslissing is van even groot belang als het besluit van Thorbecke de duinen bij Hoek van Holland door te graven voor de aanleg van de Nieuwe Waterweg", zo luidde het commentaar van de directeur van Rotterdams gemeentelijk havenbedrijf. "Dat Rotterdam voor de grootste schepen bereikbaar wordt is voor het hele land van bijzonder groot belang. De investeringen zullen in veelvoud hun rendement opbrengen". Op de vraag of het besluit nog op tijd is gevallen zei de directeur: "Met de hakken over de sloot, maar dat geeft niet, we kunnen het nu halen." Het belangrijkste is dat de oliemaatschappijen nu zeker weten dat de geul er komt. (NvhN, 10-2-1967).

Grootste sleeppopperzuiger gereed

(Van onze correspondent) Rotterdam, 16 februari. Aan de Parkkade te Rotterdam heeft 's wereld grootste sleeppopperzuiger, de Geopotes IX, die op een der werven van de IHC Holland is gebouwd, ligplaats gekozen. Morgen zal het gevaarte met een groot aantal genodigden aan boord de officiële proeftocht maken. Het kan wel een zeer bijzondere omstandigheid worden genoemd, dat deze enorme sleeppopperzuiger gereed is gekomen kort na het ogenblik waarop van regeringszijde is medegedeeld, dat er binnen afzienbare tijd zal worden begonnen met het graven van een geul, die het mogelijk moet maken dat tankers met een Inhoud van 225.000 ton Europoort zullen kunnen bereiken. De Geopotes IX zal kunnen worden gebruikt bij het graven van deze geul. Het is zelfs mogelijk met deze enorme zuiger gleuven te graven voor tankers met een toninhoud van 300.000 ton. De Geopotes IX is het eigendom van de Koninklijke Maatschappij tot hêt uitvoeren van openbare werken Adriaan Volker te Rotterdam. (AH, 16-2-1967).

Europak bouwt reuzentanks

(Van onze correspondent) ROTTERDAM, 20 febr. — In Rotterdam is door Pakhuismeesteren NV, die over anderhalf miljoen ton opslagruimte in de Maasstad beschikt, Europak (Tankinstallatie Pakhuismeesteren. Europoort) NV opgericht. Deze maatschappij wil in Europoort een terrein huren, waarop binnen korte tijd nog eens anderhalf miljoen ton opslagcapaciteit kan worden gebouwd. Voor het afmeren van de grote tankschepen die Rotterdam zullen aandoen, zal een aantal steigers worden gebouwd. Het is de bedoeling, dat niet alleen mammoettankers van relaties van Europak NV aan deze steigers langs zij zullen komen, maar ook anderen van deze mogelijkheid gebruik kunnen gaan maken. De te bouwen landtanks, in grootte variërend van twintigduizend tot honderdduizend ton, worden uitgerust met rijzende daken en zullen dienen voor de opslag van alle soorten ruwe olie en petroleumprodukten. De Europak-tankinstallatie zal op de al bestaande pijpleiding van Pakhuismeesteren, die is ingeschakeld voor het vervoer van vloeibare produkten tussen Botlek en Pernis, worden aangesloten. Bij de opzet van de nieuwe tankopslagruimte is onder meer gedacht aan aanvoer met mammoettankers en doorvoer naar andere havens in Noord-Europa met tankers van dertigduizend tot zeventigduizend ton. De eerste fase van het project omvat de bouw van vierhonderdduizend ton tankruimte. De eerste tanks zullen eind 1967 in gebruik worden genomen. (De Volkskrant, 21-02-1967).

Zweedse tanker aan de grond en weer vlot

De uitgaande Zweedse tanker OKLAND (40.000 bruto ton) is zaterdagavond bij het verlaten van Europoort, aan de Noordwal, iets voorbij de semaphoor, aan de grond gelopen. Kort voor middernacht is het schip op eigen kracht vlot gekomen en heeft het zijn uitgaande reis voortgezet. (HVV, 27-2-1967).

2-1967 gedetacheerd NRS: R.C. Kemper, H.P. Steenbergen, C. Hofman en R.P. Verschoor.



Griek en wrak sleeppoot aan pier gekluisterd - Unieke nachtelijke redding door helikopter

(Van onze verslaggever) HOEK VAN HOLLAND/IJMUIDEN, 20 maart — Nog steeds lag vanmorgen de Griekse vrachtvaarder Alkyone gekluisterd aan de Zuiderpier bij Hoek van Holland. Nog steeds zat daar ook het wrak van de sleeppoot Vikingbank op de stenen. En nog steeds voerde toen bergingspersoneel van Wijsmuller uit IJmuiden bij de rotsige zuidkust van Engeland een zware strijd om het behoud van de Torrey Canyon, een van de grootste tankschepen ter wereld. Zware noordwesterstorm smeedt de, onder Liberiaanse vlag varende, Torrey Canyon (118.285 ton) zaterdagmorgen even ten westen van Landsend op de rotsen. Enkele uren later tekenden de assuradeuren en de rederij van de tanker — de Barracuda Tanker Corporation te Monrovia — het contract dat de berging aan Wijsmuller opdroeg; een grootscheepse operatie kwam hiermee van IJmuiden uit op gang. In Hoek van Holland zette de storm 's middags vijf slepen en redders aan het werk toen de Griekse tanker Alkyone (9148 brutoregister-ton) vastliep. Maar toen

's avonds tegen half tien de te hulp gesnelde sleper Vikingbank plotseling zelf van wind en water een vernietigende klap kreeg, was dat het sein voor een unieke reddingsactie waarover Hoek van Holland niet spoedig zal zijn uitgepraat. Terwijl de reddingboot Koningin Juliana zaterdagavond tevergeefs strijd leverde tegen de ondiepten bij de Zuiderpier, terwijl een helikopter van de Marineluchtvaartdienst in gereedheid werd gebracht en terwijl honderden nieuwsgierigen zich naar Hoek van Holland spoedden, hingen zeven mannen geklemd tussen de railing en het stuurhuis van de Vikingbank, die met defecte machines was vastgelopen op de pier en steeds meer slagzij maakte. Meer dan drie uur later was kapitein E. Plug, 28 jaar en afkomstig uit Maassluis, de laatste die veilig en wel werd binnengebracht in het Groene Kruisgebouw in de Hoek. Het was het einde van een veelbewogen dag in Hoek van Holland, die 's middags om half vijf was begonnen, toen de Griekse vrachtvaarder Alkyone vastliep op de punt van het zuiderhoofd. De Griek kwam van Rotterdam. De reddingboot Koningin Juliana en drie sleepboten voeren ter assistentie uit. Spoedig bleek dat reddingboothulp voorlopig niet nodig was. De sleepboten Vikingbank, Schouwenbank en Europa maakten even na zes uur vast en probeerden enkele uren tevergeefs de vrachtvaarder vlot te trekken.

Achterschip onder

Tegen half tien gebeurde het. De slepers waren juist van plan hun pogingen voor zaterdagavond op te geven. De Vikingbank had als enige de Griek nog vast. Plotseling kwam dit schip sterk achterover te liggen. Kapitein Plug liet onmiddellijk de trossen slippen. Het kwaad was echter al geschied. Een grote stroom water was in de machinekamer gelopen. De motoren vielen uit. Kapitein Plug gaf direct opdracht het anker neer te laten. Maar dit krabde op het zand en onverbiddelijk dreef de sleepboot in de richting van de stenen.

De reddingboot Koningin Juliana voer opnieuw uit. Ruim een uur heeft schipper Piet Grootenboer geprobeerd de gestrande Vikingbank te bereiken. De meldingen werden steeds onheilspellender: water in de machinekamer... de bemanning moet aan dek gaan... de negen opvarenden klemmen zich vast. Het schip maakt steeds meer slagzij. Alle vakmenschap en moed van de reddingbootbemanning ten spijt slaagde men er niet in bij de Vikingbank te schip had de reddingboot nog maar zeer komen. Op 150 meter afstand van het weinig water en men kon het niet wagen verder te gaan. Inmiddels was via radio Scheveningen hulp gevraagd van een helikopter van de marinevliegdienst in Valkenburg. Die hulp werd meteen toegezegd, maar het duurde toch een uur voordat de wentelwiek boven Hoek van Holland was aangekomen, een uur waarin de spanning en de uitputting van de negen mannen aan boord van de sleper bijna ondraaglijk werden. Matroos Kees van Zanden en olieman Jan Westra, belden uit Hoek van Holland, vertelden later "Het was ontzettend. We stonden en we hingen half op de boot, terwijl de slagzij steeds maar toenam. Laarzen en oliegoed hadden we uitgetrokken, want als we in het water zouden moeten, dan zou dat veel te zwaar zijn om te zwemmen. Voordat we op de pier liepen, kregen we een paar enorme klappen en toen we eenmaal gestrand waren bonkte het schip regelmatig op de stenen. Bij elke klap was het of je er weer een beurse plek bij kreeg. Wanneer je onder je keek zag je de stenen van de pier. Dan weer drie meter van je verwijderd, dan weer ruim tien meter onder Ja. En elke zee was raak. Het water was ijskoud en het leek of ik iedere keer een bad van zoutzuur kreeg. Het ergste was nog dat we niet wisten wat er ging gebeuren. We zagen op een afstand de reddingboot, die ons steeds met het zoeklicht bescheen, maar hij kwam niet dichterbij. Na een eeuwigheid — was het maar een uur? Het leek wel een nacht — kwam eindelijk die helikopter. Een paar keer cirkelde hij over ons heen en toen konden we eraf, eerst een voor een en de laatste drie tegelijk." Aldus Kees van Zanden, Eerst kwam stuurman Wijnhorst aan wal, gevolgd door machinist J. Ras. Op de vliegbasis Valkenburg werd later uitgelegd, waarom men aanvankelijk telkens één man aan wal bracht, de helikopter vloog al weg, terwijl de drenkeling nog werd opgehesen; op die manier had men het minste tijdverlies. Wanneer men meer mannen tegelijk zou overnemen, had men te maken met koerscorrecties boven het schip. Alleen bij de laatste overname achtte men het raadzaam de drie resterende mannen tegelijk mee te nemen. Zo werden achtereenvolgens stuurman Wijnhorst, die lichte verwondingen en een shock had, machinist Ras, marconist H.J. van der Zee, 2e machinist L. P. Hazenberg, olieman J. Westra, de matrozen T.A. Vet en K. van Zanden en kapitein Plug aan wal gebracht. In het Groene Kruisgebouw moesten zij worden warm gewreven. Tientallen warme kruiken moesten worden gebruikt. Het duurde tot diep in de nacht voordat zij weer wat op verhaal waren gekomen. Zeven van hen konden op eigen benen naar huls gaan, twee vertrokken per ambulance. Toen was ook de verdiende rust geblazen voor de bemanning van de helikopter, die In het pikkedonker moedig haar werk had verricht, sergeant-vlieger Heijen en korporaal-boordwerktuigkundige Nauman. (De Tijd.18-3-1967).

Ruzie aan boord van Alkyone

(Van een onzer verslaggevers) Aan boord van het Griekse s.s. Alkyone is niet alles wel meer. Daarvan getuigde donderdagmiddag een ruzie tussen kapitein J. Proios en een aantal bemanningsleden over de vraag wie van de opvarenden het schip zouden mogen verlaten. Ten slotte ging er niemand van boord. Donderdagmorgen had schipper P. Grootenboer van de reddingsboot Koningin Juliana het verzoek gekregen 15 opvarenden van de Alkyone op te halen in verband met, te verwachten slechte weersomstandigheden. Ook de echtgenotes van de kapitein en de 2de machinist zouden aan de wal worden gebracht.

Omstreeks 2 uur in de middag gaf de heer Proios via de radio het bericht door dat de reddingsboot in de Berghaven kon blijven liggen. Toen hij de namen van de vijftien mannen bekend had gemaakt, protesteerden achterblijvers over die keuze. De kapitein besliste toen dat er niemand zou gaan. Het feit dat de wind gistermiddag aanwakkerde tot kracht 7 zal wel hebben bijgedragen tot de onrust aan boord. Vandaag zou een poging de Griek van zijn lading copra te ontdoen, enige kans hebben, aldus werd vanmorgen van de zijde der bergers meegedeeld. (HVV, 24-3-1967).



HOEK VAN HOLLAND: Het 9.000 ton metende Griekse schip ALKYONE is zaterdag op de Zuiderpier in Hoek van Holland aan de grond gelopen. Bij een poging om het schip weer vlot te trekken raakte de sleepboot VIKINGBANK zelf aan de grond en kapseisde later. (rechts achtergrond) 19 maart 1967. Collectie Algemeen Nederlands Persbureau – Fotoarchief, 1963-1968.

Onenigheid op Alkyone: 17 man van boord

(Van een onzer verslaggevers) De Rotterdamse rivierpolitie heeft zondagmorgen zeventien opvarenden van het bij Hoek van Holland op de Zuiderpier gelopen s.s. Alkyone gehaald en naar de wal gebracht.

Aan boord van het Griekse vrachtschip, dat ruim een week geleden vastliep, was onenigheid over de uitbetaling ontstaan. Door bemiddeling van Van Ommeren, de Griekse consul en de rivierpolitie konden de verhitte gemoederen tot bedaren worden gebracht. De 17 Grieken zullen naar hun land terugkeren.

Het spande reeds eerder in de afgelopen week tussen kapitein J. Proios en zijn tot nietsdoen gedoemde bemanning. Toen vorige week donderdag het weer verslechterde en de gezagvoerder een aantal mensen aanwees, die met de reddingsboot naar de wal mochten, verzette zich de groep achterblijvers tegen zijn keuze.

Het feit, dat er geen geld aan boord is om de opvarenden uit te betalen, was de aanleiding tot nieuwe ruzies, ditmaal zo hoog oplaaierend, dat er zich vechtpartijen aan boord van de gestrande Griek voordeden. Verveling en mogelijk angst zijn daarvan wel de voornaamste drijfveren. De bergers van Van den Tak hebben al herhaaldelijk geklaagd over de geringe medewerking, die zij aan boord van het vastgelopen schip krijgen.

Sabotage

Wanneer zij iets gedaan willen hebben, wordt er soms helemaal niet op hun verzoek gereageerd. Een andere keer veinzen de Grieken dat zij de bergers niet begrijpen. Zelfs is bij het uitvoeren van de werkzaamheden, die nog eens het vrachtschip in zijn element moeten brengen, het woord sabotage al gevallen.

Na het vertrek van 17 bemanningsleden bevinden zich aan boord van de Alkyone nog slechts 10 opvarenden. Hun aantal is voldoende om straks, wanneer de Griek is losgetrokken, het schip naar een Rotterdamse werf te varen.

Door het slechte weer tijdens de paasdagen is de positie van het gestrande schip er niet beter op geworden. De berging verkeert in een stadium van voorbereiding, te ruw als de zee nog' altijd is om Van den Tak werkzaamheden van enig belang te kunnen laten uitvoeren.

Zware schade

Wat er nog zal resteren van de sleper Vikingbank, even verder op de pier, is een vraag die hoe langer hoe meer sombere gezichten ontlokt. De sleper rolt nog steeds over de stenen van de lijdham en men vreest dat de schade van dag tot dag toeneemt. Het zal o.m. volkomen windstil moeten zijn om de drijvende bok ir. J. G. Snip naar de pier te dirigeren om de Vikingbank in de takels te nemen.

Duizenden belangstellenden hebben de paasdagen benut om de twee gekluisterde schepen te bezichtigen. In Hoek van Holland liep zo nu en dan het verkeer volkomen vast. (HVV, 28-3-1967).



Donderdagochtend is men erin geslaagd de "Alkyone", het Griekse schip, dat op 18 maart vastliep op de Zuiderpier van Hoek van Holland liep, los te trekken. Met twee sleepboten voorop ging het toen naar de werf van Verolme, waar de "Alkyone" gerepareerd zal worden. 20 april 1967. Collectie Algemeen Nederlands Persbureau – Fotoarchief, 1963-1968.

Door twee sleepers ALKYONE van pier gesleept

(Van een onzer verslaggevers) De Alkyone, het Griekse schip dat op 18 maart muurvast op de Zuiderpier bij Hoek van Holland liep, is vlot. Vrij onverwacht gaf de Alkyone vanmorgen om tien over elf gehoor aan de trekkracht van de sleepboten Maasbank en Schouwenbank en schoof van de stenen, waarop het meer dan een maand zat vastgebakken. Het lostrekken ging zo vlot, dat de sleepboot Zwarte Zee, die op enige afstand

in gereedheid lag om zijn paardekrachten bij die van Maas- en Schouwenbank te voegen, er niet aan te pas hoefde te komen.

In dok

De Alkyone (9.143 BRT) is de Nieuwe Waterweg opgesleept en kwam vanmiddag aan bij de werf van Verolme, waar het in het dok een inspectiebeurt krijgt. Nadat de Alkyone op 18 maart op tot nu toe onverklaarbare manier uit zijn roer liep en vast kwam te zitten, is een deel van de bemanning vertrokken. Daarover is aan boord grote ruzie ontstaan, omdat de bemanning het niet eens was met de selectie van de kapitein. Het deel, dat toen aanboord bleef, zit er ook nu nog op. (HVV, 20-4-1967).

Alkyone door rukwinden van boeien losgeslagen

(Van een onzer verslaggevers) De hevige rukwinden die tijdens het onweer zondagavond over Rotterdam trokken, hebben het m.s. ALKYONE gedeeltelijk losgeslagen van zijn boeien. De trossen waarmee het achterschip vastlag, braken en het schip dreef tegen het Duitse zeeschip LISELOTTE HERMANN (7993 BRT). De ALKYONE liep geen schade op, het Duitse schip werd licht beschadigd. De storm knakte ook wat televisiemasten, brak ruiten en vernielde zonneschermen. Door de hevige regenbuien ontstonden lekkages. Er was op diverse plaatsen in de Maasstad wateroverlast. (HVV, 16-5-1967).

Frank Rijdsdijk N. V. koopt "Alkyone"

De N.V. Frank Rijdsdijk-Holland in Hendrik Ido Ambacht heeft het onlangs op de pier van Hoek van Holland gestrand ms. "Alkyone" voor de sloop aangekocht. Het



schip meet 9143 brutoregister ton en werd gebouwd in 1953. Momenteel ligt het in de Waalhaven. De Alkyone voer onder Panamese vlag en was eigendom van de Alkyone Steamshipping Co. (HVV, 23-5-1967).

Laatste reis Alkyone

Het Griekse vrachtschip Alkyone, dat op 18 maart op de Zuiderpier bij Hoek van Holland vastliep, passeert Rotterdam op zijn laatste reis, naar de sloper in Hendrik Ido Ambacht. (AH, 25-5-1967).

ALKYONE, 1953 opgeleverd door Wm. Denny, Dumbarton (1460) als GEORGE aan Porto Seguro Cia. Nav. S.A., Panama, vlag: Liberia. 9.149 BRT, 11.060 DWT. 1964 verkocht aan Alcyone Shipping Co. Ltd., Panama, vlag: Griekenland, in beheer bij Faros Shipping Co. Ltd., Londen (Michael M. Xylas), herdoopt ALKYONE. 18-3-1967 tijdens een reis van Jose Panganiban naar Hamburg, gestrand bij Hoek of Holland, total-loss verklaard, 20-4-1967 vlot gebracht, 5-1967 verkocht voor sloop aan F. Rijdsdijk, Hendrik Ido Ambacht, 1967 gesloopt te Hendrik Ido Ambacht.

Op Maasvlakte: tanker vast en weer vlot

Zondagmorgen, even na 10 uur, is op de Maasvlakte de tanker Esso Den Haag korte tijd in moeilijkheden geweest. Vijf kilometer ten zuiden van de Zuiderpier dreigde het 93.000 BRT. metende schip aan de grond te lopen, nadat het buiten de vaargeul was geraakt. De tanker slaagde er echter nog tijdig in dieper water te bereiken en kon zijn reis naar Europoort voort zetten. (HVV, 20-3-1967).

3-1967 gedetacheerd NRS: D. Schilder en D. Visser.



Grootste schip in Europoort

Rotterdam Europoort heeft gisteren het grootste schip tot nu toe binnengehaald. Het was de 145.000 dwt. metende tanker Molda, eigendom van de Noorse rederij Ludwig Mowinckels. Het schip, dat in verband met de nog gelimiteerde diepgang in Europoort niet geheel afgeladen was, heeft ligplaats gekozen in de 4e Petroleumhaven om een lading ruwe olie uit Koeweit te lossen voor de Esso-raffinaderij. (HVV, 6-4-1967).

MOLDA IMO 6704311, 1966 opgeleverd door Kieler Howaldtswerke A.G., Kiel (1187) als MOLDA aan A/S J. Ludwig Mowinckels Rederi, Noorwegen. 75.494 BRT, 143.620 DWT. 16-2-1979 gearriveerd bij Lung Ching Steel te Kaohsiung om gesloopt te worden. (Foto Michael Neidig, 5-12-1966, proefvaart bij Kiel).

Lege tanker in brand voor Zeeuwse kust - 2 vermisten

(Van een onzer verslaggevers) De Liberiaanse tanker Diane veranderde vanochtend op de Noordzee in een loeiende hel van vuur, toen zij in dichte mist in aanvaring was gekomen met een Duitse vrachtboot.

Twee opvarenden, die zich op het moment van de klap bij de boeg bevonden, worden vermist. Achtentwintig anderen begaven zich in allerijl in de boten en konden worden opgepikt door het Nederlandse m.s. Steenkerk.

Het Duitse schip, de 889 ton metende Annelis Christophersen, boorde zich midscheeps in de (ingeladen tanker die in ballast uit Europoort kwam. Direct daarop stonden de brandstoffentanks van het 33.628 BRT. metende schip in brand. Het vuur verspreidde zich snel over het voorschip.



Ook op de Annelis Christophersen ontstond brand, maar die kon door de bemanning worden beperkt tot het voorschip. De boot kon op eigen kracht naar Rotterdam varen.

De aanvaring gebeurde op 12 mijl ten zuiden van het lichtschip Goeree.

Tegen het middaguur wemelde het bij de plaats van de aanvaring en rond de brandende tanker van de vaartuigen. Op de eerste noodseinen voeren verscheidene sleep- en bergingsboten uit, waaronder de Scaldis uit Antwerpen, de Maasbank, en de Schouwenbank van Smit en de Bison van Van den Tak. Wijsmuller zond zijn Titan en Nestor, welke schepen samen met die van Smit de strijd met het ziedende vuur aanbonden.

De overgebleven bemanningsleden van de Diane hielden het brandende schip op koers en lieden de schroeven langzaam achteruit slaan. Zo bleef, mede met behulp van de wind, de brand beperkt tot het voorschip en was er de kleinste kans op overslaan.



Reddingboot

Bij de Diane bleef ook de reddingboot Jan Lels uit Burghsluis op Schouwen. Zouden de zeven leden van de bemanning haastig het schip moeten verlaten, dan was de reddingboot onmiddellijk tot actie bereid.

Het gevaar van explosies was namelijk niet denkbeeldig. Deskundigen aan boord van de bergings- en blussingsschepen zagen met groeiende ongerustheid toe hoe de vlammen de lege tanks verhitten. Er zou zich een hevige gasontwikkeling kunnen voordoen.

Bij de eerste noodsignalen van de brandende schepen, kwam ook het vliegveld Valkenburg in staat van paraatheid. Onmiddellijk steeg een Grumman Tracker op om de positie van de schepen nauwkeurig te bepalen. Inmiddels maakte men twee helikopters gereed om de bemanningen van boord te halen. Zij hoefden echter niet op te stijgen, gedisciplineerd als de bemanning van de Diane van boord ging.

Karel Doorman

Bij de vloot van toesnellende schepen voegde zich ook... de Karel Doorman Het vliegtuigmoederschip was na een langdurige reparatie bij Verolme op een proefvaart, toen de noodseinen van de tanker het bereikten. Onmiddellijk snelde de Doorman naar de plek van de aanvaring en bleef stand-by.

Rond een uur vanmiddag zette de sleepboot Scaldis al zijn waterstralen in om het vuur in het voorschip van de Liberiaan te bestrijden. Van het bergingsvaartuig Bison van Van den Tak stapten enkele deskundigen op de brandende tanker over om de situatie op te nemen.

Tijdens deze eerste blussingswerkzaamheden vond nog een incident plaats, toen de Scaldis zelf in brand raakte. De bemanning moest de aandacht van de Diane richten op haar eigen schip, dat toen nog niet de assistentie van andere sleepboten had. Vrij snel slaagde men erin het vuur te bedwingen.

De andere sleepboten zijn toegerust met uitstekend blusmateriaal. Door hun gezamenlijke inzet hoopt men de brand tot het voorschip te beperken en het schip te behouden. De omstandigheden waaronder dit moet gebeuren, zijn niet moeilijk. Het weer houdt zich goed, de zee is glad, al ondervond men vanmorgen nog wel enige hinder van mistflarden.

Intussen waren rond het middaguur de Annelis Christophersen en de Steenkerk op weg naar Rotterdam gegaan. Zij worden in de loop van de middag in de haven verwacht, de Steenkerk met de 28 geredden aan boord.

Van de zijde van Rijkswaterstaat werd ons meegedeeld, dat het feit, dat de Diane in ballast voer, de Nederlandse kust heeft gespaard voor een olieramp zoals die in Engeland heeft plaatsgevonden.

Wind en stroom zouden vrijkomende olie van de brandende tanker rechtstreeks naar de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden hebben gedreven. Na de gebeurtenissen van de laatste tijd is Waterstaat echter paraat in gevallen waarbij grote hoeveelheden olie vrij zouden komen. Welke maatregelen er in dit geval zouden zijn genomen, kon men echter niet vertellen. (HVV, 17-4-1967).



OVERVERMOEID Kapitein DIANE naar ziekenhuis

(Van onze correspondent) Rotterdam, 19 april. Kapitein José Uwrutia (56), de gezagvoerder van de aangevaren en in brand gevlogen Liberiaanse tanker Diane, is gistermiddag kort nadat zijn schip ligplaats had gekozen nabij de werf van Verolme in het Botlek-gebied, ter observatie opgenomen in het Havenziekenhuis te Rotterdam. Hij bleek oververmoeid te zijn; bovendien klaagde hij over ademhalingsmoeilijkheden. Van zondagavond elf uur — vertrek Europoort — tot dinsdagmiddag vier uur — aankomst werf Verolme — heeft hij bijna onafgebroken op de brug gestaan. Toen hij ons gistermiddag vlak voor het vertrek naar het ziekenhuis nog even te woord wilde staan, was duidelijk merkbaar dat de gebeurtenissen aan boord van de tanker hem erg hadden aangegrepen en zeer veel van zijn krachten hadden geveerd. "Ik ben zesenvijftig jaar oud," zei hij ons, "maar ik heb nog nooit in mijn leven een ziekenhuis van binnen gezien. Ik ben in Bilbao geboren en vaar sinds mijn zestiende jaar." De bedrijfsarts van Verolme heeft de kapitein direct na aankomst onderzocht. Hij zei de toestand van de gezagvoerder niet al te somber in te zien. Grote waardering had kapitein Uwrutia voor de hulp die men hem na de aanvaring van alle kanten

heeft verleend. Over de aanvaring zelf wenste hij niets te zeggen. Het onderzoek met betrekking tot de schuldvraag kan nog wel maanden duren. Alle opvarenden van de Diane en van de Duitse coaster Annelis C., die de tanker aanvoer, zullen nog moeten worden gehoord. De advocaat van de rederij, de heer Burke, is gisteren per vliegtuig van New York naar Amsterdam gevlogen. Kort na aankomst van de tanker gistermiddag heeft hij nog een kort gesprek met kapitein Uwrutia gevoerd. Het schip voer in timecharter voor Mobil Oil. De bemanning, die door de sleepboot Steenbank naar Rotterdam was gebracht, heeft zich gisteren weer aan boord van het schip begeven.

JOURNALISTEN, fotografen, radio- en televisiemensen die gisteravond het havenziekenhuis te Rotterdam hebben opgebeld om naar de toestand van de kapitein te informeren, kregen tot hun verbazing ten antwoord, dat de gezagvoerder niet was opgenomen en zich ook niet voor onderzoek of opname had gemeld. Velen hadden de man per taxi van de werf naar de stad zien vertrekken, een afstand van zeker 80 km. Het vermoeden rees dat de overspannen gezagvoerder onderweg was uitgestapt of de chauffeur opdracht had gegeven hem naar zijn schip te brengen. Een inspecteur van Vinke en Co., welke firma als agente van de rederij optreedt, raakte bijna in paniek toen journalisten hem vertelden dat de op instorten staande gezagvoerder niet in het ziekenhuis was aangekomen. Ook hij belde de afdeling Opname en kreeg hetzelfde antwoord: de kapitein verblijft hier niet. Verbindt u mij dan maar met de geneesheer-directeur, aldus de inspecteur. Dit geschiedde. Dr. D.A. Koster gaf op zijn vraag ten antwoord: als de naam van de kapitein niet op de lijst staat, is het uitgesloten dat hij hier is opgenomen. De inspecteur: Moet u eens luisteren, dokter, wanneer kapitein Uwrutia zich niet bij u heeft gemeld, en niet in een ziekenhuis ligt, laten wij het gehele Rotterdamse politieapparaat in werking stellen om hem op te sporen. Want wij moeten de man vinden.

De geneesheer-directeur: Ik zal het dan maar zeggen, hij ligt hier. Het was een leugentje om bestwil. Want wij willen niet dat deze man door wie ook wordt gestoord. Hij moet enige dagen volkomen rust hebben. Het gaat om zijn leven. De inspecteur van Vinke en Co. was gerustgesteld. Zwaar beschadigd is de Diane gisteren bij de werven in het Botlek-gebied afgemeerd. De oververmoeide kapitein van de Diane (links) hield, in de auto met de bedrijfsarts van Verolme, de hand voor het gezicht, toen hij zag dat men hem wilde fotograferen. (AH, 19-4-1967. Foto's: geheugen van Nederland).

DIANE, IMO 6506678, 2-1965 opgeleverd door Mitsubishi H.I. Ltd., Nagasaki (1598) als DIANE aan Global Tankers Inc., Liberia, in beheer bij Maritime Overseas Corp., New York. 33.759 BRT, 23.806 NRT, 60.193 DWT. 20.700 EPK, Sulzer, de werf. 1982 vlag: Panama. 13-12-1982 gearriveerd te Inchon om gesloopt te worden.

19-4-1967 m.s. MARGARET C ERTEL binnen voor Muller-Prograss, Schiehaven met stuurschade met de sleepboot ROTESAND, geassisteerd door de SCHOUWENBANK, EUROPA en AZIË.



Nieuwe sleper voor NRS

(Van een onzer verslaggevers) De vloot van de N.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst zal worden uitgebreid met een nieuw schip van 3.400 pk. De NRS moet de bestelling ervoor nog plaatsen, maar verwacht de nieuwe sleper in mei 1968 in gebruik te kunnen nemen.

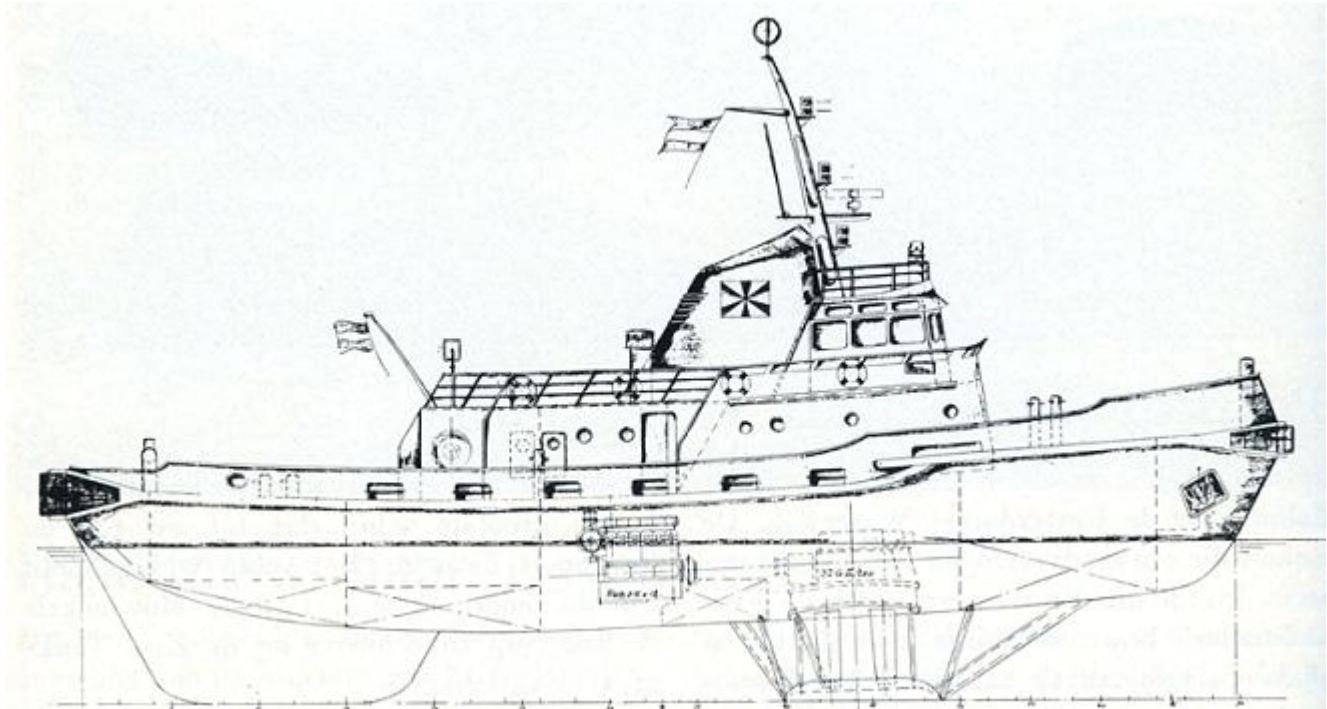
Het besluit een nieuwe boot te laten bouwen, heeft niets uitstaande met het nu wel als geëindigd te beschouwen bestaan van de Vikingbank, die nog steeds op de Zuiderpier bij Hoek van Holland ligt. Ook is

er geen druk van de grote oliemaatschappijen aan deze beslissing voorafgegaan, hoewel er zeer zeker overleg tussen de sleepdienst en die bedrijven is geweest.

De nieuwe, nog naamloze sleper, wordt gebouwd naar het Voith-Schneider propeller-type. Het betekent dat het schip aan de onderzijde wordt uitgerust met twee propellers, waarmee aandrijving zowel als besturing geschieden. De Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst heeft thans reeds vijf van deze boten in gebruik, naast de vier normale schroefschepen.

Nieuw is wél het uitzonderlijk zware vermogen van de nieuwe sleper. Tot nu toe heeft de NRS-vloot geen schepen omvat die de 1.650 pk. te boven gingen. Hoewel een vermogen van 3.400 pk. anders doet vermoeden, zal het nieuwe schip normaal worden ingezet op de diensten in Europoort en geen speciale functie krijgen.

De sleepdienst heeft geen plannen om spoedig na de bouw van deze boot over te gaan tot het bestellen van een tweede in dit type. Verdere uitbreiding van de vloot hangt geheel en al af van de ontwikkeling in de sleepvaart in Europoort. (HVV, 21-4-1967. Foto: F. Stigter, collectie BASM/NSM).



WIE WEET EEN NAAM?

De directie van de N.R.S. zoekt naarstig naar een goede naam voor de nieuwe sleepboot. Het schip zal zeker de naam van een Bank krijgen. Banken van naam zijn er genoeg. Namen van banken minder. Wie heeft een idee?

Wellicht ten overvloede wijzen wij er op dat AMRO-BANK, RAIFFEISEN-BANK en BOERENLEENBANK niet

in aanmerking komen. Aangezien het - voorlopig althans - om één sleepboot gaat - de tijd zal leren of er nog meer sleepboten zullen volgen - zal BANKSTEL eveneens niet tot de mogelijkheden behoren. Tussen twee haakjes, de man die lui in zijn tuintje zittend over SCHOMMELBANK sprak, had het ook mis. Ga met zo'n ding maar eens zee op!

TORREY CANYON - DIANE - ALKYONE "Hollands glorie" neemt geen einde

Evert Plug gaat geen zee te hoog

ROTTERDAM, zaterdag. De spectaculaire operaties van de Nederlandse zeeslepers op de Noordzee, hebben de laatste weken opnieuw gestalte gegeven aan de historische betekenis van "Hollands Glorie". De ramp van de "Torrey Canyon" bij Engeland, waar de mannen van Wijsmuller uit IJmuiden, ondanks de hopeloze taak waarvoor ze stonden, zulk moedig werk verrichtten, de dramatische stranding van de "Alkyone" bij Hoek van Holland en de brand op de Liberiaanse olietanker "Diane" onderstreepten meer dan ooit de grote gevaren waarmee de drukste scheepvaartroute ter wereld vandaag de dag wordt bedreigd.

Ondanks deze schokkende tafereelen toonden de "bemanningen van de Nederlandse sleepboten weer hun durf en bekwaamheid, waarvoor zu door alle zeevarende naties zo hoog worden geprezen." "Als het noodlot dan toch toeslaat, komen we liever voor de Nederlandse kust dan elders ter wereld in moeilijkheden", is een van de typerende uitspraken van een buitenlandse kapitein, wiens schip, vorig jaar in de woeste branding; van de Noordzee dreigde te vergaan.

Dag en nacht klaar

In het uitgestrekte Rotterdamse havengebied Europoort liggen de sleepboten van L. Smit en Co. gereed om elke minuut van de dag en de nacht uit te kunnen varen naar schepen die dringend om assistentie vragen. Geen karwei is de bemanningen van de sleepers te zwaar. De kapitein van de "Maasbank", Evert Plug uit Maassluis, heeft hiervan de laatste weken het frappante bewijs geleverd. Het resolute optreden van de jonge, nog slechts 28 jaar oude, gezagvoerder dwong zelfs bij de meest ervaren zeerot diep respect af. Hoewel hij enkele weken geleden in een bulderende storm de sleepboot Vikingbank bij de reddingsactie van het Griekse schip Alkyone verspeelde, wist hij in de volslagen duisternis de rust onder zijn acht bemanningsleden te bewaren.

Unieke operatie

Verkleumd tot op de botten gaf hij aan boord van zijn op de pier bonkende schip rustig zijn bevelen, totdat een helikopter van de marine de negen zeelieden bij een feilloos uitgevoerde, en bij nacht unieke operatie oppikte. Kapitein Plug ging zelf als laatste van boord van zijn schip, waarop hij als invaller voor de eigenlijke kapitein de lakens uitdeelde. Nauwelijks enkele weken na dit drama heeft de jonge gezagvoerder nieuwe avonturen met nuchtere woorden in zijn logboek vermeld. Deze week voer hij op zijn "eigen" "Maasbank" naar de als een fakkel brandende "Diane" uit, om met een legertje andere sleepboten langer dan 24 uur te helpen het vuur op het rampzalige schip te blussen. De succesvolle actie werd gevolgd door de berging van de "Alkyone", die donderdag door de "Schouwenbank" en de "Maasbank" eindelijk uit zijn wekenlange gevangenschap aan de pier kon worden bevrijd.

Teamgeest

Evert Plug vertelt laconiek, "Van angst merk je aan boord veelal nooit iets. Iedereen leeft natuurlijk onder spanning, maar het karwei eist je zó op dat er helemaal niet over gesproken wordt. Wij zijn altijd opnieuw enthousiast als er een nieuwe job moet worden uitgevoerd." De teamgeest aan boord is onder alle omstandigheden uitstekend — dat is natuurlijk het belangrijkste. Hoe moeilijker het werk is, hoe meer je merkt dat de jongens elkaar helpen. Bij het kleinste klusje dat gedaan moet worden controleren we elkaar. Daardoor worden de risico's zoveel mogelijk beperkt." Evert Plug voorspelt dat de taak van de sleepbootkapiteins bij de komst van de mammoettankers tot 200.000 ton, hoe langer hoe zwaarder zal worden. "Als een schip van deze reusachtige afmetingen bij een aanvaring betrokken raakt, zijn de gevolgen oneindig groot".

"Aasgieren"

Evert Plug ziet echter niet tegen de toekomst op slagvaardigheid is een van zijn sterkste karaktertrekken. Als straks zich opnieuw midden op zee een scheepsramp voordoet, of als een schip dreigt vast te lopen, bestaan er voor hem en zijn bemanningsleden plotseling geen risico's meer. "Wist je", zegt hij met een flauwe glimlach, "dat bij de brand op de "Diane" de klinknagels door de hitte uit de scheepswanden sprongen en fluitend om onze oren gierden? Ze noemen ons wel eens spottend aasgieren, die op een prooi afkomen", en ernstig voegt hij eraan toe: "Misschien hebben ze wel gelijk..". (De Telegraaf, 22-4-1967).

P.J.A. Voorwinde overleden

(Van een onzer verslaggevers) In het Diaconessenhuis in Rotterdam is in de nacht van zaterdag op zondag overleden de heer P.J.A. Voorwinde, oud-directeur en gedelegeerd behorend vennoot van de Nederlandse Stoomsleepdienst v.h. P. Smit jr. Hij is 59 jaar geworden. De heer Voorwinde was een zeer bekend en gewaardeerd man in de wereld van de Rotterdamse haven. Hij begon zijn loopbaan bij het scheepvaartbedrijf Hudig en Veder. Op 1 maart 1942 trad hij in dienst van de Nederlandse Stoomsleepdienst v.h. P. Smit, waar hij zes jaar later tot directeur werd benoemd. Sinds 1952 heeft hij een leidende rol gespeeld bij de modernisering van de sleepboot- en de Spido-vloot. In 1960 was hij medeoprichter van de NRS, die het sleepwerk in Europoort ging behartigen. Op 17 februari van dit jaar werd hij gedelegeerd behorend vennoot. (HVV-17-5-1967)



9-8-1967 de Liberiaanse tanker DANAE vanuit zee binnengesleept in de Europoort vanwege ketting Maasboei in de schroef, door de STEENBANK, AZIË, MAASBANK en SCHOUWENBANK.

DANAE, IMO 5393177, 1953 opgeleverd door N.D.S.M., Amsterdam (442) als SAXONHILL aan Oriental Tanker Corp S.A., Liberia. 12.705 BRT, 21.030 DWT. 8.300 APK, 3 S Turbine, de werf. 15,5 kn. 1956 herdoopt WORLD HILL. 1965 verkocht aan The Continental & Mediterranean S.S. Co. Ltd. Inc., Panama, vlag: Liberia, in beheer bij P.D. Marchessini & Co. Ltd., Londen, herdoopt DANAE. 1970 verkocht aan Marirosa Arm S.A., Panama, vlag: Liberia, in beheer bij D.J. Chandris, Piraeus, herdoopt MARIROSA II. 13-4-1979 gearriveerd bij Brodospas, Split om gesloopt te worden. (Foto MARIROSA II: Chris Howell).



12-8-1967 LILI THOLSTRUP, Deen, agent: Van Ommeren, gekonvooeerd door SCHOUWENBANK en sleepboot AZIË ging naar Vlaardingen.

LILI THOLSTRUP, IMO 5208231, 10-1-1961 te water, 16-7-1961 opgeleverd door Aarhus Flydedok A/S (114) als LILI THOLSTRUP aan I/S Trans-Kosan Aarhus-Denemarken, in beheer bij Knud Tholstrup. Gastanker. 791 BRT, 372 NRT, 623 DWT. 1.050 EPK, Masch. Kiel A.G. 18-7-1963 verkocht aan I/S Dansk Flaskegas (Brdr. Tholstrup & Co.), Aarhus-Denemarken, in beheer bij A/S Trans-Kosan. 6-7-1971 verkocht aan Gasiland Ltd., Nassau, vlag: Panama, herdoopt CARIBE No 1. 1999 gesloopt te Santo Domingo. (Foto: danskkulturarv.dk).



17-8-1967 de AZIË, EUROPA, MAASBANK, SCHOUWENBANK en STEENBANK met de Ned. tanker KOSSMATELLA met machineschade nabij vuurschip Goeree vastgemaakt en naar Pernis gebracht.

t.t. KOSSMATELLA, IMO 5194844, 1962-1972, tankschip, PFLQ. Gebouwd 1953, Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd., Wallsend (1813). 12.089 BRT, 7.034 NRT, 17.780 DWT. 169,47 (161,65) x 21,17 x 11,89 x 9,080 meter. 33 tanks, 25.235 m³, 1.707 ton bunkers, 14,5 kn. 2 waterpijpketels, v.o. 1.157 m², 34,8 atm. 9.000 APK, 2 turbines, gekoppeld aan elektromotor, 8.300 APK, B.T.H. & Co., Ltd., Rugby, Wallsend Slipway & Engineering Co., Wallsend. 10-1953 opgeleverd als HELIX aan Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd., Londen-U.K. 1955 verkocht aan Shell Tankers (U.K.) Ltd., Londen-U.K. 1962 over naar N.V. Shell Tankers Nederland, 's-Gravenhage, herdoopt KOSSMATELLA. 1972 verkocht voor sloop, 26-5-1972 gearriveerd te Hsinking, China om gesloopt te worden. (Foto: Rederijkaart Shell #66/678).

Opruiming van drie wrakken aanbesteed

De afdeling Havenmonden van de directie Benedenrivieren van Rijkswaterstaat heeft de opruiming aanbesteed van drie wrakken op ongeveer 12 kilometer uit de kust bij Hoek van Holland. Ze moeten worden verwijderd in verband met de verdieping van de vaargeul naar Europoort. Het werk, waarvoor drie Nederlandse en twee buitenlandse bergingsbedrijven werden uitgenodigd in te schrijven, zal worden opgedragen aan Ulrich Harms in Hamburg. Er zal onmiddellijk met het karwei dienen te worden begonnen. (HVV, 31-8-1967).

18-10-1967 De Liberiaanse tanker KING AGAMEMNON verhaald van Chevron, Europoort naar de werf van Verolme in de Botlek met de sleepboten SCHOUWENBANK, STEENBANK, DOGGERSBANK, STROOMBANK en de Verolme slepers POUL BENZON en CORNELIS VAN DER LEE.

KING AGAMEMNON, IMO 6618201, 1966 opgeleverd door Ishikawajima-Harima H.I. Ltd., Aioi (664) als KING AGAMEMNON aan Mycenaean Shipping Co. Ltd., Liberia, in beheer bij Nomikos (London) Ltd., Londen. 44.887 BRT, 83.937 DWT. 16 kn. 20.700 EPK, 15.442 kW, Sulzer, de werf. 1979 vlag: Griekenland. 22-10-1984 bij Great Honor Steel, Kaohsiung om gesloopt te worden.



19-10-1967 Bij de Maasboei kreeg de Liberiaanse tanker WABASH RIVER problemen met de ketels en verzocht om assistentie. De MAASBANK en SCHOUWENBANK maakten voor vast en de STEENBANK achter, naar Rood 15 gebracht en daar overgenomen door de havensleepboten van Smit Int. die de tankers afmeerden bij de Nieuwe Matex in de Botlek. (Foto: F. Stigter/De Sleeptros).

WABASH RIVER, IMO 5333438, 1956 opgeleverd als SOLFONN door Harland & Wolff Ltd., Belfast (1493) aan Skibs A/S Dalfonn, Stavanger-Noorwegen, in beheer bij Sigval Bergesen. 21.693 BRT, 31.319 DWT. 13.750 APK, 10.258 kW, 2 S Turbines, Parsons, de werf. 1967 verkocht aan Transatlantic Tanker Corp., Liberia, in beheer bij T.J. Stevenson & Co. Inc., New York, herdoopt WABASH RIVER. 1969 verkocht aan N.J. Varinoyannis, Griekenland, agent: Varnima (London) Ltd., Londen, herdoopt VARDIS V. 1975 verkocht aan Agrambelis Cia. Nav. S.A., Griekenland, in beheer bij Varnima Corp. International S.A., Piraeus. 1-3-1979 te Kaohsiung, Taiwan om gesloopt te worden.

Nieuwe Matex wil uitbreiden in Europoort

(Van een onzer verslaggevers) N.V. Nieuwe Matex, die gistermiddag op haar terrein in de Botlek een vulinstallatie voor vaten in gebruik nam, heeft plannen tot uitbreiding van de opslagcapaciteit. Volgens een mededeling van commercieel directeur J. Noordhoek worden thans onderhandelingen met het Rotterdamse havenbedrijf gevoerd over een terrein in Europoort van ongeveer 50 hectare. N.V. Nieuwe Matex is

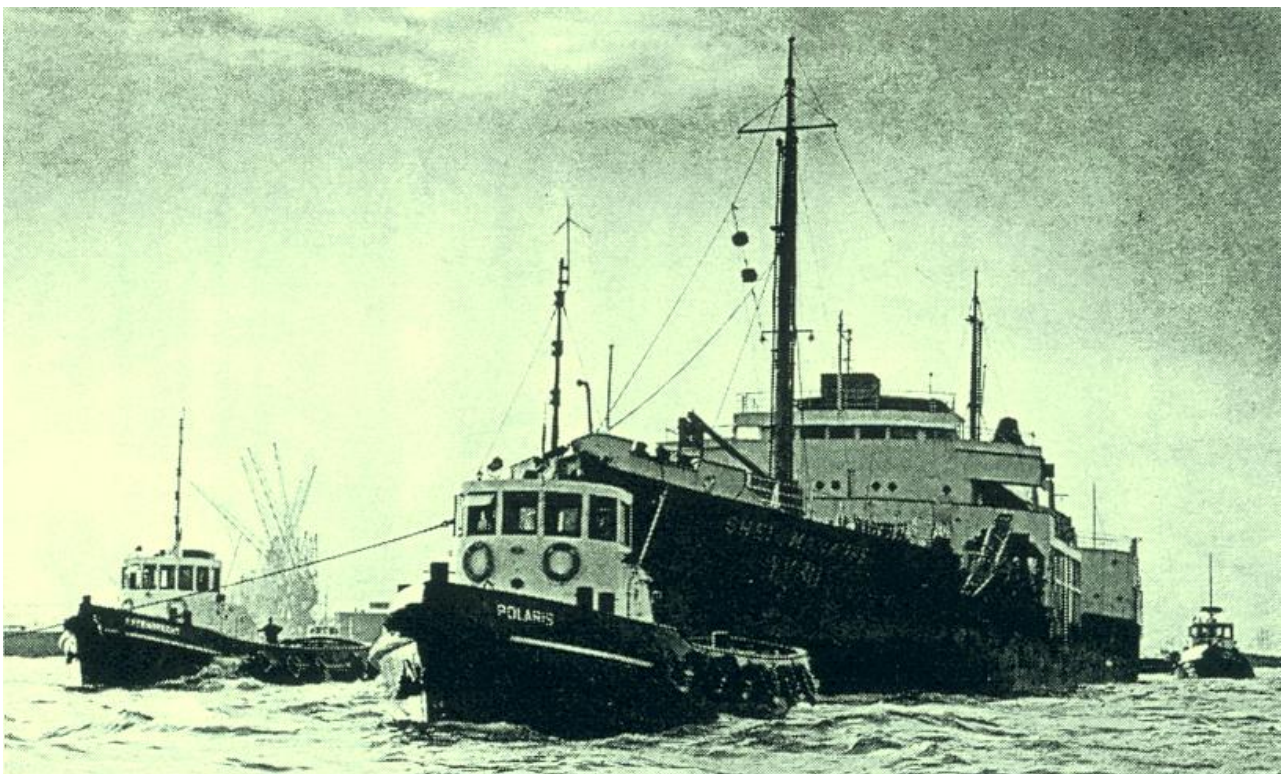


gedwongen om haar een vestiging in Europoort om te zien, aangezien de uitbreidingsmogelijkheden op haar terreinen in Vlaardingen en de Botlek vrijwel zijn uitgeput. De laatste vestiging blijft het centrale distributiepunt voor het gehele bedrijf.

De tankopslag in Europoort — bereikbaar voor tankers van 200.000 ton — wordt met die in de Botlek verbonden door een pijpleiding. (HVV, 19-10-1967. Foto: Geheugen van Nederland, de 7e Pet. met de Nieuwe Matex (voorgrond), Europak en Mobil).

m.t. SHELL MANAURE, 19-10-1967 met de sleepboot NEPTUNIA te Rotterdam met assistentie van de STROOMBANK, EUROPA en MIDDELBANK.

SHELL MANAURE, 17-12-1951 opgeleverd door Smith's Dock Co. Ltd., Middlesbrough (1214) als GENOTA aan N.V. Curacaosche Scheepvaart Mij., 's-Gravenhage. 6.300 BRT, 3.150 NRT, 7.290 DWT. 4.200 IPK, 2 x T 3 cyl, Smith' s Dock Co, South Bank on Tees. 10-1-1952 gearriveerd te Curaçao. 1954 verkocht aan Compania Shell de Venezuela, Maracaibo-Venezuela. 1960 herdoopt SHELL MANAURE. 1965 opgelegd te Curaçao. 8-1966 verkocht voor sloop aan Scheepvaart & Handel Maatschappij N.V., Willemstad, Curaçao, een dochteronderneming van N.V. Simons' Scheepsslooperij, Rotterdam. 8-1967 de SHELL MANAURE vertrokken met de sleepboot NEPTUNIA van Curaçao naar Rotterdam. 19-10-1967 te Rotterdam en aan de



Fijenoordijk opgelegd. 1969 verkocht aan Curacaosche S.M. N.V., Willemstad-N.A., herdoopt MANAURE. 1969 voor sloop verkocht aan Hierros Ardes S.A., Gandia, Spanje, 3-7-1969 gearriveerd te Gandia, 7-1969 aanvang sloop. (Foto: F. Stigter/De Sleepstros).

IN EUROPOORT: Nieuwe installatie voor graanopslag

(Van onze speciale verslaggever) ANTWERPEN, 15 nov. De directie van de Graan Elevator Maatschappij (GEM) — momenteel al met twee vestigingen in het Rotterdamse havengebied — heeft besloten een nieuwe installatie te bouwen in de Europoort voor het ontvangen van bulkcarriers voor het vervoer van granen tot 225 duizend ton. Dit is dinsdag in Antwerpen meegedeeld.

Nog deze week zal bij het Gemeentelijk Havenbedrijf van Rotterdam een verzoek worden ingediend voor een optie op een terrein in de Europoort. De GEM-directie zou onder bepaalde voorwaarden ook niet afkerig zijn van een optie op een terrein op de Maasvlakte. Voor de behandeling van bulkcarriers zou een terrein tussen de vijftien en twintig hectare nodig zijn.

Over de kosten van investering en de streefdatum waarop het project gereed zou moeten zijn valt nog niets te zeggen. De investering zou in ieder geval een veelvoud zijn van de 45 miljoen gulden die het GEM-bedrijf in de Botlek heeft gekost.

Het is ook voor de GEM-directie nog een vraag wanneer deze graancarriers van maximaal 225 duizend ton (schepen van een dergelijke diepgang kunnen Rotterdam in de nabije toekomst via de geul bereiken) in de vaart zullen komen, maar zij wil in ieder geval op elke ontwikkeling voorbereid zijn.

De bedoeling, die achter dit besluit van de GEM steekt, is een antwoord te geven op plannen voor aanvoer vanuit Canada en Amerika van nog onverkocht graan naar Rotterdam. Met name de Canadezen schijnen plannen te hebben voor een geweldige graanexportsilo in een van de Canadese havens aan diep water. Als alles volgens die plannen zou verlopen moet in de Europoort (of op de Maasvlakte) een geweldige buffervoorraad van (onverkocht) graan ontstaan, waardoor dan vanuit Rotterdam door de aanvoerders een koper kan worden gezocht.

De bufferruimte van de GEM in de Europoort zou een totale capaciteit van rond 250 duizend ton moeten krijgen. Momenteel beschikt de GEM — naast een groot overslagbedrijf in Rotterdams oudste havengebied aan de Maashaven — over, een opslagruimte van zestigduizend ton in de Botlek. Deze Botlek-vestiging zou desnoods tot 350 duizend ton kunnen worden uitgebreid, maar gezien de huidige ontwikkelingen in de scheepvaart is de GEM-directie overtuigd van de dringende noodzaak van een vestiging aan diep water in de Europoort. De directie van de GEM is inmiddels tot de ontdekking gekomen, dat bij haar bedrijf in de Botlek grotere schepen dan zestigduizend ton bulkcarriers met graan kunnen worden behandeld. Momenteel — door verbeteringen aan de waterwegen — ligt de limiet rond schepen van honderdduizend ton. Voor de vestigingsplannen van de GEM in de Europoort bestaan verschillende bouwontwerpen die afhankelijk zijn van de plaats en de ruimte die door de gemeente Rotterdam in optie gegeven zal worden.

(Volkskrant, 15-11-1967)

Oost-Duits schip zonk voor Hoek van Holland

HOEK VAN HOLLAND (ANP) — Omstreeks 5 uur vanmorgen vroeg is voor de monding van de Nieuwe Waterweg het Oostduitse schip "Stubbenkammer" gezonken. Dat gebeurde, nadat de boot in aanvaring was gekomen met de Britse tanker "Zenatia". Van de 29 opvarenden van het Oost-Duitse schip zijn 28 gered. Naar een van hen wordt nog gezocht. De "Stubbenkammer" (1.814 ton) had net de Nieuwe Waterweg verlaten, toen de aanvaring plaatsvond. De "Zenatia" (24.790 ton) was op weg naar de Europoort. De loodsboot "Rigel" heeft de 28 geredden (27 mannen en 1 vrouw) in Hoek van Holland aan land gezet. De steward wordt nog vermist. De "Stubbenkammer" is nog niet geheel onder water verdwenen. De masten zijn nog zichtbaar. (Friese koerier, 25-11-1967).

Oostduits schip na aanvaring gezonken voor de Waterweg

Opvarenden op een na gered door loodsboot

(Van een onzer verslaggevers) HOEK VAN HOLLAND, zaterdag. — Het Oost-Duitse vrachtschip "Stubbenkammer" is vanochtend vroeg voor de mond van De Nieuwe Waterweg door een tanker overvaren en vrijwel onmiddellijk gezonken. Acht en twintig opvarenden, die overboord waren gesprongen werden tien minuten later opgepikt door de Nederlandse loodsboot "Rigel", die toevallig in de omgeving voer. Eén man wordt nog vermist.

De Stubbenkammer was omstreeks vijf uur juist de Waterweg uitgevaren toen het 1860 ton metende schip werd geramd door de 24.790 ton metende Shell-tanker "Zenatia", die op weg was naar Europoort. Hoe deze aanvaring kon ontstaan is nog een vraag, want het zicht was op dat moment goed.

Het Oost-Duitse schip maakte snel water. Het voorschip verdween vrijwel direct in de golven en de bemanning, ondier wie twee stewardessen van 20 en 24 jaar, kon niets anders doen dan overboord springen. Een van de twee vrouwen deed dat zelfs zonder zwemvest. Ook zij werd gered.

Overstuur

Kapitein Witold Skuderis (37), evenals de andere bemanningsleden afkomstig uit het Oost-Duitse Rostock, was bijzonder overstuur toen hij vanmorgen om half zeven in Hoek van Holland aan land kwam. Na aankomst in het Groene Kruisgebouw, waar het Rode Kruis met hete koffie, douches en dekens de mensen



weer op verhaal probeerde te brengen, kon de kapitein niets vertellen over de toedracht van de aanvaring. De bemanning had geen bezittingen van boord kunnen redden. Hun natte kleding was het enige wat hun restte. De Stubbenkammer was van Rotterdam (Waalhaven) op weg naar Tripolis in Lybië. Het schip is eigendom van de Deutsche Seereederei in Rostock. De Zenatia die toebehoort aan de rederij Tanker Finance Ltd. in Londen, een dochter van Shell, was geladen met olie en is doorgevaren naar Europoort. (Parool, 25-11-1967).



Omschrijving: Na een aanvaring met de Britse tanker ZENATIO is het Oost-Duitse schip STUBBENKAMMER gezonken. 28 van de 29 opvarenden konden door de loodsboot RIGEL veilig aan land werden gebracht. Hier een van de stewardessen van het uit Rostock afkomstige schip aan vaste wal. Naar die steward die vermist wordt nog gezocht. Collectie Algemeen Nederlands Persbureau – Fotoarchief, foto: Robert Lantos, 26 november 1967. Geheugen van Nederland.

Trossen breken bij poging STUBBENKAMMER te bergen

(Van een onzer verslaggevers) De eerste poging het wrak van het Oost-Duitse schip Stubbenkammer de Nieuwe Waterweg binnen te brengen, is mislukt. Zondag namen twee bokken van de Duitse bergingsfirma Ullrich Harms de vrachtvaarder in de stropen. Deze braken echter toen met het optillen van het wrak werd begonnen. De Stubbenkammer zonk zaterdag 25 november na een aanvaring met de 24.700 ton metende tanker Zenatio. Het schip ligt voor de mond van de Nieuwe Waterweg, maar levert onder normale omstandigheden geen gevaar voor de scheepvaart op. Bij slecht weer zou het wrak echter wel hinder kunnen veroorzaken, vandaar dat Waterstaat haast met de berging wil maken. Het zit de Hamburgse bergingsfirma Harms overigens niet mee met zijn activiteit in en bij de Waterweg. Ook een poging de ter hoogte van Vlaardingen gezonken vrachtvaarder Hornland te lichten, mislukte reeds. Wanneer de West-Duitsers een nieuwe poging zullen doen, is nog niet bekend. Het weer en de getijden zijn bij dergelijke

bergingspogingen van grote invloed. Het lossen van de lading uit de Hornland gaat intussen dagelijks door. Achthonderd van de ruim duizend ton die zich in de ruimen van het vrachtschip bevinden, zijn al boven water gekomen. Ullrich Harms hoopt volgende week een tweede poging te doen de gezonken vrachtvaarder te lichten. (HVV, 4-12-1967).

Nieuwe fase bij de N.R.S.

De Sleepstros. 12-1967. Sinds de oprichting van de N.R.S. werd het werk op de sleepboten, zowel als aan de wal en op kantoor verricht door personeelsleden, die formeel stonden op de personeelslijst van L. Smit & Co's Int. Sleepdienst, de N.V. Ned. Stoomsleepdienst v/h van Piet Smit Jr. en de N.V. Verenigde Onafhankelijke Sleepdienst.

Commissarissen en directie van de N.R.S. meenden dat een eigen leven en een verdere uitbouw van het bedrijf slechts gebaat konden worden door een zgn. eigen personeelsbestand met de daaraan verbonden vele consequenties, zoals een eigen pensioenvoorziening.

Per 1 januari 1968 traden de boven aangeduide personeelsgroepen formeel in dienst van de N.R.S., waarmee een nieuwe fase is ingegaan.

Teneinde in onze groep van sleepdiensten hiervan een duidelijk beeld te geven gaf men op een pagina een overzicht van namen en functies van alle medewerkers, die met ingang van 1 januari 1968 personeelslid bij de N.R.S. werden. Bovendien noemden ze de namen van hen, die in functie zijn bij één der moedermaatschappijen en een gedeelte van hun tijd vrijmaken voor een taak bij de N.R.S.

De heer J.G. Pameijer maakte zich enkele dagen in de week uit zijn functie bij P. Smit Junior vrij voor het vervullen van de taak van inspecteur bij de N.R.S.

De heer J.G. den Breejen, technische dienst (N.R.S.).

De heer A.J. de Vries, walkapitein (N.R.S.).

De heer G. v.d. Gaag maakte zich uit zijn functie bij L. Smit & Co.'s Int. Sleepdienst gedeelte vrij voor zijn taak als procuratiehouder/hoofd boekhouding bij de N.R.S.

De heer W.J.J. Brejaart, personeelszaken en boekhouding (N.R.S.).

De heer C.W. Stelloo, belast met loon- en debiteurenadministratie (N.R.S.).

De pensioenregeling vergde voor haar totstandkoming buitengewoon veel werk en zorg van de heren Coenraad en de Ruyter.

Het was ondoenlijk allen te noemen die hun steen of steentje hebben bijgedragen tot het uitbouwen van ons bedrijf; wij willen hen hier onze welgemeende dank brengen.

De directie N.V. Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst.

Mr. B.M. de Court Onderwater

J.D. Wilton

SCHOUWENBANK; Kapitein: L. Lucardie, B. Kroon. Machinist: C. Snoeij, H. Langedoen, H. Verhoeff. Matroos 1: A.J. van Vliet, M.C. Vroombout, A. Kruyt, P. Rietdijk. Matroos 2: D. Fousert, B. Bouwmeester, C.N. Haleber, C. Kroon. Matroos-motordrijver: A. Oprel, J.C.S. Koudijzer, A. Don.

STEENBANK; Kapitein: A.J. Moerman, J. Straver (reserve), T. van Rijsbergen. Machinist: P.P. Janmaat, P. v. Willigen Sr., W. v.d. Velden, J. Blaauw. Matroos 1: J.K. Tholens, L. v.d. Brugge. Matroos 2: G. Kroon, W.F. v.d. Boom, T. Brederveld, K. van Zanden. Matroos-motordrijver: G.A. Klein, D. Troost, L. Hazenberg.

MIDDELBANK; Kapitein: T. Don, J. de Bruyn, B. Hakenkruger. Machinist: D.A. Klein, J.M. Rombout, L. de Graaf. Matroos 1: P.H. Drop, J. Serraarens. Matroos 2: W.R. Bouwman, B.H. v.d. Bor. Matroos-motordrijver: D.P. Nagtegaal, J. Geul, P.H. Oprel.

STROOMBANK; Kapitein: J.C. Roukema, P.H.A. Schnitger. Machinist: A. de Gier, A. van Dorp. Matroos 1: A.C. Jongejan, H.M. Bouwmeester. Matroos 2: A. van Oosterhout, W. Morin. Matroos-motordrijver: A. van Bruggen, J. Westra, A.I. Kap.



EUROPA, plaatsing van het laatste caisson, bouw Volkerakdam
foto: Aart Klein, 4-1969, Nederlands Fotomuseum

EUROPA; Kapitein: J. Dobbelaar, J.J. van Beekum, M. van Zanten, E. Plug. Machinist: A. Schrier, J. Eringaard. Matroos 1: W. Meinen, G. Schrammeyer. Matroos 2: G. Maurits, H. v.d. Wetering. Matroos-motordrijver: N. Selling, H. Appeldoorn, C. Smits.

AZIË; Kapitein: B. Potters, J. v.d. Windt, A. Zwartepoorte. Machinist: J. Handstede, J. v.d. Pol, L. Ras. Matroos 1: G. Boomsma, J. Don. Matroos 2: P. Berger, v.d. Valk. Matroos-motordrijver: C.T.W. Kooyman, G. Schaar.

DOGGERSBANK; Kapitein: A. Beenen, P. Bravenboer. Machinist: C. Noordzij, M. Bijl. Matroos 1: J. den Hertog, R. Bax. Matroos 2: F. Stanneveld, H. Scholten, W.J.T. de Geus. Matroos-motordrijver: A. Handstede, C. Biharie.

MAASBANK; Kapitein: L. Hoogvliet, C. Koning. Machinist: C.W. van Willigen, B. van Harmelen, A. van Ham, P. Oprel, C. Wijnhorst. Matroos 1: P. van Roon, P. Tuitel, J. Wijnands. Matroos 2: W.J. van Velzen, T. Hofman, C. Warbout, T.A. Vet, W. van Vliet. Matroos-motordrijver: P.C. Lorwa, A. Schouten, D. Schouten, H. de Graaf.

Niet ingedeeld: A. van Sprang en G.A. Staarthof.
(Info: De Sleptros).



STUBBENKAMMER in de bokken van Harms, foto: ANP



Het achterschip van het buitengaats gezonken Oostduitse vrachtschip STUBBENKAMMER hangt in de takels van drie hefbokken van de firma Harms. Foto: Ary Groeneveld, 3-5-1968, Stadsarchief Rotterdam.

STUBBENKAMMER gelicht

Drie bokken van de Hamburgs Ullrich Harms zijn gisteren met het wrak van het Duitse schip de STUBBENKAMMER de Waterweg binnen gevaren. Het schip zonk op zaterdag 3 november voor de monding

van de Waterweg, na een aanvaring met de Britse tanker ZENATIA (25.000 ton). Het gebeurde allemaal in weinige minuten. Er waren 28 opvarenden aan boord en er zou zeker een ramp zijn gebeurd, als niet de loodsboot RIGEL dicht in de buurt was geweest. Deze kon de 27 bemanningsleden aan boord nemen. Eén opvarende werd vermist. Men heeft aangenomen, dat hij overboord is geslagen. Tevergeefs is men naar hem blijven zoeken. De Stubbenkammer is voorlopig hoog op de wal gezet nabij Poortershaven. (HVV, 6-5-1968).

STUBBENKAMMER, 1-1948 opgeleverd door Kockums Mek. Verks. A/B, Malmö (285) als TILIA GORTON aan Rederi A/B Gylfe, Helsingborg-Zweden, in beheer bij Stig. Gorthon. 1.862 BRT. 14 kn. 1959 verkocht aan VEB Deutsche Seereederei, Rostock-D.D.R., herdoopt STUBBENKAMMER. 25-11-1967 tijdens een reis van Rotterdam naar Tripoli, geladen met meel en stukgoed, op 5 mijl van Hoek van Holland in aanvaring gekomen met t.t. ZENATIE en gezonken.

Kustvaarder BERN zou op Oostduits wrak gestoten zijn

(Van een onzer verslaggevers) Rijkswaterstaat heeft de kustvaarder Bern, die dinsdagavond voor de mond van de Nieuwe Waterweg is gezonken, onder de wrakkenwet geplaatst. Dit betekent, dat het schip (550 BRT.) zo spoedig mogelijk moet worden geborgen. Het levert hinder voor het scheepvaartverkeer op. Inmiddels hebben deskundigen verklaard weinig waarde te hechten aan de verklaring die kapitein K. Meersma tegenover de politie heeft afgelegd. Daarin zei hij met een blinde (onverlichte) boei in aanvaring te zijn gekomen. Waarschijnlijker is dat de Bern op het wrak van de Oostduitse vrachtvaarder Stubbenkammer is gestoten, dat sinds 25 november van het vorige jaar in de vaarroute naar de Waterweg ligt. Het Hamburgse bergingsbedrijf Ulrich Harms zal het schip moeten lichten.

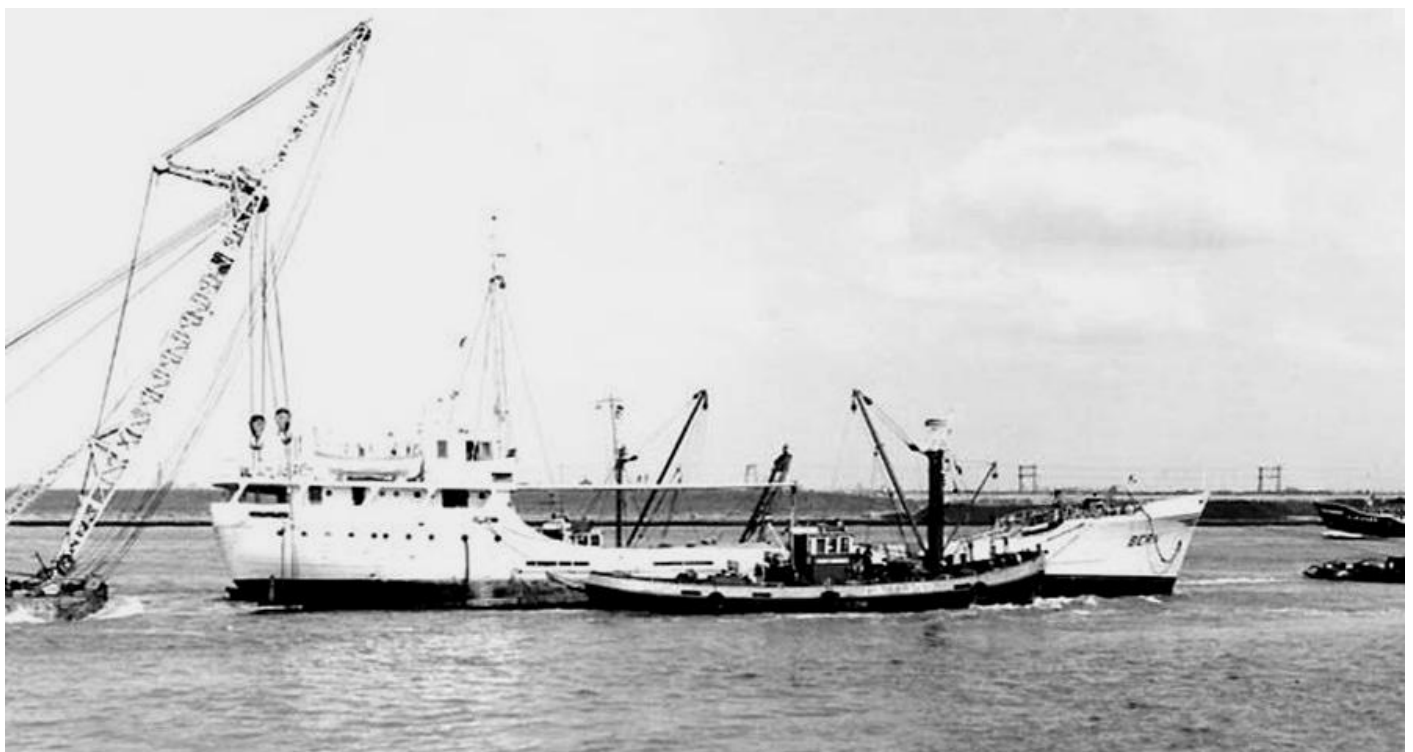
Stuurhuis

De deskundigen leiden hun visie op het vergaan van de coaster af uit het feit, dat de Bern zo snel water maakte. Zo'n lek kan bijna niet veroorzaakt worden door een boei. Wél door bij voorbeeld het stuurhuis van de Stubbenkammer.

Het wrak van het Oost-Duitse schip wordt gemarkeerd door boeien. Deze zijn verlicht, ook op de avond van de aanvaring aldus Rijkswaterstaat. De boeien van het Rijkslodswezen zijn eveneens in orde bevonden. Aangenomen mag worden dat de bemanning van de Bern de boeien niet heeft gezien. De zee was dinsdagavond bijzonder woelig, waardoor het kleine vaartuig voortdurend door buiswater moet zijn overstoven. (HVV, 21-3-1968).

Coaster BERN gelicht. (Van een onzer verslaggevers) Vanmorgen is Van den Taks Bergingsbedrijf erin geslaagd de coaster Bern te lichten en naar de Nieuwe Waterweg te slepen. De Nederlandse kustvaarder zonk drie weken geleden voor de kust van Hoek van Holland, na vermoedelijk het wrak van de Oostduitse vrachtvaarder Stubbenkammer te hebben geraakt. Bij het lichten van de Bern werd de reuzenbok ir. J.G. Snip ingeschakeld. De coaster is onder de Rozenburgse wal aan de grond gezet voor een nader onderzoek. (Het Vrije Volk 10-04-1968).

Nederlandse coaster gelicht. De op 19 maart voor Hoek van Holland gezonken Nederlandse coaster "Bern" (500 brt) is gisteren door Van der Taks bergingsbedrijf gelicht. De drijvende kraan Ir. Snip heeft het schip om 09:30 uur aan de oppervlakte van de zee gebracht en hangende in de takels, met zijn mast- en radarantenne net boven water, heeft de sleepboot "Europa" de kraan en het geborgen schip de Waterweg opgesleept. Ongeveer 2 km van Hoek van Holland op de zuidoever van Rozenburg hebben de bergers het schip in ondiep water aan de grond gezet. (De waarheid 11-04-1968).



BERN, IMO 5504247, 28-3-1957 opgeleverd door N.V. Scheepswerf De Groot & Van Vliet, Slikkeveer (317) als BERN aan N.V. Scheepvaart Mij. 'Fegro' F. Feenstra & T. de Groot, Dordrecht, in bevrachting bij N.V. W.F. Kampman's Bevrachtingsbedrijf, Amsterdam. 28-2-1964 verkocht aan Teunis de Groot Jr. & Folkert Feenstra, Dordrecht, in bevrachting bij N.V. W.F. Kampman's Bevrachtingbedrijf, Amsterdam. 19-3-1968 tijdens een reis van Amsterdam naar Zwijndrecht in ballast gezonken bij Hoek van Holland. 10-4-1968 gelicht, aan de grond gezet en naar Antwerpen gesleept. Verkocht voor f 77.100 aan G.J. Brijder's Zand-, Beton- & Overslagbedrijf B.V., Harlingen. Verbouwd tot kraan- zandoverslagschip in de binnenvaart. 16-1-1969 teboekstelling als zeeschip wordt op doorgehaald. Lag tussen Harlingen en Leeuwarden in het van Harinxmakanaal. 1983 verkocht aan Kalkfabriek Carmeuse B.V., Gouda. 1993 weer aan de Fa. Brijder terugverkocht. 1996 bij Treffers te Haarlem gedeeltelijk gesloopt, het casco is naar Gent geslept door de sleepboot "Broedertrouw" voor verdere sloop. (Foto: NN/Shipspotters. Assistentie over de Nieuwe Waterweg verleende de MIDDELBANK en de RAM TONIJN en DOLFIJN van v.d. Tak.).

INDUSBANK

De Nieuwe Rotterdamse Sleepdienst heeft een nieuwe sleepboot in aanbouw. Hoe moet het schip gaan heten? vroeg men zich bij de maatschappij van de bankboten af, toen de bestelling eenmaal was geplaatst. Denkwerk van buiten het bedrijf kon men best gebruiken en zo werd er in het personeelsorgaan zowel als in het maandblad De Blauwe Wimpel een oproep geplaatst.

Het gevolg was een inzending van tientallen suggesties, maar geen van die reacties vermeldde de naam die intussen binnen de NRS zelf was genoemd: Indusbank.

Ver van huis hoeft men niet te gaan om de diepere betekenis achter deze naam van de nieuwe Europoort-sleper te zoeken. In de eerste plaats heeft voor de maatschappij de stoomsleepboot Indus gevaren. Geconfisqueerd door de bezetter ging het schip in 1942 ter hoogte van Hoek van Holland bij een luchtaanval ten onder.

Even ten noorden van de oliegeul in aanleg rust het wrak nog steeds op de zeebodem. Nu echter bedolven onder een laag zand die daar door sleephopperzuigers is uitgestort. Sinds dit voorjaar is op de zeekaart het woord Indusbank te vinden. Vandaar..... (HVV, 8-12-1967).



DE BERGEHUS - grootste tanker ooit in Rotterdamse haven

(Van een onzer verslaggevers) Bij het opslagterrein van Shell in Europoort merde vanochtend de grootste tanker af die ooit in de Rotterdamse haven is gearriveerd. Het was de Bergehus, een 204.000 ton metend tankschip van de Noorse rederij Bergesen.

De Bergehus maakt zijn eerste reis. Nadat de mammoet door een Japanse werf was opgeleverd, vertrok hij direct naar de Perzische Golf om er 175.000 ton ruwe olie in te nemen. Van die hoeveelheid leverde de gloednieuwe, geheel lichtgroen geschilderde tanker er 80.000 ton in Le Havre af. De rest kwam het schip vanmorgen in Rotterdam afleveren.

Direct na aankomst — vanmorgen om kwart over negen — begonnen de pompen op de Shell-steiger in Europoort per uur 10.000 ton ruwe olie uit het reusachtige scheepslichaam te zuigen. Vannacht om twaalf uur kan het schip zijn tweede reis naar de Perzische Golf beginnen.

Kapitein Hallstein Saunes (42) is bijzonder tevreden met zijn 325 meter lange en 48 meter brede schip. "Het is bijzonder goed manoeuvreerbaar, dat is b« de binnenkomst in Europoort wel gebleken," zegt de bruingebrande gezagvoerder, die voordien op een tanker van 102.000 ton voer, de helft kleiner dus dan deze Bergehus.

Ook reder Sig Bergesen (75) Is een tevreden man. Vanmorgen om half acht stapte hij in Oslo in een vliegtuig; om half elf was hij op het nieuwste schip van zijn vloot om het nu goed te bekijken. Hij werd met

het feit dat de Bergehus een record in de Rotterdamse haven heeft gebroken, gecomplimenteerd door havendirecteur ir. P. Posthuma.

Reder Bergesen vertelde dat een dezer dagen nog een tanker van deze grootte in Japan te water gaat. Voorts heeft hij er een schip van 230.000 ton in bestelling en plaatste hij onlangs in Noorwegen een order voor de bouw van zes tankers van ieder 160.000 ton.

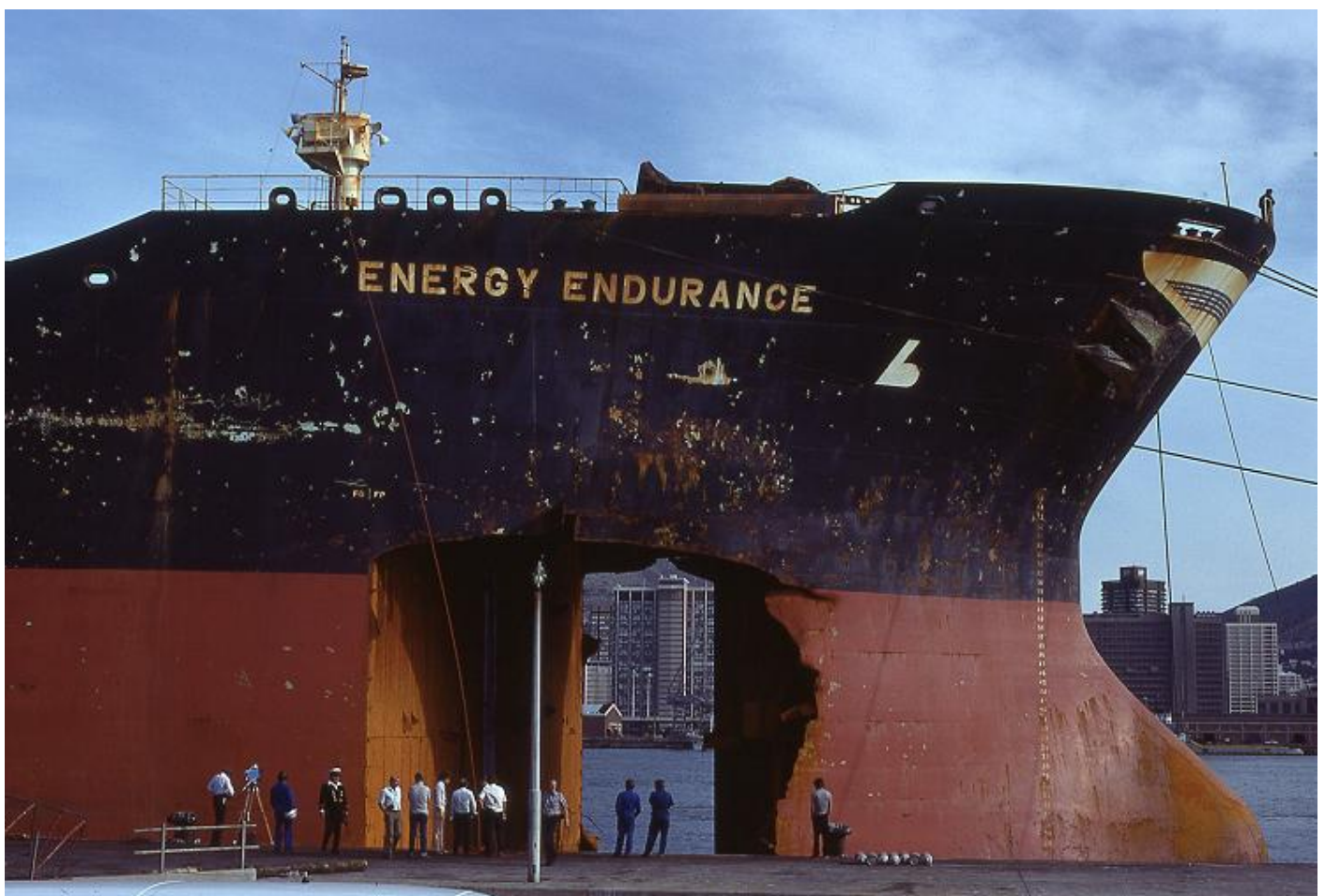
Zijn rederij behoort daarmee tot de grootste van zijn land. De bijzonder vitale reder gelooft in een grote toekomst van het massatransport. De gemiddelde grootte van alle schepen uit zijn vloot bedraagt thans 100.000 ton, maar hij is er stellig van overtuigd, dat het gemiddelde nog hoger komt te liggen. Dat geldt niet alleen voor de tankers, maar evengoed voor de schepen voor 't vervoer van droge lading.

"Er is vrijwel geen limiet in de scheepsvergroting," zegt de heer Bergesen. "Het is alleen maar een kwestie van tijd en van handel, de faciliteiten, die de grote oliemaatschappijen ons vragen daarbij inbegrepen."

Is daarmee het lot van de 200.000 tonner bezegeld? "Nee," zegt de heer Bergesen, "die houden hun taak voor de havens waaraan nu eenmaal raffinaderijen zijn gelegen." De Bergehus vaart vannacht weer naar de Perzische Golf terug. Op weg naar een nieuwe lading olie, die op verscheping naar West-Europese raffinaderijen ligt te wachten. Het is haast onvoorstelbaar dat deze gigant wordt gevaren door een bemanning van slechts 39 koppen. Maar de automatisering aan boord is dan ook zover doorgevoerd, dat bijvoorbeeld de machinekamer zestien uur van het etmaal geen bezetting nodig heeft. (HVV, 21-12-1967. Foto's: Dick Coersen, 21-12-1967. Vandaag, donderdag, is het grootste schip, dat ooit de Rotterdamse haven binnenvoer, Europoort ingevaren. Het was de Noorse tanker "Bergehus" van 204.000 ton. Het schip is 325 m lang en was nu geladen met 150 000 ton ruwe olie. Collectie Algemeen Nederlands Persbureau – Fotoarchief). Binnen met de MAASBANK, SCHOUWENBANK, STEENBANK en DOGGERSBANK.



BERGEHUS, IMO 6726278, 8-6-1976 te water, 31-10-1967 opgeleverd door Mitsubishi H.I. Co. Ltd., Nagasaki (1627) als BERGEHUS aan Sig Bergesen d.y.& Co., Noorwegen. 103.194 BRT, 202.557 DWT. 1979 verkocht aan South Pacific Petroleum Carriers Inc., Liberia, in beheer bij Golden Peak Maritime Agencies Ltd., Hong Kong, herdoopt ENERGY ENDURANCE. 9-12-1981 gearriveerd bij Tien Cheng Steel, Kaohsiung om gesloopt te worden. (Foto: ENERGY ENDURANCE: Ken White/René Beauchamp/Shipspotting, 4-1981, Cape Town, schade van slecht weer op 9 april 1981).



Grootste Nederlandse schip in Japan

ROTTERDAM, 23 dec. — Op 11 januari zal op de werf van Ishikawajima-Harima te Yokohama het grootste Nederlandse schip, de tanker Macoma met een draagvermogen van 210.000 ton, aan de rederij Shell Tankers worden overgedragen. Op zijn eerste reis zal de Macoma ruwe olie laden in Koeweit met bestemming Rotterdam. Deze tanker, die het nieuwe vlaggeschip van Shell Tankers zal zijn, wordt begin maart 1968 in Europoort verwacht. (De Tijd, 23-12-1967).



MACOMA, 17 maart 1968 foto: Robert Lantos [13868715], ANP Historisch Archief, ANP geheugenvan-nederland.nl. ROTTERDAM: Zaterdagmorgen is het grootste schip dat ooit naar Rotterdam/Europoort heeft koers gezet in 's werelds grootste haven aangekomen. Het is het Nederlandse tankschip MACOMA 207.000 ton van Shell met aan boord 170.000 ton ruwe olie. Het schip dat in Japan is gebouwd, is 325 meter lang en 47,2 meter breed.



Rotterdam: Dit zijn de mannen die de MACOMA het grootste schip dat ooit in Rotterdam aankwam, binnenbrachten. V.L.N.R.: A. DE VRIES, havenloods, H.A.H. HYLKEMA, gezagvoerder van de Macoma en CORNELIS L. SPARLING, Rijksloods. Foto: Robert Lantos, 17 maart 1968. Bron: (13866174), ANP Historisch Archief, ANP.

Shell-reus Macoma (207.000 ton) in Europoort

(Van een onzer verslaggevers) De Macoma ligt in Europoort. Behoedzaam werd in de vroege morgen het op één na grootste tankschip ter wereld naar de Shell-steiger gedirigeerd. Daar vertoonde het voor de eerste maal aan Nederlandse ogen de drie dimensies van zijn 207.000 ton draagvermogen.

Toen het reusachtige, 325 meter lange schip vanochtend de pieren bij Hoek van Holland passeerde, was het geladen met ongeveer 168.000 ton ruwe olie uit de Perzische Golf. Die drukten de kiel van de mammoet 53 voet beneden de oppervlakte van de zee, het maximum wat voor de oliegeul-in-woording toelaatbaar is.

Lang blijft de Macoma hier niet liggen. De maidentrip is voorbij; de tanker moet weer snel terug naar het Midden-Oosten om een nieuwe voorraad olie te halen. Dankzij zijn krachtige centrifugaalpompen kunnen de 168.000 ton in 13 tot 15 uur worden gelost. Daarna gaat het, met een dienstsnelheid van 16 mijl per uur, weer terug naar de oliebronnen langs de Perzische Golf.

Het nieuwe vlaggeschip van Shell werd op 26 januari in Yokohama opgeleverd door de Japanse werf die het bouwde. Zijn naam dankt de tanker aan de tweekleppige schelp van een zeeslak die langs de kust van West-Europa voorkomt.

Het is overigens niet de eerste Shell-tanker die deze naam draagt. De eerste Macoma was een motortankschip van 12.000 ton dat in 1936 werd gebouwd. In de oorlog werd het door de Nederlandse regering gevorderd en omgebouwd tot vliegkampschip. In 1959 werd het schip voor de sloop verkocht.

De aankomst van de Macoma trok uiteraard veel belangstelling. Deze was van Shell-zijde nog groter dan anders, omdat met het arriveren in Europoort een einde kwam aan de loopbaan van commodore H.A.H. Hylkema als gezagvoerder bij de oliemaatschappij. Hij werd vanmorgen opgevolgd door kapitein L.H. de Vries die voortaan het commando over het vlaggeschip zal voeren.

Gezagvoerder Hylkema begon zijn carrière bij Shell Tankers N.V. in 1935. Hij werd toen leerling-stuurman op de Mamura, een motorschip van 12.000 ton. Na de oorlog doorliep hij de stuurmansrangen om in 1957 aangesteld te worden als gezagvoerder.

De heer Hylkema werd op 10 september 1965 commodore van de Shell-vloot. In die functie voerde hij het commando over de twee vorige vlaggeschepen, de 50.000 ton metende Ondina en de 120.000 ton metende Niso. Kapitein Hylkema verlaat Shell in verband met zijn pensionering.

Zijn opvolger, kapitein L. H. de Vries (zondag wordt hij 51 jaar) trad in 1938 als aspirant 3de stuurman bij Shell Tankers in dienst. Hij werd in 1960 aangesteld als gezagvoerder. (HVV, 16-3-1968).

Supertanker Macoma niet uitgevaren

De Nederlandse supertanker Macoma, draagvermogen 207.000 ton, vlaggeschip van Shell Tankers N.V. heeft extra oponthoud in Rotterdam/Europoort en ligt twee dagen na aankomst nog steeds bij de losinstallaties van Shell Europoort.

Het schip dat zaterdagochtend binnenvoer, en daarmee enige records brak - grootste tanker ooit in Europoort met grootste lading ruwe olie in een keer - moet thans beter weer afwachten, omdat de loodsdienst van Hoek van Holland is gestaakt.

Zondag kon de tanker niet gebruikmaken van het middagtij, doordat er olie op het dek terecht was gekomen. Als gevolg van het zware weer was men al met het lossen van de olie gestopt, maar toen een der losarmen losschoot, verspreidde zich toch nog een waaier van ruwe olie over het 325 meter lange schip. De ravage is thans grotendeels opgeruimd. Het oponthoud is een tegenvaller, juist omdat men bij dergelijke grote tankers de ligtijd zoveel mogelijk tracht te beperken. Moderne losinstallaties op het Shell-terrein zijn in staat schepen van dit formaat in 13 à 15 uur leeg te pompen. (HVV, 18-3-1968).

Gasten mochten niet roken, dus gingen ze er maar vandoor

ROTTERDAM — Wie zich als gastheer de garantie wil verschaffen, dat een receptie een voortijdig slot krijgt, moet het roken verbieden. De directie van Shell-tankers N.V. had - uiteraard volkomen tegen haar wil - die onplezierige ervaring zaterdagmorgen met de feestelijke bijeenkomst aan boord van de 207.000 ton metende oliereus Macoma, het grootste schip, dat ooit de haven van Rotterdam is binnengelopen. Daar de lossing van de 270.000 ton ruwe olie meteen nadat de mammoettanker was vastgemaakt begon, waren de Shell-autoriteiten verplicht haar gasten ook in die salons een algeheel rookverbod op te leggen. Dat was, hoewel het dus niet anders kon, kennelijk teveel gevraagd. Geruime tijd voordat de receptie volgens het programma was afgelopen, verlieten de laatste genodigden snakkend naar een sigaretje of een sigaar het grootste schip van de Nederlandse koopvaardijvloot. Nauwelijks buiten de poort gekomen haalden zij gretig hun sigaretten voor de dag en deden de - zo te zien - "longdiepe" trekken aan hun, in enkele gevallen, zelfs eerste rookstaafje van die dag. De auto's die even na het middaguur weer richting Rotterdam reden, zagen blauw van de rook. (Friese koerier, 18-03-1968).

Mammoettanker weer vertrokken

(Van een onzer verslaggevers) De Shell-tanker Macoma (207.000 ton) is vanmorgen uit Europoort vertrokken. De storm en een storing in de losinstallatie hebben de uitvaart ruim twee dagen vertraagd. Zaterdag liep de Macoma binnen met aan boord 168.000 ton ruwe olie. Normaal zouden die in 13-15 uur zijn gelost, maar door een mankement aan de los-installatie spreidde zich een dikke laag olie over het dek uit. (HVV, 19-3-1968).

Acht wagons door storm ontspoord

ROTTERDAM, 19 maart. Vele schepen hebben gisteren in de Rotterdamse haven vergeefs gewacht op het afnemen van de storm. Daarbij was ook de nieuwe reuzentanker Macoma van Shell, die zondag al had moeten vertrekken nadat de lading van 168 duizend ton ruwe olie was gelost. De storm was er maandag oorzaak van, dat een van de vier losarmen van de Macoma losschoot. Omdat in een van de pijpen nog ruwe olie zat, kwam nogal wat olie op het dek terecht, dat moest toen in de storm worden schoongemaakt, hetgeen een lastig karwei was. (De Volkskrant, 19-03-1968).



t.t. MACOMA (2), IMO 6729969. Gebouwd 1968, Ishikawajima Harima Heavy Industries, Yokohama (924). 104.303 BRT, 78.479 NRT, 209.995 DWT. 325,08 (310,02) x 47,22 x 24,52 x 18,955 meter. 13 tanks, 247.488 m³, Snelheid 16 kn. 2 waterpijpketels, v.o. 2 298 m², 72,7 en 65,5 atm. 20.800 APK, 20.888 kW, 2 turbines, Mitsubishi H.I. Ltd., Nagasaki. 24-05-1967 kiel gelegd, 10-12-1967 te water gelaten als MACOMA, 9-1-1968 proefvaart, 11-1-1968 opgeleverd aan N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, Willemstad-N.A. (PJLB), in beheer bij Shell Tankers B.V. 16-3-1968 eerste aankomst te Rotterdam, 19-3-1968 vertrokken. 20-3-1968 ten anker gegaan in de Lymeby bij Falmouth om voor proef olie over te slaan op zee vanwege diepgang Europoort, 30-5-1968 een deel van de lading overgezet in m.t. DRUPA. 1-6-1968 voor de 2e keer te Rotterdam. 17-3-1983 gearriveerd voor de sloop te Kaohsiung, Taiwan, 31-3-1983 aanvang sloop, gesloopt door China Dismantled Vessels Trading Corporation, Kaohsiung in 1983, sloop voltooid 5-4-1983. (Foto: Airfoto Malacca/T. van der Zee, 1972).

Pensioen. Na 33 jaren de wereldzeeën te hebben bevaren, droeg commodore Hylke Hylkema van de Shell-vloot over aan zijn opvolger: "Ik heb bereikt wat ik wilde, wat wil een mens meer? "Ik heb nooit geprobeerd de bikkelharde "Ouwe" uit te hangen" Haren. Precies een week geleden droeg kapitein Hylke Hylkema (52), commodore van de machtige Shell-tankervloot het bevel over aan zijn opvolger, kapitein L.H. de Vries. Commodore Hylkema verliet de brug van Nederlands grootste tanker, de enorme Macoma (207.000 ton), het vlaggeschip van de maatschappij dat hij zelf uit Japan had gehaald. Het was de kroon op zijn loopbaan, zijn laatste reis als gezagvoerder, nadat hij 33 jaar lang de wereldzeeën had bevaren.

Een kapitein die vanaf zijn negentiende jaar op zee is geweest. Die Singapore beter kent dan zijn geboortestad Groningen. Die kind aan huis is in Kaapstad. Voor wie de Perzische Golf minder geheimen heeft dan het Paterwoldse Meer. Een gezagvoerder, die bemanningen van Chinezen en Laskaren heeft gecommandeerd en vele miljarden liters olie heeft vervoerd. Dan verwacht je een baardige boom van een kerel, die met de vuist op tafel bonkt en de ene krachtterm na de andere de lucht in slingert, terwijl hij zich tegoed doet aan een stevige oorlam. Een schilderachtige, romantische zeerob, zo weggelopen uit de gedichten van Slauerhoff, die fabelachtige verhalen opdist over liefde en dood op verre kusten. Maar nee, niets van dat alles bij kapitein Hylke Hylkema, bij wie ik een avond te gast was in zijn gezellige bungalow in het Groningse Haren. Geen vuistgebonk, geen krachtvertoon, geen adembenemende stories, geen felle emoties. Integendeel, een bedachtzame, keurige en welhaast-Engels correcte mijnheer, die rust en degelijkheid uitstraalt.

Een uiterst gesoigneerde en kaarsrechte verschijning. Kapitein Hylkema, wie geen zee ooit te hoog ging, zou zo te zien hoofdambtenaar op een ministerie of bankdirecteur kunnen zijn. Alleen het kleine snorretje geeft hem iets frivools. En dan zijn ogen.... Die hebben iets ondefinieerbaars. Die hebben véél en vér gezien.

De ogen van een oude zeeman. (Eerlijk gezegd voelde ik me wel gecoiffeerd.... De commodore dook zélf de keuken in om koffie voor me te zetten. Nog lekkere ook. (Zijn vrouw was ziek.) Ons gesprek begon zeer vormelijk, alsof ik als passagier een drankje in de hut van de kapitein kwam gebruiken. Maar ja, er passeerden duizend-en-één onderwerpen de revue. En juist omdat deze oernuchtere Groningse kapitein, geen sterke zeemansverhalen vertelde, heb ik maar een greep gedaan uit zijn opmerkingen:

Zeemanshuwelijken:

"Ik heb een heel fijn huwelijk. Ook de meeste mannen, die ik van nabij heb gekend, hadden een gelukkig huwelijk, — Voor zover je dat als buitenstaander kunt beoordelen. Het oude verhaal van "In elk stadje een ander schatje" is in onze tijd een onzinnig sprookje. Als je een vreemde stad Ingaat, is dat meestal om iets voor thuis te kopen. Geen enkele zeemansvrouw, die echt van haar man houdt, vindt het prettig dat hij zo lang (tegenwoordig 6 maanden, maar vroeger 2, 3 jaar) van huis is, maar ze leert zich tegen de eenzaamheid verzetten. Op mijn reizen bleef ik voortdurend schriftelijk en telefonisch in contact met mijn vrouw en kinderen. Soms belde ik ze twee, drie keer per week op, al kostte dat wel een paar lieve duiten. Maar die had ik er graag voor over. Ik ben blij dat ik nu voorgoed thuis ben, nu kunnen we eindelijk eens een volkomen gaaf gezin vormen."

Zijn vroege pensionering:

"Ik weet dat een boel mensen me daarom zullen benijden. Maar als je 33 jaar buitengaats hebt rondgezworven, waarvan ruim de helft in de tropen, ach, dan is het eigenlijk welletjes. Als gezagvoerder van steeds groter wordende tankers moet je doorlopend op je qui-vive zijn. Je draagt een enorme verantwoordelijkheid. Het schip kost miljoenen, maar je lading ook, nog afgezien van de mensen aan boord, voor wie je verantwoordelijk bent. Als u een fout maakt op uw schrijfmachine kunt u die onmiddellijk weer corrigeren. Geen man overboord.

Maar als een gezagvoerder van zo'n mammoettanker zich vergist en een foutieve beslissing neemt, dan kan dat rampzalige gevolgen hebben. Denk maar aan de ramp met de "Torrey Canyon". "Trieste zaak. Blijkbaar een beleidsfout van de kapitein, met wie ik diep medelijden heb. Toch vind ik al die publiciteit er omheen wel wat overtrokken. Natuurlijk was het vreselijk wat er gebeurde. Maar er gebeuren zoveel ergere dingen, waarbij zelfs mensenlevens betrokken zijn.

Er dreigde een anti-olietankerpsychose, te 'ontstaan als gevolg van die enorme ruchtbaarheid, die de publiciteitsmedia eraan hebben gegeven. Maar in deze moderne maatschappij met al haar technische ontwikkelingen moeten we nu eenmaal risico's nemen en met allerlei gevaren leren leven. Denk aan het mensenlevens verslindende wegverkeer. Aan het steeds toenemend drukke verkeer in de lucht. Staat u er ooit bij stil wat er op één dag op Schiphol binnenkomt? Er kan elke dag van alles gebeuren. Van bqlang is dat je, als je verantwoordelijkheid draagt, je werk zo goed mogelijk doet en je aan de regels houdt. Dan is het risico minimaal. Ik vond het heel normaal bovenop miljoenen liters olie te zitten, je bent ermee opgegroeid." "Hij moet beschikken over plichtsbesef, verantwoordelijkheidsgevoel en vooral rijpe ervaring. Nooit heb ik geprobeerd de echte "Ouwe", de bikkelharde bulderbas, te spelen. Ik ben er altijd in geslaagd mijn gezag te handhaven met wat ik zou willen noemen "goedhartige diplomatie". Met tact, want dat is elementair. Niet dat ik ooit over me liet lopen, hoor. Niks daarvan. Maar mijn mensen wisten altijd waar ze met me aan toe waren.

Als het moest nam ik een snelle, soms misschien harde beslissing, maar ik legde altijd uit waarom ik een bepaalde maatregel nam. Directe commando's heb ik zelden gegeven. Ik deed het altijd in de vragende vorm. En ik heb er wel bij gevaren."

Zijn moeilijkste beslissing:

"Weet ik niet meer. Ik ben een heel bedaard mens en raak nooit van de kook. Er waren natuurlijk wel eens kleine spanninkjes in al die jaren, maar die heb je ook als je in een auto op een drukke verkeersweg zit. Ik kwam, zag en overwon de problemen met kalmte en tact. "Blijkbaar is me dat altijd goed afgegaan, anders was ik nooit commodore geworden, want dat is maar voor weinigen weggelegd. Ik probeerde altijd en overall orde op zaken te stellen. Ik vond het net zo fijn om 's avonds in mijn hut de administratie bij te houden als in mijn vrije uren een schaakje te maken op het dek in de zon. Pas als alles tot in de puntjes verzorgd was, voelde ik me happy. Trouwens, ik heb altijd veel geluk gehad. Ik ben een gelukkig mens. Als kleine jongen — zoon van een Groningse kustvaartreder — wou ik al naar zee. Nou, dat heb ik gedaan. Ik heb er nooit een dag spijt van gehad en ik heb bereikt wat ik wilde. Wat moet een mens nog meer?"

Zijn toekomstplannen:

"Die heb ik nog niet. Deze zomer wordt onze bungalow verbouwd en wil ik bewijzen dat een zeeman de verfkwast weet te hanteren. En de tuin. En praten met de kinderen. En wat schaken en bridgen. En op vakantie naar het zuiden in een (gehuurde) caravan. Ik zal wel zien. Voorlopig kijk ik de kat uit de boom. Natuurlijk ga ik daarna weer iets doen. Joost mag weten wat, maar vervelen zal ik me nooit. Als ik heimwee krijg, naar mijn werk, naar de zee? Nou, dan zal ik proberen die "kriebel" zo sterk mogelijk te onderdrukken. Kwestie van wilskracht, zoals bijna alles in het leven. Misschien koop ik een zeilboot en gaan we het Paterswoldse Meer op. We hoeven niet bang te zijn voor de machten die zich in de wereld ontwikkelen als we in hèmelsnaam maar niet inslapen. De afbrokkeling van de NAVO b.v. vind ik toch een griezelige zaak. Moet je zien wat de Russen voor een reusachtige vloot hebben opgebouwd, om over de rest nog maar te zwijgen. We mogen ook nooit vergeten dat je niemand onheus mag behandelen, want dan gaat hij slaan. Zo vind ik het erg unfair dat we een reusachtig land als Rood-China niet toelaten tot de Verenigde Naties. Dat is gewoon vragen om moeilijkheden. Het is domme struisvogelpolitiek om net te doen of die honderden miljoenen mensen niet bestaan." (De Telegraaf/Martin Deelen, 23-03-1968).