ZEEBRIEF#88 **3 oktober 2013**

ZWARTE ZEE (3) en (4) **DEEL 6**

ZWARTE ZEE, legende wint het van de schoonheid

ROTTERDAM - In de verkiezing mooiste zeesleper zou de Zwarte Zee IV (vier stemmen) van 1963 ongetwijfeld… de hoogste ogen gooien, maar onder onze lezers moet de schoonheid het toch afleggen tegen de legende, de Zwarte Zee III (vijf stemmen) van 1933. Jarenlang de sterkste zeesleper ter wereld en door veel landen nagebouwd. A. Lokker uit Hoek van Holland schrijft hoe de Zwarte Zee III in de Tweede Wereldoorlog een heldenstatus verwierf toen het schip onder kapitein Vet de strijd aanging met een Duitse onderzeeër en tal van door Duitse torpedo's ernstig gehavende schepen voor de ondergang wist te behoeden. Een strijd die zich vooral afspeelde in de onherbergzame streken van het noorden van de Atlantische Oceaan en de Poolzee waar de konvooien tussen Amerika, Engeland en het Russische Moermansk zich doorheen moesten ploeteren.

R. Goedhart heeft in 1956 nog een jaar onder kapitein Vet op de Zwarte Zee III gevaren, evenals de vader van Cees Mooiman uit IJmuiden (voorheen Den Haag). Mooiman heeft zelf nog in 1952/53 op de Hudson gevaren terwijl ook twee broers bij Smit (Rode Zee en Ebro) voeren. Velen, zoals A. Zwartendyk uit Bergschenhoek, zullen het betreuren dat dit schip in 1966 in H.I. Ambacht is gesloopt.

Eenzelfde lot dat in 1984 ook de Zwarte Zee wachtte. Voor Hans van der Ster was dit de allermooiste sleepboot. Als zeekadet was hij getuige van de tewaterlating door prinses Beatrix. Hij heeft zelf gevaren als

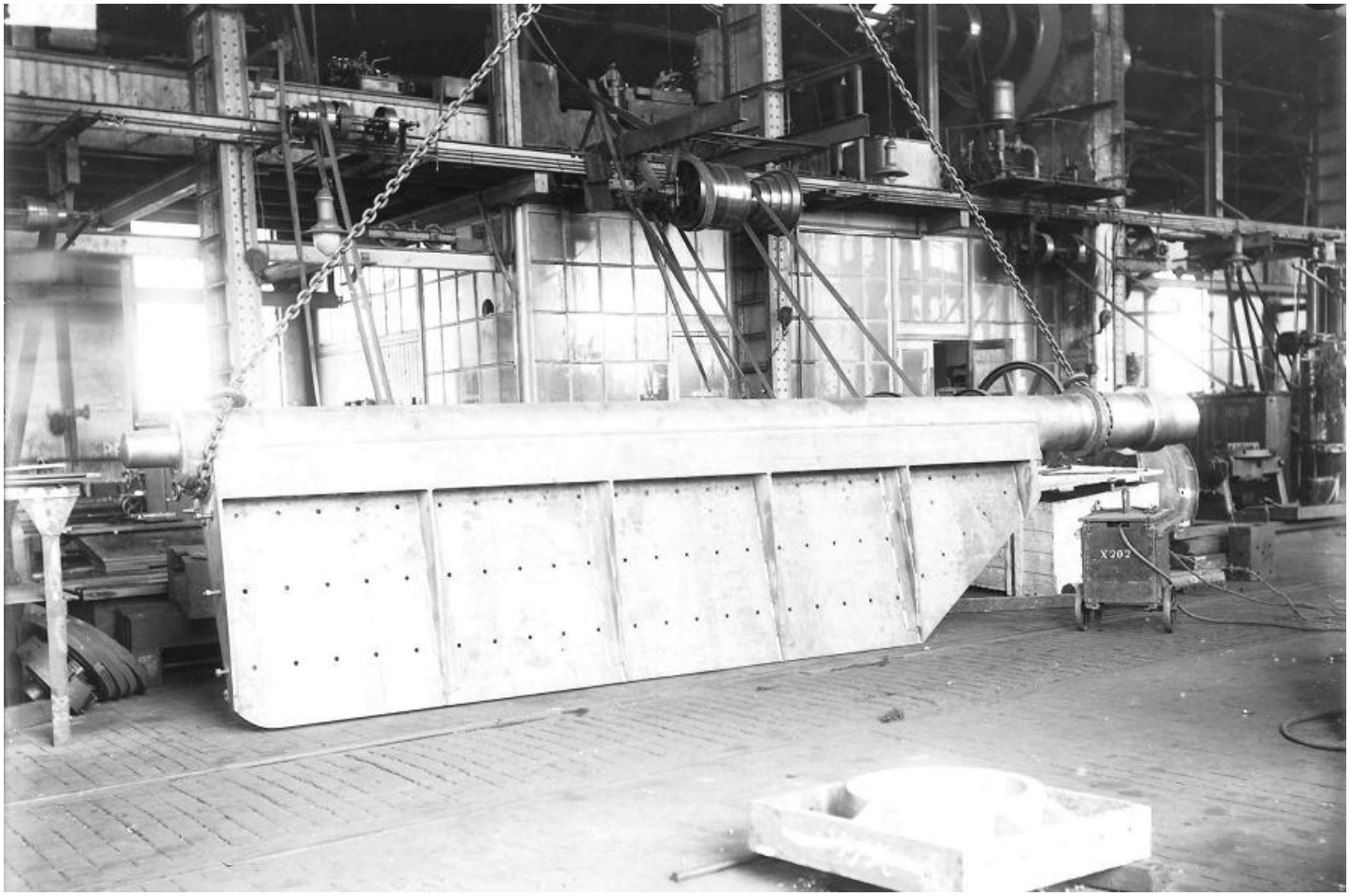
derde werktuigkundige op het zusterschip de Witte Zee. Bij het afscheid van de Zwarte Zee schreef hij zelfs een gedicht over de Zwarte Zee (4): 'Jij was ons Holland Pracht, een parel van de zee. Voor mij leek je een jacht, en in mijn dromen voer ik mee.' Ook R. Goedhart vindt het een juweel en Dick Knikker schrijft: een prachtig schip om te zien. (Foto's: W. v.d. Poll/gahetna.nl, foto onder: B.Th. Gernaat/kustvaartforum.com, 4-1963, Maassluis).

Een schip dat ook meerdere keren door onze lezers is genoemd is de Smit Rotterdam (pure kracht - R. Goedhart) met zusterschip Smit Londen, met een vermogen van 22.000 pk, de eersten van een nieuwe klasse supersterke zeeslepers. Smit liet er in 1976 en 1977 nog twee, iets minder sterke (16.000 pk) bouwen: de Smit New York, in 2000 verkocht aan China, en de Smit Houston, in 1989 verkocht aan Greenpeace als Solo en vervolgens Waker van de Kustwacht. In 1984 liet Smit opnieuw een 22.000 pk-sleper, de Smit Singapore bouwen. De Smit-boten, tegenwoordig SmitWijs, zijn nog geregeld in Rotterdam te zien. Uit de glorietijd van de zeesleepvaart, de jaren veertig, vijftig en zestig, zijn nog drie schepen bewaard gebleven, allereerst de Hudson van 1939, de Holland (4) van 1952 en de Elbe van 1959. De Holland (4) is al sinds vijftig jaar de favoriete sleper van Rob Holthaus uit Hoogvliet. Met een vermogen van 3000 pk was de Holland toentertijd een van de sterkste slepers ter wereld. De Holland was gestationeerd in de haven van West-Terschelling en werd zomers ook ingezet voor passagiersvervoer. Het had daarvoor een fraaie salon. Tegenwoordig ligt de Holland in Den Helder en is helemaal opgeknapt. Het schip is te huur en regelmatig te zien bij evenementen als de Volvo Ocean Race, Sail en dergelijke. (Foto: T. van der Zee, 12-9-1985).

De Holland is ook de favoriet van Kees van der Valk uit Maassluis. De fraai gelijnde sleper heeft van 1952 tot 1975 als bergingssleepboot op Terschelling op station gelegen. Slechts bemand door enkele marconisten, die bij toerbeurt dag en nacht de ether uitluisterden, wachtend op een noodsignaal van een in moeilijkheden verkerend schip. Werd een noodsignaal opgevangen van een schip op de Noordzee, dan was ze in "no time" vaarklaar, gereed om de strijd met de concurrenten aan te gaan. Talloze (spectaculaire) bergingen heeft dit schip verricht waar de bekende bergingsmaatschappijen Wijsmuller en Smit een puntje aan konden zuigen. (Foto: T. van der Zee, 15-7-1983, in dienst Rijkswaterstaat).

In Maassluis wordt nog druk gewerkt aan de restauratie van de Elbe uit 1959, de favoriete zeesleper van Harald Dijker. De Elbe heeft een grote staat van dienst en Dijkers vader bracht in 1976 als laatste werktuigkunde voor Smit het schip naar Ierland om tot loodsboot te worden verbouwd. Daarna kwam het als m/v Greenpeace in 1985 bij Greenpeace en in 2005 terug als museumschip in Maassluis. Nadat de Elbe inmiddels tweemaal is gezonken, wordt ze op dit moment volledig gerestaureerd. ”Het mooie is dat het grote publiek straks op de Elbe kan zien hoe een echte zeesleper er van binnen uitziet,” schrijft Dijker. De Elbe is vanwege zijn mooie ronde vormen ook de favoriet van Leo Huisman uit Zwijndrecht: ”Grote bewondering voor al die vrijwilligers die dit stukje erfgoed nog een tijdje willen laten leven,” schrijft hij. (Bron: redactie ad.nl, 18-8-2006 www.ad.nl/ad/nl, foto: L. v.d. Meijden, 18-9-2009).

Aan de Zwarte Zee is onverbrekelijk de naam van wijlen kapitein Teun Vet verbonden. Hij was de gezagvoerder die vanaf de indienststelling van de Zwarte Zee tot 1957 vrijwel doorlopend het commando over de sleepboot heeft gevoerd. Hij kreeg het Bronzen Kruis met eervolle vermelding, later ingetrokken en vervangen door de Bronzen Leeuw. Van de Britse regering kreeg hij een Commendation.
Foto Kapitein Teun Vet op het schavotje van de ZWARTE ZEE te Freetown: zeesleepvaart.com.



Het roer van de in 1933 gebouwde ZWARTE ZEE hangt in de draaierij in één van de twee brugkranen, voor het gereedschapmagazijn. Links de werkplaats van de binnen-bankwerkers, rechts de smid (in 1955: Siem de Hoog). Boven achter de drijfwerkas de slijperij. Rechts van het roer een houten laswagen X202, van Smit Nijmegen, alle werktuigen hadden een soortgebonden nummer voor de kosten bepaling. (Foto: beeldbank.regionaalarchiefdordrecht.nl, info: H. van Zoest).

Kapitein Vet's bijna vergeten SEINE-DRAMA

De eerste én laatste maal dat hij zelf een noodsignaal gaf.

Door Kees Borstlap

Een groot zeeman is van ons heengegaan: Teun Vet, kapitein van de zee-sleepboot "Zwarte Zee" van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst. In de late zondagmiddag van 22 juni achterhaalde de dood hem in zijn woning aan de Govert van Wijnkade te Maassluis na een lang ziekbed. Een dodelijke kwaal overviel hem in augustus van het vorige jaar, toen hij met zijn schip in Port Said lag. Hij werd afgelost en kwam per vliegtuig naar huis. Een zware operatie volgde, waarvan hij aanvankelijk leek te herstellen. Een tweede operatie was noodzakelijk maar kon niet worden uitgevoerd. Teun Vet was ten dode opgeschreven. Hij werd 63 jaar.

Enkele uren vóór zijn dood liep zijn trotse schip, de "Zwarte Zee", nu gecommandeerd door kapitein Slijp, de Maassluise haven binnen. Het was of de "ouwe" van de sleper op dit moment had gewacht; dat hij toen pas rustig kon sterven. Want Teun Vet was gehecht aan zijn schip, dat hij van de geboorte in 1933 af al had gecommandeerd, tot vele overwinningen had gevoerd en uit de Tweede Wereldoorlog had thuisgebracht, overladen met roem. Een halve eeuw heeft Teun Vet gevaren, in den beginne op een klein sleepbootje voor Rotterdam, later als matroos op de zeeslepers van Smit. Eerst op zijn 25ste jaar ging hij studeren. In twee jaar haalde hij zijn diploma voor de zeesleepvaart. In 1921 werd hij benoemd tot stuurman. Vijf jaar later kreeg hij zijn eerste commando. Toen begon zijn roemruchte loopbaan die slechts wordt geëvenaard door die van gezagvoerders als Kees Verschoor en Nils Persson uit het verleden en mannen als Jan Kalkman en Martien Engels, zijn leeftijdgenoten uit het heden.

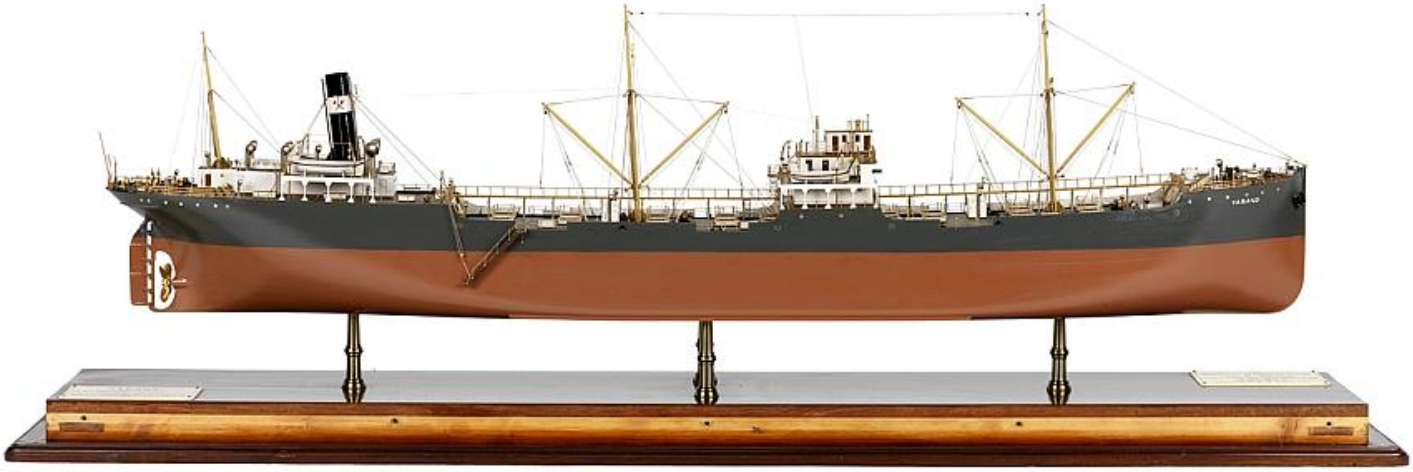
Karakteristiek voor Teun Vet was zijn afkeer van publiciteit. Maar hij wilde wel altijd praten over zijn merkwaardige belevenissen buitenboord in verre streken. Dan kwam hij echter vanzelf wel op het varen al moest je hem met allerlei trucjes verleiden tot wat meer summiere gegevens. Wie Vet echter goed kende en een potje kon breken, vergunde hij wel een blik achter de schermen. Voor hem wilde hij wel eens bekennen hoe het had gespannen. Karakteristiek was ook zijn Virginiasigaret in het halflange bruindoorrookte ivoren pijpje. Zonder die twee zag men hem zelden. Als je zijn sigaret waardeerde, kon je veel bij Teun Vet bereiken.

Ik heb tal van prettige herinneringen aan Teun Vet, die graag deed of hij kort van memorie was en geen gezichten kon onthouden. Maar later bleek dat meer een pose dan werkelijkheid te zijn. We hebben heel wat uren doorgepraat, op zijn schip, in zijn woning aan de Maassluise haven en ook in het buitenland wanneer ik hem daar kwam overvallen als hij weer eens iets merkwaardigs had gepresteerd.

Die stormachtige avond, precies drie jaar geleden, in het Marine-hotel te Troon aan de Clydebaai, was een belevenis om nooit te vergeten. Daar was hij het middelpunt van een kleine kring vrienden. Jan Kalkman van de “Thames” en Martien Engels van de “Oostzee” waren ook van de partij. Zij hadden na veel wederwaardigheden die morgen het overschot van het gigantische Singapore-dok van Singapore in Engeland teruggebracht. “Een sleep om hoofdpijn van te krijgen!” zei hij toen. Tot diep in de nacht gingen de zilte verhalen door. Bij een goed glas werden de zorgen een ogenblik opzij gezet. Teun Vet was een rusteloos mens, al verborg hij dat onder een grote uiterlijke kalmte. Als hij enkele weken thuis was, kon men er staat op maken dat hij op een morgen op het kantoor verscheen om te vragen of hij niet weg kon. Lag zijn schip in reparatie dat werd hem altijd toegevoegd hij, als hij weer op de “Zwarte Zee” weg wilde, toch zou moeten wachten tot het schip gereed was. Hij nam daar dan genoegen mee, maar begon van die dag af de werf op te jagen tot snel afwerken. Dat kende men zo langzamerhand wel van hem. Hoe rusteloos hij was, mag blijken uit dat vers in zijn kleine notitieboekje dat hij een mensenleeftijd bij zich droeg en waarin hij alle reizen in korte notities optekende. Dat vers tekende zijn geestestoestand en hij moet het wel als de grote waarheid hebben beschouwd dat het mocht staan tussen al die grote feiten die hij als gezagvoerder bedreef.
Want Vet heeft veel gepresteerd. Hij sleepte alles wat in een halve eeuw maar te slepen was. Hij haalde tientallen schepen voor de poort van de hel weg, niet in met minst gedurende de Tweede Wereldoorlog toen hij met zijn “Zwarte Zee” in geallieerde dienst wonderen van zeemanschap verrichtte. Niet voor niets werd hem, naast andere onderscheidingen, het Distinguished Service Cross verleend.
In het diepst van de grote depressie van de dertiger-jaren had L. Smit & Co’s Internationale Sleepdienst de moed een super-sleepboot te laten bouwen, de nu nog grandioze “Zwarte Zee”. En de sleepdienst bemande dit nieuwe schip met jonge mensen onder een jonge gezagvoerder. Die gezagvoerder was Teun Vet, toen 39 jaar oud. Van die eerste reis in de herfst van 1933 af heeft hij de “Zwarte Zee” gecommandeerd. Vet en “Zwarte Zee” waren één.

“Seine”
En men wil wel eens beweren dat hij die benoeming te danken had aan een gebeurtenis in het jaar 1928, toen hij nog geen twee jaar gezagvoerder was en de kleine sleepboot “Seine” van een bijna zekere ondergang redde. Dat voorval met de “Seine” is zoekgeraakt tussen al het spectaculaire dat hij op zee bedreef, maar ik prijs mij gelukkig dat ik toen als jong journalist deze bijna dramatische belevenis van Teun Vet heb mogen weergeven.
Het was mijn eerste ontmoeting met hem. In een van de gemeentelijke droogdokken van Rotterdam lag zijn verramponeerde “Seine” in reparatie. Hij scharrelde er zo’n beetje rond en was niet erg happig om te vertellen wat er eigenlijk aan de hand was geweest. Tenslotte kreeg ik hem zover dit adembenemende avontuur te vertellen. Ook toen rookte hij de ene sigaret na de andere. Alleen het ivoren pijpje was er nog niet. Het is in de februarimaand van het jaar 1928. Dagenlang ligt de Atlantische Oceaan reed onder de geseling van de felle depressies die van New Foundland af het wijde water optrekken. Zware stormen en orkanen wisselen elkaar in bijna eentonige regelmaat af. En de lucht is vol noodseinen. De sleepboot “Zwarte Zee” (II) van L. Smit & Co’s Internationale Sleedienst zeult met een stuurloze tanker, de “Varand”, naar een Engelse kanaalhaven.
Maar in het zware weer vordert de sleepboot niet voldoende. Teun Vet, nog geen twee jaar gezagvoerder bij de sleepdienst, ligt met zijn “Seine” op station in Queenstown. Dan besluit het “Westplein” deze kleine sleepboot

ter assistentie van de “Zwarte Zee” te zenden. In de avond van 7 februari ontvangt Vet de order uit te varen. De sleep is niet zo ver meer van de ingang van Het Kanaal. Binnen twaalf uur zal de “Seine” ter plaatse kunnen zijn.



Model van de tanker VARAND

Het orkaant van het zuidwesten, maar de kleine “Seine” steekt onvervaard zijn plompe steven in het watergeweld. In de twintig jaar die Teun Vet al op het diepe water heeft doorgebracht heeft hij nog nooit zo’n beestenweer meegemaakt. Maar reeds in de morgen van de volgende dag om 8 uur krijgen zij de zware sleep in zicht. Het weer is nog uiterst slecht en er is dus geen kans vast te maken. Zo zwaar stormt het, dat Teun Vet moet besluiten bij te draaien. Met de kop op zee blijft hij liggen terwijl de sleep langzaam door het stormgeweld doorworstelt. ’s Middags om 4 uur zijn sleep en “Seine” reeds veertig mijl van elkaar verwijderd. Dan komt de klap! Teun Vet bevindt zich met de stuurman en de roerganger in de stuurhut. De rest van de bemanning is onder dek. Plotseling ziet hij aan stuurboord twee torenhoge zeeën vlak achter elkaar op de “Seine” toestormen. “Languit op de grond!” schreeuwt hij stuurman en roerganger toe. Alle drie laten ze zich op de vloer van de stuurhut vallen. Enkele seconden later valt de eerste zee met een klap op als een kanonschot over de kleine sleepboot. Oorverdovend is het lawaai. De zware eikenhouten reling van de buitenbrug is brandhout geworden, de centimeter dikke ruiten van de stuurhut zijn alle ingeslagen. De zee stort zich naar binnen. “Liggen blijven!” schreeuwt Teun Vet, want hij heeft de tweede zee gezien die vlak achter de eerste liep.
Enkele seconden later valt ook deze over de sleepboot. De deuren worden uit de sponningen geslagen en spoelen overboord. Het kompas slaat van zijn voetstuk en wordt in een hoek gesmeten. De vlaggenkasten worden van de wand geveegd en slaan uit elkaar. De inhoud vliegt overal in de stuurhut rond. En de drie op de vloer grijpen wild om een houvast om zich heen, want zij drijven in het water. Als dat door een deuropening verdwijnt en zij overeind krabbelen, blijkt, wonder boven wonder, geen van drieën gewond te zijn. In de zware teakhouten wanden van de stuurhut steken honderden glasscherven die er als met een moker ingeslagen schijnen. Het stuurrad is intact maar onder een chaos van wrakstukken bedolven. Nog zo’n zee en ze vertellen het niet na. De “Seine” is van een helper-in-de-nood zelf een hulpbehoevend schip geworden. En Teun Vet doet het enige wat hij kan doen…. Hij geeft voor de eerste maar ook voor de laatste maal in zijn leven het noodsein. Hij is een dapper maar ook een voorzichtig man. En hij is boven alles zeeman.
Dat noodsein alarmeert alle schepen in de buurt die het ook niet gemakkelijk hebben. De collega “Zwarte Zee” bedenkt zich geen moment. De “Varand” kan het wel even alleen af. Met laat de tros slippen en zet koers naar de “Seine”. Het Duitse s.s. “München”, het Amerikaanse s.s. “Agwistone” en de Britse trawler “Settsu” laten via de radio weten dat zij ook de “Seine” te hulp komen. Daar blijven ze echter niet bij de pakken neerzitten. De sleepboot ligt dwarszee en wordt geregeld door enorme brokken water overspoeld. Het stuurrad is onbereikbaar door al dat wrakhout. Ze zien kans de zaak te klaren en weer te sturen. Zij brengen de boot op zee maar precair blijft de toestand. Dan schijnt de orkaan er genoeg van te hebben. De wind neemt langzaam in kracht af. De zee wordt wat minder hoof. De “Seine” waagt het weer vaart te lopen en koers te zetten op het Bristolkanaal. Ze bedanken de hulp die naar hen onderweg was. “Hartelijk dank maar we kunnen het zelf weer klaren.”
Maar spannend blijft het. Geregeld slaan nog brokken water de open stuurhut binnen. Oliestorten moeten ze, om de zee rond de sleepboot wat in bedwang te houden. Ze kunnen weinig hebben. Maar Teun Vet levert in die avond en nacht misschien de grootste stunt van zijn leven. Hij stuurt een wrak om de oost, een schip dat nog maar een duwtje nodig heeft om onder te gaan. Een geslagen schip.
In de vroege morgen bemerken zij dat de trawler “Settsu” in de buurt is gebleven. Zij kunnen slecht koers houden want het kleine vloeistofkompas dat zij uit de verkreukelde reddingsloep hebben gehaald om dat op het weggeslagen kompas geen land meer te bezeilen was, is onbetrouwbaar. De “Settsu” biedt aan voor te stomen. Zij aanvaarden dankbaar die hulp. Achter de trawler aan sukkelt de “Seine” mee, koers op Queenstown. Na zes en dertig uur strompelt de murw geslagen sleepboot de Ierse haven binnen. Teun Vet heeft zijn “Seine” behouden, zijn leven en dat van zijn mannen gered.
Tussen al die min of meer bekend geworden wonderreizen van Teun Vet op zijn roemruchte “Zwarte Zee” is dit voorval in de loop der jaren zoekgeraakt. Het is goed deze ongeluksreis op te halen omdat Teun Vet toen als

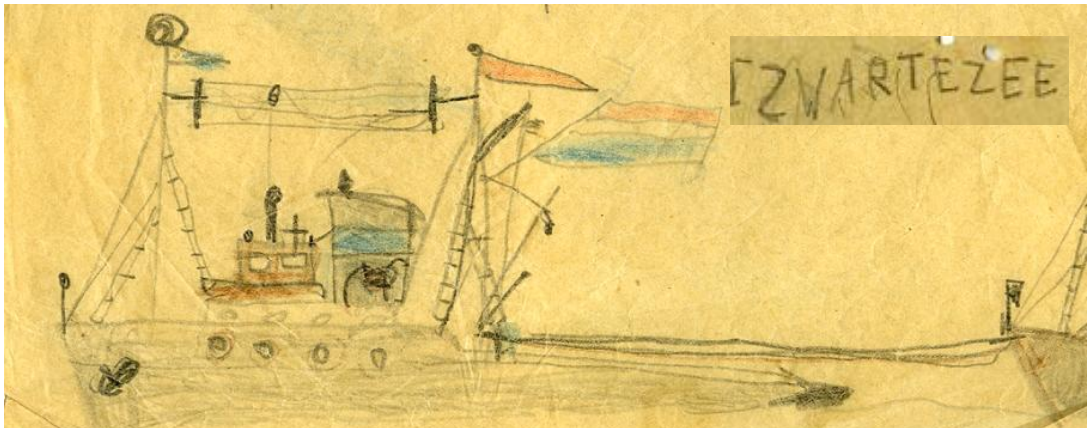
jong gezagvoerder toonde wat hij waard was, toen hij tijdelijk in de zee zijn meerdere moest erkennen en hulp moest inroepen. Hij bracht in die zware februaridagen van 1928 zijn verramponeerde sleepboot veilig binnen. En dat werd niet vergeten toen vijf jaar later de super-sleepboot “Zwarte Zee” in de vaart werd gebracht, die hij commandeerde, bijna een kwart eeuw lang.

Koene Nederlanders op den Oceaan.
Te Queenstown ontvangen draadlooze berichten, geven, naar de "Res. bode" meldt, een uitvoerig verslag van de rol die de Nederlandsche sleepbooten hebben gespeeld in het noodweer op den Atlantischen Oceaan. Twee weken geleden is het Britsche Olietankschip "Varand", dat 8 Januari New Órleans verlaten had voor de reis naar Londen, op sleeptouw genomen door de Nederlandsche sleepboot "Zwarte Zee", welke op 26 Januari in Oxford op de S.O.S.-seinen der "Varand" uit Queenstown is vertrokken. "De Zwarte Zee" bereikte het in nood verkeerende schip op 31 Januari op 1000 mijl ten Westen van Queenstown. Het sleepen werd buitengewoon bemoeilijkt door de onophoudelijk overloopende stortzeeën en de hevige stormen waarmee men 12 dagen lang onafgebroken te kampen heeft gehad. Den 8en Februari is toen de Nederlandsche sleepboot "Seine" uit Queenstown vertrokken om de "Zwarte Zee" te hulp te komen. Op de hoogte van de Iersche kust kwam deze echter in een verschrikkelijken storm terecht, waardoor zij door middel van S.O.S.-seinen om hulp moest vragen. Radioberichten van de "Zwarte Zee" beschreven het weer als ontzettend en de toestand van de Seine was zoo slecht, dat andere Nederlandsche sleepbooten, welke kort te voren hulp verleend hadden aan het schip van de Holland-Amerika Lijn "Burgerdyk" er op uitgingen om te hulp te komen.
Nader wordt dato gisteren uit Londen gemeld: De sleepboot "Seine" van L. Smit en Co's Intern. Sleepdienst, die als gevolg van een vliegenden storm ernstige averij opliep, arriveerde heden te Queenstown. De "Zwarte Zee" in den avond van 10 dezer de tros, welke haar met de door haar gesleepte tankschip "Varand" verbond, los en kwam de "Seine" te hulp, maar nadat zij zich ervan verzekerd had, dat de "Seine" zich niet in onmiddellijk gevaar bevond, keerde zij naar de "Varand" terug. Eerst Zaterdagnamiddag slaagde de "Zwarte Zee" er pas in de verbinding met de "Varand" opnieuw tot stand te brengen. De "Seine" besloot, begeleid door de "Settsu" naar Queenstown terug te keeren en arriveerde hier zonder verdere ongevallen. (Nieuwsblad van het Noorden. 13-02-1928).

De "Seine" zal hier repareeren. De zeesleepboot "Seine", die Zondag j.l. zwaar beschadigd te Queenstown terug keerde, na een vergeefsche poging om het Engelsche stoomschip "Varand" te bereiken, zal waarschijnlijk naar hier vertrekken om te repareren. Behalve de weggeslagen brug, kompassen en luchtkokers heeft de "Seine" een lek in de voorpiek. Het droogdok te Queenstown zou eerst over twee weken beschikbaar zijn. Na voorloopige reparatiën zal de "Seine" naar hier vertrekken (17-2-1928 vertrokken). (RN, 16-2-1928).

SEINE: 19-6-1908 gedoopt SEINE door mevr. Horstmann en te water, 15-7-1908 opgeleverd door N.V. Rotterdamsche Droogdok Mij., Rotterdam (16) aan N.V. Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam. 308 BRT. 39,65 x 7,02 x 4,12 x 3,760 meter. Brandmerk: 6000 ROTT 1908. IVR 27.01766. Snelheid 9 kn. 2 ketels, de werf. 550 IPK, RDM triple-expansie stoommachine, 381, 635 & 1.041 x 762. 1914 naar de Koninklijke Marine als onderzoeksvaartuig. 1918 in dienst bij N.V. Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam. 1-5-1923 in beheer bij N.V L. Smit & Co.’s Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam. 29-3-1927 te Maassluis van een nieuw brandmerk voorzien: 1766 Z ROTT 1927. 1940 naar Britse Admiraliteit onder commando van kapitein M. Becker. 1946 gesloopt bij N.V. bij Frans Rijsdijk’s Industriële Ondernemingen, Hendrik Ido Ambacht. (Foto: SEINE: rdm-archief.nl, Bristol).

VARAND, 12-1927 opgeleverd door Armstrong, Whitworth & Co. Ltd., Newcastle (1023) als VARAND aan Baltic Trading Co., Ltd., Londen. Tankschip. 6.023 BRT. 10 kn. T3 cyl. 13-1-1928 de VARAND van Newport News n. Land's End. 25-1-1928 in nood, dreef stuurloos op de Atlantic. 28-1-1928 De sleepboot Zwarte Zee is van Queenstown ter assistentie van het op ongeveer 800 mijl van Fastnet in nood verkeerende Engelsche tankstoomschip Varand vertrokken. De Zwarte Zee passeerde gisteravond 10 u. Fastnet. 31-1-1928 de ZWARTE ZEE bij de VARAND en vastgemaakt op 1.000 mijl van Queenstown. 11-2-1928 weer vast na assistentie aan de SEINE en slecht weer. 17-2-1928 voor de Mersey en ten anker, losgeslagen en gestrand. 20-2-1928 door de ZWARTE ZEE en GELE ZEE vlot gebracht en naar Liverpool gesleept.
1951 verkocht aan Mirada Cia. Naviera S.A., Panama, in beheer bij Goulandris-Orion Shipping & Trading, herdoopt SEATEMPEST. 1951 herdoopt FEARLESS. 1953 verkocht aan Golfo Grande Cia. Naviera S.A., Panama, herdoopt GOLFO GRANDE. 22-7-1954 gearriveerd bij Van Heyghen Frères S.A., Brugge om gesloopt te worden, gesloopt in 1954. (Afbeelding model: tynebuiltships.co.uk).



HET VRIJE VOLK — WOENSDAG 28 DECEMBER 1960

Grootste zeesleper ter wereld in '62

De nieuwe Zwarte Zee, zoals hij er volgens een ontwerp van Leen Smit en Co's eigen technische dienst gaat uitzien. Het is de vierde sleepboot van deze naam. De derde is nog in dienst, de tweede werd gebouwd in 1906, de eerste in 1898.

Grootste zeesleepboot ter wereld

De grootste zeesleepboot ter wereld heeft L. Smit en Co.'s Internationale Sleepdienst bij de werf J. en K. Smit te Kinderdijk in bestelling gegeven. Het vermogen van deze superzeesleepboot zal niet onbelangrijk boven de 7000 P.K. komen te liggen en in elk geval een snelheid krijgen van 18 mijl per uur. De actieradius, zal, leeg varend, vrijwel onbeperkt zijn.

De naam van de nieuwe sleepboot zal zijn „Zwarte Zee". Zij komt dus in de plaats van de huidige „Zwarte Zee", die reeds de derde van die naam in successie is en daarom na de indienststelling van het nieuwe schip, die geraamd is op eind 1962, zo lang zij niet uit de vaart verdwijnt de naam „Zwarte Zee 3" zal voeren.

Grootste zeesleper ter wereld in '62 bij L. Smit en Co.

(Van een onzer verslaggevers) - In de tweede helft van 1962 zal Leen Smit en Co's Internationale Sleepdienst een nieuwe zeesleepboot in dienst nemen, waarvan verwacht kan worden dat hij dan de grootste en sterkste zeesleper ter wereld zal zijn.
De boot wordt gebouwd door J. en K. Smit te Kinderdijk en krijgt een vermogen van meer dan 7000 pk. Het wordt de vierde Zwarte Zee van Leen Smit en Co, welke maatschappij de boot speciaal voor het slepen van de allergrootste schepen laat bouwen. De bouwkosten bedragen zes á zeven miljoen gulden.
Leen Smit heeft tot de bouw van de nieuwe Zwarte Zee besloten omdat de verschijning van de steeds groter wordende supertankers op de wereldzeeën de zeesleepvaart voor groeiende problemen stelt. Als deze kolossen in volle zee hulp nodig hebben is er op het ogenblik geen zeesleepboot ter wereld, die ze met een redelijke snelheid kan slepen Daar zijn tenminste twee sleepboten van het grootste type voor nodig. Hoewel de Rotterdamse zeeslepers acht schepen van dit type. hebben, zijn ze toch tot de aanschaf van de supersleepboot overgegaan. Daarbij hebben ze rekening gehouden met de wensen van de reders van de mammoettankers, die - om nog grotere verliezen te voorkomen - bij voorkeur, zelf willen bepalen waarheen hun in moeilijkheden geraakte schip moet worden gesleept. De nieuwe Zwarte Zee wordt een sleepboot, die zelfs het grootste schip met een redelijke snelheid overal naar toe kan brengen.
Brandbestrijding
De sleepboot wordt niet minder dan 70 meter- lang en 12,50 meter breed. Hij krijgt een waterverplaatsing van ver boven de 2000 ton en wordt uitgerust met speciale brandblusmiddelen (o.a. schuimbluskanonnen, hoog in de achtermast voor het bergen van brandende tankers. Zijn snelheid wordt op zijn minst achttien mijl.
De supersleper wordt uitgerust met sleepdraden van een kilometer lengte en een gewicht van twintig ton. Hij krijgt niet minder dan vijf dekken, er komen vijftig kooien op maar de bemanning zal "slechts" uit ongeveer dertig koppen bestaan. De huidige Zwarte Zee, die met een vermogen van 4200 pk tot de sterkste zeeslepers ter wereld gerekend kan worden, blijft zeker nog verscheidene jaren in dienst. De maatschappij heeft deze boot geen andere naam willen geven. Daarom zal hij na de overdracht van zijn opvolger Zwarte Zee 3 genoemd worden.
Leen Smit en Co. die thans ongeveer zestig percent van het grote particuliere zeesleepwerk voor hun rekening nemen, willen bovendien hun sleepactiviteiten op de Pacific uitbreiden. Daartoe heeft het Rotterdamse bedrijf dezer dagen samen met een Canadese maatschappij de Transpacific Towing en Salvage Co. Ltd. opgericht.
Leen Smit en Co. hebben de pas gekochte zeesleper Cambrian Salvador (4000 pk.) in deze maatschappij ingebracht. De Canadese partners hebben een zusterschip, de Sudbury 2, voor de nieuwe maatschappij bestemd. Men hoopt beide boten de eerste tijd vooral voor het transport van voor de sloop bestemde Liberty's te gebruiken.
De Rotterdamse maatschappij heeft voorts een zeer nauwe samenwerking met een Engelse maatschappij, de Overseas Towage and Salvage Co. Ltd., tot stand gebracht. Deze maatschappij heeft onlangs de Thames van L. Smit en Co. overgenomen en haar omgedoopt in Salvonia. De naam van de nog in aanbouw zijnde Caraïbische Zee wordt nu veranderd in Thames.
Het ligt ten slotte in de bedoeling van L. Smit en Co. om volgend jaar een nieuwe maatschappij te stichten, die zich speciaal zal toeleggen op het sleepwerk voor Europoort. Deze maatschappij krijgt dan de beschikking over de nieuwe Schouwenbank en Steenbank. (Krant rechts: Gereformeerd gezinsblad, 03-01-1961. Krant en afbeelding: Het Vrije Volk, 28-12-1960. De nieuwe Zwarte Zee, zoals hij er volgens een ontwerp van Leen Smit en Co's eigen technische dienst gaat uitzien. Het is de vierde sleepboot van deze naam. De derde is nog in dienst, de tweede werd gebouwd in l906, de eerste in 1898).

"Zwarte Zee": een traditie

(Van een onzer verslaggevers) Geloof het of niet - als vrijdagmiddag prinses Beatrix aan de Kinderdijk een fles champagne tegen de boeg van een zeesleper-in-wording uit elkaar laat spatten, zal op de werf tribune menig zeemanshart even stokken: Niet omdat de doop en de erop volgende tewaterlating in ons zeevarende land altijd goed zijn voor een brok in de keel, maar omdat op de boeg van deze sleepboot dan de naam Zwarte Zee zal worden onthuld. Generaties lang heeft de vloot van Nederlandse zeeslepers een Zwarte Zee gekend. Enkele maanden geleden werd het derde schip van deze naam herdoopt in Ierse Zee - om plaats te maken voor de gigant, die straks haar legendarisch geworden naam over de zeven zeeën zal voeren.

Twee jaar geleden werd de bouw van de nieuwe Zwarte Zee 'door Leen Smit en Co's Internationale Sleepdienst aangekondigd. Ruim een kwart eeuw nadat de derde Zwarte Zee in dienst was gesteld, en bij die gelegenheid werd hetzelfde gezegd als bij het begin van de bouw van die 'oude' Zwarte Zee in 1932. "Deze sleepboot zal de sterkste, de snelste en door haar bunkercapaciteit veruit de grootste zeesleper ter wereld worden." Dat was Zwarte Zee nummer 3 met een machinevermogen van meer dan 4000 paardekrachten inderdaad en ze hoort nu als Ierse Zee nog altijd tot de allergrootste krachtpatsers. Zodat het ook de buitenstaanders iets zeggen moet, dat deze nieuwe Zwarte Zee - het troetelkind van de scheepsbouwers van J. en K. Smit langs de Noord - straks 9000 (negenduizend) paardekrachten krijgt.

ONOVERTROFFEN
Het staat vast — volgend jaar géén sterkere, géén snellere zeesleper op de Oceaan dan deze supersleper uit Maassluis, maar het heeft ditmaal wel gespannen. Toen indertijd de bouwopdracht werd verleend, waren ze' van Smit en Co op het punt van het machinevermogen weinig spraakzaam. "Het wordt meer dan 7000 pk", was alles wat ze wilden vertellen, "precies valt dat natuurlijk nu nog moeilijk te zeggen". Maar kort daarna werd het een publiek geheim, dat hun West-Duitse rivalen van Bugsier - óók slepers met een wereldnaam - eveneens van plan waren een mammoetsleper te bouwen. Daarmee moesten en zouden ze de slepers van Maassluis overtreffen en dus hielden Smit en Bugsier de kiezen ferm op elkaar. . . Het verhaal wil, dat Smit met het bekendmaken van het vermogen van de Zwarte Zee zolang heeft gewacht tot Bugsier niet meer voor of achteruit kon. Ze zijn er nu in ieder geval zeker van, dat de Duitsers beneden de 9000 pk blijven willen 'ze tenminste niet helemaal' opnieuw met de bouw beginnen!

Of er vrijdag een Duitse gelukwens binnenkomt, moet Smit natuurlijk nog afwachten maar toch zal geen Duitser dit willen betwisten: als er één sleper aan de top van de internationale slepersvloot verdient te staan, dan is dat een Zwarte Zee, onder de vlag van de Maassluise sleepdienst. Omdat het een Zwarte Zee was, die méér voor de glorie van de zeesleepvaart heeft gedaan dan welke andere zeesleper ook. Onverbrekelijk met die oude Zwarte Zee is de naam van zijn eerste kapitein verbonden - Teun Vet uit Maassluis, die bij de indienststelling het commando over het schip kreeg en dat tot een jaar voor zijn dood, in 1957, behield. Een stille, eenvoudige zeeman die het begrip "roem" niet kende, maar door zijn werk als zeesleper een welhaast, legendarische figuur is geworden..
JONG BEGONNEN
Teun Vet en de Zwarte Zee. Hij voer al 22 jaar toen zij voor de eerste keer, met hem op de brug, de Nieuwe Waterwag uitvoer. Als. 16-jarige jongen was hij al schipper op een stadsboot in Rotterdam, hij was 27 toen hij aan de zeevaartschool zijn stuurmansdiploma voor de grote zeesleepvaart behaalde.
Teun Vet was nog slechts 33 jaar toen hij als runnerkapitein mee deed aan de sleepreis met het Singaporedok, een gevaarte bijna zo groot als een voetbalstadion, dat van Engeland naar Singapore moest worden gebracht. Toen dat na de oorlog zwaar gehavend door Smit en Co. weer naar Engeland werd gesleept, werd in het Britse Lagerhuis deze vraag gesteld: "Waarom is zon riskante, kostbare opdracht niet aan een Britse sleepvaartmaatschappij gegeven?" De Eerste Lord van de Admiraliteit antwoordde kort en bondig: "Heren, u had moeten weten dat zo'n onmogelijke opdracht alleen door Hollanders kan worden uitgevoerd".
Hij zal ongetwijfeld hebben geweten, dat kapitein Teun Vet met de Zwarte Zee er ook toen bij was. Hij wist in ieder geval, dat deze kapitein Vet in vijf barre oorlogsjaren voor de geallieerden had gevaren en alleen in die periode 52 getorpedeerde of op mijnen gelopen koopvaardijschepen had geborgen, honderden zeelieden van de

verdrinkingsdood had gered en - om verder tot slechts één feit te blijven - met zijn Zwarte Zee zelfs een aanvallende Duitse onderzeeboot te lijf ging. De Britse Koning onderscheidde hem met een "Mention in Dispatches" en het Distinguished Service Cross, Nederland verleende hem het Bronzen Kruis, de gouden De Ruytermedaille en het ridderschap in de Orde van Oranje-Nassau.

UITGEWEKEN

Heeft de oude Zwarte Zee voor de oorlog en ook daarna spectaculaire karweien geklaard, haar grootste roem kreeg ze dus in de Tweede Wereldoorlog. In de meidagen van 1940 was de Zwarte Zee binnen. Kapitein Vet kreeg opdracht naar Engeland uit te wijken en hij deed het met de Isaac Sweers, een in Vlissingen in aanbouw zijnde torpedojager, aan de tros. Vliegtuigen vielen aan nog voordat ze op zee waren en wierpen magnetische mijnen in de vaargeul. "We wisten ze te ontwijken," was alles wat kapitein Vet ervan meldde en toen hij het oorlogsschip in Portsmouth had afgeleverd, is hij nog teruggegaan om te proberen nog meer uit de handen van de nazi's te halen. Onderweg kwam het bericht van de capitulatie en hij zag Nederland pas maanden na de bevrijding terug. In Engeland en de Verenigde Staten kende men toen de Zwarte Zee overal onder haar erenaam: "De oude redder". Als een sleepboot, waarvoor het onmogelijke niet te moeilijk was — dank: zij een kapitein en een bemanning, die bij hun thuiskomst zeiden: "Ach, we hebben gewoon ons werk gedaan..."

Van dat werk tot slot slechts een enkel staaltje. Niét het verhaal uit de invasiedagen van 1944, toen de Zwarte Zee met een oude, van zijn machines ontdane, maar nog schietklare kruiser dagenlang voor de Normandische kust lag, de scheepskanonnen de verdedigingswerken bestookten, terwijl vliegtuigen en eenmansduikboten aanvielen. Toen er een vliegtuig werd neergeschoten en brokstukken op de Zwarte Zee vielen. De kruisercommandant vroeg of hij niet beter ophouden kon en Teun Vet in misschien wat degelijker bewoordingen terugseinde: "Dan zal ik het je wel laten weten."

Ook niet het verhaal van de bomaanval in Falmouth, in 1940, toen vlakbij de Zwarte Zee enkele bommen in het water vielen en de sleepboot zoveel averij opliep, dat ze half kapseisde. Alleen het verhaal van de 23ste september 1942, toen de Zwarte Zee nabij Trinidad het Amerikaanse koopvaardijschip Antinous* te hulp kwam, dat daags tevoren door een Duitse onderzeeër was getorpedeerd. Het schip was ter hoogte van ruim twee getroffen, het maakte slagzij naar bakboord en een deel van de bemanning was in de boten gegaan. Nadat de boten weer waren scheepgezet, maakte de Zwarte Zee 's morgens om elf uur vast.

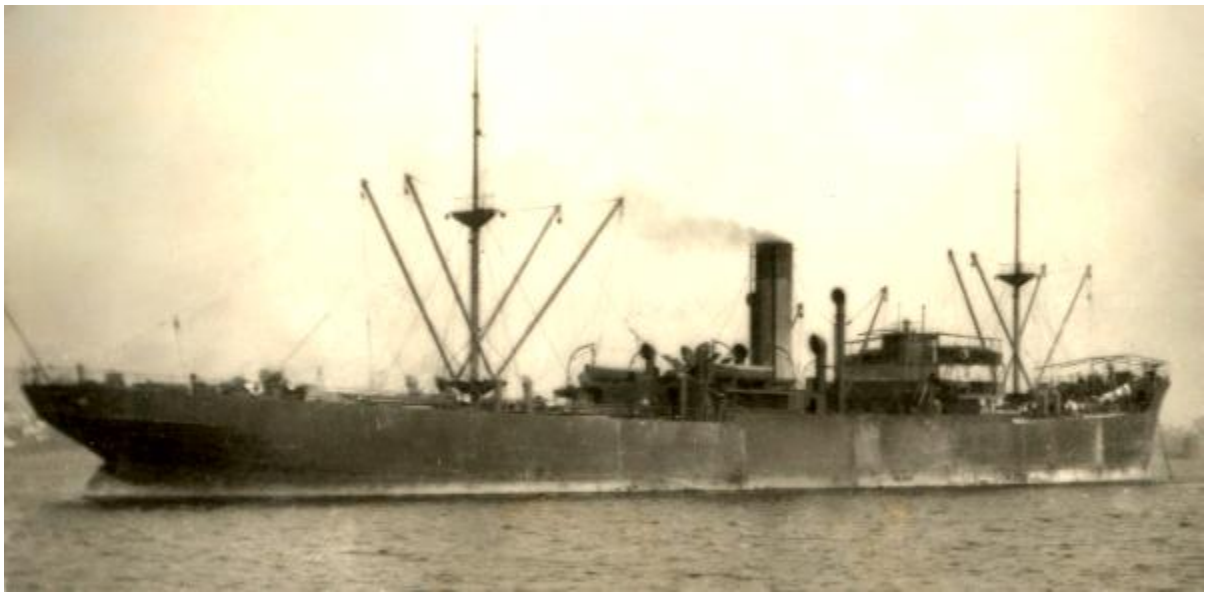
"Om twintig voor één", schreef kapitein Vet in zijn officiële rapport, "zagen we de sporen van twee torpedo's. De ene, die klaarblijkelijk op ons schip gericht was, ging mis, maar de ander raakte de Antinous in ruim één en ze zonk direct na de ontploffing. We lieten snel onze sleeptros gaan en stoomden op volle kracht in de richting waaruit de torpedo's gelanceerd waren. Toen zagen we plotseling een periscoop op 60 meter afstand aan stuurboord en we probeerden de vijand te rammen, tegelijkertijd vurend uit onze twaalfponders".

SOBER RELAAS

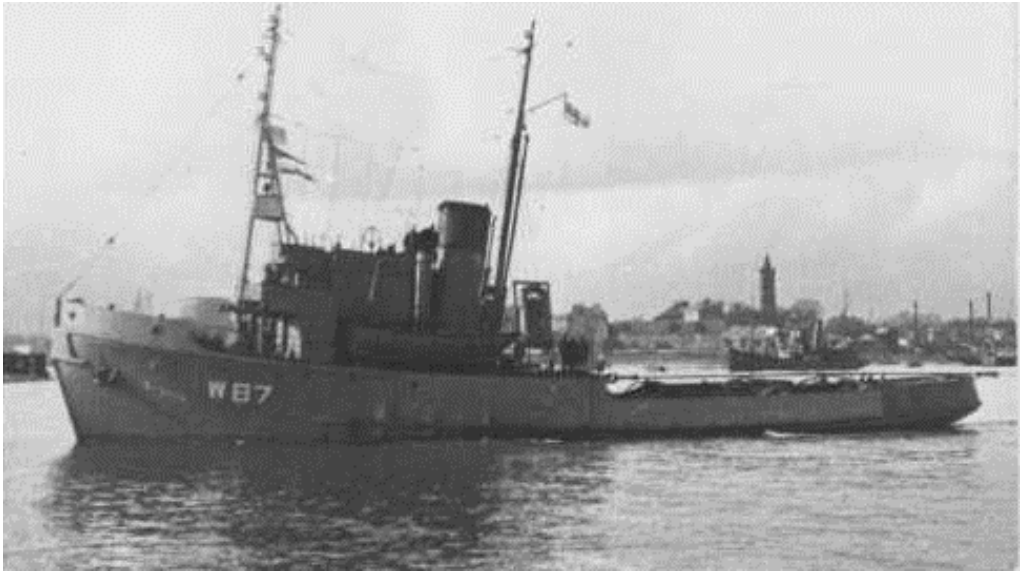
Alsof het niets om het lijf had, deed hij zijn sobere relaas, tussen de vermeldingen van precieze tijdstippen, posities en- waterdiepten door. "Onze poging om de vijand te rammen mislukte, omdat ons schip niet vlug genoeg van koers kon veranderen en de periscoop verdween, maar we bestookten hem met dieptebommen..."

In dit officiële rapport staat slechts dat de onderzeeboot waarschijnlijk beschadigd werd, dat daar alleen geen zekerheid over kon worden verkregen, doordat de zee vol was met olie en wrakstukken van het getorpedeerde schip. Maar later heeft Teun Vet verteld, dat hij de nacht daarop niet slapen kon, omdat hij de gedachte aan een duikbootbemanning, die misschien in een vernietigde boot op de zeebodem lag niet van zich af kon zetten." Dat de Zwarte Zee na de aanval op de duikboot nog een groot aantal opvarenden van de Antinous had gered, vermeldde hij in het rapport slechts terloops.

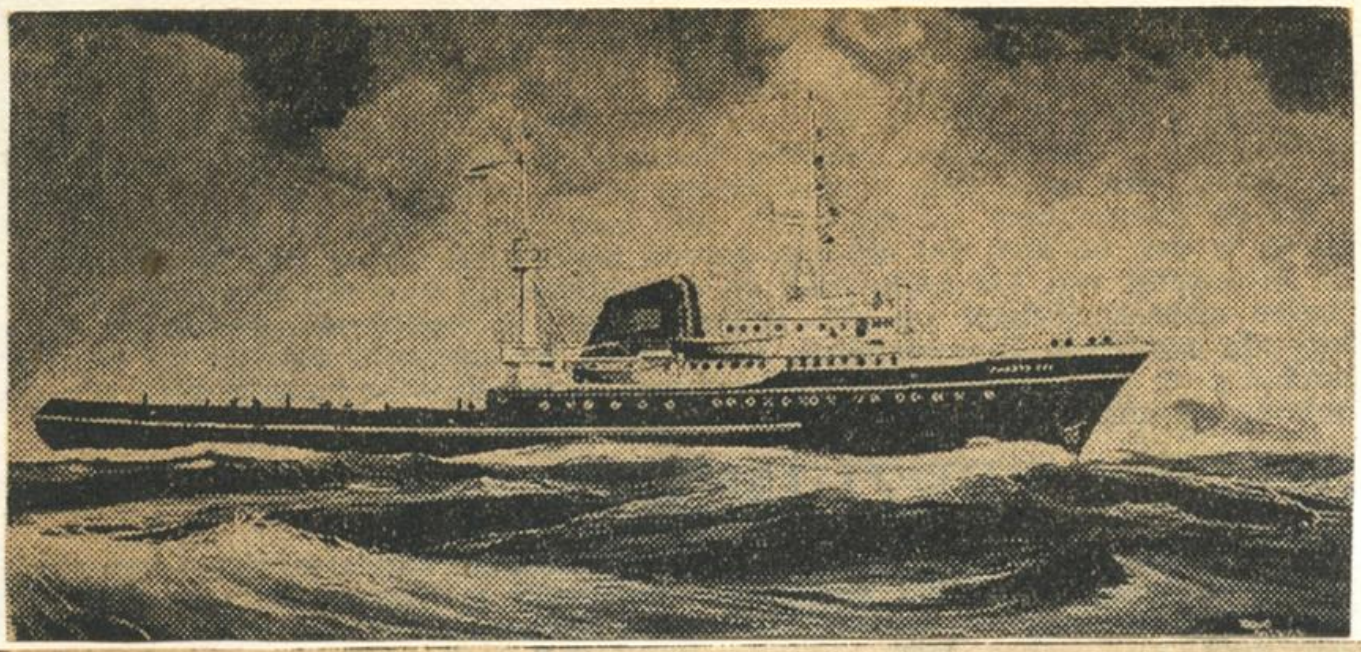
BEGRIP
Op de 23ste juni 1957 stierf deze man, die van de Zwarte Zee in alle zeevarende landen een begrip heeft gemaakt. Juni 1956 was hij, tijdens een sleepreis met zijn schip, ziek geworden en per vliegtuig naar huis. Het was op zijn sterfdag, dat de Zwarte Zee in Maassluis terugkeerde. Op de dag van zijn begrafenis hingen de vlaggen er halfstok en de rouwstoet ging langs het schip, dat vijf jaar later zijn grote naam zou moeten afstaan aan een nieuwkomer.
Een beetje ondankbaar na zon rijke historie? Nee, zeggen ze, bij Smit, alleen de sterkste, de snelste, de grootste verdient deze naam te dragen… (Het Vrije Volk, 11-10-1962).



*ANTINOUS, zie ZWARTE ZEE, deel 2. 23-9-1942 de ZWARTE ZEE samen met de sleepboot HMS BUSY vertrokken van Trinidad voor assistentie aan de ANTINOUS die dreef met schade in positie 08.58 NB. en 59.33 WL. 23-9-1942 ANTINOUS met kap. Hamilton Powell, tijdens een reis van Port of Spain naar Georgetown op 30 mijl ten oosten van Islas Coracero, Venezuela, geladen met o.a. bauxiet, is getorpedeerd door de Duitse onderzeeër U-515 (Werner Henke), de torpedo sloeg in bij ruim II en daarna maakte het schip daarop 20 graden slagzij, water in de machinekamer, met het boordgeschut de U-515 gedwongen te duiken, 20 minuten later gingen de 8 officieren, 27 bemanningsleden en 13 kanonniers het schip in 3 reddingsboten en 2 vlotten, na 3 uur gingen vrijwilligers terug aan boord maar konden de machine niet bedrijfsklaar krijgen. 24-9-1942 alle opvarenden terug aan boord, op sleeptouw genomen door de ZWARTE ZEE, na 5 mijl gestopt om HMS BUSY te laten vastmaken, om 18:25 uur, toen de ANTINOUS gestopt lag, vuurde de U-512 (Wolfgang Schultze) een torpedo af die insloeg in ruim I, de kanonniers vuurden terug zonder resultaat, de bemanning ging weer van boord en zijn door de sleepboten aan boord genomen, 24-9-1942 om 21:10 uur zonk de ANTINOUS op circa 30 mijl ten noordoosten van Isla Corocero, Venezuela. 26-9-1942 de bemanning aan land gezet te Port of Spain. De U-512 is op 2 oktober 1942 tot zinken gebracht door dieptebommen afgeworpen door van een US B-18A Bolo aircraft (99th BS USAAF/71). 51 overleden en 1 overlevende. (Foto U-534: wiki, Birkenhead Docks, Merseyside, Engeland, foto ANTINOUS: uboat.net). (Foto ZWARTE ZEE te water: NN. Foto Prinses Beatrix en W.V. Beelen bij de doop, foto: Dick Coersen/ANP, 12 oktober 1962).



On 24 Sep 42 HMS BUSY while based at Trinidad along with HMS ZWARTE ZEE rescued all 42 survivors of US Merchant ANTINOUS which was sunk by U-512 in pos. 09° 22'N 60° 09'W and landed them at Port of Spain on 26 September. (Info en foto HMS BUSY: sixtant.net).



Zwarte Zee komt eerst op station in Azoren

MORGENOCHTEND heeft L. Smit en Co's Internationale Sleepdienst weer een Zwarte Zee. Want de vierde sleepboot, die deze reeds vóór de oorlog zo beroemde naam draagt, vaart morgenochtend tien uur uit voor de proeftocht en in volle zee zal de directie van J. en K. Smit's Scheepswerven te Kinderdijk het nieuwe schip overdragen aan de reders.

De nieuwe Zwarte Zee is, zoals men weet, met een voortstuwingsinstallatie die niet minder dan 9000 ipk kan leveren, de grootste en sterkste zeesleepboot ter wereld. Die installatie omvat twee enkelwerkende direct omkeerbare viertakt Smit-M.A.N. dieselmotoren met oplading. De schroeven worden aangedreven via Vulcan vloeistofkoppelingen en een tandwielreductiekast. De snelheid is 20 mijl.

Voorts heeft de Zwarte Zee een zeer grote bunkercapaciteit, die het schip in staat stelt, zonder bunkeren zeer grote reizen te maken.

De Zwarte Zee, die vorig jaar door Prinses Beatrix te water werd gelaten heeft al de eerste opdracht ontvangen: onmiddellijk na de overdracht vertrekt het schip naar de Azoren, waar het op station komt.

Er is een bemanning van 31 koppen, waarvan ieder beschikt over een eigen hut. Die hutten zijn over vier dekken verdeeld. Verder is er accommodatie aan boord voor twintig runners.

Verder is de Zwarte Zee uitgerust met een bergingspomp met grote capaciteit, negen aansluitingen voor brandslangen, twee waterkanonnen, twee polyester sloepen, elk voor 40 personen en de modernste nautische en radiotechnische uitrusting.

De vorige Zwarte Zee is nog steeds in de vaart. Dat schip, gebouwd in 1932, heet thans Ierse Zee.

J. en K. Smit heeft nog twee zeesleepboten in aanbouw voor L. Smit en Co's Internationale Sleepdienst: de Hudson en de Orinoco. Beide schepen krijgen een machinevermogen van 3250 pk. Het is de bedoeling, dat de Hudson nog dit jaar wordt opgeleverd en de Orinoco in 1964.

ROTTERDAM - Dit is de nieuwe zeesleper ZWARTE ZEE

Die onder de vlag van L. Smit & Co. de wereldzeeën zal bevaren. Donderdag a.s. zal het schip, de sterkste sleper ter wereld, zijn proefvaart maken. Het vermogen van deze nieuwe ZWARTE ZEE is 9000 PK; zij kan een snelheid bereiken van 20 M.P.U. op de foto zien we de ZWARTE ZEE aan de Parkkade in Rotterdam. (geheugenvannederland.nl, foto: Dick Coersen, 17-04-1963, Fotoarchief 1963-1965, Algemeen Nederlands Persbureau).

ZWARTE ZEE, IMO 5423128, PIZQ. 1.539 BRT, 155 NRT. 77,50 (68,71) x 12,86 x 6,91 x 5,147 meter. Brandmerk 11476 Z ROTT 1963. 783 ton bunkers. 9.000 IPK, 7.000 EPK, 2 x 12 cyl, 4 tew, 450 x 660, 275 omw/min., vertraagd naar 1 schroef, M.A.N. RBL6612, de werf.
12-10-1962 gedoopt ZWARTE ZEE door H.K.H. prinses Beatrix en te water gelaten, 11-4-1963 technische proefvaart en naar Schiedam, 12-4-1963 technische proefvaart, 17-4-1963 van scheepswerf Gusto naar de Parkkade, 18-4-1963 officiële proefvaart en opgeleverd aan Smit Internationale Sleepbootmaatschappij "Zwarte Zee" B.V., Rotterdam, in beheer bij N.V. L. Smit & Co.'s Internationale Sleepdienst Maatschappij, Rotterdam. 19-4-1963 vaartocht met genodigden en andere mensen die allen te maken hebben gehad met de bouw en het laten varen van het schip. 1972 in beheer bij N.V. Smit Internationale Zeesleep & Bergingsbedrijf, Rotterdam.

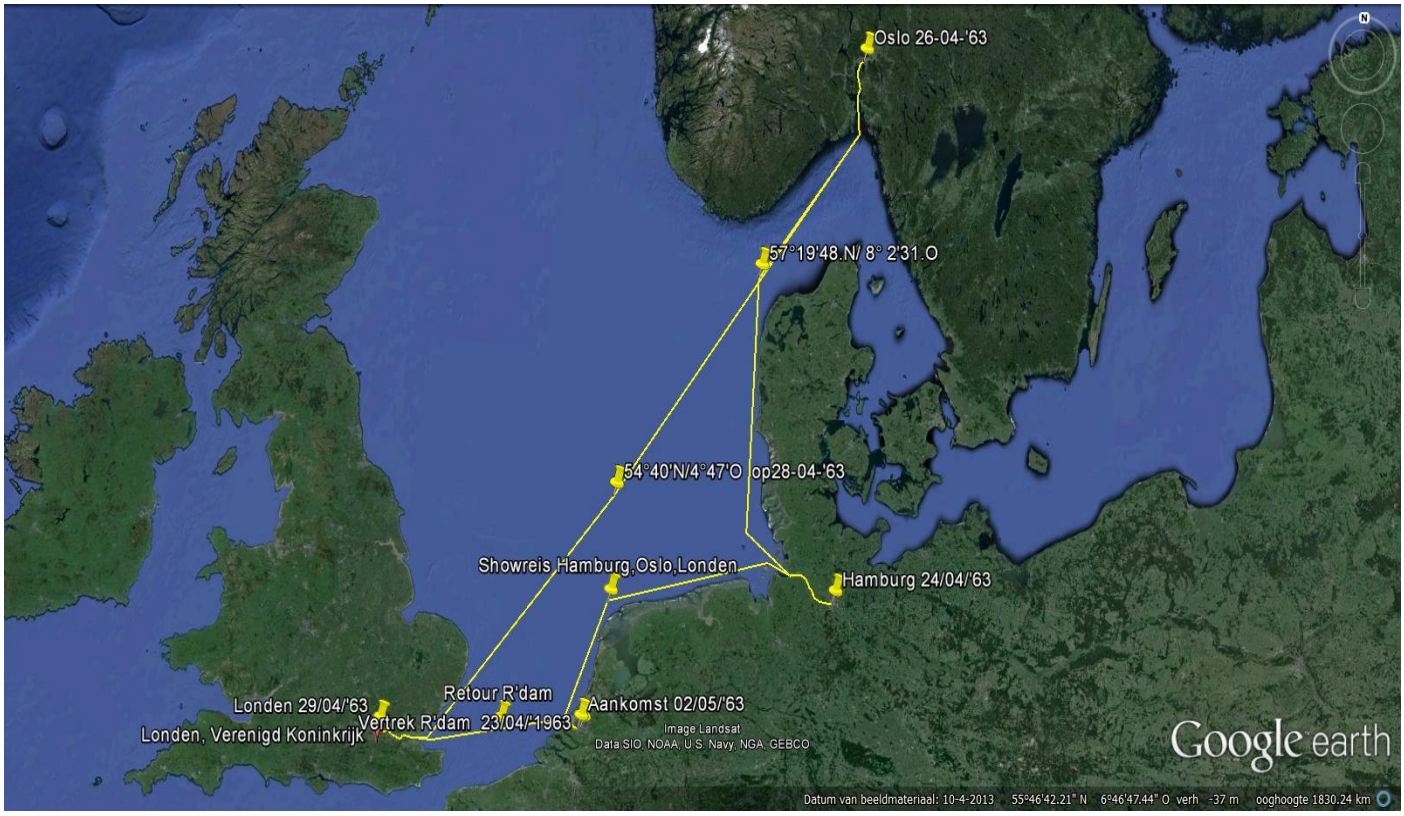
De 1e reis van de ZWARTE ZEE (4) 1963-1964
Geschreven door F.J.R. (Ron) de Jong Beekhuijsen.

Gemonsterd te Rotterdam: Kapitein: A. Poot. 1e stuurman: T. Dragt. 2e stuurman: P. v.d. Hoek. Asp. stuurman: P. Koning. Bootsman: A.C. Rietdijk. Matroos: B. Smallegange, T. Breederveld, C. van Roon, Ch.J. van Gerven. Matroos o/g: F.A. van Dijk, W. Pauwels, A. Dams, S. v.d. Elst. Dekjongen: J.B. van Veenendaal, R.D. Willemse. Kok: K. Neelemaat. Koksjongen: R.F. Duykers. Jongen: F.J.R. de Jong Beekhuijsen, J. Kos. Marconist: J.H. de Nijs. 1e werktuigkundige: P. van Willigen. 2e werktuigkundige: R. Zorgdrager, H. Jongebloed. 3e werktuigkundige: A.L.M. van Sprang, M. v.d. Zwan. Ass. werktuigkundige: J.D.A. Blankers. Leerling werktuigkundige: C.P. Booster. Olieman: W. Varekamp, W. de Reus, J. den Boer. Handlanger: H.G.A. v.d. Hoek.

Dinsdag 23 april, we gaan een korte reis maken.
Er staat ons een zogenaamde show reis te wachten die ons gaat brengen naar Hamburg, (de thuishaven van onze concurrent Bugsier), Oslo en Londen. Een leuk reisje, speciaal voor ons jongetjes die zelden of nooit in het buitenland zijn geweest. Na nog een keer provianderen en de nodige party artikelen aan boord te hebben genomen, een biertje, borreltje en wijntje kunnen we gaan varen. Om 09.50 uur ontmeren we en gaan op weg. Om 11.10 uur wordt het Noorder Hoofd gepasseerd en te 11.25 uur passeren we de Indusboei. De log gaat overboord, we stomen Noorderlijk, richting Hamburg.

Woensdag 24-04-1963
De volgende ochtend om 05.30 uur nemen we bij Brunsbüttel de loods aan boord en stomen de rivier Elbe op onderweg naar Hamburg. Om 09.00 uur komt de havenloods aan boord en te 09.30 uur liggen we gemeerd aan de kade. We blijven tot 12.00 uur aan de kade liggen en vele Oosterburen bezoeken ons schip, ze kijken hun ogen uit en denken misschien 'jammer dat ze niet voor Bugsier vaart'. Om 12.15 uur is het weer voor en achter en vertrekken we met een grote groep Duitsers voor een vaartocht over de rivier Elbe. Om 16.30 uur komen we weer langs de kade te Brunsbüttel om onze passagiers aan wal te zetten, het was een leuk uitje.
Om 18.00 uur vertrekken we weer en stomen naar de Noorse hoofdstad Oslo alwaar we op 26-April na een rustige reis om 05.20 uur afmeren aan de kade. Om 10.00 uur komt de loods aan boord en drie kwartier later ontmeren we met weer veel passagiers aan boord. We varen met flinke speed tussen schitterende fjorden, de Noren vinden het ook allemaal prachtig, ook de hapjes en drankjes vinden gretig aftrek. Om 12.00 uur wordt er weer afgemeerd aan de kade in Oslo, en blijven de nacht aldaar over en mensen die dat graag willen kunnen even lekker de benen strekken. (Foto: NN/ Ron) de Jong Beekhuijsen, aankomst te Hamburg).
Zaterdag 27-04-1963
De loods komt weer eens aan boord en om 06.40 uur ontmeren we. Nadat de loods weer van boord is koersen we richting de hoofdstad van Groot-Brittannië, Londen.
Maandag 29-04-1963
De dag is net begonnen, we nemen de Engelse loods aan boord en stomen naar Gravesend alwaar we om 08.00 uur ten anker gaan. Om 14.00 uur komt er weer een andere Pilot aan boord en een half uurtje later

zijn we weer anker op gegaan en stomen op de River Thames richting Londen, en om 18.15 uur liggen we gemeerd in het Green Dock te Londen.



Dinsdag 30-04-1963
Liggen gemeerd aan de kade en kregen veel bezoekers aan boord, maar ook deze drukte gaat weer voorbij.
Woensdag 01-05-1963
Te 07.40 uur komt de loods aan boord en ontmeren we te 09.00 uur en komen in een sluisje dat we op de heenreis ook al tegen waren gekomen. We worden geschut en stomen weer richting Gravesend alwaar weer van loods wordt gewisseld voor een zeeloods waarmee we doorstomen naar open water van de Noordzee. Te 16.00 uur verlaat ook deze loods de Zwarte Zee en wij zetten koers naar Holland alwaar we donderdag 2 mei arriveren. We varen de Nieuwe Waterweg op en meren om 09.40 uur af aan de kade te Schiedam. De wachtsman van Smit komt aan boord en ieder kan naar huis en mogen de donderdag thuisblijven, mooi om even bij te tanken na al die loodsen en passagiers en soms hele lange dagen voor ons in de kombuis.

Vrijdag 03-05-1963
Een middagje varen met kantoorpersoneel en om 17.00 uur weer terug in Schiedam.
Gemonsterd te Rotterdam: Kapitein: A. Poot. 1e stuurman: T. Dragt. 2e stuurman: P. v.d. Hoek. Asp. stuurman: P. Koning. Bootsman: A.C. Rietdijk. Matroos: B. Smallegange, T. Breederveld, C. van Roon, Ch.J. van Gerven. Matroos o/g: E.J.M. Bakker, L.C. Pons, E. Kemeling, S.A Slotboom. Dekjongen: J.B. van Veenendaal, R.D. Willemse. Kok: K. Neelemaat. Koksjongen: R.F. Duykers. Jongen: F.J.R. de Jong Beekhuijsen, J. Kos. Marconist: J.H. de Nijs, J. v.d. Schoor. 1e werktuigkundige: P. van Willigen. 2e werktuigkundige: R. Zorgdrager, H. Jongebloed. 3e werktuigkundige: A.L.M. van Sprang, H. Houweling. Ass. werktuigkundige: J.D.A. Blankers. Leerling werktuigkundige: C.P. Booster. Olieman: W. Varekamp, Th. van Amen, F.T.M. de Kaper. Handlanger: A. Meijers. Jongen T.D.: A.A. Quak.

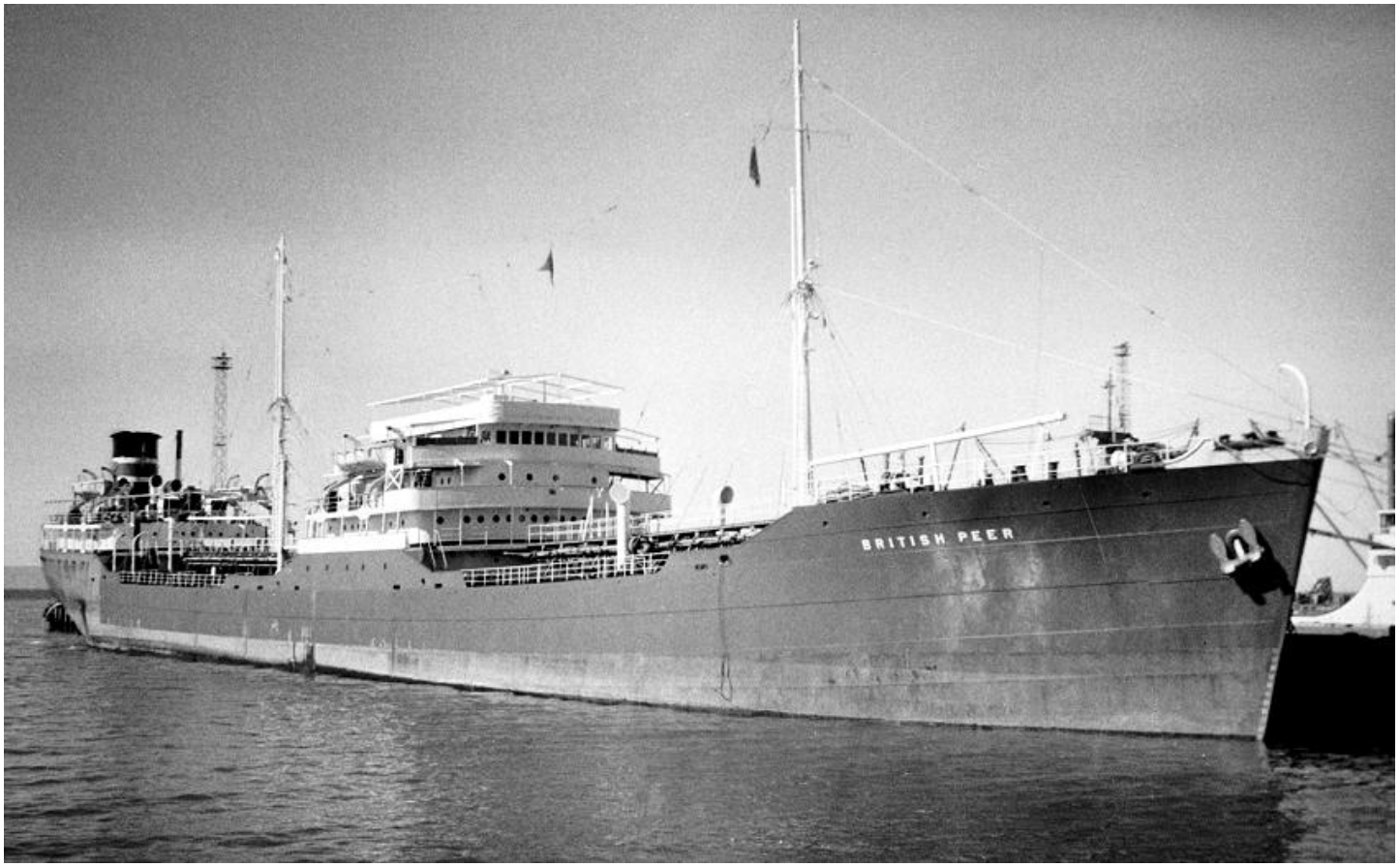
BRITISH PEER Grangemouth, Engeland naar Valencia, Spanje

Maandag 06-05-1963
De Zwarte Zee is vol gebunkerd met brandstof en water, proviand is aan boord genomen dus we zijn er helemaal klaar voor. Voor dat we de reis op gaan is nu het moment gekomen om met de naaste familie eens een stukje op de Noordzee te gaan cruisen, een schitterend uitje voor alle mensen natuurlijk. Als iedereen aan boord is kunnen de trossen los.
Om 11.45 uur is het voor en achter en varen we de Nieuwe-Waterweg op. Om 13.00 uur passeren we het Noorder Hoofd en stomen de Noordzee op. De Zwarte Zee laat zien wat ze kan onder grote belangstelling van onze familieleden, iedereen vindt het allemaal prachtig. Alles wordt bekeken aan boord van stuurhuis tot machinekamer etc. Er wordt gretig gebruik gemaakt van de erwtensoep waar een flinke hoeveelheid van gemaakt is, warme en koude dranken worden geserveerd maar helaas, aan alles komt een eind.
Om 15.00 uur wordt het Noorder Hoofd wederom gepasseerd en stomen we terug naar Schiedam waar we te 17.00 uur aanmeren. Er wordt afscheid genomen van alle familieleden die aan boord waren.
De trossen worden om 18.50 uur losgegooid.
De Zwarte Zee laat haar misthoorn 3 maal loeien ter afscheid, de kade met de wuivende mensen is spoedig uit zicht. DE bestemming is de plaats Grangemouth in de (Firth of Forth) Schotland, waar we een slooptanker gaan ophalen die naar Valencia in Spanje moet worden versleept. Er zijn ook nog vijf runners aan boord gekomen, onder leiding van chef runner Spaans die de sleepreis aan boord van de tanker als bemanning fungeren. Op de sleep waren in die jaren meestal runners aan boord i.v.m de verzekering, of eventuele lekkage van de sleep, of voor het geval dat de sleepverbinding zou (kunnen) breken. Mocht dit het geval zijn dan konden de runners de hele handel weer scheep halen op de sleep, en met behulp van reservemateriaal kon de sleepboot dan weer een nieuwe sleepverbinding maken. We passeren weer eens het Noorder Hoofd en stellen de koers 330 graden, schitterend weer, op naar Schotland.

Woensdag 08-05-1963
Om 02.20 uur meren we af aan de kade te Grangemouth.

Blaasje pikken te Grangemouth, v.l.n.r. Jan v. Veenendaal, Arend Quak, Ton Meijers en Ron.

Donderdag 09-05-1963
Het is vroeg dag voor de bemanning, sleepmateriaal wordt uit het ruim aan dek gelegd, sleepkettingen, voorlopers, nylon rekker, pompen, slangen, er gaat heel wat mee op de slooptanker. Er gaat natuurlijk ook proviand mee en zelfs een fornuisje om te koken, en in het oventje worden meestal de lekkerste broden gebakken door de runner kok. We worden op aanwijzing van de loods langszij de oude B.P.-tanker genaamd "British Peer" (BP Tanker Co. Ltd., Londen, 1950, 8.661 BRT) gemeerd en er wordt direct begonnen met het sleepklaar maken. Proviand etc. wordt aan boord gezet, de runners weten wat hen te doen staat. Binnen enkele uren is het karwei geklaard.
Om 13.10 uur komt de loods aan boord en even later ontmeren we. Om 14.00 uur meren we af in een sluis waar de British Peer zal worden aan gevlet. Niet lang daarna wordt ze door twee havensleepboten in de sluis afgemeerd. Kort daarop wordt de sleepverbinding gemaakt met een voorloper van 60 meter lengte (die is ingesloten op een sleepketting aan boord van de tanker). De voorloper wordt ingesloten op onze nylon rekker van 55 meter, die op zijn beurt weer is ingesloten op onze sleepdraad die een lengte van 1000 meter heeft. Om 15.15 uur ontmeren we en met de sloper achter ons aan, gaan we op weg naar Valencia, Spanje. Te 17.45 uur gaat de loods van boord en stomen we naar dieper water. Om 18.20 uur wordt de sleepdraad gevierd zodat de sleep een meter of 300 achter ons ligt, we sturen richting straat Dover, voor de Fransen 'Nauw van Calais'.
Zondag 12-05-1963
We passeren Dover en steken het Engels Kanaal in, Hastings en Eastborn worden gepasseerd en 's avonds op de platvoet wacht (de vier acht wacht), passeren we Alderney, een van de Kanaal Eilanden op 20 mijlen afstand. We draaien 90 slagen, de wind is Z.W 3 tot 4, dus niks mis mee. We maken 190 mijlen per etmaal dus zo'n 8 mijlen per uur. De sleepdraad wordt gevierd zodat de tanker ongeveer 800 meter achter ons hangt. Op de sleep gaat alles naar wens meldt chef runner Spaans ons.



Dinsdag 14-05-1963
We varen in de Golf van Biscaye, de wind is N.N.W. 5 en de Zwarte Zee slingert en surft op de voor mij te hoge deining. De British Peer rolt en duikt ook flink in de golven en ik heb het idee dat ik zowat in de schoorsteen van dat schip kan kijken. Ik ben zo zeeziek als een hond, en zo te zien niet de enige. Twee dagen duurt het gestamp en geslinger en ik ben dan ook blij dat ik 's avonds om een uur of zeven klaar ben van mijn werk. Douchen en de kooi in denkend "waar ben ik aan begonnen."

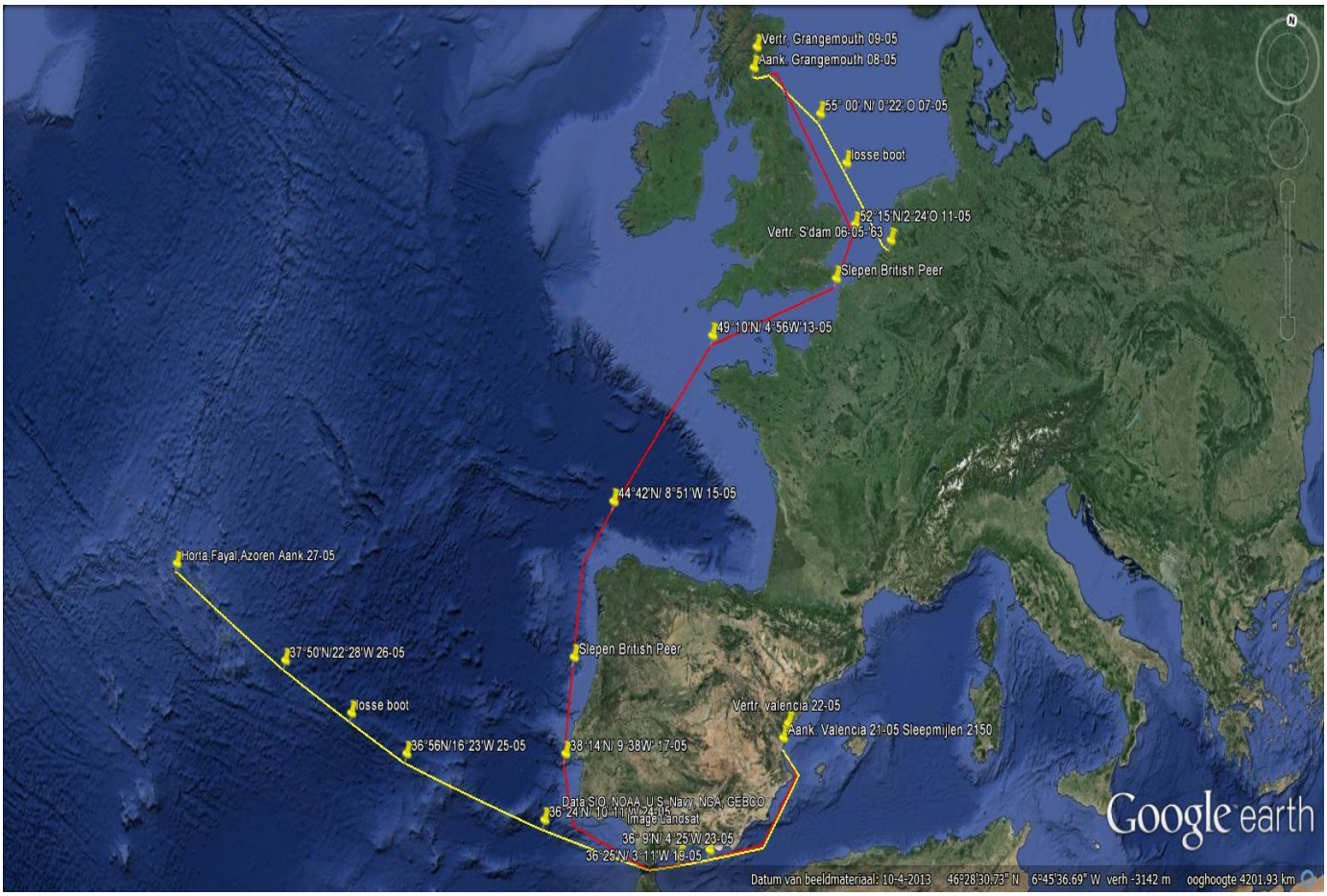
Donderdag 16-05-1963
We varen in de Atlantische Oceaan de wind is N.O. 5 maar de Zwarte Zee ligt een stuk gemakkelijker, wat maakt dat ik mezelf weer helemaal lekker voel, dus we kunnen weer normaal eten 'waar ben ik aan begonnen' ben ik alweer vergeten. We draaien weer 90 slagen en maken weer etmalen van 190 mijlen, op de sleep blijft alles goed gaan horen we van runner chef Spaans, er is elke middag om 12.00 uur radiocontact met de runners. Ze krijgen dan info hoeveel mijlen we gemaakt hebben, op welke positie we ons bevinden, het weerbericht etc.

Zaterdag 18-05-1963
In de avond wordt Cap Espartel op de Noord Marokkaanse kust gepasseerd (door de Hollandse zeelieden Kaap Spartel genoemd omdat ze daar soms verkeerde wind en stroom tegenkwamen in de zeiltijd) en we stomen de Straat van Gibraltar in. Om 24.00 uur passeren we Europa Point, de Rots van Gibraltar heb ik die nacht gemist, we varen in de Middellandse Zee.
Maandag 20-05-1963
We passeren eind van de middag Benidorm en komen nu dicht in de buurt van onze eindbestemming Valencia, dat we de volgende dag bereiken.
Dinsdag 21-05-1963
De loods aan boord. De sleepverbinding met de British Peer wordt losgegooid nadat 2 havenslepers haar hebben vastgemaakt, we hebben er een goede 2100 sleepmijlen op zitten, het sleepmateriaal wordt scheep gehaald op de Zwarte Zee. We wachten tot de tanker langs de kade ligt afgemeerd en gaan bij haar langszij om het reservemateriaal etc. weer terug bij ons aan boord te nemen. Er komt met het materiaal ook een trommel met spatel en daarom heen een houten kuip mee aan boord, na een kleine aanpassing zal het ding op de Hobart gaan fungeren als softijsmaker (we hebben er later inderdaad veel plezier van gehad).
Runnerchef Spaans en zijn collega runners verlaten daarna het schip en gaan terug naar Holland, voor hen is de reis gedaan. De Zwarte Zee blijft een nacht over in Valencia, er kan gestapt worden, wat dan ook gebeurt.

BRITISH PEER, 6-4-1950 te water, 16-8-1950 opgeleverd door Lithgows, Ltd., Port Glasgow (1043) als BRITISH PEER aan British Tanker Co. Ltd., Londen-U.K. Tanker. 8.661 BRT, 4.815 NRT, 12.120 DWT. 12 kn. 3.520 EPK, Burmeister & Wain/ J.G. Kincaid Greenock. 1-6-1956 overgedragen aan BP Tanker Co. Ltd., U.K. Tanker. 8-5-1963 verkocht voor sloop aan Aniceto Fernandez Ordaz, Madrid, 21-5-1963 gearriveerd bij Aniceto Fernandez Ordaz, Valencia, 8-1963 aanvang sloop, gesloopt in 1963. De eerste sleep voor de ZWARTE ZEE, de slooptanker BRITISH PEER, foto: A. Fernandez Ordaz/7seasvessels, afgemeerd te Napier, Australië.

Woensdag 22-05-1963
We ontmeren en vertrekken met bestemming Azoren om op het eiland Fayal, met het plaatsje Horta, om daar stationsdienst te gaan verrichten. Op de route komen we de sleepboot Oceaan tegen die ook met eenzelfde B.P-tanker genaamd "British Yeoman" onderweg is naar Valencia, zij had deze tanker overgenomen van de sleepboot Gele Zee. We stomen langs het transport en op de Oceaan is veel belangstelling om haar grote zuster voorbij te zien stuiven, er worden heel wat plaatjes over en weer geschoten. Als groet worden er weer drie lange stoten op de misthoorn gegeven en beide schepen vervolgen hun reis, de Oceaan naar Valencia en de Zwarte Zee naar Horta, Azoren. (Foto OCEAAN: NN/Collectie Ron).
Donderdag 23-05-1963
Op de achtermiddag-wacht (12:00 tot 04:00 uur) passeren we Gibraltar en Europa Point, en stomen de Atlantische Oceaan in op weg naar Horta. Het is mooi weer en een lichte Westelijke bries. Wij, jonge jongetjes van 15/16 jaar, zijn benieuwd wat ons te wachten staat. De bevaren zeelui vertellen ons verhalen over Horta en wij zien onszelf daar al aan de wal rondlopen, maar nog even geduld. Het werk aan boord gaat gewoon door. Mijn functie als koksjongen bestaat in grote lijnen uit soppen en poetsen in de kombuis en gangen en hutten bij de officieren. Ook douchecellen en toiletten soppen, voel me dus een echte “pleeboy”. Ook driemaal per dag bij de officieren tafels lopen, afwassen en de messroom bijhouden. Voor ons duurt de werkdag meestal 13 uren. Als je 's middags geen thee hoeft te zetten en rond te brengen heb je weleens een uurtje of

twee vrijaf. Aan dek en in de machinekamer lopen de officieren en schepelingen de "vier uur op en acht uur af" wacht in drie stelsels, dus iedereen is altijd bezig.
Ook onze marconist heeft altijd wel wat te doen, hij houdt immers contact met Holland en verzorgt de dagelijkse "Oceaan Post" met het laatste nieuws. Dit alles wordt verkregen door het gebruik van morseseinen.
Maandag 27-05-1963
Vandaag zullen we op Horta aankomen. We varen tussen de eilanden door, Pico aan onze bakboordkant, Sao Jorge aan de stuurboordkant. Om 12.50 uur komt de loods aan boord en even later draaien we de baai van Horta in. Onze agent aldaar (Bensaude) heeft voor een verrassing gezorgd, vanaf de wal klinken eenentwintig saluutschoten ter verwelkoming van de Zwarte Zee met haar bemanning.



Zeekaartje Grangemouth-Valencia-Azoren, de Rode lijn houdt in slepende, de Gele lijn is los varend.

Aankomst van de ZWARTE ZEE te Horta, Fayal, Azoren. Coll. Ron

We gaan ten anker achter twee ankers en het achterschip wordt met enkele trossen op de boei gemeerd.
We krijgen ook twee extra marconisten aan boord, één van Radio Holland en de ander voor de nachtdienst is een Azoriaan genaamd mister Lima. Er wordt continu vierentwintig uur uitgeluisterd of er ergens misschien een schip in de problemen ronddobbert op de Atlantic.
Er wordt met een geldbriefje rondgegaan door onze eerste stuurman en 's avonds kunnen we (niet met z'n allen) de wal op. Van elke dienst mogen er enkele mensen gaan passagieren (heeft onze ouwe besloten). De werk vlet wordt als heen en weer bootje gebruikt. Het blijft dagen rustig, we genieten van het uitzicht dat we hebben en de dagen of avonden dat we de wal op kunnen.

De boulevard van Horta, kaart uit de collectie van Ron

SOLOGNE zee-Port de Bouc

Maandag 10-06-1963
We krijgen het volgende telegram van "Tug", ons kantoor te Rotterdam, dat er ongeveer 250 mijlen Oost van de Azoren een schip ligt te drijven met machineschade. De werkvlet wordt binnenboord gehaald, ankers worden scheepgehaald en de meereinden op de boei gaan lekko. Met de loods aan boord varen we de baai uit waarna de loods het schip weer verlaat. We krijgen opdracht om op normale speed (15 knots), richting opgegeven positie te stomen. Ook krijgen we de naam binnen van het schip waar we naartoe stomen, het blijkt de Franse tanker Sologne te zijn, roepnaam F.O.H.E.
Om 16.30 uur ontvangen we het bericht van Tug dat er een contract op L.O.F. (Lloyd's Open Form) is gesloten en om vast te maken op de Sologne, haar bestemming is La Vera, Port-de-Bouc, oliehaven nabij Marseille. De motoren gaan op fullspeed draaien en de Zwarte Zee spuit door het water, snelheid 20 knots.
Aan de kapitein van de Sologne wordt een telegram gestuurd dat Smit een contract heeft afgesloten met de eigenaren van het schip op L.O.F. dat de Zwarte Zee kan vastmaken. Het schip moet naar Port-de-Bouc worden versleept en ook wordt om de juiste positie gevraagd waar de Sologne zich bevindt. Daarop krijgen we het antwoord dat ze zich bevindt op de positie 33.42 N en 23.00 W, en ze drift een halve knots per uur Oostwaarts. Wij bevinden ons op positie 38.28 N en 25.36 W en stellen onze koers bij.
Aan de kapitein van de Sologne wordt gevraagd een anker uit te sluiten, de Zwarte Zee zal daar haar voorloper op insluiten, veiligheid voor alles. We verwachten dat we morgen rond begin van de middag op locatie van de Sologne zijn.
Dinsdag 11-06-1963
De Zwarte Zee is klaar om in te sluiten. De voorloper ligt gereed met daarop een "sluiting" die aan boord zal worden getrokken op de Sologne met behulp van een zogenaamde drijflijn. Om 15.00 uur arriveren we bij de Sologne (foto: De ZWARTE ZEE komt aan bij de stuurloze SOLOGNE om vast te maken), we komen langszij, een hieuwlijn wordt overgegooid en wordt op de drijflijn geknoopt. Deze wordt met de winch van de Sologne

binnengehaald en de voorloper met sluiting die op de drijflijn is vastgeknoopt, loopt over boord. De mannen op de Sologne sluiten dan de voorloper in op hun stuurboord ankerketting en de Zwarte Zee staat vast.
Dit alles gebeurt bij lichte deining en mooi weer. Op de Sologne wordt na het vastmaken 30 vadem (een kleine 60 meter) ankerketting gevierd. De "grondstopper" van de ankerketting wordt gebruikt als borg en ook worden er extra staaldraden op de ankerketting bevestigd. Als alles gereed is, gaat er gesleept worden, de Sologne hangt nu zo'n 900 meter achter de Zwarte Zee. We kunnen op weg naar Lavera, de oliehaven van Port-de-Bouc. Aan Tug wordt de positie en tijd van vastmaken doorgegeven, de baas moet weten dat alles gelukt is.
Donderdag 13-06-1963
Met een Noordenwind, kracht 4, mooi sleepweertje hebben we een afstand van 240 mijl afgelegd dit etmaal. Op de Sologne gaat alles naar wens, er moet alleen een borgdraad vervangen worden omdat deze op het punt van breken staat. Vanaf de Zwarte Zee wordt advies gegeven hoe het beste de boel goed te borgen is. Nadat dit is hersteld gaan we weer volle kracht (119 slagen).
Zaterdag 15-06
We zijn vandaag de baai van Gibraltar binnengelopen om een vertegenwoordiger van de maatschappij van de Sologne aan boord van dit schip te laten gaan. Dit is snel gebeurd en we vervolgen onze voorspoedige reis. We blijven gemiddeld zo'n 10 knots lopen dus zullen spoedig te Port-de-Bouc aankomen.
Dinsdag 18-06-1963
We varen in de Golf van Lyon en bevinden ons dichtbij Port-de-Bouc, het is dicht van de mist en de misthoorn laat zich dan ook regelmatig horen, om 08.00 uur trekt de mist gelukkig op. We varen richting Port-de-Bouc waar we om 10.00 uur op de rede aankomen. Om 10.30 uur wordt de Sologne ten anker gebracht en wordt de sleepverbinding losgegooid en op de Zwarte Zee het materiaal binnengehaald. Op de Zwarte Zee komt de loods aan boord we en varen de haven in van Port-de-Bouc, waar we afmeren aan de bunker pier, en laden 290 ton brandstof en 30 ton water. We gaan ten anker na het bunkeren en zullen de andere dag onze reis vervolgen, volgens zeggen wordt het wederom Horta, Fayal.

De ZWARTE ZEE arriveert met de Franse tanker SOLOGNE op de rede van Port-de-Bouc. Coll. NSM

Tanker breekt

Op zo'n 250 kilometer voor New York is gisteren de Liberiaanse tanker Spartan Lady in tweeën gebroken. Het schip had meer dan drie miljoen liter ruwe olie aan boord.

Twee van de zesendertig opvarenden overleefden het ongeluk niet. De overigen zijn door de Amerikaanse kustwacht met helikopters in veiligheid gebracht.

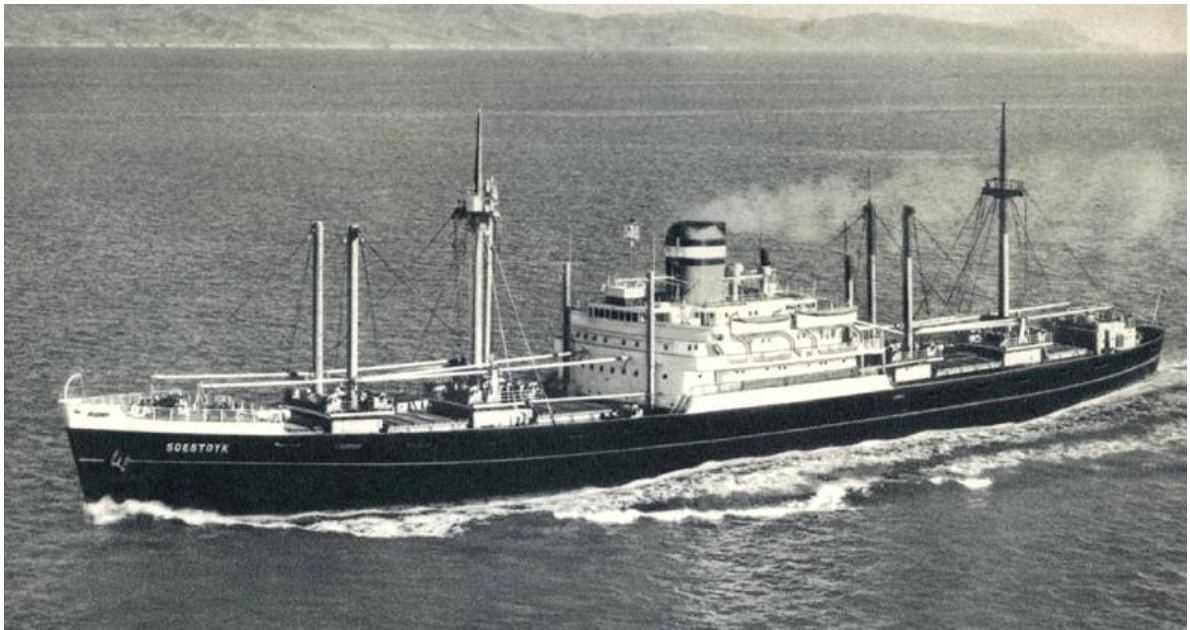
SOLOGNE, IMO 5333646, 16-10-1954 te water, 19-1-1955 op proefvaart, 1-1955 opgeleverd door N.V. Dok en Werf Mij. Wilton-Fijenoord, Schiedam (748) als SOLOGNE aan Soc. Française de Transports Pétroliers S.A., Le Havre. Tankschip. 31-1-1955 naar Cherbourg. 13.322 BRT, 7.235 NRT, 19.788 DWT. 24 tanks, L 927543 cft, 26.265 m3. 14,75 kn. 7.750 EPK, 6 cyl, 2 tew, 700 x 2320, Doxford 70LB6LS, de werf. 1971 in beheer bij Soc. Française de Transports Maritimes.1972 verkocht aan Cia. Maritima Laconia S.A., Monrovia-Liberia, in beheer bij Sea Spartan Steamship Agency Ltd., New York, herdoopt SPARTAN LADY.

4-4-1975 tijdens een reis van Okrika, Nigeria naar New York, geladen met aardolie, op circa 165 mijl zuid van New York, tijdens slecht weer (hurricane) gebroken in positie 39.02 NB. en 71.00 WL., 7-4-1975 achterschip gezonken, 7-4-1975 voorschip door de U.S. Coast Guard tot zinken gebracht in positie 37.02 NB. en 67.49 WL.

Zeekaartje van reis met de SOLOGNE. ROOD is het verslepen van de SOLOGNE van positie naar Lavera, GEEL is losvarend van Horta naar de Sologne, en retour van Lavera weer naar Horta.

Woensdag 19-06-1963

's Middags om 14.00 uur komt de loods aan boord en gaan we anker op. We stomen naar buiten, passeren het breakwater en even later gaat de loods weer van boord. De log gaat te water en we laten Port de Bouc achter ons. We zijn weer onderweg richting station Horta, Fayal. We maken zo'n 300 mijl per dag en varen op een kar, dus gemiddeld 13 knots per uur wat een goede brandstofbesparing is.



Vrijdag 21-06-1963
Om 19.15 uur passeren we Europa Point en komen we weer in de Atlantische Oceaan terecht, een Noordelijke wind, lichte deining vanuit die richting dus schitterend weer om te varen.
Maandag 24-06-1963
Op de voormiddag wacht ontvangen we een telegram van Tug Rotterdam dat we fullspeed moeten gaan varen naar een positie 700 mijlen Noord van Fayal, er drijft daar een Nederlands schip (SOESTDYK van de Holland Amerika Lijn) met de roepletters P.H.P.H. We wijzigen koers tot 340 graden (Noordwest). In de avond om 20.30 uur ontvangen we weer instructies dat het voornoemde wordt gecancelled en van Tug krijgen we instructies om weer koers te zetten naar Fayal. We gaan weer langzamer draaien in verband met brandstofbesparing. (Kaart: HAL).
Dinsdag 25-06-1963
Te 19.00 uur liggen we weer ten anker en met het achterschip op de boei gemeerd te Horta, wachtsman in de nachtwacht, het zal een rustige nacht worden. Dit blijft zo tot:
Dinsdag 02-07-1963
We ontvangen weer bericht van Tug om op normale speed (17,5 knots) op te stomen richting Port of Spain, Trinidad tot nadere orders, we gaan anker op. Om 11.00 uur passeren we het breakwater van Fayal, we stomen de Atlantic in en stellen de koers 224 graden (Zuidwest) het weer is schitterend.

Vrijdag 05-07-1963
We bevinden ons op 23-28 Noord en 45-31 West en moeten even op een kar draaien. Er moet een verstuiver verwisseld worden wat in een half uurtje wordt gedaan en daarna vervolgen we onze reis. De andere dag wordt er ook nog een brandstofleiding vervangen, en ook dit is gauw gebeurd. We naderen onze bestemming Port of Spain, Trinidad om een zuiger en een L.S.T. (Landing Ship Tank, en ex landingsvaartuig) te verslepen naar Johnson Island, een atol even voorbij de Hawaïï eilanden.
Maandag 08-07-1963
We komen om 10.30 uur aan nabij Port of Spain en gaan ten anker. Bij binnenkomst hadden we al een vrachtboot zien liggen dat met haar gehele schip diep in het water lag, ze leek wel zinkende. We kregen dus ook direct een bericht van onze lokale agent dat in verband met de zorglijke toestand van de Panaghiotis, een Griekse vrachtvaarder, de Lloyds surveyor had gevraagd of de Zwarte Zee enige hulp kon verlenen, daar het schip dieper wegzonk in de modder.
Vanaf de Zwarte Zee werd een telegram naar Tug gezonden waarop wij direct het antwoord kregen. Bunkeren in Port of Spain en laat op de Panaghiotis één 6 duims en twee 3 duims pompen met toebehoren achter en ook enige bemanningsleden van de Zwarte Zee, er zal ook nog materiaal vanuit Curaçao worden ingevlogen. De heer Hoogenbosch zal worden overgevlogen als bergingsinspecteur. L.O.F. moet geregeld worden voordat alles in werking zou wordt gezet. (Foto: De PANAGHIOTIS licht diep in het water).

De 6” (Foto) pomp doet zijn werk, de ruimen van Panaghiotis worden leeggepompt. Er moest ook voorzichtig worden gewerkt omdat het gevaar bestond dat de Panaghiotis zou scheuren, haar ruimen 2 en 3 stonden onder water. Nadat alle zaken waren besproken werden pompen overgebracht en ook gingen er vier bemanningsleden van ons over op de Panaghiotis. Te weten de 2e stuurman, 3e Werktuigkundige, 1 matroos onder de gage en 1 jongen van de technische dienst voor de bediening van de pompen.

Bij de foto's: 2e Stuurman Piet v.d. Hoek en 3e w.t.k. Herman Houweling aan boord van de PANAGHIOTIS. De 6 duimer doet zijn best. De Panaghiotis drijft weer, de lading wordt verder gelost.

PANAGHIOTIS, IMO 5269559: 11-1955 opgeleverd door Hitachi Zosen K.K., Innoshima (3753) als PANAGHIOTIS aan Valiente Cia. Naviera S.A., Panama, thuishaven: Monrovia, in beheer bij Ev. P. Nomikos. 10.024/7.053 BRT, 6.127/3.997 NRT, -/15.170 DWT. B 19.878 m3. 6.600 APK, 4.924 kW, Hitachi Seisakusho, Hitachi. 14,5 kn. 1960 thuishaven: Piraeus. 1974 verkocht aan Ramalp Cia. S.A., Piraeus, in beheer bij J.S. Petropoulos, herdoopt MARIA CHRISTINA. 6-1-1978 te Karachi om gesloopt te worden, 4-1978 aanvang sloop te Gadani Beach, gesloopt in 1978.

CARIBEAN en McLEOD Port of Spain naar Hawaii

Op de Zwarte Zee werd intussen hard gewerkt om het sleepmateriaal aan dek te halen voor onze volgende sleepreis. Er moest namelijk een zuiger en een SLT (voormalig landingsvaartuig) worden versleept naar Johnson Island, een atol nabij de Hawaii Eilanden. De mannen komen na het sleep klaar maken 's avonds moe maar voldaan terug aan boord. Beide slepen zijn nu klaar om te verslepen: de zuiger genaamd Caribean en de SLT genaamd McLeod.
Woensdag 10-07-1963
Het is zeer vroeg dag, om 05.00 uur gaan we anker op en om 05.50 uur wordt de Caribean vastgemaakt. Een klein uurtje later wordt de McLeod door lokale sleepboten bij ons gebracht en vastgemaakt. We laten Trinidad achter ons en varen richting Curaçao. Beide slepen volgen ons met een gangetje van 7 knots in een kalme Caribische Zee.

De ZWARTE ZEE houdt gaande voor Willemstad met achter haar de zuiger CARIBEAN

Vrijdag 12-07-1963
We naderen Curaçao waar we binnen zullen lopen voor het bunkeren van brandstof, provianderen etc. De sleepdraden worden opgekort en de McLeod wordt om 15.00 uur overgenomen door haven sleepboten en naar binnen gebracht. De Zwarte Zee blijft voor de haven van Willemstad gaande houden met de Caribean achter haar, we zullen Willemstad binnenvaren zodra er plaats is voor de Caribean om af te meren. Laat in de avond is het zover. De sleepboot Passaat maakt vast achterop de Caribean en de sleepboot Koraal voorop de zuiger. De Zwarte Zee wordt losgegooid en het sleepmateriaal wordt binnengehaald. De twee sleepboten zullen de zuiger naar binnenslepen. Wij passeren om 23.30 uur Fort Amsterdam en de Pontjesbrug. We meren af aan de kade, morgen is er weer een nieuwe dag.
Zaterdag 13-07-1963
We ontmeren om 01.20 uur van de kade waar we tijdelijk afgemeerd lagen, en om 02.15 uur meren we aan bij de Nieuwe Werf, waar we 295 ton brandstof laden. 's Middags om 13.15 uur komt de loods aan boord en we verhalen een uurtje later naar een ligplaats in de Nieuwe Haven.
Die middag krijgen we ook weer een lading proviand aan boord, het is sjouwen en zweten in de warme zomerzon op Curaçao.
Na al dit werk zijn (behalve de man van de nachtwacht) allen gereed om de benen te gaan strekken en een biertje, of iets dergelijks, te gaan doen in Willemstad, kortom er is genoeg te doen voor iedereen op Curaçao.
Ook de volgende dag (zondag) is het grootste gedeelte van de bemanning vrij en kan er weer gepassagierd worden, dus daar wordt dan ook gretig gebruik van gemaakt.

Wij die in de kombuis werken vallen niet onder de stappers, we maken gewoon onze uurtjes en zorgen voor thee, koffie, ontbijt en middageten voor degenen die niet de wal op zijn. Onze beurt is pas 's avonds na 19.00 uur, als we geluk hebben.

Zoek de zon op in de Caraïbische Zee, Arend, Ron, Rob, Ton, gehurkt Jan.

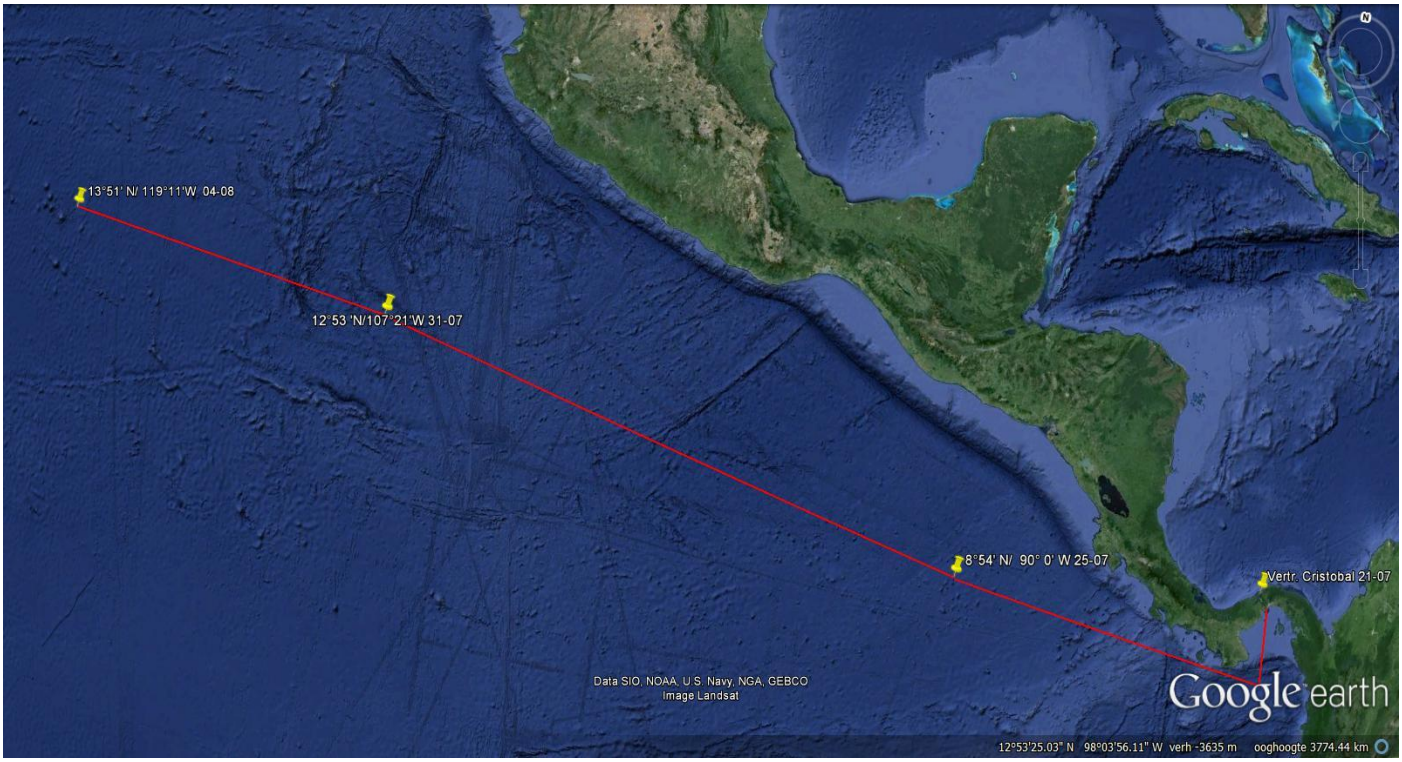
Morgen is het maandag en dan gaan we weer verder met onze reis, maar eerst een Amstel biertje aan de wal halen, aan boord wordt namelijk niet geschonken onder de achttien jaar.

ZWARTE ZEE met de CARIBEAN en McLEAD passeren de Pontjesbrug, onderweg naar het Panama Kanaal.

Maandag 15-07-1963
Het is weer zeer vroeg dag voor de bemanning, om 06.00 uur komt de loods aan boord en drie kwartier later liggen we met de kop gemeerd, aan de boei. De Caribean en de McLeod worden aangebracht door twee havenslepers.
De bootsman en zijn matrozen sluiten de voorlopers in op de nylonrekkers van de Zwarte Zee. De sleepboten Passaat en Koraal maken achter op onze beide slepen vast, zij gaan fungeren als stuurboten, we moeten namelijk door een vrij nauwe havenuitgang weer in de Caribische Zee zien te komen.
We stomen met de twee slepen naast elkaar de haven uit en zodra we weer buiten de haven zijn worden beide sleepdraden gevierd, de Caribbean hangt verder achter de Zwarte Zee dan de McLeod. De Passaat en de Koraal hebben inmiddels losgegooid en nadat we op dieper water zijn worden de slepen op lengte gevierd. De wind is Oostelijk 2 tot 3, een licht golvende zee, op naar Cristobal in Panama, alwaar we door het Panama Kanaal moeten om naar onze bestemming, Johnson Island, Hawaii Eilanden, te varen. De snelheid op dit reisje van Willemstad naar Cristobal ligt rond de 180 mijlen per etmaal, ongeveer 7,5 knots per uur.
Vrijdag 19-07-1963
Na dit reisje vol schitterend weer, arriveren we vandaag te Cristobal. Om 15.30 uur worden de sleepdraden opgekort zodat beide slepen niet zo ver meer achter ons hangen, en wij eventueel wat sneller koers kunnen wijzigen, dit in verband met de drukte van het scheepvaartverkeer aan de in- uitgang van het Panama Kanaal. Om 16.15 uur komt de loods aan boord en een uurtje later wordt de L.S.T. McLeod binnen de break waters overgegeven aan een havensleepboot die haar naar de kade in Cristobal zal brengen. Wijzelf gaan ten anker buiten de vaarroute, met achter ons de zuiger Caribean.
Om 19.15 uur wordt ook de Caribean overgegeven aan een havensleepboot.
Om 19.30 uur gaan we anker op, om te Cristobal langs de kade af te meren. Bij het meren aan de kade weigerde de machine op achteruit, daar we op één machine direct omkeerbaar manoeuvreren. Met de andere machine die standby was, kon niet meer gemanoeuvreerd worden, daar er geen werklucht meer was.
Door beide ankers te laten vallen en omdat er reeds twee meertrossen waren uitgezet, werd de Zwarte Zee afgeremd en kon schade worden voorkomen. We liggen nu veilig afgemeerd, en de vier bemanningsleden die we achterlieten op de Panaghiotis te Trinidad, keren weer terug aan boord bij ons. De brandstof en watertanks worden weer vol gestort voor de oversteek in de Stille Oceaan, door de bevaren zeelui 'Pacific' genoemd. Er wordt 's avonds nog even flink gestapt in het Panamese, als we gaan varen zullen we naar men zegt een weekje of vier tot vijf op de lange deining varen.
Zaterdag 20-07-1963
We varen, door eerst in enkele sluizen te zijn geschut, het Panama Kanaal door naar de Pacific kant. Ook daar worden we weer geschut in enkele sluizen en komen aan in Balboa, waar we op de rede ten anker gaan.
Zondag 21-07-1963
De Caribean en McLeod worden door twee havenslepers aangebracht, en op het sleepgerei van de Zwarte Zee ingesloten. Matroos Van Roon wordt overgezet op de Caribean, hij is deze reis runner en zorgt voor een goede communicatie tussen sleepboot en sleep, op de McLeod varen geen mensen mee. Om 13.25 uur wordt het anker gelicht en vertrekken we richting Johnson Island.

De CARIBEAN en McLEOD volgen gewillig op weg naar Johnson Island, iets voorbij de Hawaïi eilanden.

Zondag 28-07-1963
De eerste week vanaf Panama zit erop. We hebben weer een gemiddelde van 180 gesleepte mijlen per etmaal. Het windje is variabel en een lange deining, je wordt dus automatisch in slaap gewiegd in je kooi. Dagelijks gaat natuurlijk ook de klok elf tot dertien minuten terug, al naar gelang de afgelegde mijlen dat etmaal.



Zeekaartje t/m 04-08 slepend CARIBEAN en McLEOD

Zondag 04-08-1963
Vandaag is het de tweede week die we op zee zijn, alles gaat zijn gangetje. Aan dek wordt druk gesopt, geschilderd en het sleepgerei wordt elke wacht goed nagekeken, we moeten de boel heel houden als het kan. In de machinekamer, door de dekdienst ook "vetloods" genoemd, loopt ook alles gesmeerd.
De kok met zijn maat doen hun best om het iedereen naar de zin te maken. Ik herinner mij dat op zaterdag het meest werd gegeten, eigenlijk gebunkerd. Het was vaste prik: bruine bonen, kapucijners en voor de afwisseling erwtensoep, en dit was ook de maaltijd in de tropen op de zaterdag! De bruine bonen en kapucijners werden door de meesten voorzien van gebakken en rauwe uien, zilveruitjes, augurk, piccalilly en niet te vergeten uitgebakken spek met het daarbij behorende vet. Vaak bleven er wel een paar maaltjes bonen over, die dan meestal door de 'hondenwacht', 's morgens om 04.00 uur, opgewarmd en genuttigd werden.
Meestal op de zondag, als we kip of biefstuk aten, draaide onze ijsmachine (meegenomen van onze eerste sleep de British Peer) op volle toeren.
Zondag 11-08-1963
Onze derde week op zee, het weer is buiig, de wind is N-N-O 4 tot 5 en we bevinden ons op 13-53 N en 140 W. We maken nog steeds goede snelheid rond de 160/170 mijlen per etmaal. Op de sleep gaat ook alles naar wens, de reis loopt op rolletjes.
Zondag 18-08-1963
Week vier zit erop, alles gaat zoals het de hele reis al gaat, zonder problemen en je komt geen boot tegen op die grote plas. Enige bemanningsleden hadden van een lange pikhaak een vishengel gemaakt, die was voorzien van een lange nylonlijn, stalen voorlopertje en een haak met een uitgeplozen nylon als nepvisje. In de namiddag rond koffietijd was de pikhaak gebroken dus we hadden beet. Verderop aan het eind van de lijn sprong een behoorlijke vis steeds boven water. Na de boys in de messroom een seintje te hebben gegeven, werd de vislijn binnengehaald en de vis belandde op het achterdek. Het hapje kreeg de naam van Papagaaivis, Koningsmakreel, ik had zo'n vis nog nooit gezien. Er zat in ieder geval vis genoeg aan want bijna iedereen heeft ervan gegeten op vrijdag, visdag. De reis gaat opschieten en de verwachting is dat we aanstaande woensdag arriveren op locatie Johnson Island.
Woensdag 21-08-1963
We arriveren op locatie Johnson Island 16-38 N en 169-25 W (±6.600 sleepmijlen), en te 07.10 uur worden de sleepdraden ingehaald. Om 07.45 uur arriveert er een sleepboot en om 09.25 uur neemt ze de Caribean over nadat deze is losgegooid van de Zwarte Zee, en wordt het sleepgerei binnengehaald. Om 13.00 uur gaat onze werkboot overboord en vijf man onder leiding van de tweede stuurman gaan naar de McLeod om de sleepverbinding uit te sluiten.
Om 14.15 uur wordt de McLeod ook losgegooid en ook dit sleepmateriaal wordt binnengehaald.
Om 14.45 uur wordt de werkboot weer binnenboord gehaald, en komt ook matroos Van Roon weer aan boord, die immers op de run meevoer op de Caribean. De sleepreis zit erop, we hebben in totaal zo'n 6600 mijlen gesleept zonder problemen. Om 15.35 uur stomen we weer, de log gaat overboord en we laten Johnson Island (wat niet meer is dan een zogenaamd atol met daarop raketten?) achter ons, op naar het volgende karwei(tje).

Donderdag 22-08-1963

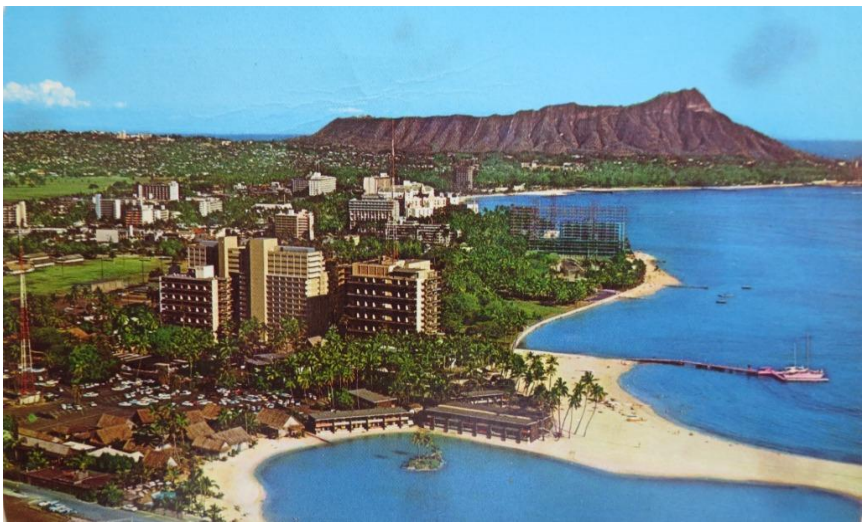
Wij zijn vanochtend bij ons volgende karwei aangekomen.
We hebben gisteren een telegram gekregen dat we onze kleine zuster, de sleepboot Rode Zee van brandstof en water moeten gaan voorzien. Wij zijn dus niet de enige sleepboot die zich nabij de Hawaii eilanden bevindt.
De sleepboot Rode Zee sleept ook twee slepen vanaf Trinidad naar Johnson Island evenals de sleepboten Elbe en Tyne die ook bij ons in de buurt zijn. We hebben opdracht van Tug Rotterdam gekregen om later ook deze schepen van de nodige brandstof te voorzien. We zijn deze ochtend om 06.45 uur bij de Rode Zee gearriveerd op positie 16-18 N en 165-43 W.
Gisteren en vandaag in de vroege ochtend zijn alle benodigdheden voor het bunkeren op het achterdek klaargelegd. Slangen voor brandstof en water zijn bij ons aan boord reeds aangesloten, deze zullen geborgd op een lange drie duims tros naar de Rode Zee worden getrokken en ook door haar bemanning op de brandstof en de drinkwaterpunten worden aangesloten. De Rode Zee zal wel eerst door de Zwarte Zee vastgemaakt worden zodat we de slangen niet kapot kunnen trekken.

Foto: De ZWARTE ZEE gezien vanaf de RODE ZEE, coll. J. Dekker

De Zwarte Zee gaat vastmaken voor bunkeren Rode Zee
De Rode Zee wordt om 08.00 uur vastgemaakt en we starten met bunkeren wat gebeurt bij schitterend weer en licht golvende zee. 's-Middags om 13.20 uur stoppen we met water overgeven, we hebben 38 ton overgepompt, de slangen worden losgegooid. Een half uurtje later wordt de brandstofpomp gestopt (de Rode Zee heeft 71 ton meer in haar bunkers dus ze kan weer even vooruit) en de brandstofslangen worden weer bij ons aan boord gehaald.
Om 14.00 uur wordt de Rode Zee losgegooid, even later is ons sleepgerei binnen en na drie lange stoten op de misthoorn van beide schepen volgt een ieder zijn eigen koers.

Foto: De Zwarte Zee geeft brandstof en water aan de Rode Zee. Coll. J. Dekker

Onze koers gaat richting Honolulu op het mooie Hawaii eiland Oahu, niet heel ver van Pearl Harbor, wel bekend uit de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog, waar de Jappen flink huishielden met de nodige gevolgen daarna. Na een etmaal op zee komen we op zaterdagochtend vroeg voor de haven van Honolulu aan. De toren met de tekst Aloha, dat welkom betekent, valt mij als eerste op.



Postkaarten: Diamond Head, Hawaïi en Hula meisjes, Hawaïi

Zaterdag 24-08-1963
Om 06.15 uur komt de loods aan boord en om 07.30 uur liggen we gemeerd aan de bunkerpier want de Zwarte Zee kan wel weer enige tonnen brandstof gebruiken. Er wordt 375 ton gebunkerd en er wordt ook geproviandeerd, daarna verhalen we naar een ligplaats dichtbij de stad Er wordt rondgegaan door onze 1e stuurman met een geldbriefje want de benen mogen na een maand op zee wel even worden gestrekt. Ieder die niet noodzakelijk aan boord hoeft te blijven gaat dit dan ook doen. Voor ons jonge jongetjes is er niet zo gek veel te doen, behalve rondkijken in de stad naar mooie Hawaiiaanse meisjes en een Colaatje of milkshake drinken in een van de vele barretjes. Een alcoholische versnapering is er ook hier niet te krijgen voor ons, je moet 21 jaar zijn om aan een biertje te komen. We mogen toch al niets van dit spul krijgen omdat we ook in Holland 16 jaar moeten zijn wil je een biertje in de kroeg krijgen, maar we vinden het toch wel leuk en gezellig hier. Ik denk maar zo, als je hierheen met vakantie wil en lekker op Waikiki Beach in de zon wil liggen, kost je dat heel veel geld en wij lopen hier en het heeft ons niets gekost. Het nadeel hiervan is dat wij zo'n twaalf uur per dag in de kombuis, messroom etc. moeten werken, ook dit weekend. Maar geen gezeur, we hebben genoten en je komt normaal gesproken niet gauw met je vijftiende jaar op Hawaii terecht zullen we maar denken. Maar aan alles komt een eind.

Een dikke Amerikaan van onze agent te Honolulu.

Maandag 26-08-1963
Om 09.50 uur komt de loods aan boord en om 10.00 uur gaan we van de kant.
We vertrekken wederom richting sleepboot Rode Zee om nogmaals wat brandstof en proviand aan haar over te geven. Op de 1e wacht (20.00 uur tot 24.00 uur) om 23.35 uur, arriveren we bij de Rode Zee en er zal worden gewacht tot daybreak voordat er weer wordt gebunkerd.

Dinsdag 27-08-1963
Om 06.50 uur wordt de Rode Zee op het voorschip vastgemaakt en om 07.10 uur beginnen we weer met brandstof over te pompen. Alles gaat zeer voorspoedig en we zijn om 09.30 uur klaar met bunkeren, er is 51 ton brandstof overgepompt op de Rode Zee. De bunkerslang wordt losgegooid en scheep gehaald, om 09.50 uur wordt de sleepverbinding losgegooid en we gaan op weg naar ons volgende rendez-vous. We worden gedirigeerd naar de sleepboot Tyne die ook met twee sleepjes onderweg is naar Johnson Island en zij heeft dringend drinkwater nodig, dus gaan we dit even bezorgen. Onze kapitein en de kapitein van de Tyne maken de afspraak dat wij aanstaande zaterdag om 06.00 uur ter plekke zullen zijn.
Zaterdag 31-08-1963
Na een paar etmalen op halve kracht met mooi zomerweer te hebben gevaren zijn we al vroeg aan de gang. Om 06.00 uur wordt onze kleine zuster Tyne op het voorschip vastgemaakt en beginnen we met water overpompen. Ook wordt de werkboot te water gezet en deze vaart diverse malen op en neer naar de Tyne voor wat boodschappen etc. Om 08.30 uur zijn we klaar met water geven, 25 ton zijn we weer armer en op de Tyne kunnen zij hun dorst weer lessen. Om 09.15 uur wordt onze werkboot weer binnengehaald, drie lange stoten op de misthoorns en weg gaan we weer, op naar het volgende karwei. Het betreft nu onze sleepboot Elbe die ook met een zuiger en bak onderweg is naar Johnson Island, we hopen morgenochtend bij haar te zijn.
Zondag 01-09-1963 Ontmoeting met de Elbe.
Om 05.00 uur zijn we bij de Elbe op positie. Zij wordt om 06.05 uur vastgemaakt op het voorschip en nadat de bunkerslang weer overboord is en op de Elbe wordt scheep gehaald en aangesloten, wordt gestart met pompen.

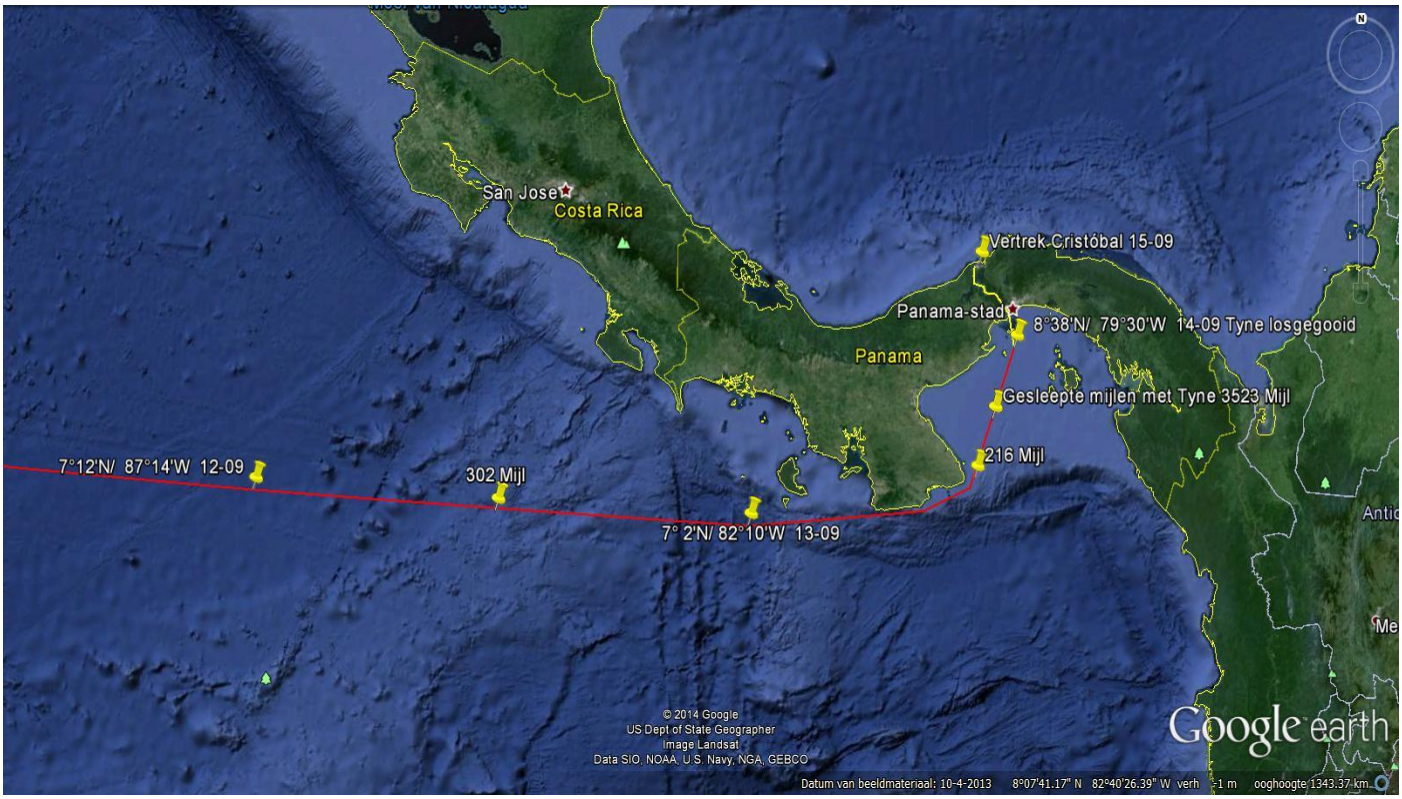
Na het bunkeren maken we nog een rondje voor de foto's.

Om 11.00 uur is het karwei geklaard, we zijn weer wat brandstof lichter en gaan nu toch wel een beetje lijken op een bunker in plaats van een sleepboot. De bunkerslangen worden weer op de Zwarte Zee binnengehaald en de sleepverbinding wordt om 11.10 uur losgegooid en wordt op de Zwarte Zee scheep gehaald voor het volgende karwei. We maken nog een show rondje nabij de Elbe voor de fotografen, en na drie stoten op de fluit gaan we er weer vandoor. We moeten opstomen richting Curaçao dus we beginnen aan de terugreis.
Maandag 02-09-1963
Om 09.00 uur krijgen we bericht van Tug Rotterdam om onze Tyne vast te maken en naar Curaçao te slepen. Ze moet daar spoedig dokken en zal, zoals het er nu uitziet niet op tijd te Curaçao zijn. Daar zij nog steeds slepend is zal de Rode Zee, die ook dicht in de buurt is haar beide slepen overnemen en doorslepen naar Johnson Island. Bij aankomst van de Zwarte Zee is de Tyne bezig om haar slepen over te geven aan de Rode Zee. Nadat dit gebeurd is maken wij de Tyne vast in de positie 10.11 N en 137.40 W.

De RODE ZEE gaat de dubbele sleep overnemen van de TYNE om door te slepen naar Johnson Island.

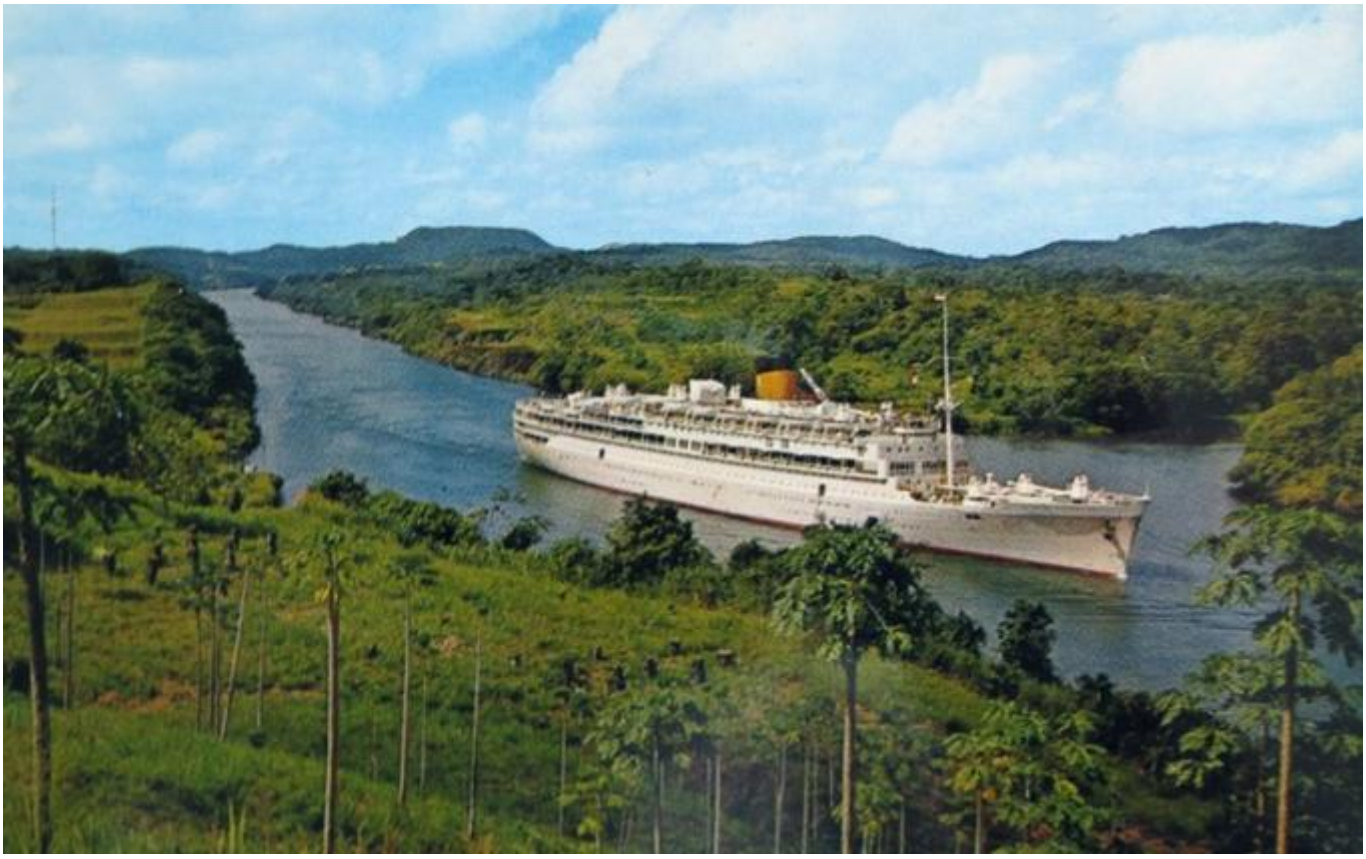
De RODE ZEE heeft beide slepen overgenomen van de TYNE

De Tyne wordt dan vast gemaakt door de Zwarte Zee en naar Panama gesleept. We vieren de sleepdraad 600 meter en gaan op stap met de Tyne achter ons aan, we hebben al gauw de gang erin. 's-Avonds om 20.05 uur wordt besloten om de Tyne volle kracht mee te laten draaien, gang is alles zullen we maar zeggen.
Zaterdag 07-09-1963
Sinds gisteren is het weer buiig en een Zuid Zuidwestenwind, we maken goede vaart en lopen zo'n 12,5 knots per uur dus een gang als een kogel.
Maandag 09-09-1963
Het buiige weer is gelukkig opgehouden Zuid Zuidwestenwind 2 tot 3 dus nog steeds de gang erin.
Vrijdag 13-09-1963
We varen onder de Panamese kust op een afstand van een mijl of twaalf. Morgen zijn we als alles goed gaat te Balboa, Panama alwaar we weer het kanaal door moeten om in Curaçao aan te komen. We genieten van het mooie weer met tropische temperaturen.
Zaterdag 14-09-1963
Om 06.15 uur beginnen we met de sleepdraad in te hieuwen en als dit gebeurd is, gooit de Tyne los op positie 08-38 N en 79-30 W., we hebben er ongeveer 3525 sleepmijlen met de Tyne opzitten. Om 08.00 uur laten we het anker vallen op de rede van Balboa.



Zeekaartje no.2 aankomst Balboa, Panama Kanaal

14-09-1963 Om 08.40 uur komt de loods aan boord en 10 minuten later gaan we anker op. Om 10.00 uur gaan we de Miraflorissluis in met de Tyne (nu op eigen kracht) achter ons. De Zwarte Zee en Tyne worden beide in het midden van de sluis (elk door 4 locomotieven) in positie gehouden, altijd een mooi schouwspel om te zien.



Postkaarten van twee bekenden die Ron vanuit Panama naar Holland zond, de ROTTERDAM en ORANJE

De ZWARTE ZEE vaart de Mira Floris sluis binnen, de TYNE volgt op eigen kracht.

Een half uurtje later verlaten we de sluis en komen in de volgende sluis de Pedro Miguel terecht met hetzelfde ritueel, deze sluis verlaten we ook weer. We stomen het schitterende Panamakanaal in, het is een plezier om hier te varen. Om 13.30 uur gaan we ten anker bij de Gatunsluis waar we twee uur later weer anker opgaan. Om 16.00 uur gaan we de Gatunsluis in, waar we een uurtje later weer uitvaren. Wij gaan te Cristobal voor anker en de Tyne passeert ons, zij gaat alvast op eigen kracht door naar Willemstad, Curaçao waar ze nu ruim op tijd voor haar dokbeurt zal arriveren. Wij blijven de nacht over te Cristobal, een zeer drukke havenstad waar je kunt shoppen, stappen en verder alle dingen doen die onze Lieve Heer verboden heeft, we gaan vanavond even de benen strekken.

Zondag 15-09-1963
Begin van de middag krijgen we pompmateriaal aan boord. Om 15.00 uur gaan we anker op en laten we Cristobal achter ons, we gaan onderweg naar Willemstad, Curaçao. Het windje is O.N.O.-2 prachtig weer en goede vaart in het schip, we hopen dinsdag aan te komen.

Zeekaartje losse boot van Cristobal naar Willemstad

Dinsdag 17-09-1963
Dinsdagmiddag om 16.00 uur passeren we Fort Amsterdam en om 16.25 uur liggen we gemeerd in de Nieuwe haven te Curaçao. We laden brandstof, water en smeerolie dus zijn weer volop voorzien. De benen kunnen weer even gestrekt worden in Willemstad.

Postkaart van de Heerenstraat te Willemstad, Curaçao voor de shoppers.

Woensdag 18-09-1963
We krijgen in de ochtend proviand en drankjes voor de dorstige kelen aan boord. Om 14.20 uur ontmeren we, een kwartiertje later gaat de loods van boord. We varen langs de "pontjesbrug" en Fort Amsterdam en we zijn weer op zee, de wind is nog steeds O.N.O.-2 dus zeer rustig weer. We hebben opdracht gekregen om weer richting Horta Fayal, Azoren te stomen voor stationsdienst.

De ZWARTE ZEE passeert hier de “Pontjesbrug” te Willemstad, Curaçao, foto Arie Eriks (K.N.S.M.)

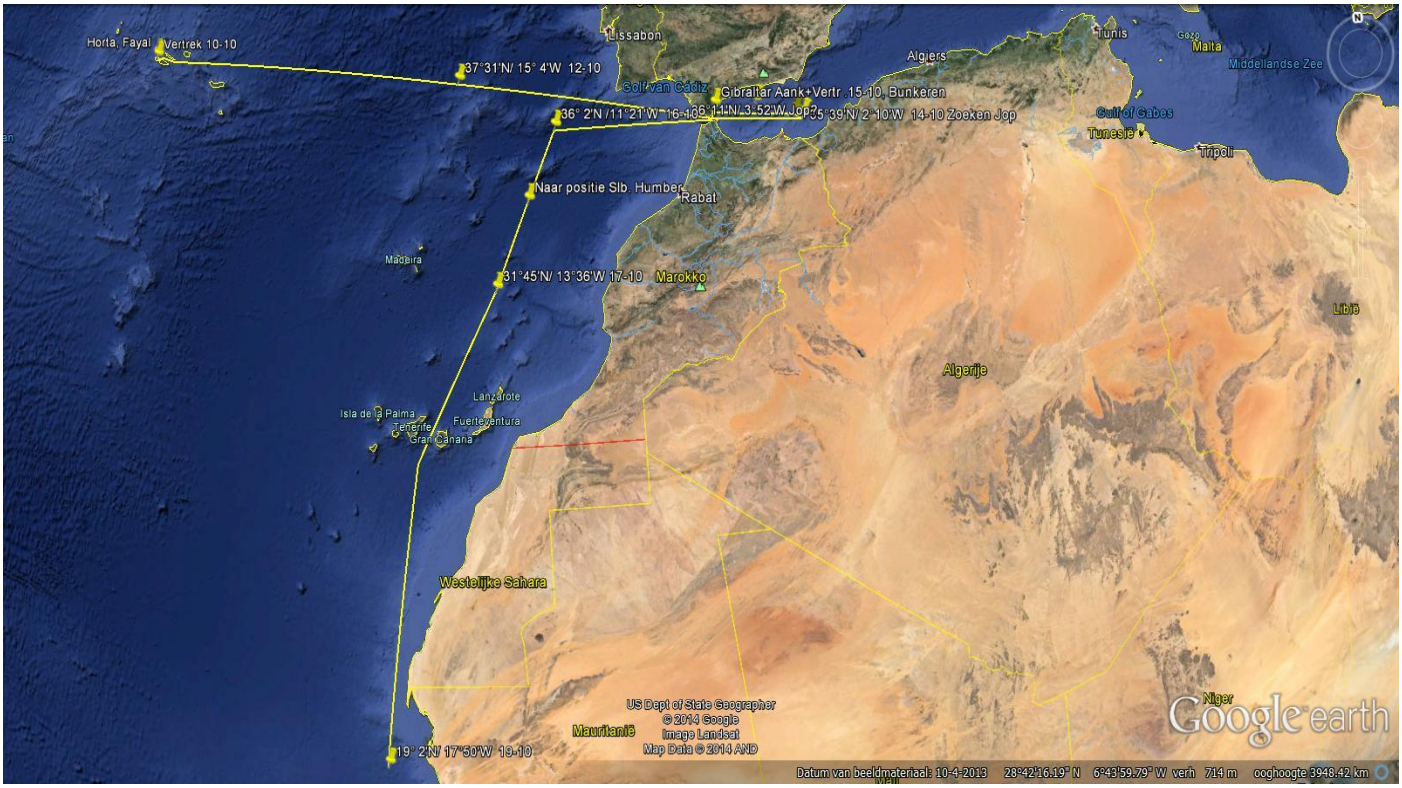
Zondag 22-09-1963
We varen in de Atlantische Oceaan met nog steeds een O.N.O.-windje 2-3. We varen op het gemakje 80 slagen van de schroef en maken 250/260 mijlen per etmaal, we hebben geen haast.
Zondag 29-09-1963
Vanochtend op de 08.00-12.00 wacht zijn we gestopt en liggen te dobberen op de lange oostelijke deining, het is gewoon lekker rustig als je de hoofdmotoren eens een keertje helemaal niet hoort, we hebben dus kennelijk geen haast.
Maandag 30-09-1963
We zijn om 16.15 uur weer gaan stomen (55 slagen) en onze positie is 36.13 N en 27.26 W.
Woensdag 02-10-1963
We hebben opdracht gekregen om ten anker te gaan bij een wat kleiner eiland van de Azoren namelijk Santa Maria alwaar we moeten wachten op reserveonderdelen, hier is het dichtbij zijnde vliegveld voor ons.
We zijn vanochtend om 08.40 uur ten anker gegaan in de mooie baai van Santa Maria en wachten af tot we de spullen aan boord krijgen waarop we moeten wachten, pas daarna zullen we weer naar ons station Horta stomen.

Vrijdag 04-10-1963
Om 19.30 uur worden de reserveonderdelen door de agent bij ons aan boord gebracht en een kwartier later gaan we anker op en verlaten we de reder van Santa Maria met bestemming Horta waar we morgenochtend hopen aan te komen. (Foto Cidade da Horta: wikipedia).
Zaterdag 05-10-1963
We komen voor het breakwater van Horta en om 09.10 uur komt de loods aan boord. We gaan ten anker achter twee ankers en met de kont op de boei, het is nu min of meer al een bekend plekje voor degenen die hun eerste reis maken. Vandaag is het weer "bruine bonen dag" en na de maaltijd gaan de meeste bemanningsleden een middagdutje doen, anderen gaan aan wal of hebben werk te doen.
Donderdag 10-10-1963
Na een paar rustige dagen wordt er weer gevaren.
We gaan om 16.00 uur anker op en stomen de Atlantische Oceaan in naar positie 36.11 N en 03.52 W dus richting Middellandse Zee. Er schijnt daar een boot in de problemen te zitten dus we gaan dan maar die richting uit.

De Zwarte Zee verlaat het station Horta, Fayal op weg naar richting Middellandse Zee

Zondag 13-10-1963
Om 23.00 uur passeren we Cabo Espartel op 20 mijlen afstand en stomen niet lang daarna de Middellandse Zee in.
Maandag 14-10-1963
We varen vandaag in de Middellandse Zee richting opgegeven positie waar het schip met problemen zich moet bevinden. Deze middag om 13.30 uur krijgen we een berichtje dat onze hulp niet meer nodig is, dus we gaan rond en gaan weer naar het Westen. We hebben opdracht gekregen om te gaan bunkeren te Gibraltar, we hopen daar morgenvroeg aan te komen.
Dinsdag 15-10-1963
Vroeg in de ochtend komen we aan voor de "rots" van Gibraltar en om 06.25 uur komt de loods aan boord en varen we naar de bunker pier. Onderweg daarheen varen we pal langs het Amerikaanse vliegdekschip Saratoga, een zusterschip van de Forrestal, het waren toen de grootste vliegdekschepen die bestonden, een imposant gezicht. Ook de rots van Gibraltar was voor ons mooi om van zo dichtbij te aanschouwen. Nadat we gemeerd zijn aan de bunkerpier laden we 123 ton brandstof. Om 10.35 uur ontmeren we weer en laten Gibraltar achter ons, het was dus een zeer kort bezoekje. We krijgen bericht dat we weer retour gaan naar Horta, Fayal.
Donderdag 17-10-1963
We krijgen om 15.45 uur een bericht van Rotterdam om volaan te gaan draaien voor een ontmoeting met de sleepboot Humber van onze maatschappij, zij bevindt zich in positie 11.10 N en 16.29 W. onder de West Afrikaanse kust.

SLEEP &
DUWVAART



Zeekaartje van de Azoren via de Middellandse Zee en Gibraltar naar locatie sleepboot HUMBER.

Zondag 20-10-1963
Na een zeer snelle reis aldaar aangekomen gaan we op 9 vadem (+/- 16 meter) ten anker, een mijl of tien van waar de Humber zich bevindt. Doordat het verderop te ondiep voor ons wordt, drijven we hier stand-by in afwachting van wat er gaat gebeuren. Onze positie 11.04 N en 16.42 W voor de kust van Guinee-Bissau.
Maandag 21-10-1963
De dag is net begonnen. Om 03.00 uur gaat onze werkboot overboord en deze vertrekt naar de Humber die stand-by een scheepje ligt dat daar aan de grond is gelopen en muurvast schijnt te zitten. De werkboot wordt bemand door kapitein Poot, bergingsinspecteur Colthoff, 3e werktuigkundige Van Sprang en matroos Van Gerven. Bergingsinspecteur Colthoff was door een lokale boot reeds bij ons aan boord gezet. Onze werkboot is voorzien van een mast met in top een zinken emmer zodat ze gevolgd kan worden door de radar van de Zwarte Zee. Er zijn ook portofoons mee om contact te houden tussen werkboot, Humber en Zwarte Zee. Om 11.45 uur is de werkboot weer terug, met haar meevarend de sleepboot Humber.

De werkboot keert terug naar de Zwarte Zee, v.v.n.a. C. v. Gerven, A. v. Sprang, Rom Colthoff, Kapt. A. Poot.

Er is na onderzoek gebleken dat het schip total-loss is en er wordt geen Lloyds Open Form contract afgesloten. Het schip (dat wij nooit te zien kregen) blijft liggen waar het ligt, helaas voor iedereen. Bergingsinspecteur Colthoff wordt naar de Humber overgebracht door onze werkboot, en nadat dit gebeurd is halen we deze weer binnenboord en gaan we anker op.

De HUMBER laat zich nog even fotograferen van dichtbij, goede reis.

De Humber passeert ons nog even voor de foto's, beide schepen laten hun misthoorns driemaal horen en ieder vervolgt haar eigen koers. Wij zijn ook inmiddels gaan stomen, onze koers is richting Noord West en onze bestemming is de Bahama's.

Dinsdag 22-10-1963
Gisteren zijn we vertrokken vanaf de positie van de sleepboot Humber (zie vorig zeekaartje).
We hebben de opdracht gekregen om te stomen naar de Bahama's naar een van de eilanden genaamd Grand Bahama met de havenplaats Freeport. Het is een eiland dat niet ver van de kust van Florida ligt zo'n 75 mijl Oost van West Palm Beach. Zuid Oostelijk van ons ligt de hoofdstad Nassau op New Providence Island zo'n 110 zeemijlen bij ons vandaan. Freeport ligt op zo'n 75 zeemijlen ten Oosten van West Palm Beach en ongeveer 80 zeemijlen van Fort Lauderdale, dus Florida ligt niet ver uit de buurt. We maken 80 slagen per minuut dus doen het rustig aan. We hebben een N.N.O. windje kracht 2 en een zomerse temperatuur, en zijn zo over een dag of 10 á 11 op de Bahama's, zo wordt verwacht.

Zondag 27-10-1963
Onze positie 11-10 N en 16-31 W. Nog steeds mooi weer, oostelijk windje kracht 2, licht golvend zeetje en we maken gemiddeld 270 zeemijl per dag, dus alles gaat naar wens. Elke dag wordt de klok gemiddeld 18 minuten teruggedraaid maar daar krijg je ook geen jetlag van.
Woensdag 30-10-1963

We zijn op de 12.00 uur - 16.00 uur wacht 135 slagen gaan draaien, we schijnen dus meer haast te hebben, het weer blijft goed, geen zwaar slingerend schip of iets dergelijks, en we komen al aardig in de buurt van Freeport.