ZEEBRIEF#88 **3 oktober 2013**

ZWARTE ZEE (4) **DEEL 8**

De Maashaven, in charter Palm Line, foto: A. Duncan

30-5-1969 m.s. OBA OVONRAMWEN (ex MAASHAVEN) vlot gebracht met de sleepboten BARENTSZ-ZEE en BRITONIA, ook de ZWARTE ZEE was bij de berging betrokken.
28-5-1969 de ZWARTE ZEE 450 mijl ten zuiden van Takoradi, Ghana. Aan de Zuid-Afrikaanse oostkust betrokken bij de berging van de tanker ANDROS SEA die daar op de kust liep, vlot gebracht en de reis vervolgd. 10-6-1969 van Tafelbaai naar de P.G. 16-6-1969 passage Durban. 8-7-1969 te Dubai.

ANDROS SEA, IMO 5016937, 26-6-1953 opgeleverd door Bethlehem Steel Company, Sparrows Point MD (4517) als ANDROS SEA aan Santander Cia. Nav. S.A., Panama, in beheer bij United Shipping & Trading Co. of Greece S.A., Piraeus (Petros J. Goulandris Sons). 18.713 BRT, 29.659 DWT. 7-3-1974 gearriveerd te Kaohsiung, Taiwan om gesloopt te worden.

22-7-1969 de ZWARTE ZEE t.h.v. Kuria naar Muria Islands. 29-7-1969 te Massawa, Eritrea voor het verplaatsen van een boorschip (WODECO III). 4-8-1969 te Dubai bij de operatie "Champagneglas", het plaatsen van de grote olieopslagtank voor de kust met de sleepboot THAMES. Twee grote zeeslepers begonnen gisteren aan het moeizame karwei om de grootste olietank ter wereld, de Khazzan Dubai I, naar de Arabische Golf te brengen, waar het gevaarte iets buiten de kust van de stad Dubai onder water als opslagplaats voor ruwe olie zal dienen. De tank is even lang als een gebouw van 20 verdiepingen en kan 500.000 ton ruwe olie bevatten. (AH, 13-8-1969).

1969 naar Bandar Abbas, Perzië voor een aan de grond gelopen schip. 1969 de ZWARTE ZEE bij de JOANN B die lekkage had in de machinekamer, naar Bahrain gebracht. Daar de tanker overgenomen door de sleepboot ORINOCO.

JOANN B, IMO 5058698. 29-6-1953 te water. 12-1953 opgeleverd door Shipbuilding Company Ltd., Haverton Hill (458) als CALTEX PERTH aan Overseas Tankship (U.K.) Ltd., U.K. Tankschip. 11.746 BRT. 1968 verkocht aan Texaco Overseas Tankship Ltd., U.K. 1968 herdoopt TEXACO PERTH. 1969 verkocht aan IOC Shipping Corp., Liberia, herdoopt JOANN B. 12-7-1969 van Kharg Island naar Assab. 18-7-1969 op 6 mijl van Bandar Abbas ten anker met lekkage, 29-7-1969 naar Bahrain met de sleepboot THAMES. 30-10-1969 te Kaohsiung om gesloopt te worden. (Foto: dedge/Shipspotting, Calcutta).

5-8-1969 de ZWARTE ZEE en THAMES werkzaam in de P.G. 1969 de ZWARTE ZEE naar Kaapstad, daar de kraanbak ATLAS overgenomen van de RODE ZEE met bestemming Singapore en met latere bestemming Okinawa, 14-9-1969 van Port Elisabeth, Zuid-Afrika naar Okinawa. 6-11-1969 op 200 mijl ZO van Keelung. 9-11-1969 daar de sleep afgeleverd.

18-11-1969 te Singapore. 12-12-1969 van Soerabaja naar Brisbane, Australië. 29-12-1969 van Brisbane met een kraanbak via het Panamakanaal naar New Orleans. 19-1-1970 op 55 mijl NW van Tahiti. 28-1-1970 op 1.300 mijl NW van Tahiti. (±138 mijl/dag, ±5,75 kn./uur). 18-2-1970 te Bilboa. 24-2-1970 van Cristobal naar New Orleans. 4-3-1970 te Orange, Texas.

7-3-1970 van Port Arthur. 11-3-1970 te Norfolk. 15-3-1970 te Norfolk de bemanning gewisseld en naar Newport News Shipyard & Dry Dock Co. 17-3-1970 van Norfolk met 2 Liberty-type schepen (JACOB CHANDLER HARPER en ROBERT ELLIS LEWIS) vertrokken naar Santander. 7-4-1970 te Santander.

JACOB CHANDLER HARPER, MC #2979, 30-10-1944 kiel gelegd, 4-12-1944 te water, 14-12-1944 opgeleverd door Todd Houston Shipbuilding Corp., Houston (184) als JACOB CHANDLER HARPER aan U.S. War Shipping Administration, Houston. Vrachtschip type Liberty EC2-S-C1. 7.247 BRT. 1970 gesloopt bij Recuperaciones Submarinas S.A. te Santander.
ROBERT ELLIS LEWIS, MC #2603. 2-2-1944 kiel gelegd, 7-3-1944 te water, 17-3-1944 opgeleverd door Bethlehem-Fairfield Shipyard Inc., Baltimore (2335) als ROBERT ELLIS LEWIS aan U.S. War Shipping Administration, Baltimore. 7.210 BRT. Vrachtschip type Liberty EC2-S-C1. 1970 gesloopt bij Recuperaciones Submarinas S.A. te Santander.

8-4-1970 van Santander naar de tanker ULYSSES (1957, 18.176 BRT) met machineschade. 9-4-1970 vast en naar Antwerpen, 12-4-1970 te Antwerpen en door naar Pernis voor een dokbeurt. 12-4-1970 te Pernis.
19-4-1970 van Rotterdam naar New York, onderweg de bestemming gewijzigd in Norfolk. 3-5-1970 van Norfolk met 2 Liberty-type schepen (W.S. JENNINGS en THOMAS LE VALLEY) naar La Spezia. 6-5-1970 van Bermuda naar La Spezia. 27-5-1970 te La Spezia.

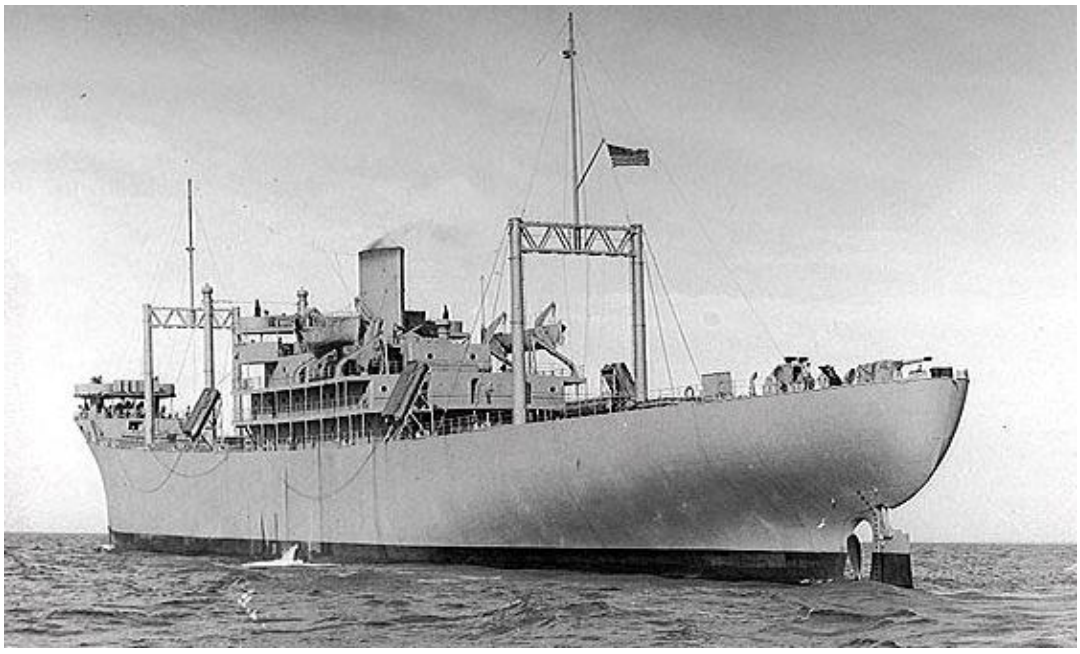
W.S. JENNINGS, MC # 2487, 9-6-1944 kiel gelegd, 25-7-1944 te water, 9-8-1944 opgeleverd door St. Johns River Shipbuilding Co., Jacksonville, Fla. (51) als W.S. JENNINGS aan U.S. War Shipping Administration, Jacksonville, Fla. 7.240 BRT. Vrachtschip type Liberty EC2-S-C1. 1970 gesloopt door Cant. Nav. "Santa Maria", La Spezia.
THOMAS LE VALLEY, MC #2295, 11-2-1944 kiel gelegd, 28-3-1944 te water, 29-4-1944 opgeleverd door J.A. Jones Construction Co., Inc., Panama City, Fla. (36) als THOMAS LE VALLEY aan U.S. War Shipping Administration, Pensacola, Fla. 7.176 BRT. Vrachtschip type Liberty EC2-S-C1. 1944 in dienst bij U.S. Army als aircraft repair ship, herdoopt MAJ. GEN. WALTER R. WEAVER. 1946 in dienst bij U.S. Maritime Commission, Pensacola, Fla., herdoopt THOMAS LE VALLEY. 1970 gesloopt door Cant. Nav. "Santa Maria", La Spezia.

5-1970 van La Spezia naar Varna. 3-6-1970 van Varna naar Kuwait. 6-1970 de sleepopdracht overgedragen aan de BRITONIA (O.T.S., foto: NN-TVDZ, 6-1964), t.h.v. Malta koers gezet naar Takoradi, Ghana om het booreiland OCEAN MASTER II te verplaatsen. 6-1970 op station St. Vincent, Kaapverdische eilanden. 11-7-1970 vanaf station St. Vincent te Takoradi. 23-8-1970 van Walvis Bay naar Tuléar (Toliara, Madagaskar) tijdens een reis met het booreiland ILE DE FRANCE van Port Gentil naar Madagaskar. 8-1970 t.h.v. Kaapstad is de sleep overgenomen door de WITTE ZEE. De ZWARTE ZEE sleepte daarna het booreiland ENDEAVOUR van Takoradi naar Angola. 14-10-1970 op 120 mijl N van Cabinda, Angola. 21-10-1970 t.h.v. Cabinda, Angola.

1-11-1970 vertrokken naar Dakar, vandaar naar New York. 21-11-1970 vertrokken van New York met de sloopschepen CLYTIE en G.W. GOETHALS naar Castellon de la Plana, Spanje. 25-11-1970 de verbinding van de CLYTIE gebroken in slecht weer. 29-11-1970 de G.W. GOETHALS geparkeerd bij de Bermuda's. 1-12-1970 met de weer vastgemaakte CLYTIE bij de Bermuda's. 5-12-1970 de CLYTIE los geraakt en gestrand, 6-12-1970 vlot gebracht. 9-12-1970 nadat het weer verbeterde vertrokken naar Spanje. 31-12-1970 te Castellon.

SLEEP & DUWVAART

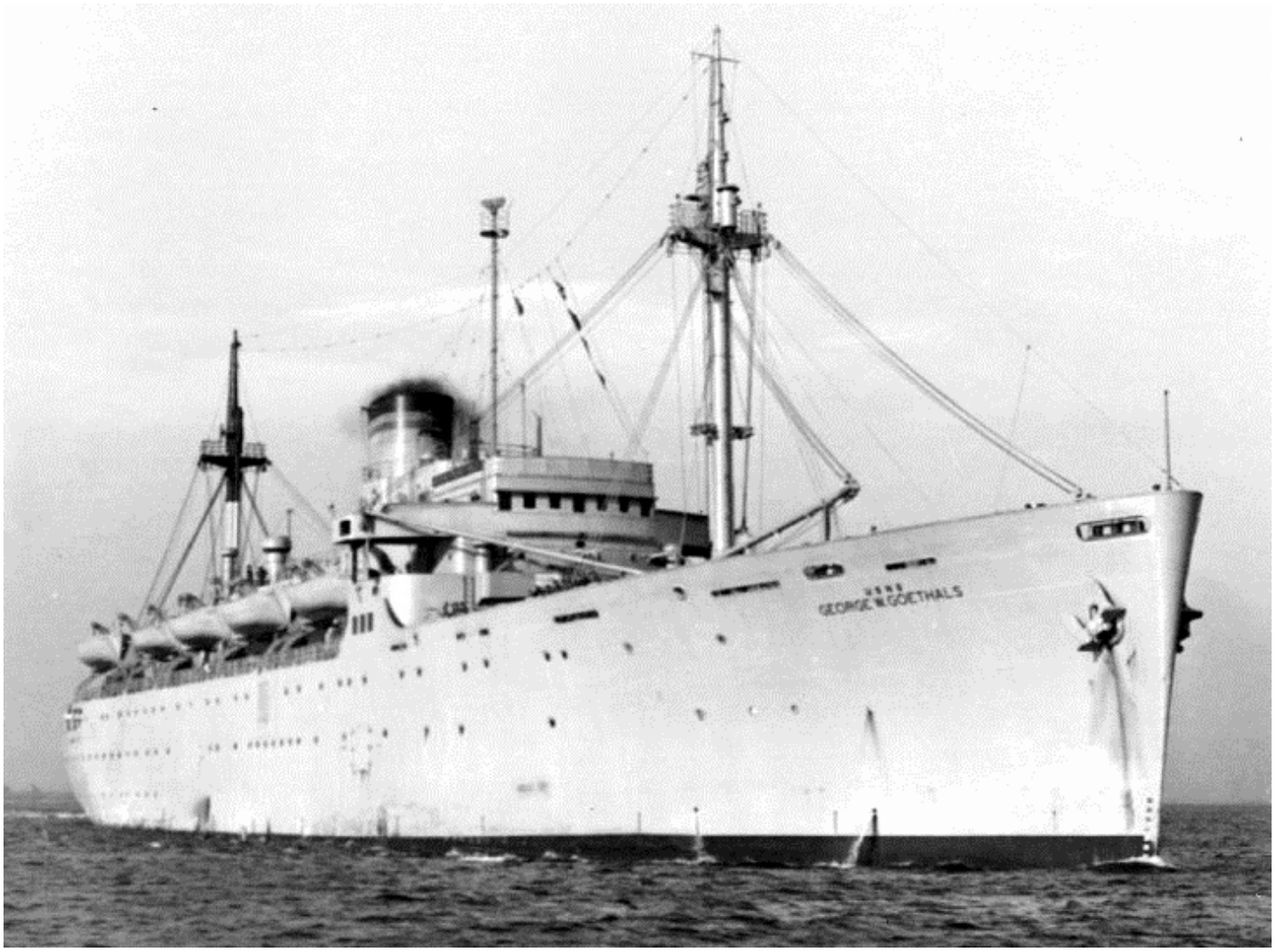
Hèt blad voor de beroeps- en recreatievaart van:
Stoomboten,
Sleepboten,
Duwboten,
(ex) Overheidsvaartuigen



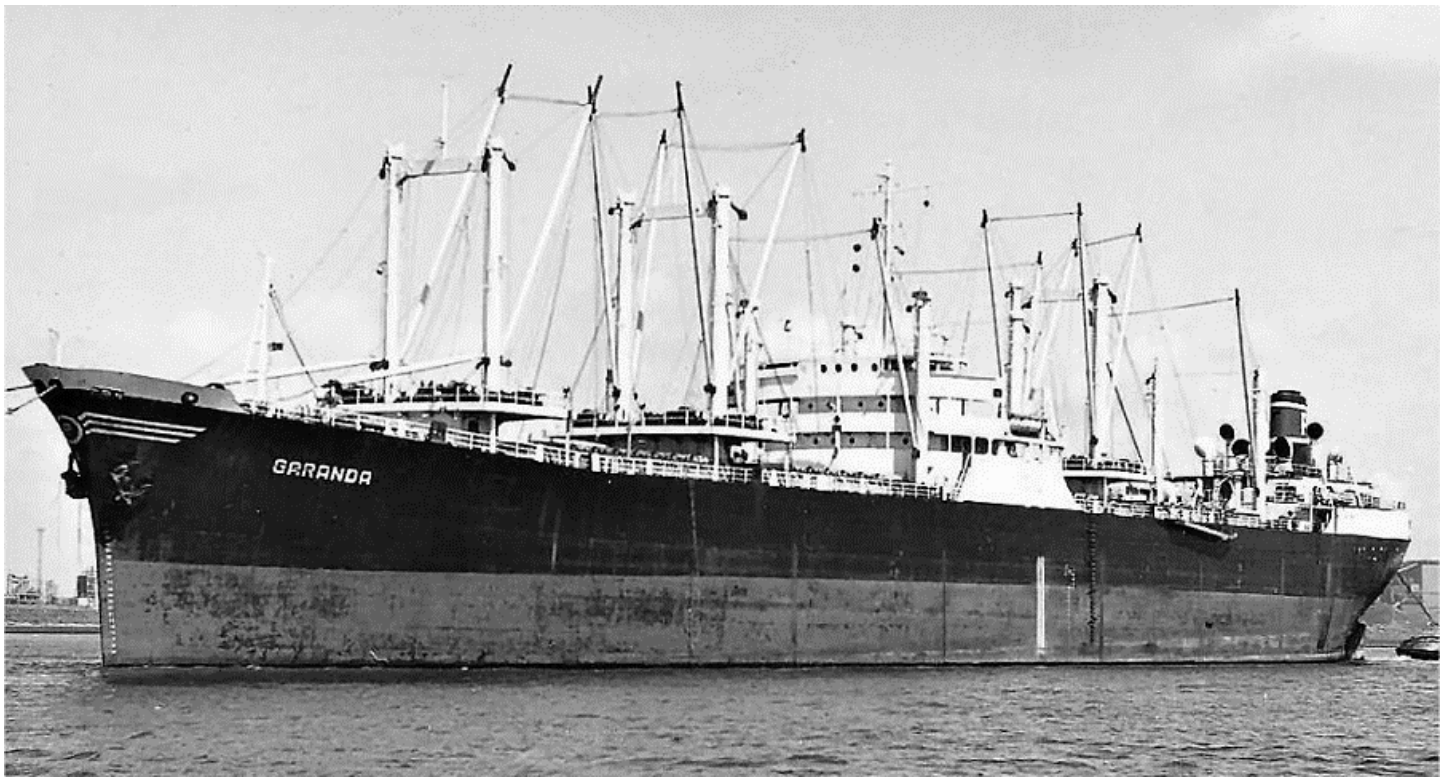
USS CLYTIE (AS-26), Aegir Class Submarine Tender, 26-11-1943 te water type (C3-S-A2) voor rekening van Maritime Commission contract (MC hull #861) bij Ingalls Shipbuilding Co., Pascagoula, MS. 26-2-1944 overgenomen door U.S. Navy, voor verbouwing naar Hoboken, N.J. 3-4-1944 uit dienst gesteld U.S. Navy, naar Bethlehem Steel Corp., Hoboken, N.J., om verbouwd te worden tot Submarine Tender. 18-1-1945 in dienst gesteld als USS CLYTIE (AS-26). 16.500 ton waterverplaatsing. 18,4 kn. 2 Foster and Wheeler D-type ketels. 8.500 APK, Westinghouse turbines. Dienst gedaan in Asiatic-Pacific Theater. 5-10-1946, te New London, CT. uit dienst. Opgelegd in the Atlantic Reserve Fleet, New London, CT. Over naar Maritime Administration (MARAD), opgelegd in de National Defense Reserve Fleet, James River, Lee Hall, VA. 1971 gesloopt te Spanje. (Foto: Ingalls Shipbuilding, navsource.org/archives, 2-1944).

USS CLYTIE (AS-26) onderweg naar New York, foto: RG-19-LCM, US Navy Bureau of Ships, 29-1-1945

USNS GEORGE W. GOETHALS (T-AP-182), 7-1-1941 kiel gelegd als SS Pascagoula, Maritime Commission contract (MC hull #109) bij Ingalls Shipbuilding Corp., Pascagoula, MS, 23-1-1942 te water, 18-9-1942 opgeleverd als USAT GEORGE W. GOETHALS aan U.S. Army. Troepentransportschip.



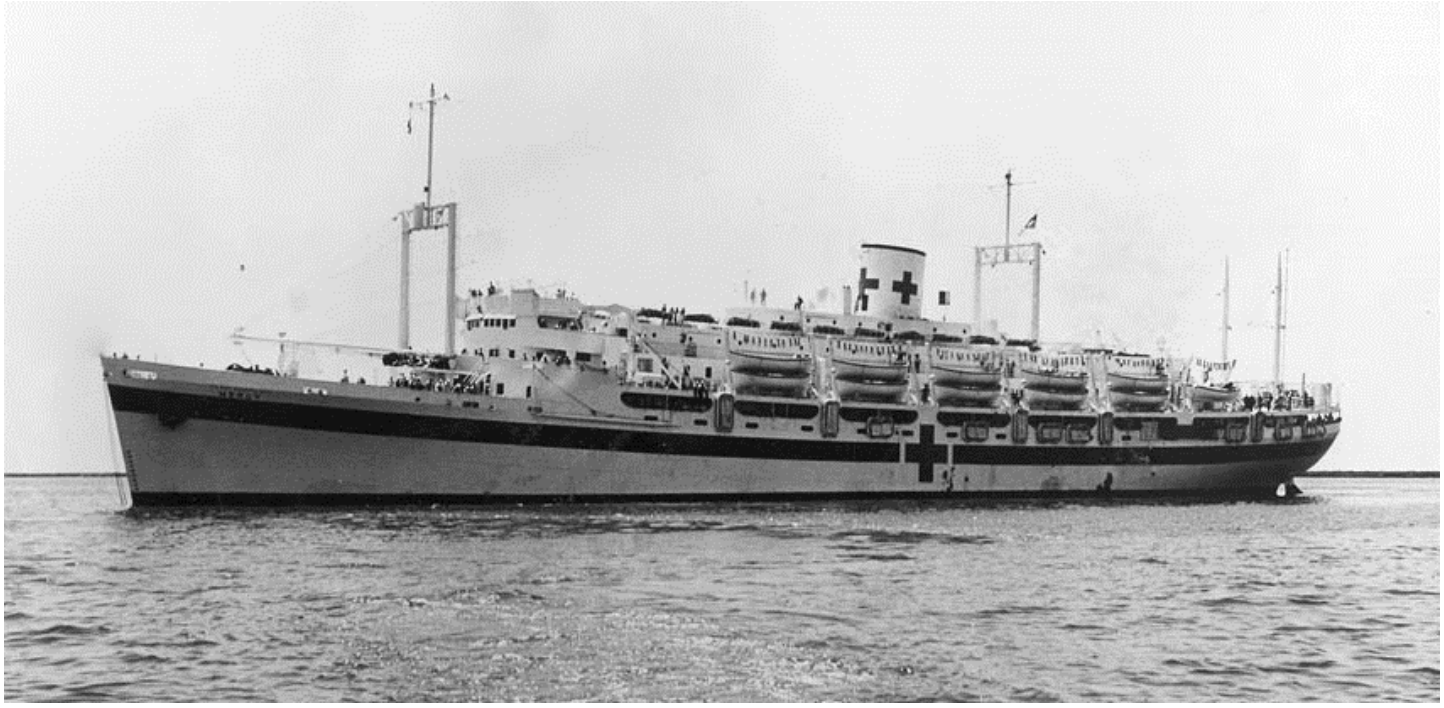
1.976 manschappen. 10.418 ton waterverplaatsing. 16,5 kn. 1-3-1950 overgedragen aan U.S. Navy. In dienst bij Military Sea Transportation Service (MSTS) als USNS GEORGE W. GOETHALS (T-AP-182). 20-11-1960 over naar Maritime Administration (MARAD). Opgelegd in de National Defense Reserve Fleet, Hudson River, Jones Point, N.Y. 1971 gesloopt. (Foto: US Navy photo, navsource.org).



1971 na de reis naar Castellon naar station Horta. 17-1-1971 naar New York. Onderweg naar New York koers gewijzigd en naar de tanker GARANDA die op 600 mijl ten oosten van Newfoundland op de grond zat, 21-1-1971 contract op basis Lloyd's Open Form. 24-1-1971 vertrokken naar Boston. 5-2-1971 te Boston.

GARANDA, IMO 5027259, 17-4-1944 opgeleverd door Alabama D.D. & SB. Co., Mobile, Ala (275) als WOOD LAKE aan U.S. War Shipping Administration, Mobile. 10.172 BRT. Tankschip, type T2-SE-A1. USMC#: 559. 1947 verkocht aan French Government/Min. de la Marine Marchande, Le Havre, herdoopt PETIT COURONNE. 1947 in beheer bij Pétrotankers, Soc. Anon., herdoopt RONSARD. 1948 verkocht aan Pétrotankers, Soc. Anon., Le Havre. 1960 verkocht aan Superior Shipping Co., Monrovia, herdoopt CARIBBEAN SKY, in beheer bij Northern Ships Agency Inc. 1962 herdoopt ASPRONISOS. 1962 verbouwd tot bulkcarrier, nieuw voorschip en middenschip aangebouwd, gebouwd door Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. Ltd., Aioi. 14.243 BRT. 7-1962 in de vaart. 1966 in beheer bij Trinity Shipping Inc., New York (Robert Rosenthal), herdoopt LAKE PLACID. 10-10-1969 bij testen van de machine bij een scheepswerf te Antwerpen een ontploffing in de turbine. CTL, 1970 verkocht aan Philip Shipping Corp., Monrovia, in beheer bij Wall Street Marine Inc., New York, gerepareerd, herdoopt GARANDA. 31-12-1970 van Rotterdam naar Boston. 1971 met ketelschade vastgemaakt door een Canadese sleepboot, gebroken en op 600 mijl ten oosten van Newfoundland aan de grond gelopen. 1971 vlot gebracht door de sleepboot ZWARTE ZEE en naar Boston gesleept. 5-2-1971 te Boston. 1972 verkocht voor sloop aan Eisen-u. Metall A.G., Hamburg, 13-8-1972 te Hamburg. 1972 verkocht naar Santander, 8-6-1972 achter een sleepboot te Santander, 1973 achterschip gesloopt, voor en ladinggedeelte aangebouwd aan de tanker AKRON, ex FATUM-73, ex MONSOON-70, bouwjaar 1959. (Foto: www.aukevisser.nl).

10-2-1971 te New York. 11-2-1971 van New York met op sleep EMPIRE STATE III naar Alicante. 19-2-1971 de sleep overgegeven aan de NOORDZEE en koers gezet naar Boston.



EMPIRE STATE III, 4-2-1943 kiel gelegd, Maritime Commission contract (MC hull #1032), overgenomen door U.S. Navy, 25-3-1943 te water bij Consolidated Steel, Corp., Wilmington, CA. en overgedragen aan U.S. Navy, verbouwd tot hospitaalschip bij Los Angeles Shipbuilding and Drydock Co., San Pedro, CA., 7-8-1944 opgeleverd en in dienst gesteld als USS MERCY (AH-8). Comfort Class Hospital Ship. 6.711 BRT. 9.800 ton waterverplaatsing. 436 patiënten. 15,3 kn. 3 Babcock and Wilcox ketels. 4.000 APK, stoomturbine. 2-9-1944 t/m 14-10-1945 dienst in Asiatic-Pacific. (2 battle stars for World War II service). 17-5-1945 te San Francisco, CA. uit dienst en overgedragen aan US Army. 25-9-1946 uit Naval Register. 6-2-1950 terug bij Maritime Commission. 27-3-1956 naar Bethlehem Steel Co. voor verbouwing tot schoolschip. 23-5-1956 in dienst (uitgeleend) Maritime Administration to the State University of New York Maritime College at Fort Schuyler, Bronx, N.Y. 6-1956 herdoopt EMPIRE STATE III. 3-6-1960 terug naar MARAD, opgelegd in de National Defense Reserve Fleet, Hudson River Group. 23-11-1970 via Boston Metals verkocht voor sloop aan Aguilar y Peris, S.L., Valencia. 11-2-1971 van New York met de sleepboot ZWARTE ZEE naar Alicante om gesloopt te worden. 18-2-1971 verder met de sleepboot NOORDZEE. (Foto USS MERCY (AH-8): US Navy Bureau of Ships photo/Navsource, 8-1944).

9-3-1971 de ZWARTE ZEE van Boston met de Liberty's WILLIAM A. JONES en DAVID G. FARRAGUT. 30-3-1971 te Bilbao. 31-3-1971 van Santander naar Rotterdam met 2 duwbakken. 7-4-1971 te Rotterdam.

WILLIAM A. JONES, 13-3-1943 kiel gelegd, 18-4-1943 te water, 5-5-1943 opgeleverd door Permanente Metals Corp., Shipyard No. 1, Richmond, Calif. (537) als WILLIAM A. JONES aan U.S. War Shipping Administration, San Francisco. MC #537. Vrachtschip, type Liberty EC2-S-C1. 7.176 BRT. 31-3-1971 gearriveerd bij Revalorizacion de Materiales S.A., Bilbao om gesloopt te worden, gesloopt in 1971.

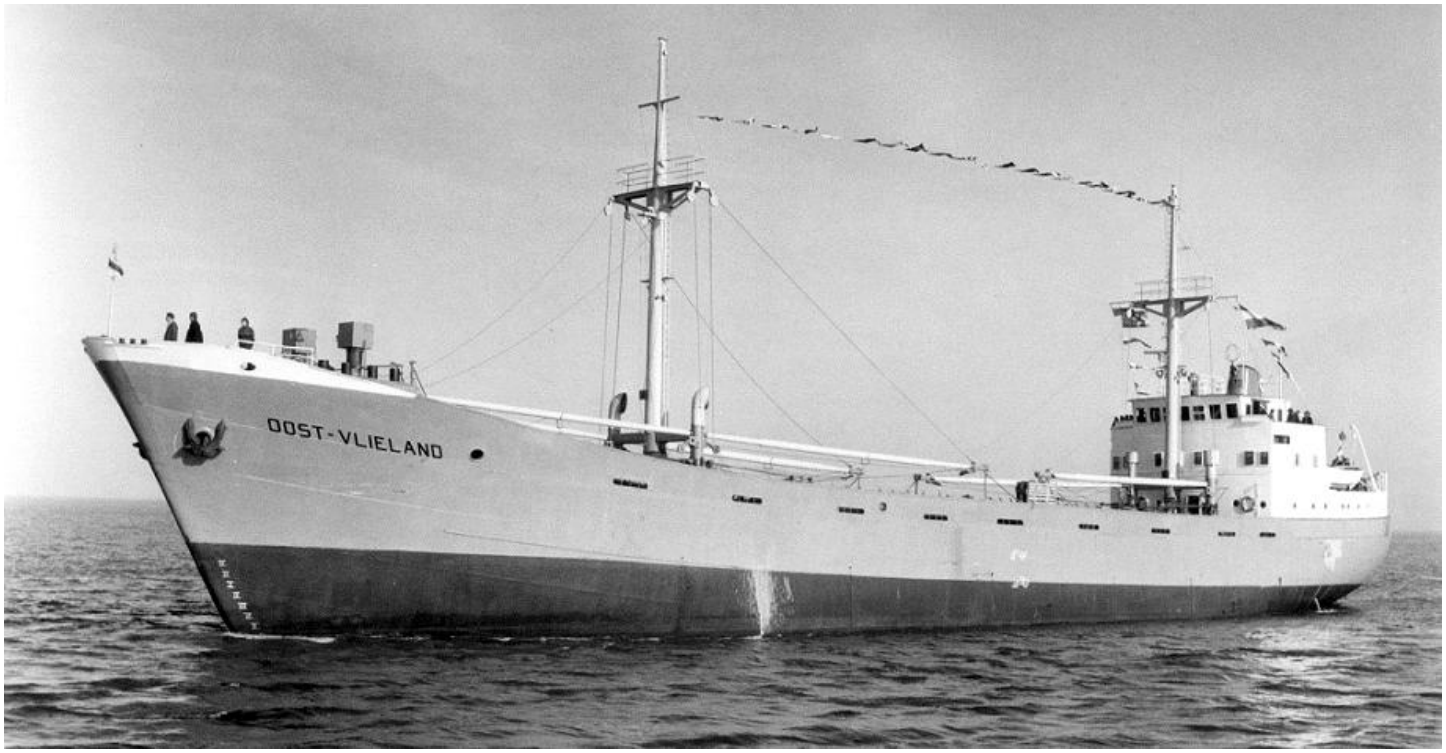
DAVID G. FARRAGUT, 7-11-1942 kiel gelegd, 23-12-1942 te water, 11-1-1943 opgeleverd door Delta Shipbuilding Co., Inc., New Orleans (30) als DAVID G. FARRAGUT aan U.S. War Shipping Administration, New Orleans. MC #317. Vrachtschip, type Liberty EC2-S-C1. 7.191 BRT. 31-3-1971 gearriveerd bij Revalorizacion de Materiales S.A., Bilbao om gesloopt te worden, gesloopt in 1971.

7-4-1971 te Rotterdam. 1971 de blauwe band in de schoorscheen weg, alles blauw geschilderd en het bord met de gele kettingschalmen aangebracht. 11-5-1971 proefvaart op de Noordzee.
12-5-1971 vertrokken met de ponton TAK 7 naar Cobh, Ierland. 17-5-1971 met de bij Verolme geladen ponton terug naar Rotterdam. 19-5-1971 de TAK 7 afgeleverd en naar station Horta.
7-6-1971 koers gezet naar het booreiland LOUISIANA op 100 mijl N van Agadir, Marokko. 11-6-1971 vertrokken naar Las Palmas. 16-6-1971 te Las Palmas.
6-1971 van Las Palmas via Horta naar New York. 1-7-1971 van New York met de Liberty's JOHN S. MOSBY en RICHARD YATES. 19-7-1971 te Valencia.

JOHN S. MOSBY, 22-7-1943 kiel gelegd, 3-10-1943 te water, 16-10-1943 opgeleverd door St. Johns River Shipbuilding Co., Jacksonville, Fla. (15) als JOHN S. MOSBY aan U.S. War Shipping Administration, Jacksonville, Fla. Vrachtschip, type Liberty EC2-S-C1. MC #1207. 7.225 BRT. 1971 via Dawood Corp., Karachi verkocht voor sloop naar Spanje, 19-7-1971 gearriveerd bij Aguilar y Peris te Valencia om gesloopt te worden, 10-1971 aanvang sloop, gesloopt in 1971.

RICHARD YATES, 18-12-1942 kiel gelegd, 22-1-1943 te water, 31-1-1943 opgeleverd door Permanente Metals Corp., Shipyard No. 2, Richmond, Calif. (454) als RICHARD YATES aan U.S. War Shipping Administration, San Francisco. MC #454. Vrachtschip, type Liberty EC2-S-C1. 7.194 BRT. 1971 via Dawood Corp., Karachi verkocht voor sloop naar Spanje, 19-7-1971 gearriveerd bij Industrial y Comercial de Levante S.A., Valencia om gesloopt te worden, 10-1971 aanvang sloop, gesloopt in 1971.

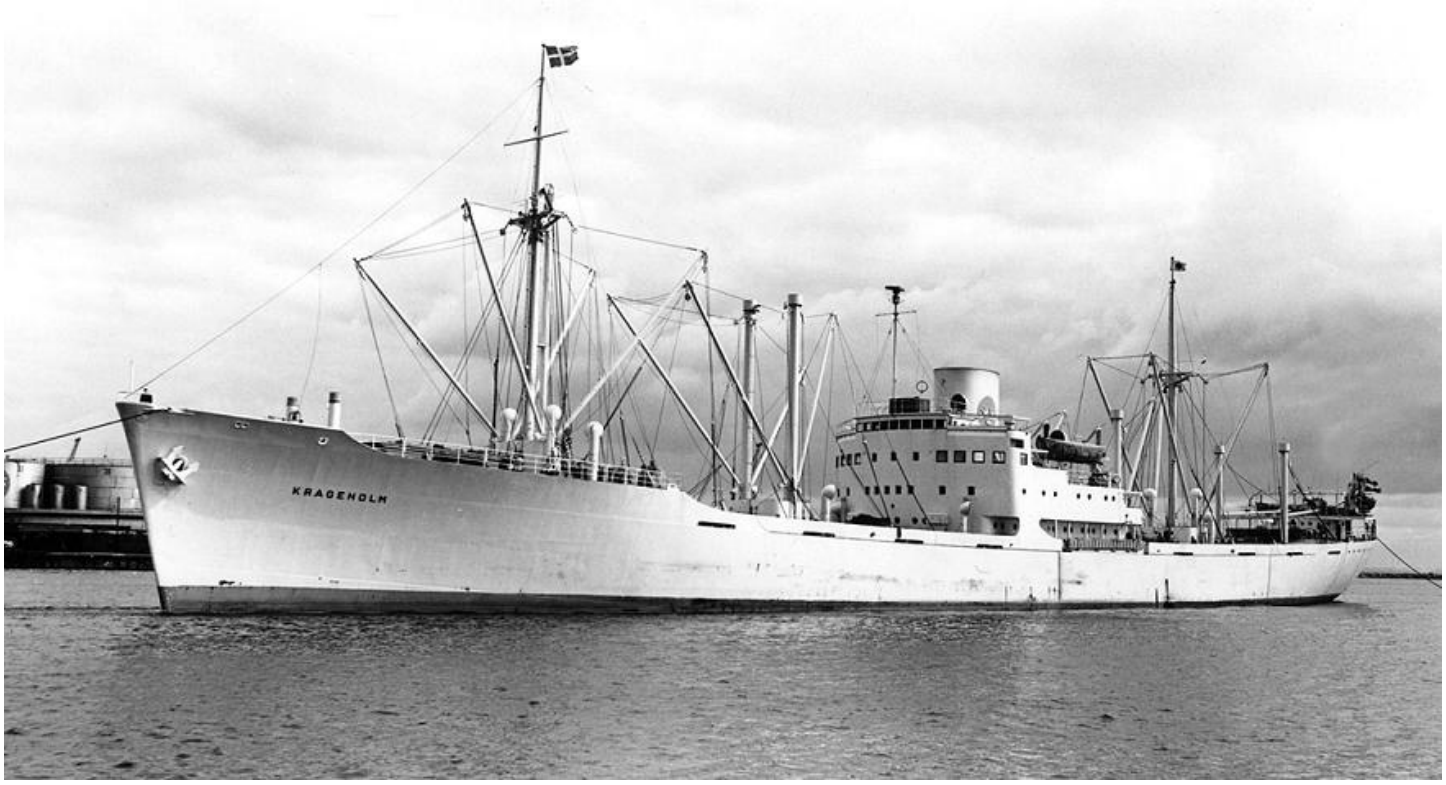
24-7-1971 de ZWARTE ZEE naar de Ned. OOST-VLIELAND op 550 mijl van Gibraltar met problemen aan de machine, binnen gebracht te Lissabon.



OOST-VLIELAND, IMO 5390072, 17-4-1957 te water, 17-10-1957 proefvaart, 19-10-1957 opgeleverd door Cant. Navale Giuliano San Giusto, Triëst (48) als WILLI BÖHMER aan N.V. Reederij “Nautiek”, Rotterdam (PIQS), in beheer bij N.V. W. Böhmer's Scheepvaartbedrijf.
599 BRT, 325 NRT, 1.211 DWT. 66,29 (63,14) x 9,96 x 4,88 x 3,740 meter. Grain: 68.000 Cubic Feet, 1.926 m3, Bale: 62.000 Cubic Feet, 1.756 m3. 11,5 kn. 1.000 EPK, 8 cyl, 4 tew, 320 x 450, 380 omw/min., Deutz RBV8M545, Klöckner-Humboldt-Deutz A.G., Keulen.
4-1961 verlengd bij N.V. A. Vuyk & Zonen's Scheepswerven te Capelle a/d IJssel in opdracht van N.V. Dok & Werf Maatschappij Wilton-Fijenoord, Schiedam, 10-1961 opgeleverd. 600/1.106 (open/gesloten shelterdeck) BRT, 338/746 NRT, 1.211/1.840 DWT. 76,28 (72,90) x 4,80 x 5,80 x 3,762/4,734 meter. G 84.470 cft, 2.392 m3, B 76.860 cft, 2.176 m3.
12-12-1964 na vertrek uit IJmuiden op de Noorderpier gestrand, enkele uren later door de sleepboten NESTOR en HECTOR van N.V. Bureau Wijsmuller vlot gebracht en naar IJmuiden gesleept voor inspectie. 10-2-1970 tijdens reparatie bij Scheepsreparatiebedrijf Vlaardingen-Oost te Vlaardingen zware brandschade in de machinekamer opgelopen, total-loss verklaard. 12-6-1970 verkocht aan Rederij Oost Vlieland, Vlieland, in beheer bij Scheepvaartbedrijf Gebr. J. van der Schoot, van Rotterdam naar Harlingen gesleept door sleepboot

HECTOR van N.V. Bureau Wijsmuller, 12-1970 na reparatie bij N.V. Scheepswerf & Machinefabriek "Welgelegen", Harlingen in de vaart gebracht als OOST-VLIELAND. 3-1980 verkocht aan Scheepvaartbedrijf Jan v.d. Schoot, Harlingen, in beheer bij Scheepvaartkantoor Holwerda, Heerenveen. 4-1980 verbouwd bij Scheepswerf & Machinefabriek Welgelegen B.V., Harlingen. 24-8-1981 verkocht aan Cornelis en Sybren van der Schoot, Harlingen. 10-12-1981 verkocht aan Beheer Mij. Welgelegen, Harlingen, onder Panamese vlag gebracht, roepsein HO6197, in beheer bij Kustvaart- en Binnenvaart Rederij Van der Schoot, Harlingen. 10-1-1982 tijdens een reis van Glasson Dock naar Piraeus op de rivier de Lune vastgelopen, kon na vlot brengen haar reis onbeschadigd vervolgen. 24-2-1982 t/m 1992 opgelegd in de Industriehaven te Harlingen. 4-1992 verkocht aan Mobidick Shipping Ltd., Honduras, in beheer bij Kasim Pirlant, Chicago, U.S.A., herdoopt VICTOR. 1994 verkocht aan Middle East Shipping Ltd., Famagusta, Cyprus, vlag: Turkije (5B7038), in beheer bij Hüseyin Pirlant, Famagusta, herdoopt HASAN PIRLANT. 2006 verkocht aan Izmir Deniz Nakliyat L.S., Famagusta, Cyprus, vlag: Turkije. 16-7-2007 (e) herdoopt BURAK S. 2007 verkocht voor sloop naar Turkije, 24-10-2007 gearriveerd te Aliağa, Turkije om gesloopt te worden, 24-10-2007 (e) aanvang sloop, gesloopt door Berket Ihracat-Ithalat Gemi in 2007. (Info: Marhisdata.nl, foto: J. Slagter).

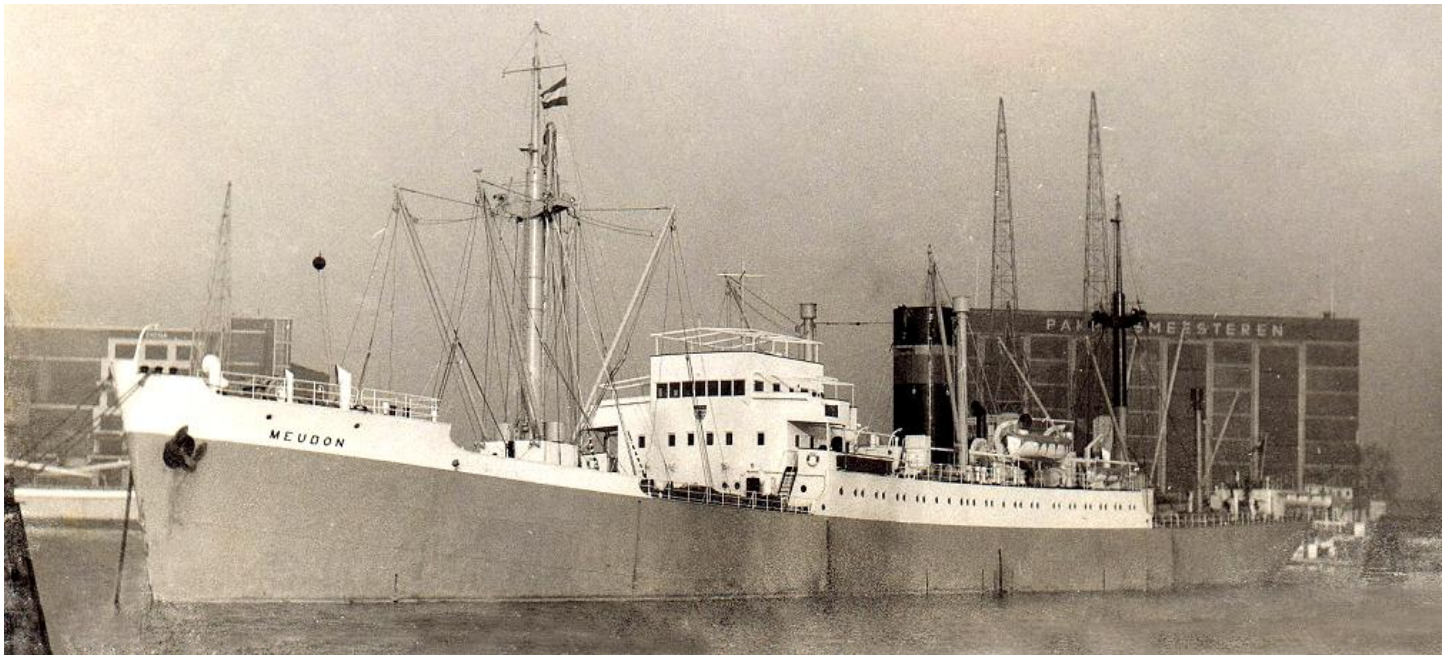
1-8-1971 de ZWARTE ZEE te Horta op station. 15-8-1971 naar de LELAPS die in brand stond. 20-8-1971 bij de nog brandende Griek ten zuidwesten van de Kaapverdische Eilanden. Vastgemaakt en naar Dakar gesleept, 25-8-1971 bij Dakar, 25-8-1971 de brand gestopt, ruim I brandde verder.



KRAGEHOLM, INO 5196335, vrachtschip, SJWT. 3.654 BRT, 2.003 NRT, 6.390 DWT. 129,01 (120,47) x 17,10 x 10,47 x 7,142 meter. ON 8617. 6 passagiers, 5 ruimen, G 12.334 m3, B 11.322 m3, tunneltanks 245 ton, laadbomen: 1 van 25 ton, 4 van 7,5 ton en 12 van 5 ton SWL, 1.141 ton bunkers, 16,5 kn. 6.000 EPK, 2 tact, dubbel werkend, 720 x 1200, M.A.N., de werf.
14-7-1943 te water gelaten, 12-1943 opgeleverd door Kockums M/V A/B, Malmö (250) als KRAGEHOLM aan A/B Svenska Amerika Mexiko Linien, Gothenborg-Zweden, in beheer bij E. Carlson. 1946 over naar A/B Svenska Amerika Linien, Gothenborg-Zweden, in beheer bij A. Johnsson. 1967 verkocht aan Lobos Cia. Naviera S.A., Panama, thuishaven en vlag: Piraeus-Griekenland, in beheer bij Stravelakis Bros, herdoopt LELAPS.
31-7-1971 vertrokken van Houston naar Dakar met een lading graan. 15-8-1971 bij Cap Verde, in positie 15.52 NB. en 28.21 WL. een explosie in de machinekamer en daarna brak brand uit aan boord, 15-8-1971 de sleepboot ZWARTE ZEE vertrok van Horta naar de LELAPS, 20-8-1971 de ZWARTE ZEE bij de nog brandende, door de bemanning verlaten, Griek ten zuidwesten van Cap Verde, nog brand in de ruimen II, III en IV, vast gemaakt en vertokken naar Dakar, 25-8-1971 gearriveerd op de rede van Dakar (op 5 mijl uit de kust), dezelfde dag ten anker op 1 mijl uit de kust, 26-8-1971 het blussen gestopt, total-loss verklaard, 31-8-1971 vertrokken achter de sleepboot ZWARTE ZEE naar een sloper te Spanje, nog steeds brand in ruim I, 3-9-1971 de LELAPS gereed gemaakt om af te zinken, 4-9-1971 laten zinken in positie 24.41 NB. en 17.01 WL. op 200 mijl ten zuiden van Tenerife in 2.000 meter diep water. (Foto KRAGEHOLM: NN/R. Koning).

7-9-1971 de ZWARTE ZEE van Dakar naar Monrovia voor een rigmove van de SEDCO 135-D. 10-10-1971 varen in de richting St. Vincent koers gewijzigd naar de brandende UNION (1954, 5.826 BRT) op 130 mijl ten westen van Freetown, 10/11-1991 bij de UNION, schip uitgebrand en stand-by gebleven, 16-10-1971 de UNION zonk en daarna koers gezet naar de brandende tanker GLORIOUS COLOCOTRONIS (1958, 19.152 BRT). 17-10-1971 bij de Griekse tanker, een Noorse tanker had het schip op sleeptouw genomen en de brand geblust. 19-10-1971 de Griekse tanker ten anker bij Monrovia (later gesloopt te Bilbao) en de ZWARTE ZEE

naar Freetown. 24-10-1971 naar het Griekse vrachtschip HARILION (1956, 4.486 BRT) met machineschade bij Abidjan. 25-10-1971 vastgemaakt, 27-10-1971 de sleep overgegeven aan havenslepers.



HARILION, IMO 5233676, 21-5-1955 te water, 1956 opgeleverd door Loire-Normandie, Grand Quevilly (X.15) als MEUDON aan Cie. de Nav d'Orbigny, Frankrijk. 4.510 BRT, 7.525 DWT. 1964 verkocht aan Scindia S.N. Co. Ltd., India, herdoopt JALAMANJARI. 1971 verkocht aan Harilion Cia. Nav. S.A., Panama, vlag: Griekenland, in beheer bij Transoceanic Shipping Co., Piraeus (Elias Papageorgiu), herdoopt HARILION. 11-2-1971 aan de grond, 19-2-1971 vlot gebracht. 23-2-1971 te Piraeus achter een sleepboot (machineschade). 1972 gesloopt bij Metal Agir Celik te Turkije. (Foto MEUDON: collection Peter Schliefke/7seasvessels.com).

12-11-1971 van Abidjan naar Las Palmas. 15-11-1971 na passage van Dakar een melding ontvangen van een ontploffing op de tanker ELCANO (1964, 29.197 BRT, reis Tenerife naar Ras Tanura), lag al diep in het water en er nog niets gedaan worden. 15-11-1971 er volgden nog enkele explosies waarna de tanker zonk op 40 mijl van Dakar.
25-11-1971 van Las Palmas met het booreiland LOUISIANA naar Malta.7-12-1971 passage Gibraltar. 22-12-1971 te Valletta. 28-12-1971 van Valletta voor het plaatsen van het booreiland LOUISIANA. 31-12-1971 geplaatst. 4-1-1972 te Gibraltar om te bunkeren. 5-1-1972 van Gibraltar naar de Azoren. 15-1-1972 te Horta. 25-1-1972 van Horta naar Freetown voor bunkers en daarna naar Walvisbaai. 8-2-1972 te Walvisbaai. 10-2-1972 van Walvisbaai met het booreiland GATTO SELVATICO naar Ravenna (6.500 mijl). 12-3-1972 te Dakar. 19-4-1972 op de rede van Ancona. Via Ceuta naar Santander om een droogdok op te halen voor Vera Crux aan de Golf van Mexico (4.600 mijl). 5-5-1972 vertrokken. 7-6-1972 te Vera Crux. 8-6-1972 dok afgeleverd (1e dokreis van de ZWARTE ZEE) en vertrokken naar New Orleans.
12-6-1972 met booreiland TOPPER II van New Orleans naar de P.G. 20-6-1972 ten anker bij Key West om de schade van het slechter weer op te nemen, bunkeren enz. 23-6-1972 reis voortgezet. 28-7-1972 te Freetown voor te bunkeren proviandeeren. 4-9-1972 te Durban om te bunkeren proviandeeren. 7-9-1972 t.h.v. Lorenco Marques de sleep overgegeven aan de ELBE, terug naar Durban voor een dokbeurt. 18-9-1972 gereed en vertrokken naar de sleepboot ELBE om de TOPPER II te slepen. 23-9-1972 bij het transport en samen verder. 26-9-1972 de ZWARTE ZEE er af en naar Mombasa voor bunkers. 1-10-1972 ten anker bij Victoria, Mahé, Seychellen.
6-11-1972 vertrokken naar de tanker HYPERION met machineschade bij Somalië. Geen werk aan te tanker en koers gezet naar de Seychellen. 11-11-1972 gevaren naar de GALLANT COLOCOTRONIS met lekkage in de machinekamer. 14-11-1972 bij de door de Britse fregat EURYALUS gesleepte tanker, bedankt omdat de Engelse sleepboot EUROMAN vast zou maken, terug naar de Seychellen. 18-11-1972 gearriveerd.
29-11-1972 naar Kaapstad om de ORINOCO en TAKLIFT 1 te bunkeren die onderweg waren naar Bangladesh. Daarna naar Abidjan voor bunkers. 12-12-1972 bij de RODE ZEE die met het booreiland SEDNETH II onderweg was van Rotterdam naar de P.G. en vastgemaakt. 12-3-1973 op locatie bij Kharg Island. 13-3-1973 naar Bahrain voor bunkers en door naar Durban. 9-4-1973 een pijpenlegger overgenomen van de sleepboot NOORDZEE, het transport kwam van Taranto, Italië en moest naar de P.G. 18-5-1973 de sleep afgeleverd te Bushire, Iran.
12-7-1973 ten anker bij Port Elizabeth, Zuid-Afrika, daar lag de BARENTSZ-ZEE bij het voorschip van de tanker PHILIPPINE LEADER. De tanker was in tweeën gebroken na een explosie. De POOLZEE had het voorschip na het breken op sleeptouw genomen daar ten anker gelegd. De POOLZEE is later afgelost door de BARENTSZ-ZEE die het werk over liet aan de ZWARTE ZEE. 12-7-1973 vertokken met het voorschip naar Durban. 20-7-1973 te Durban. 28-7-1973 vertokken met het voorschip naar Singapore. 23-8-1973 tijdelijk afgelost door de MISSISSIPPI om te gaan bunkeren te Diego Suarez, Madagaskar. 27-8-1973 voorschip weer overgenomen. 25-9-1973 te Singapore.

PHILIPPINE LEADER, IMO 6914083, 4-1969 opgeleverd door Mitsubishi H.I., Hiroshima (206) als PHILIPPINE LEADER aan United Philippine Carriers Inc., Filippijnen. 47.865 BRT, 96.191 DWT. 25-6-1973 explosie in positie 33.39.30 ZB. en 27.57.30 OL., 35 mijl ZO van East London. 26-6-1973 achterschip gezonken, voorschip naar Singapore gesleept door de ZWARTE ZEE en daar verbouwd tot barge.

Na een dokbeurt te Singapore ging de ZWARTE ZEE op station te Eastern Roads, Singapore. 3-11-1973 vertrokken naar de HOEGH PRIDE die bij Sorong, Nieuw Guinea aan de grond zat. 8-11-1973 ter plaatse. 12-11-1973 de 1e poging tot vlot brengen, 13-11-1973 bij hoog water vlot gebracht. 22-11-1973 terug te Singapore.

HOEGH PRIDE, IMO 7022356, 1970 opgeleverd door Oy Wärtsilä AB, Turku (1186) als HOEGH PRIDE aan S/A Abaco, A/S Aruba, A/S Astrea & A/S Noruega, Oslo, in beheer bij Leif Hoegh & Co. A/S, Oslo. 6.689/9.850 BRT, 3.778/6.114 NRT, 10.796/14.987 DWT. 156,93 (145,52) x 20,63 x 12.60 x 8.046/9,761 meter. 10.200 EPK, 7.609 kW, Sulzer, Oy Wärtsilä AB. 17.5 kn. 1976 verlengd, 8.186/12.079 BRT, 5.257/8.300 NRT, -/17.950 DWT. 182,73 (171,51) x 20,63 x 12,60 x 8,332/9,322 meter. 1982 verkocht aan T.J. Horgan Livestock Corp., Panama, in beheer bij Vroon B.V., Breskens, herdoopt CORRIEDALE EXPRESS. 23-4-1982 gearriveerd bij Jos L. Meyer, Papenburg voor verbouwing tot veetransportschip, 7.113 BRT, 10.453 DWT. 1982 herdoopt SHEPP EXPRESS, 1982 herdoopt CORRIEDALE EXPRESS, verkocht aan Philippine Pacific Ocean Lines Inc., Manilla-Filippijnen, in beheer bij Vroon B.V., Breskens. 28-6-2004 verkocht aan Morning December Shipping Corp., Panama, in beheer bij Arab Ship Management Ltd., Amman, Jordanië, herdoopt KENOZ. 3-2005 verkocht aan Mavar Shipping Corp. S.A., Panama, in beheer bij Arab Ship Management Ltd., Aqaba voor Hijazi & Ghosheh Co., Amman. 1-2006 verkocht aan Morning December Shipping Corp., Panama, in beheer bij Arab Ship Management Ltd. voor Hijazi & Ghosheh Co., Amman. 12-2007 verkocht aan Mavar Shipping Corp. S.A., Panama, in beheer bij Arab Ship Management Ltd., Aqaba voor International Maritime Centre. 3-3-2008 in beheer bij Arab Ship Management Ltd. voor Hijazi & Ghosheh Co., Amman. (Foto KENOZ: Maxi Alonso/Shipspotting, 16-11-2013, Montevideo, Uruguay).

22-11-1973 de ZWARTE ZEE terug te Singapore. 1-12-1973 naar Straat Johore. 15-12-1973 met het booreiland ANTARES vertrokken naar Dubai. 20-1-1974 te Dubai.
21-1-1974 naar Bahrain, naar Durban, later naar Djeddah om de TASMAN ZEE te helpen met het vlot brengen van de Griek VICTOR (1960, 1.315 BRT) die op 18 december bij Jeddah op een rif liep. 6-2-1974 vastgemaakt op de VICTOR. 9-2-1974 vlot gebracht.

VICTOR, IMO 5064805, Sietas type 13 reefer, 1960 opgeleverd door J.J. Sietas Schiffswerft, Hamburg als CAROLINE HORN aan Rudolf A. Oetker, Hamburg. 885 BRT, 346 NRT. 1.600 EPK, 1.194 kW, Deutz. 14 kn. 1968 herdoopt AUCKLAND EXPORTER. 1970 herdoopt JAL EXPORTER. 1973 verkocht aan Victor Shipping Ltd., Piraeus, herdoopt VICTOR. 789/1.313 BRT, 319/755 NRT, 1.000/1.380 DWT. 72,24 (67,52) x 10,83 x 5,64 x 3,849/4.496 meter. 1975 herdoopt RADIANT BELLA. 1976 herdoopt SEAFROST. 1987 gesloopt.

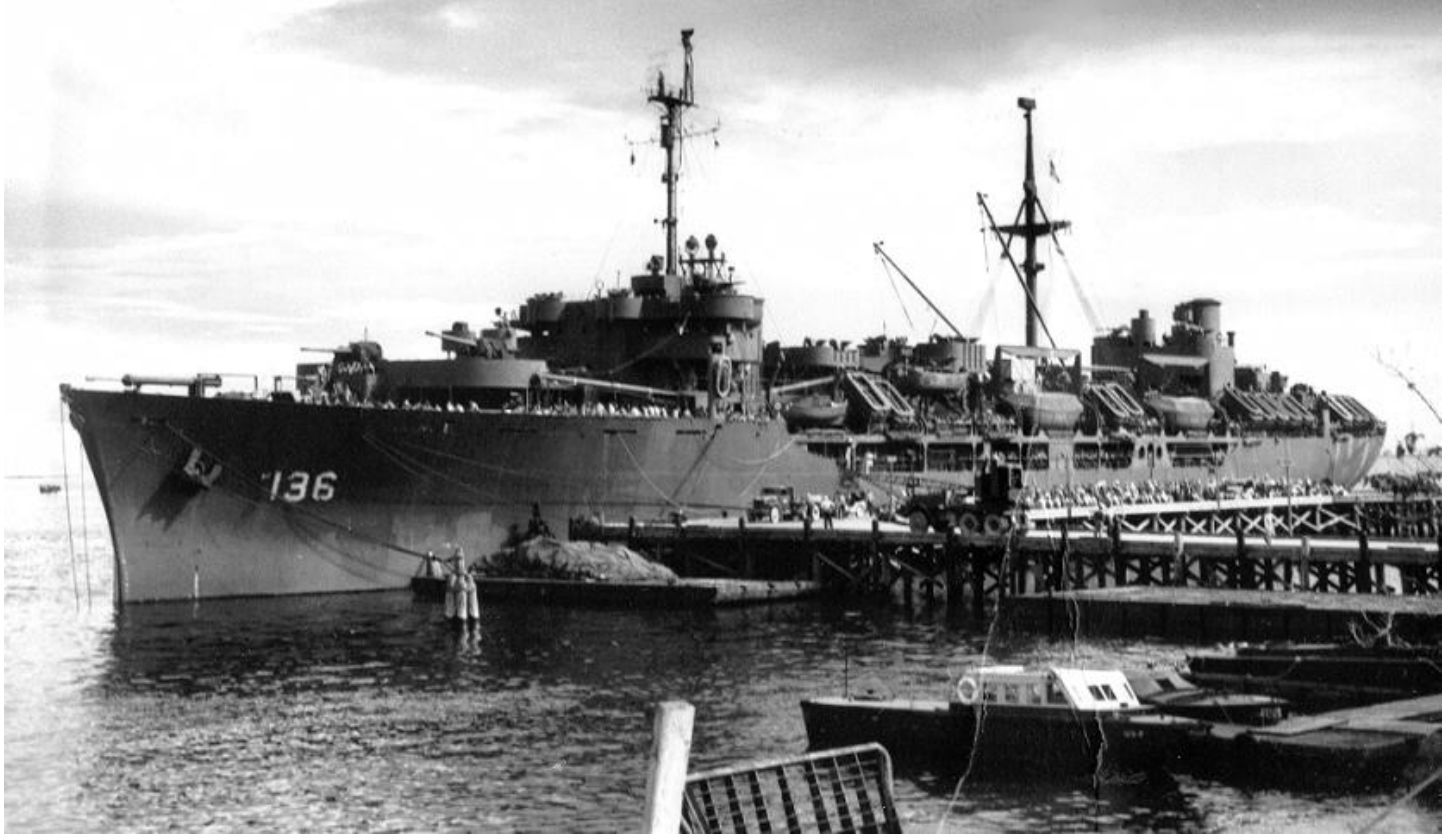
JAL EXPORTER, foto: Dr. Allan Ryszka-Onions/Shipspotting (AROmaritime), 8-1972, Milford Haven

Op de rede van Mahé het bevoorradingschip LADY CHRISTINE gebunkerd. Op Nelsons eiland een Japans vissersschip vlot gebracht en naar Colombo gesleept. 1-3-1974 te Colombo en vertrokken naar Durban. 20-3-1974 met een dokje van 45 meter lengte van Durban. 25-3-1974 te Saldanhabaai, Zuid-Afrika en het dok afgeleverd. Naar Mombasa. 31-3-1974 koers gezet naar de Panamese tanker VASSOS GEORGIADIS (1966, 35.280 BRT). 1-4-1974 bij de tanker en geëscorteerd naar Kaapstad. 6-4-1974 te Kaapstad. 1-5-1974 te Rotterdam.

VASSOS GEORGIADIS, IMO 6616617, 1966 opgeleverd door Mitsui Zosen, Tamano (701) als KONGSHOLM aan I/S Kongsholm, Noorwegen, in beheer bij Brodrene Olsen. 35.280 BRT, 60.896 DWT. 15 ladingtanks, L 85.366 m3. 17 kn. 20.700 EPK, 15.442 kW, B&W, de werf. 1973 verkocht aan Marorbe Navigation S.A., Panama, vlag: Griekenland, in beheer bij Colocotronis Ltd., Londen, herdoopt VASSOS GEORGIADIS. 1976 verkocht aan New Jersey Shipping Enterprise Corp., Liberia, in beheer bij United Maritime Enterprises Ltd., Londen, 1976/1977 herdoopt MOORGATE QUEEN. 1977 verkocht aan Yuma Shipping Corp., Liberia, in beheer bij Titan Shipping & Brokarage Ltd., Londen, herdoopt ARHON. 8-1-1982 tijdens een reis van Skikda naar New York in slecht weer problemen met de besturing (roer verloren), 28-1-1982 te Halifax binnen gesleept door de sleepboten IRVING BEACH en IRVING MAPLE. 1984 verkocht aan Bluesea Wharf Shipping Corp., Liberia, in beheer bij World Carrier Corp., Londen, herdoopt NEPTUNIA. 14-2-1985 getroffen door een Irakese raket in positie 28.45 NB. en 50.45 OL., 17-2-1985 gezonken.

4-5-1974 naar Bremerhaven. 6-5-1974 met een droogdok van 36.000 ton vertrokken van Bremerhaven naar Maryland Shipbuilding & Drydock Co. te Baltimore. 9-5-1974 passage Dover. 15-6-1974 het dok te Baltimore afgeleverd.
15-6-1974 met sloopschepen GENEVA en YORKMAR van Chesapeake Bay naar een Spaanse sloper op Villanueva y Geltru, Spanje op 30 km. van Barcelona. 7-1974 de schepen afgeleverd.

GENEVA, IMO 5379652, 12-8-1943 kiel gelegd, 20-11-1943 te water, 30-11-1943 opgeleverd door Sun SB. & DD. Co., Chester, Pa. (298) als VICKSBURG aan U.S. War Shipping Administration, Philadelphia. MC #373. Tanker type T2-SE-A1. 10.195 BRT. 1948 verkocht aan Gulf Oil Corp., Philadelphia, herdoopt, GULFVICTOR. 1961 verkocht aan Maryland SB. & DD. Co., Baltimore, herdoopt VICKSBURG. 1964 verkocht aan United States Steel Corp., Intercoastal Fleet, New York, in beheer bij United States Steel Corp., New York, herdoopt GENEVA. 1964 verbouwd to bulkcarrier door Maryland SB. & DD. Co., Baltimore, Md., 9-1964 opgeleverd. 6,778 BRT. 1-2-1971 te Baltimore en opgelegd. 7-1974 gearriveerd bij Salvamento y Demolicion Naval S.A., Villanueva y Geltru, Spanje om gesloopt te worden, gesloopt in 1974.

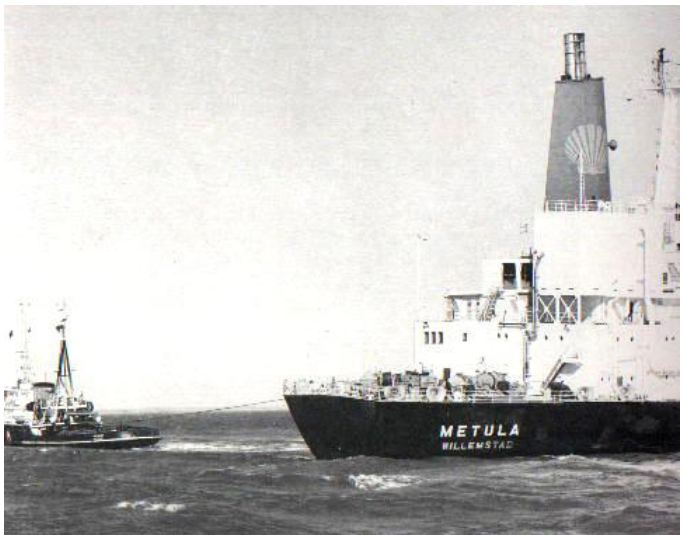


YORKMAR, IMO 6421969, 20-12-1943 kiel gelegd voor Maritime Commission type C4-S-A1, MC #659, bij Kaiser Shipbuilding Inc., Yard 3, Richmond, CA. (7), 19-9-1943 te water, 6-3-1944 overgenomen door U.S. Navy, afgebouwd als Naval Transport bij Matson Navigation Co., San Francisco, CA. 3-4-1944 opgeleverd te San Francisco, CA. als USS GENERAL HUGH L. SCOTT (AP-136) aan U.S. Navy. 3.823 manschappen 16.5 kn. 1944-1946 in dienst als troepentransportschip in Asiatic-Pacific, Europa, Afrika en het Midden Oosten. 29-3-1946, te Seattle, WA. uit dienst gesteld. 3-6-1946 terug bij Maritime Commission en opgelegd in National Defense Reserve Fleet, Olympia, WA. 31-7-1964 overgedragen aan Bethlehem Steel Corp. (Exchange Program), Baltimore, MD. 31-7-1964 t/m 5-1965 verbouwd tot vrachtschip, in beheer bij Calmar S.S. Corp., thuishaven en vlag: Wilmington-U.S.A., herdoopt YORKMAR. 11.421 BRT, 7.636 NRT, 15.042 DWT. 2 Babcock and Wilcox ketels. 9.000 APK, 2 stoomturbines, Westinghouse Elec. & Manufacturing Co. 1-2-1973 van New York naar Baltimore, 2-2-1973 in aanvaring met de spoorbrug over het C. & D. Canal, flinke schade opgelopen. 3-2-1973 te Baltimore en opgelegd (niet gerepareerd). 10-12-1973 verkocht aan Hou Yung Steamship Co., Panama, in beheer bij Nichimen & Co., herdoopt YORKMARU. 29-7-1974 gearriveerd bij Salvamento y Demolicion Naval S.A., Villanueva y Geltru, Spanje om gesloopt te worden, gesloopt in 1975. (Foto USS GENERAL H.L. SCOTT (AP-136): collections of the US Navy Memorial/ US Navy).

19-7-1974 de ZWARTE ZEE passeerde Gibraltar tijdens een reis van Barcelona naar Rio Grande. Nam een sloopschip van de sleepboot HUDSON over voor Rio Grande. De HUDSON vertrok met de P.E. LUMUMBA van Terneuzen. 21-7-1974 ten zuiden van de Canarische Eilanden de sleep overgenomen van de HUDSON. 10-8-1974 de sleep afgeleverd te Rio Grande do Sul, Brazilië.

P.E. LUMUMBA, IMO 5206685, 9-1948 opgeleverd door Soc. Anon. John Cockerill, Hoboken (718) als LEOPOLDVILLE aan Cie. Maritime Belge (Lloyd Royal), S.A., Antwerpen. 10,901 BRT. 16 kn. 9.250 EPK, B&W, de werf. 1967 verkocht aan Cie. Maritime Congolaise S.c.r.l., Matadi-Zaire, in beheer bij Cie. Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., herdoopt P.E. LUMUMBA. 1972 in beheer bij Cie. Maritime du Zaire. 9.433/10.576 BRT, 5.330/5.952 NRT, 9.002/9.284 DWT. 1973 verkocht voor sloop aan Boelwerf S.A., Temse. 1973 doorverkocht voor sloop aan Van Heyghen Frères, Gent. 1974 doorverkocht naar Brazilië. 8-7-1974 vertrokken van Terneuzen met de sleepboot HUDSON naar Rio Grande do Sul, Brazilië. 21-7-1974 overgenomen door de sleepboot ZWARTE ZEE. 10-8-1974 gearriveerd bij Siderugica Riograndense S.A., Rio Grande do Sul om gesloopt te worden, 10-1974 aanvang sloop, gesloopt in1974. (Foto P.E. LUMUMBA: naviearmatori.net).

Door bemanning verlaten Reuzentanker van Shell op rotsen
ROTTERDAM — Alle 34 bemanningsleden van de Shell-tanker Metula (210.000 ton) hebben gisteravond om elf uur Nederlandse tijd hun in de Straat van Magelhaen (zuidpunt Zuid-Amerika) vastgelopen schip verlaten. Voordat de gezagvoerder als laatste de supertanker verliet kon hij het bureau van Shell-tankers in Rotterdam nog melden, dat het schip wel, maar de bemanning geen gevaar loopt. Het schip heeft 190.000 ton ruwe olie aan boord. Doordat het schip op de rotsen is gelopen is er lekkage opgetreden waardoor olie in zee stroomt. Alle opvarenden van de onder Antilliaanse vlag varende Metula zijn Nederlanders.
De Metula was met 190.000 ton ruwe olie van de Perzische Golf onderweg naar een Chileense haven. Twee kleine sleepboten zijn op weg naar de in moeilijkheden verkerende tanker. De Nederlandse "Zwarte Zee" van Smit uit Rotterdam, een van de sterkste slepers ter wereld, stoomt ook op naar de Metula. Volgens Shell Tankers kan deze reuzesleper echter pas in de loop van woensdag bij het schip zijn. De 20.000 ton metende Noorse tanker "Produce" is ten zuiden van Durban aan de grond gelopen en gekapseisd. Het schip is zinkende. De 33 bemanningsleden konden worden gered. (Leeuwarder courant, 12-08-1974, foto: Skyfotos /Helderline.nl).



Duizenden tonnen olie stromen uit METULA
SANTIAGO — Uit de ruimen van de Nederlandse Shell tanker "Metula" die vrijdag in de Straat van Magelhaen bij Zuid-Amerika aan de grond is gelopen stroomt per dag ongeveer 6000 ton ruwe olie in zee. Naar wordt verwacht zal vanavond de sleper "Zwarte Zee" van L. Smit in Rotterdam bij de tanker zijn gearriveerd. Men hoopt op tijd bij de "Metula" te zijn om het schip en een deel van de lading van 190.000 ton ruwe olie te kunnen redden. Er bestaat nog steeds gevaar dat het achterschip van de mammoettanker te pletter slaat tegen de rotsen. Zondag zijn 36 opvarenden van het

schip overgestapt op een Chileense sleper. Gezagvoerder F. Minkels blijft echter in de buurt van de tanker om het eigendomsrecht van de Shell op schip en lading te beschermen. (Leeuwarder courant, 13-08-1974).

Zondag eerste poging om "Metula" vlot te trekken
ROTTERDAM — Als alles goed gaat, zal de zeesleper "Zwarte Zee" zondag (18-8-1974) een eerste poging doen de 210.000 ton metende tanker "Metula" vlot te trekken. Deze supertanker van Shell zit sinds zaterdag (10-8-1974, zie METULA) vast in de Straat Magelhaen. De "Zwarte Zee" van L. Smit kan vanavond bij het gehavende schip zijn en zal zondag bij hoog tij proberen dit zware karwei te klaren- Inmiddels zijn twee kleinere Chileense slepers bij de "Metula" gearriveerd. Deze kunnen echter weinig uitrichten en blijven alleen voor eventuele hulp beschikbaar.
Shell Tankers heeft maandagavond contact gehad met kapitein F. Minkels. Hij meldde dat hij maandagmiddag aan boord van de "Metula" was geweest en had geconstateerd dat de pompkamer nog geheel in tact is. Ook het schot tussen het ladinggedeelte en het achterschip is nog aanwezig. Er vloeit nu geen olie meer uit het schip, zo verzekerde men bij Shell. De Chileense junta heeft de Straat Magelhaen verboden voor schepen met een waterverplaatsing van meer dan 80.000 ton. Als reden is opgegeven "de veiligheid van het scheepvaartverkeer". Totdat de moeilijkheden met de Metula zijn opgelost moeten grote schepen rond Kaap Hoorn varen op hun route van of naar de Stille Oceaan. (Leeuwarder courant, 14-08-1974).

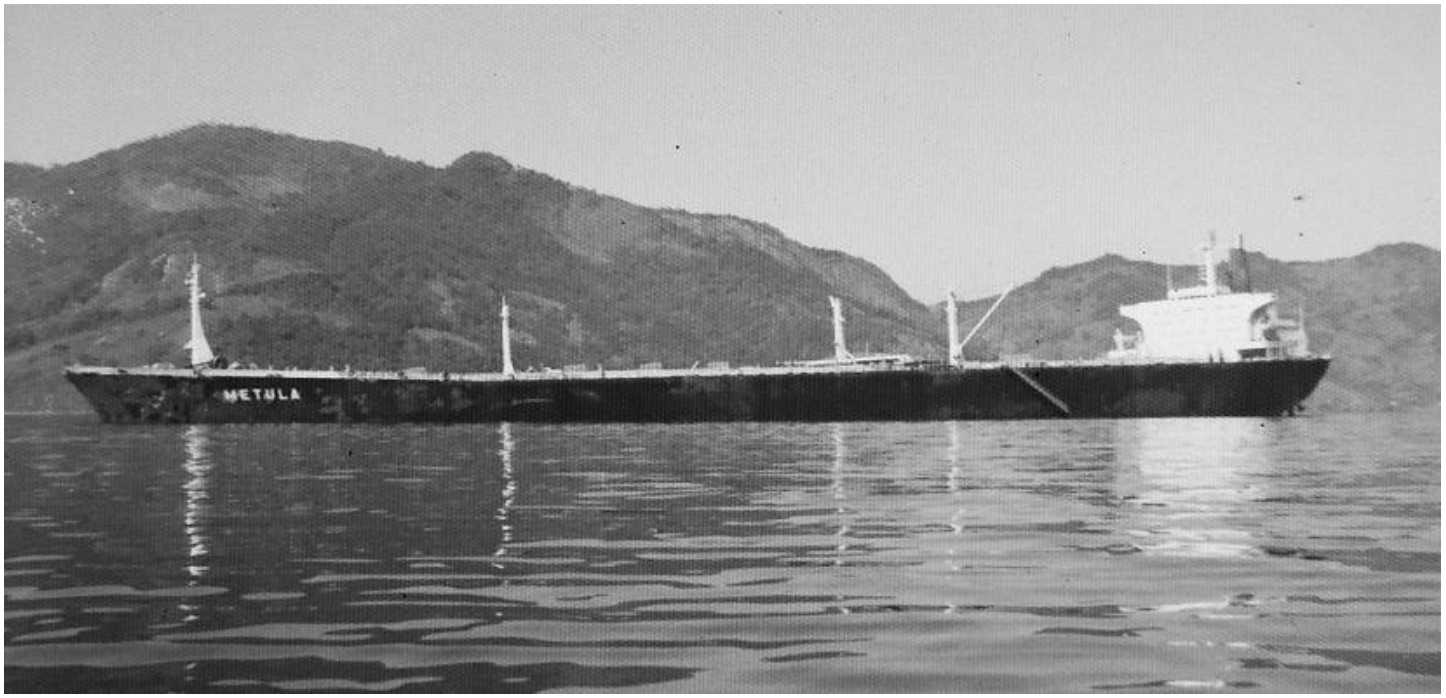
Shelltanker METULA wordt lichter gemaakt
ROTTERDAM, 28 aug. - Met het overslaan van een deel van de lading ruwe olie van de Shelltanker Metula (draagvermogen 210.000 ton) - die al meer dan veertien dagen vastzit in de Straat van Magelhaen - is nu een begin gemaakt, zulks in afwachting van een poging om het schip vlot te trekken. Daarbij wordt gedacht aan de eerste dagen van september, op een moment dat het dood tij is. Voor dit karwei staan ter beschikking één van de sterkste sleepboten ter wereld, de Zwarte Zee (7000 pk) en twee kleine sleepboten van de Chileense Marine. Verder is er een contract afgesloten met de Japanse North Sea en de sleper Smit-Salvador (NB: SMIT SALVOR) (4500 pk). Shell Tankers schat het verlies dat wordt geleden door het uitvallen van de Metula, op zo'n *ƒ* 60.000 per dag; een bedrag dat niet door een verzekering word gedekt en op geen wijze is te verhalen. Het schip zelf, dat een lading ruwe olie vervoerde van 190.000 ton (waarde zo'n *ƒ* 40 miljoen heeft indertijd *ƒ* 50 miljoen gevergd aan bouwkosten. Het is verzekerd op basis van vervangingswaarde voor *ƒ* 110 miljoen. (NRC, 28-8-1974).

Shelltanker METULA is vlotgetrokken
Door een onzer redacteuren PUNTA ARENAS, 25 sept. - Nadat de afgelopen dagen verscheidene pogingen om de Shelltanker Metula - die ruim zes weken geleden in Straat Magelhaen op de rotsen verdaagde - te bergen waren mislukt, is men er vanmorgen 7 uur 35 Nederlandse tijd (dat was 2 uur 35 plaatselijke tijd) in geslaagd het 210.000 ton grote tankschip vlot te trekken. Het gebeurde met behulp van drie sleepboten - de Zwarte Zee, de North Sea en de Smit Salvor - die samen een vermogen hebben van 21.500 pk. De Metula, die was beladen met zo'n 192.000 ton ruwe olie, heeft door het lekstoten naar schatting een 30.000 tot 35.000 ton olie verspeeld. De afgelopen weken is getracht met behulp van lichters de nodige ruwe olie uit de tanker over te pompen - bij elkaar zo'n 52.000 ton - om het schip lichter te maken. De Metula, die nu nog ruim 100.000 ton ruwe olie in heeft, wordt vandaag een mijl of tien versleept en zal dan op een veilige plaats voor anker gaan waarna men verder gaat met het overslaan van de resterende olie. Wat er daarna met de beschadigde tanker zal gebeuren is nog een punt van beraad. (NRC, 25-9-1974).

10-8-1974 de sloper P.E. LUMUMBA door de ZWARTE ZEE afgeleverd te Rio Grande do Sul en vertrokken naar de METULA die vast liep in Straat Magelhaen. 15-8-1974 bij de METULA. 25-9-1974 met de sleepboten SMIT SALVOR en NORTH SEA de METULA vlot gebracht, 10 mijl verder ten anker gebracht. 12-11-1974 vertrokken van San Felipe Bay, samen met de RODE ZEE de METULA naar Angra dos Reis, Brazilië gesleept. 29-11-1974 in de Baai van Angra do Reis. De ZWARTE ZEE vertrok naar Rio de Janeiro om de tanker SPEEDWAY naar de sloop te brengen.

t.t. METULA (2), IMO 6818760, 1968-1975, VLCC, PJLM. Gebouwd 1968, Ishikawajima Harima Heavy Industries, Yokohama (2019). 104.379 BRT, 78.411 NRT, 210.035 DWT. 325,36 (310,02) x 47,22 x 24,52 x 18,955 meter. 13 tanks, 242.165 m3, 16 kn. waterpijpketel, v.o. 2.790,9 m2, 72,7 atm. 28.000 APK, 20.888 kW, 2 turbines, de werf.
Te water gelaten als METULA, 19-9-1969 proefvaart, 25-9-1969 opgeleverd aan N.V. Curaçaosche Scheepvaart Maatschappij, Willemstad-N.A., in beheer bij Shell Tankers B.V. 26-9-1969 van Yokohama. 28/29-11-1969 tijdens een reis Perzische Golf naar Gothenborg is de hoofdturbine defect geraakt op de

Noordelijke Noordzee, later op eigen kracht reis de voortgezet, begin december 1969 gearriveerd te Rotterdam voor reparatie. 6-6-1974 2e VLCC die arriveerde in de Bullenbaai te Emmastad.



9-8-1974 tijdens een reis van Ras Tanura naar Quintero Bay gestrand in Straat Magelhaen in positie van 52.34 ZB. en 69.41 WL., een gedeelte van de lading gelost in de HARVELLA die de olie weer loste in de BERGELAND, 25-9-1974 vlot gebracht met de ZWARTE ZEE, SMIT SALVOR en NORTH SEA, 12-11-1974 vertrokken van San Felipe Bay achter de sleepboten RODE ZEE en ZWARTE ZEE naar Angra dos Reis, Brazilië (bij Rio de Janeiro), 29-11-1974 gearriveerd in de Baai van Angra do Reis, Brazilië en opgelegd in positie van 05 ZB. en 44.16 WL., na onderzoek bleek reparatie niet economisch verantwoord, 1-1976 verkocht voor sloop aan Eckhardt & Co. G.m.b.H. voor sloop te Spanje, herdoopt TULA en onder de Spaanse vlag gebracht, 25-1-1976 vertrokken op sleeptouw aanvankelijk naar Santander, 18-4-1976 gearriveerd te Brunsbüttel, 1-6-1976 vertrokken onder Spaanse vlag van Brunsbüttel achter de sleepboten DOLPHIN X en STEPHAN JANTZEN naar Santander, 14-6-1976 gearriveerd voor de sloop te Santander, Spanje, gesloopt door Recuperaciones Submarines, sloop begon 13-7-1976, de 1e Very Large Crude Carrier die is gesloopt. (Foto: collection Edson Lucas, Angra dos Reis).

Bij die ramp stroomde 40.000 ton olie de zee in. Later bleek dat er een gevaarlijke onderstroom staat in Straat Magelhaen, mogelijk daardoor is de METULA uit positie gebracht en aan de grond gelopen. Dat is beschreven in het boek "Het Metula-mysterie" van Smit-Lloyd kapitein Piet Kars.

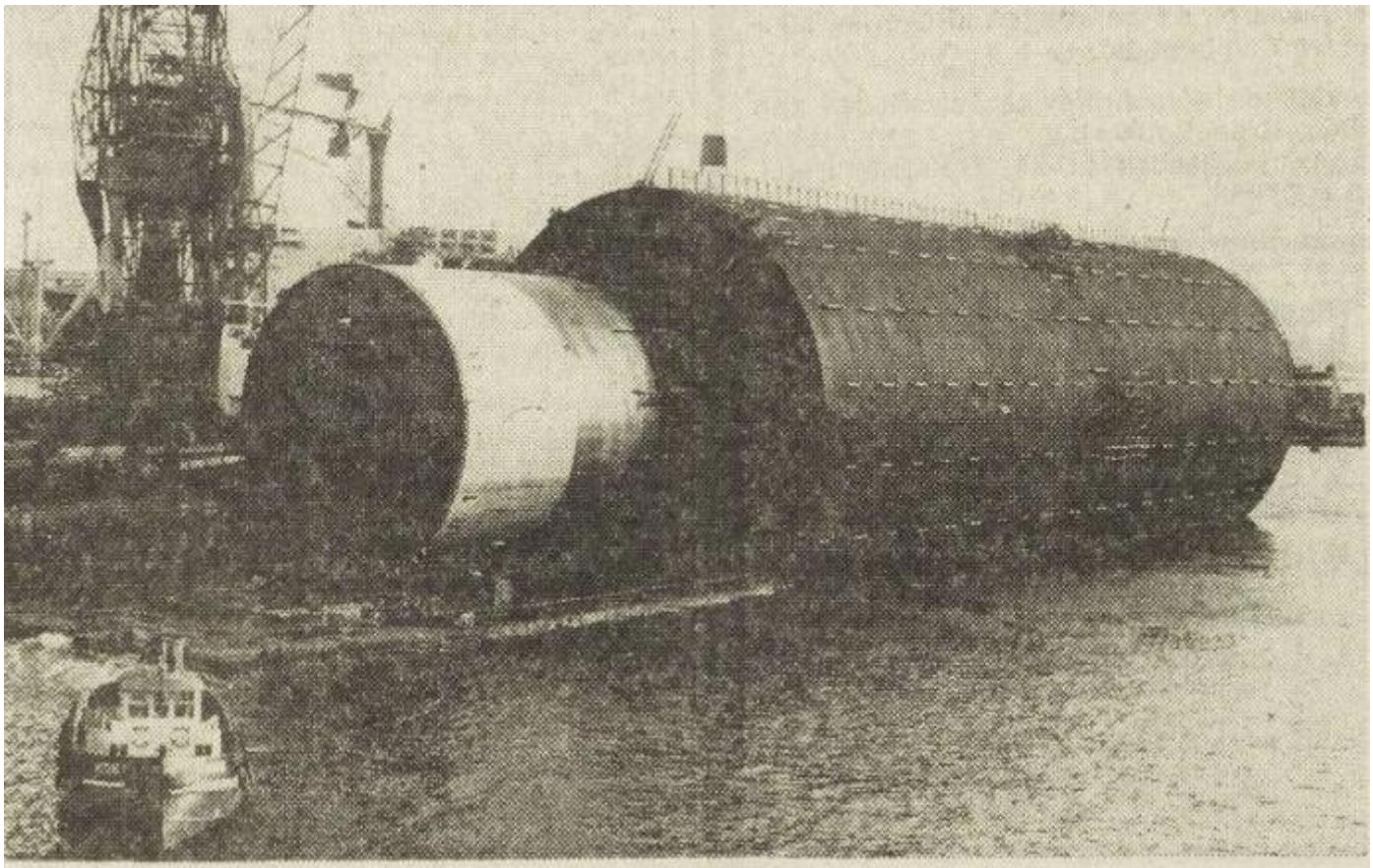
19-12-1974 de ZWARTE ZEE vertrokken van Rio de Janeiro naar Cadiz met de tanker SPEEDWAY. 14-1-1975 te Cadiz.

SPEEDWAY, IMO 5336480, 1957 opgeleverd als SPEEDWAY door Mitsubishi, Nippon H.I. Yokohama (810) aan Gothic Shipping Co. S.A., Panama, vlag: Liberia, in beheer bij Nereus Shipping, Piraeus voor C.M. Lemos & Co. Ltd., Londen. 20.683 BRT, 12.742 NRT, 33.019 DWT. 17.500 APK, 2 stoomturbines, Hitachi Seisakusho, Hitachi. 31-5-1974 tijdens reparatie te Rio de Janeiro in brand geraakt. CTL, 1974 verkocht voor sloop naar Spanje, 19-12-1974 met de sleepboot ZWARTE ZEE vertrokken van Rio de Janeiro naar Cadiz, 14-1-1975 te Cadiz, 22-1-1975 te Valencia om gesloopt te worden.

22-1-1975 de ZWARTE ZEE te Rotterdam. 31-1-1975 met de SPAR boei van Schiedam naar Noorwegen. 7-2-1975 de boei afgeleverd.

Enorme 'dobber' bij Wilton
SCHIEDAM — Een enorme drijvende "fles" wordt een dezer dagen - afhankelijk van de weersomstandigheden - van de werf Wilton Fijenoord in Schiedam naar een Noors fjord gesleept.
De merkwaardige constructie is de onderbouw van een drijvende opslag- en tankerlaadinstallatie voor Shell/Esso. De oliemaatschappijen zullen de installatie, "Spar" genaamd, gebruiken bij de oliewinning in Brentveld in het Engelse deel van de Noordzee.
De bovenbouw van de Spar (Engels voor rondhout), thans nog in aanbouw bij de werf IHC Gusto in Schiedam, zal binnenkort eveneens naar de Noorse Erfjord, gesleept worden, waar beide delen aan elkaar worden gelast. Afhankelijk van de weersomstandigheden onderweg zal de sleepboot Zwarte Zee van Smit Internationale er 7 a 9 dagen over doen om de onderbouw, een metalen cilinder van 100 meter lang en een diamater van 30 meter, naar de Noorse fjord te slepen. Als de Spar eenmaal in het Brentveld geïnstalleerd is, zal dit project Shell en Esso, die bij de winning van olie in dit deel van de Noordzee samenwerken, circa *f* 60 miljoen gekost hebben. Aan deze installatie zullen de tankschepen meren om de opgeslagen olie over te

nemen. Bovenin de Spar, die een totale hoogte heeft van 137 meter, zal een kleine bemanning huizen die over de installatie waakt en de verschillende werkzaamheden, verbonden aan het aan- en afmeren van tankers en het «verpompen van olie, uitvoert. Zo wordt de "Spar" geïnstalleerd en verbonden aan het produktieplatform. De Euromast is ernaast geprojecteerd, waarmee aangegeven wordt in welke afmetingen er bij de oliewinning op zee gewerkt wordt.



De onderbouw van de Spar gereed voor de sleepreis.

300.000 barrels
De Spar bestaat ruwweg uit een "fles" van 93 meter met daarop een smallere hals van ruim 30 meter en daar weer bovenop een bovenbouw. Ongeveer 109 meter van de installatie zal onder de zeespiegel steken. In zes tanks kan 300.000 barrels (1 barrel is 159 liter) ruwe olie worden opgeslagen. Deze tanks zullen altijd vol vloeistof zijn, dat wil zeggen olie en/of water. Maar aangezien de soortelijke gewichten verschillen, zou dit betekenen dat de Spar steeds op andere hoogte zou drijven. Dit zou ongewenst zijn aangezien de installatie door slangen met de olieleiding op de bodem is verbonden.
6500 ton ballast
Bovendien is de Spar verankerd met zes zware kettingen, die elk meer dan een kilometer lang zijn. Om ongewenste verticale afwijkingen te voorkomen - die maximaal wel 23 meter zouden kunnen bedragen - zijn er 12 ballasttanks, die naar behoefte met water gevuld kunnen worden. Op de bodem van de Spar, onder de olietanks, bevindt zich nog eens 6.500 ton vaste ballast, als tegenwicht voor de zware, ver boven zee uitstekende bovenbouw. (HVV, 29-1-1975).

11-2-1975 de ZWARTE ZEE te Rotterdam. 21-3-1975 proefvaart na een periode van onderhoud. 25-3-1975 naar Lerwick voor een rigmove van het booreiland BLUE WATER III samen met de SMIT-LLOYD 41 en SMIT-LLOYD 44. 24-4-1975 van Lerwick naar Bergen.4-1975 T/M 8-1975 rigmoves van de booreilanden GULF TIDE, ORION en SEDCO 703, de ponton INTERMAC 600 versleept op de Noordzee. 8-1975 een Noors schip met slagzij binnen gebracht te Lissabon. 8-1975 de bulkcarrier SPRAY STAN van Dakar naar t.h.v. Gibraltar en daar over gegeven aan de SMIT ROTTERDAM.

SPRAY STAN, IMO 7027112, 1970 opgeleverd door Hakodate Dock, Hakodate (438) als SPRAY STAN aan Stanchion Transport Corp., Liberia, in beheer bij A.P. Møller, Kopenhagen. 15.302 BRT, 26.323 DWT. 1983 verkocht aan Lomond Mar. Inc., Monrovia, vlag: Griekenland, in beheer bij Oceanmaid Shipping Co. S.A., Piraeus, herdoopt GULL. 1989 verkocht aan K/S Thorhild, Noorwegen, in beheer bij O.T. Tonnevolds A/S, Grimstad, herdoopt THORHILD. 1993 verkocht aan Focomar Shipping Ltd., Malta, herdoopt SPYRIDOULA. 1996 verkocht aan Smart S.A., Honduras. 16-11-1997 te Alang, India om gesloopt te worden.

9-9-1975 te Curaçao. 11-10-1975 vanaf Bonaire te Ortona, Italië met een ponton. 9-12-1975 vanaf Duinkerken te Richards Bay, Zuid Afrika met een ponton. 12-1975 twee reizen gemaakt tussen Kaapstad en Port Elizabeth met baggermateriaal. 1-1-1976 te Durban. 10-1-1976 vast op het booreiland KEY BISCAINE omdat de SMIT ROTTERDAM, die het sleepte, moest bunkeren. 14-1-1976 te Durban. 28-1-1976 tevergeefs

gevaren naar de tanker COURAGEOUS COLOCOTRONIS. 2-1976 tevergeefs gevaren naar een omhoog gelopen vrachtschip. 18-3-1976 van Durban naar Dakar. 3-4-1976 te Dakar. 8-4-1976 de POOLZEE gebunkerd die met een jacket onderweg was van Cherbourg naar Loango, Congo, sleepte deze samen met de SEEFALKE. 12-4-1976 te Las Palmas. 16-4-1976 de SMIT ROTTERDAM (op stap met het booreiland BLEUWATER III van Firth of Forth naar Vitoria, Brazilië) afgelost die ging bunkeren. 20-4-1976 de SMIT LONDON afgelost die ging bunkeren.

24-4-1976 bij de tanker I.D. SINCLAIR in de Middellandse Zee t.h.v. Ibiza die machineschade moest repareren. Loste de THAMES en SMIT-LLOYD 103 af. 28-4-1976 los gegooid en naar Rotterdam.

I.D. SINCLAIR, IMO 7374709, 7-1974 opgeleverd door Nippon Kokan, Tsu (27) als I.D. SINCLAIR aan Canadian Pacific (Bermuda) Ltd., Hamilton, in beheer bij Canada Pacific Ltd., Montréal. 133.679 BRT, 98.564 NRT, 254.735 DWT. L 310.046 m3. 207,5 en 8.770,5 ton bunkers, verbruik 110,5 ton/dag. 15,25 kn. 34.100 EPK, 25.439 kW, 10 cyl, 2 tew, 900 x 1800, B&W, Mitsui Zosen. 1986 verkocht aan Mill Reef Shipping Ltd., Hong Kong, in beheer bij Canadian Pacific (Bermuda) Ltd., Hamilton, herdoopt FIDIUS. 1987 verkocht aan K/S A/S Norman Tankers IX, Noorwegen, in beheer bij Singa Ship Management Pte. Ltd., Singapore, herdoopt HAPPY MASTER. 1989 verkocht aan Nor Master Ltd., Noorwegen, in beheer bij Bergvang Shipping AS, Grimstad, herdoopt NOR MASTER. 1992 verkocht aan Yellow Diamond Shipping Corp., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Polembros Maritime Co. Ltd., Piraeus, herdoopt ASSIMINA. 20-7-1999 gearriveerd bij Kabir Steel, Chittagong om gesloopt te worden. (Foto HAPPY MASTER: HK/TVDZ, Beneluxhaven).

9-5-1976 te Rotterdam. 12-5-1976 naar Tarbert, Schotland om Gas Treatment Platform No. 1 (Big Annie) te verslepen van Loch Fyne naar de locatie op de Noordzee, sleepte samen met de OCEANIC, SIMSON, ATLANTIC (van Bugsier), VARNEBANK en KWINTEBANK. 5-6-1976 geplaatst voor de Schotse kust.
6-1976 samen met de SIMSON, STATESMAN, BUGSIER 2 en BUGSIER 10 de SPAR boei van Erfjord ten noordoosten van Stavanger naar de locatie op de Noordzee, 25-6-1976 geplaatst voor de Noorse kust. 1-7-1976 vanaf Hartlepool te Tyne. 2-8-1976 te Rotterdam na diverse werkzaamheden op de Noordzee te hebben verricht.

De ponton GIANT 1 achter de SMIT ROTTERDAM, foto: T. v.d. Zee, 17-6-1979. De Marokkaanse havens Casablanca en Safi krijgen nieuwe havenkranen, die in Rotterdam zijn gemonteerd en die op een geweldig ponton van Nederland naar de nieuwe bestemming worden vervoerd. Het is een order van Stork Hensen Kranen B.V., een werkmaatschappij van VMF-Stork. Deze kreeg de opdracht van Machinen-Export (een staatsonderneming van Oost-Duitsland). Het eerste transport van 25 compleet gemonteerde havenkranen vertrok de vorige week. Smit Internationale zette hiervoor de ponton Giant I en een van de grootste sleepboten ter wereld, de Smit Rotterdam (22.000 pk) in. Op de plaats van bestemming worden de kranen met een "roll off" systeem van de ponton op de kade gereden. Hiertoe zijn speciale constructies aangebracht. Het tweede transport, dat begin september zal afvaren, omvat zeven 6-tons en negen 10-tons stukgoedkranen. De onderdelen van de kranen zijn gedurende vier maanden in kleine delen in totaal 573 spoorwagons uit Oost-Duitsland aangevoerd. Door de grootte van de serie op te bouwen kranen is er een werkmethode gevolgd die te vergelijken is met een lopende-bandproduktie. Zelfs tijdens de zeer slechte weersomstandigheden van deze winter werd de geplande produktie (± twee kranen per week) gehaald. Op de foto de Giant I met 25 zes-tonskranen achter de Smit Rotterdam. (NvhN, 25-6-1979, Miss Zwarte Zee: HVV, 14-9-1976).

MISS ZWARTE ZEE

Bij ons mag het dan al lang geen strandweer meer zijn, aan de Zwarte Zee zomert het nog volop. Op het strand bij Varna waren gisteren dan ook duizenden uitgelopen om dat Bulgaarse meisje, Nina Bogadjieva, tot Miss Zwarte Zee te zien uitverkiezen.

5-8-1976 de ZWARTE ZEE met de ponton GIANT 1 van Rotterdam naar Augusta, Italië. 16-8-1976 te Augusta, Italië, daar de ponton geladen met baggermateriaal. 26-8-1976 vertrokken naar Bandar Abbas met de ponton GIANT 1. 2-9-1976 passage Suez naar Bandar Abbas. Van Bandar Abbas met de ponton GIANT 1 naar Le Havre.

GIANT 1, 11-1962 opgeleverd door Eriksbergs M/V A/B, Gothenborg (561) als MOBIL ENERGY (IMO 5238183) aan Mobil Tankers Ltd., Londen (Mobil Shipping Co. Ltd., Londen). 31.456 BRT, 16.520 NRT, 51,300 DWT. 2 waterpijpketels, v.o. 208 m2, 56 atm. 18.000 APK, 13.428 kW, 2 stoomturbines, Turbin AB de Laval Ljungstrom, Finspong.
1971 nieuw middenschip gebouwd door Mitsubishi H.I. Ltd., Kobe (), verbouwd tot OBO, 42.648 BRT, 27.367 NRT, 72.771 DWT. 252,64 (240,01) x 32,31 x 19,00 x 13,218 meter. 15,75 kn. 1982 verkocht aan Takoradi Shipping Co. Ltd., Nicosia, vlag: Cyprus, in beheer bij Thenamaris (Ships Management) Inc., herdoopt ENERGIA. 1982 vlag: Griekenland. 19-2-1983 gearriveerd bij Nan Hor Steel, Kaohsiung, Taiwan om gesloopt te worden.

Het oude middenschip van de MOBIL ENERGY aan de tanker VEGA (IMO 5055062) gebouwd. VEGA: 11-1948 opgeleverd door Welding Shipyards, Inc., Norfolk, Va. (24) als BULKPETROL aan Universe Tankships Inc., Panama. Tanker, 15.591 BRT. 16,5 kn. 1949 thuishaven en vlag: Monrovia-Liberia. 1966 verkocht aan HDS Shipping Co. Inc., Monrovia, in beheer bij Petroleum Carriers Inc., Corpus Christi, Texas, herdoopt VEGA. 1967 herdoopt SANTA ROSA. 1967 verkocht aan Yukon Cia. Naviera S.A., Monrovia, in beheer bij Eugene Panagopulos, herdoopt VEGA. 1971 het voorschip verbouwd tot ponton voor de opslag van afvalolie onder de naam TCB 2 (Nippon Tanker Service Co., SE 1984 Negishi, Japan). Het achterschip aan het voor- en middenschip van de MOBIL ENERGY gezet. 26.181 BRT, 22.253 NRT, 52.837 DWT. 225,98 (216,24) x 31,80 x 15,70 x 11,752 meter. 27 tanks, L 63.248 m3. 15 kn. 17.500 APK, General Electic Co., Lynn.

1971 verkocht aan Megaron Shipping Ltd., Monrovia, in beheer bij Commercial Oil Carriers Inc. (James C. Page, New York), herdoopt ERGON (IMO 5055062). 1974 herdoopt ENERGY. 1975 verkocht voor sloop aan Frank Rijsdijk B.V., Hendrik-Ido-Ambacht. 14-8-1975 gearriveerd te Schiedam bij de Tankercleaning, agent Phs, van Ommeren. Smit Tak laat van tankschip ponton maken. Door een onzer redacteuren ROTTERDAM, 18 aug. - Smit Tak Internationale Bergingsbedrijf in Rotterdam heeft de Griekse turbinetanker Energy (53.000 ton) gekocht om te laten verbouwen tot zeegaande ponton van circa 115 m. Het schip - uit 1962 - zal bij Rijsdijk Holland te Hendrik Ido Ambacht ten dele worden gesloopt (het machinekamerdeel gaat eraf) en daarna bij de Merwede in Hardinxveld, die het werk ten dele uitbesteedt aan Slob Sliedrecht, worden gereedgemaakt voor o.a. vervoer van zware stukken naar olievelden. (NRC, 18-8-1975). Het achterschip gesloopt bij Frank Rijsdijk B.V.
Het voor- en middenschip van de ex MOBIL ENERGY verkocht aan Smit Tak Internationale Bergingsbedrijf B.V., Rotterdam om verbouwd te worden tot ponton bij Scheepswerf & Machinefabriek "De Merwede" B.V., Hardinxveld-Giessendam. 10-4-1976 te water gelaten, 4-1976 opgeleverd als GIANT 1 aan Smit Int. Shipping Investments (Singapore) Pte. Ltd., Singapore, vlag: Panama. 8.425 BRT, 8.425 NRT, 17.000 DWT. 113,70 (109,15) x 31,76 x 7,96 x 1,480 meter. 1980 verkocht aan Smit Int. Transport B.V., Rotterdam (PEIO). 17-12-1984 vertrokken van Rotterdam naar Rio de Janeiro gesleept door de SMIT HOUSTON, op de pontons GIANT 1 en SUBLIFT PACIFIC stond DOK 10 van de RDM, 24-12-1984 het dok tussen de GIANT 1 en SUBLIFT PACIFIC afgebroken en gestrand bij Santander, beide ter plaatse gesloopt. 29-12-1984 de SUBLIFT PACIFIC met de SMIT HOUSTON te Vigo.
Na het faillissement van de RDM werd Dok 10 (samen met Dok 8) in 1984 met sloopbestemming verkocht aan de Fa. van Rijnsdijk in Rotterdam. De transactie geschiedde op voorwaarde dat bij, een eventueel hernieuwd gebruik, dit buiten Europa plaats moest vinden. Deze firma verkocht Dok 10 op haar beurt weer door aan de Verolme-werf in Brazilië. Het dok - gesleept door de "Smit Houston" met kapitein A. Tiesinga - vertrok op 17 december 1984 uit Rotterdam voor transport naar de oude RSV-werf bij Rio de Janeiro in Brazilië. Op 24 december 1984 verongelukte het droogdok echter voor de kust van Noord-Spanje in de Golf van Biscaje. Het dok lag op twee pontons, die samen 30 meter korter waren dan het dok, scheurde tussen deze twee pontons en brak uiteindelijk in tweeën. Het dok was niet meer te redden. (rdm-archief.nl). (Foto BULKPETROL: Albert Weller negative collection, WSS Teesside Branch, Eston Jetty River Tees, 7seasvessels.com).

16-12-1976 van Mount's Bay (Falmouth, op station gelegen) naar de Golf van Aden om de THAMES en SMIT-LLOYD 6 af te lossen die met een booreiland onderweg waren van Dubai naar Galveston, Texas. 3-1-1977 het booreiland vast gemaakt. 16-2-1977 van Las Palmas naar Galveston. 3-1977 te Galveston. 1-4-1977 van Galveston met de losse boot via Christobal naar Japan, 5-4-1977 passage Panamakanaal. 3-5-1977 te Osaka. 7-5-1977 van Osaka met de recent opgeleverd ponton GIANT 2 naar Kuwait. 9-6-1977 te Kuwait, daar de ponton gelost. Met de ponton GIANT 2 naar Al Jubayl, daar de GIANT 2 gebruikt om een zuiger droog te zetten voor onderhoud. 11-7-1977 met de ponton GIANT 2 naar Amsterdam. 29-7-1977 passage Port Said. 12-8-1977 de GIANT 2 te IJmuiden afgeleverd aan havensleepboten en naar Schiedam, 13-8-1977 te Schiedam. 31-8-1977 van Rotterdam naar Amsterdam, van Amsterdam met de met baggermateriaal geladen ponton GIANT 2 naar Dubai. 7-9-1977 passage Gibraltar. 1-10-1977 te Dubai. 10-1977 van Dubai met de GIANT 2 met bestemming Amsterdam. 24-10-1977 passage Port Said. 11-1977 te Lissabon de ponton overgeven aan de NOORDZEE, de ZWARTE ZEE naar Gibraltar.

GIANT 2, foto: T. v.d. Zee, 8-3-1988 achter de sleepboot CANMAR TUGGER 2 (IMO 7365887) met aan dek module Conoco Britoil Loggs 4916-P199.

GIANT 2, IMO 7638894, casco gebouwd door Awazu Zosen, Naruto (A-255), aanvankelijk TAK 7, 4-1977 opgeleverd door Mitsui Ocean Development & Engineering Co. Ltd. (S-105) als GIANT 2 aan Smit International Shipping Investments Singapore Pte. Ltd., Singapore, in beheer bij Smit Tak Zeetransport B.V., Rotterdam. Semi-sub ponton. 12.696 BRT, 10.280 NRT, 24.060 DWT. 140,01 (138,16) x 36,05 x 8,51 x 6.630 meter. 4-1980 verkocht aan Smit International Transport B.V., Rotterdam (PEIP). 2002 verkocht aan Smit Transport B.V., Rotterdam. 25-9-2002 gearriveerd in de Heysehaven met middenstuk van de COSTA CLASSICA, 9-12-2002 vertrokken van de Heysehaven naar de Yangtzehaven voor inspectie i.v.m. aankoop door AMT Transportation Ltd., Liverpool, 23-12-2002 afgemeerd in de Waalhaven. 12-10-2005 van Smit Heavy Lift Europe B.V. verkocht aan Smit Transport Europe B.V., Rotterdam, in beheer bij Smit Vessel Management Service B.V. 2013 verkocht aan Remontowa S.A., Gdansk-Polen, in gebruik genomen voor het dokken van o.a. booreilanden, herdoopt REM LIFT 24000.

11-11-1977 te Gibraltar op station. 12-11-1977 gevaren naar m.s. LYDIA met motorstoring. 13-11-1977 te Lissabon met m.s. LYDIA.

LYDIA, IMO 5148364, 1957 opgeleverd door Ekensbergs M/V, Stockholm (211) als KONGSBORG aan A. Gowart-Olsen, Stavanger-Noorwegen. 4.486 BRT, 5.887 DWT. 3.600 EPK. 1959 verkocht aan O/Y Oceanfart A/B, Finland, herdoopt HERAKLES. 1971 verkocht aan Larymna Shipping Co. Ltd., Panama, vlag: Griekenland, in beheer bij Prodromos Shipping Co. S.A., Piraeus, herdoopt LYDIA. 1977 verkocht aan Lydia Navigation Corp., Griekenland, in beheer bij Prodromos Shipping Co. S.A., Piraeus. 1978 verkocht aan North Sea Shipping Co. Ltd., Griekenland, in beheer bij Daglas & Souris, Piraeus, herdoopt ATLANTICOS. 1981 verkocht aan Fishing & Marine Services Co., Sjarjah, United Arab Emirates, herdoopt MABROUK. 1981 herdoopt NAJMA BEAUTY. verkocht aan Whitesea Shipping Supply Co., Ajman, United Arab Emirates. 1983 verkocht aan A.A. Shaeb Mohamed, Ajman, United Arab Emirates, herdoopt MARYAM BEAUTY. 21-4-1984 gearriveerd bij Okara Trading, Gadani Beach om gesloopt te worden. (Foto: Mike Griffiths/Shipspotting, Nieuwe Waterweg).

12-1977 te Rotterdam. 16-12-1977 van IJmuiden met de ponton GIANT 2 naar Dubai. 31-12-1977 op de rede van Port Said. 2-1-1978 passage Port Said. De bestemming gewijzigd in Mina Jebel Ali. Van Mina Jebel Ali naar Chiba, Japan om de nieuw gebouwde ponton GIANT 3 op te halen voor Bandar Mahshahr, Iran. 17-2-1978 van Chiba naar Bandar Mahshahr, Iran. 20-3-1978 te Iran met ponton GIANT 3. Van Iran naar Bahrain met ponton de GIANT 3. 31-3-1978 van Bahrain met de ponton GIANT 2 naar Hiroshima. 11-5-1978 te Hiroshima. Van Hiroshima naar Kure voor diverse reparaties. Naar Tanamo om de nieuwe ponton GIANT 4 op te halen voor Al Jubayl. 19-7-1978 te Al Jubayl. 22-7-1978 van Al Jubayl met de ponton GIANT 3 naar Rotterdam. 27-8-1878 de GIANT 3 in de Europoort afgeleverd en naar Rotterdam.

GIANT 3, IMO 7706029, 1977 opgeleverd door Mitsui Engineering & Shipbuilding Co. Ltd., Chiba (F503) aan Smit International Shipping Investments (Singapore) Pte. Ltd., Singapore. 12.696 BRT, 10.281 NRT, 24.111 DWT. 140,01 (138,11) x 36,05 x 8,49 x 6.682 meter. 1980 verkocht aan Smit Internationale Transport B.V., Rotterdam (PEIQ). 2002 verkocht aan Smit Transport B.V., Rotterdam. 12-10-2005 van Smit Heavy Lift Europe B.V. verkocht aan Smit Transport Europe B.V., Rotterdam, in beheer bij Smit Vessel Management Service B.V. 28-9-2010 vertrokken van Rotterdam naar Singapore achter de sleepboot UNION BOXER, t.h.v. Angola overgenomen door de ALPHONSE LETZER, op de GIANT 3 stonden de TAKLIFT 1 en bergingsmateriaal voor de berging van de Hyundai 105. 4-2011 verkocht voor sloop. Gesloopt?

GIANT 3 foto R. Zegwaard, 17-9-2009

De ZWARTE ZEE met de GIANT 4 die de eerste reis maakte. Op de ponton stonden 4 containerkranen en vijf brugkranen op rubberbanden. In het ruim van de GIANT 4 ging een grote hoeveelheid elektrische onderdelen mee. De kranen waren bestemd voor de haven van Al Jubayl die was aangelegd door een combinatie van aannemers met Kon. Adriaan Volker als grootste partner. De kranen zijn in juli 1978, na een reis van 6.800 mijl, door de drijvende bok MAGNUS IX (Ulrich Harms. 1968, 2.660 BRT, 500 ton hefvermogen) op de wal gezet.

GIANT 4, IMO 7725269, casco gebouwd bij Awazu Zosen, Naruto (272), 4-1978 opgeleverd door Mitsui Ocean Development & Engineering Co. Ltd. (S-132) aan Smit International Shipping Investments (Singapore) Pte. Ltd., Singapore. 12.696 BRT, 5.231 NRT, 24.133 DWT. 140,01 (138,16) x 36,05 x 8,51 x 6.687 meter.
1980 verkocht aan Smit Internationale Transport B.V., Rotterdam, roepsein PEIV. 199- verkocht aan Smit Transport B.V., Rotterdam. 12-10-2005 van Smit Shuttle B.V., Rotterdam verkocht aan Smit Transport Europe B.V., Rotterdam, in beheer bij Smit Vessel Management Service B.V. 2012 verkocht aan de Poolse scheepswerf Remontowa S.A., Gdansk-Polen, in gebruik genomen voor het dokken van booreilanden, herdoopt REM LIFT 25000.

De GIANT 4 tussen de pieren te Hoek van Holland achter de sleepboot FAIRPLAY IX, foto: T. van der Zee, 5-5-2005

11-9-1978 de ZWARTE ZEE naar Trondheim met de pontons SB-301 en SB-302. 8-11-1978 van Rotterdam, naar Bahrain met 2 pontons. 25-11-1978 bij m.s. CEDAR STAR (IMO 5214357, bouwjaar1961, 1.315 BRT, ex ADRIATIC van Rederij 'Adriatic', Groningen, in beheer bij N.V. Scheepvaartkantoor Groningen, Groningen) die 22 november 1978 omhoog liep in de Rode Zee tijdens een reis van Libanon naar Sudan, niet kunnen vlot brengen en de reis vervolgd. De CEDAR STAR was met 170 militairen, die dienst hadden gedaan voor de Vredesmacht van de Arabische Liga in Libanon, onderweg van Libanon naar Port Sudan. Vanwege het slechte weer duurde het drie volle dagen voordat Sudanese militaire helikopters alle 170 militairen en de bemanning hadden gered. Geabandonneerd, gebroken en total-loss verklaard. (Marhisdata.nl).

2-12-1978 te Bahrain. 12-1978 na de pontons gelost te hebben vertrokken naar Rotterdam via Kaap de Goede Hoop. 26-2-1979 met de pontons te Rotterdam.

ZWARTE ZEE met het Halifaxdock, foto: Hubert Hall, 16-6-1979, Halifax

24-5-1979 vertrokken van Rotterdam naar Halifax met het Prins Bernard dok van de R.D.M. 16-6-1979 te Halifax.
Historie: Tewaterlating van de twee delen op 7 juni 1933 op Scheepswerf "Nieuwe Waterweg" door Hr. Ms. Prinses Juliana. Bouwnummer RDM-173. Op 29 september 1933 werd het nieuwe dok door acht sleepboten van de NW naar haar nieuwe ligplaats bij de RDM versleept. In dit "Prins Hendrik Dok 4" konden schepen tot 15000 ton gedokt worden. Het dok werd voorzien van snelwerkende wipkranen, daarmee was men in die tijd de eerste in de wereld. Opdrachtgever: N.V. De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, Rotterdam. Tonnage: Schepen tot 15000 ton, 23.880 twvp. Hoofdafmetingen: L = 185,30 m., B = 37,20 m., H = 16,50 m.
In de avond en nacht van 22 op 23 september 1944 werden alle droogdokken van de RDM door de Duitse bezetters tot zinken gebracht. De commandohuizen en de motoren van de dokken werden vernield en de pompkamers lekgeslagen. Op zich was dat geen onoverkomelijke ramp voor de RDM, want een dok moet wel zeer grondig vernield worden, wil het later niet meer voor herstel in aanmerking komen. Direct na de oorlog (eind 1945) werd Dok 4 - samen met de drie andere dokken 3, 6 en 7 - weer gelicht en, na een volledig herstel, opnieuw in gebruik genomen.
Op woensdag 29 juli 1953 dokte m.s. "Barendrecht" van Phs. van Ommeren in Dok 4 als het 10.000-ste bij de RDM gedokte schip. In 1979 werd het "Prins Hendrik Dok 4" door de RDM verkocht aan Halifax Industries Limited in Canada en - na aflevering daar door de sleepboot "Zwarte Zee" (IV) van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst - hernoemd in "Scotia Dock".
In 1999 werd het "Scotia Dock" vanuit Canada weer verkocht aan Gulf Marine Repair Corporation in Tampa, Florida, U.S.A. en daar als Dry Dock "Scotia" in bedrijf genomen.
Anno 2009 (dus toen al 76 jaren oud!) was het dok daar in Florida nog steeds tot volle tevredenheid van GMR in bedrijf. Het dok werd onlangs zelfs nog weer deels gereviseerd. (Bron: rdm-archief.nl).

19-6-1979 van Halifax naar de Bermuda's en op station. 7-7-1979 naar de GERDA B met motorschade en naar San Juan, Puerto Rico gebracht.

GERDA B., IMO 7304352, 16-3-1973 opgeleverd door Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff, Büsum (244) als CONNY BEWA aan K/S Bewa XVI, Kopenhagen, in beheer bij Bewa Line A/S, Kopenhagen (OZOV). 1977 verkocht aan Bentsen Line Marine Service A.p.S., Kopenhagen, in beheer bij Bewa Line A/S, Kopenhagen, herdoopt GERDA BENTSEN. 1980 verkocht aan Cassiopeia N.V., Willemstad-N.A. (PJYP), in beheer bij Bentsen Line Marine Service ApS, Kopenhagen, herdoopt GERDA B. 1.399 BRT, 923 NRT, 3.673 DWT. 80,50 (74,50) x 13,64 x 8,51 x 6,103 meter. 13 kn. 1.946 kW, Alpha Diesel A/S, Frederikshavn. 1980 verkocht aan Logoden Maritime Corp., Monrovia-Liberia (ELAB2), in beheer bij Mistral Schiffsverwaltung & Seetransport-Agentur G.m.b.H., Graz, herdoopt HANNATU. 1982 verkocht aan Wind River Ltd., Monrovia-Liberia, in beheer bij Mistral G.m.b.H., Graz. 1985 verkocht aan Goldenspirit Marine Ltd., Limassol-Cyprus (5BKE), in beheer bij Knud I. Larsen, Næstved, Denemarken, herdoopt GERDA. 1988 verkocht aan Reeferwave Marine Ltd., Limassol-Cyprus (5BKE), in beheer bij Knud I. Larsen, Næstved, Denemarken. 1989 verkocht aan The People's Republic of China, Dalian-China (BASZ), herdoopt HAI YANG 5. 1991 herdoopt NAN YUN 837. 5-1991 verkocht aan China Ocean Aviation Corp., Dalian-China. 17-12-1991 in beheer bij Aspac Maritime Management Co. Ltd., Dalian, herdoopt HAI BAO. 20-7-2000 vlag: Cambodja (XUTT3), in beheer bij China Ocean Aviation Corp., Dalian, herdoopt SEA FARER. 5-2006 verkocht aan Panlloyd Shipping Ltd., Phnom Penh-Cambodja. 21-3-2012 (e) geschrapt uit Lloyd's Register. (Info: Marhisdata, foto CONNY BEWA: TOM400/Shipspotting 1968 passage Bremer Vulkan at Vegesack, Bremen).

19-7-1979 naar een aanvaring tussen 2 Very Large Crude Carriers bij Tobago. De OCEANIC arriveerde als eerste bij de tankers en maakte vast op de brandende AEGEAN CAPTAIN, later kwamen daar de ZWARTE ZEE en SMIT-LLOYD 114 bij. De brand kreeg men onder controle en de tanker richting Trinidad gesleept. In

de Golf van Paria ten anker gebracht en naar de ATLANTIC EMPRESS gevaren waar ook de SMIT ENTERPRISE en SMIT SALVOR waren gearriveerd. Op 2 augustus zonk het schip op 300 mijl ten oosten van Barbados. De ZWARTE ging daarna op station te Barbados.

De OCEANIC van Bugsier, IMO 6901490, 1968, 2.047 BRT, 14.640 EPK (na 1975), foto: HK/TvdZ

Tankers in brand na aanvaring
LONDEN - Twee Liberiaanse olietankers, de Aegean Captain (210.257 ton) en de Atlantic Empress (123.398 ton), zijn na een aanvaring op ongeveer 15 km buiten de kust van het Caribische eiland Tobago in brand gevlogen. Reddingsboten hebben 42 drenkelingen uit het water gehaald. De Atlantic Express staat geheel in brand. De Aegean Captain staat van voren in brand. De hitte is zo hevig, dat sleepboten niet dicht genoeg bij de schepen kunnen komen. De Aegean Captain heeft gemeld dat de 35 bemanningsleden van boord gingen. Hoeveel opvarenden de andere tanker had is nog niet zeker. De Aegean Captain was op weg naar Singapore na olie ingeladen te hebben op Aruba en Bonaire. Men weet nog niet of de Atlantic Empress al of niet geladen was. Twee West-Duitse slepers, de Oceanic en de Atlantic, liggen dichtbij. (Amigoe, 20-07-1979).

Nederlandse sleepboten in tankerstunt
(Van een onzer verslaggevers) ROTTERDAM/TRINIDAD - Twee Nederlandse sleepboten, de Zwarte Zee en de Smit-Lloyd 114, hebben op het nippertje kunnen voorkomen dat de nog steeds brandende tanker Atlantic Empress op de kust van het eiland Granada bij Trinidad zou stranden.
Onder uiterst riskante omstandigheden slaagden elf vrijwilligers er dit weekeinde in sleeptrossen op de tanker over te brengen. De Atlantic Empress, die bij de botsing met de tanker Aegean Captain een groot gat midscheeps heeft opgelopen en nu een slagzij van 15 graden over stuurboord maakt, wordt op het ogenblik tegen de wind de Caraibische Zee opgesleept. Volgens een woordvoerder van Smit-Internationale in Rotterdam proberen de slepers de Empress "gunstig ten opzichte van de wind te houden". "Het is volgens ons de beste manier om uitbreiding van de brand te voorkomen. We willen er zeker geen grote hoeveelheden water inpompen. Onze bergers hebben gekozen voor het nat- en koelhouden van de tanker."
In de loop van het weekeinde zijn ook de slepers Smit Enterprise (vanuit Aruba) en de Duitse Atlantic bij het brandende schip gearriveerd. Vanavond wordt ook nog de Smit Salvor (vanuit Kingston op Jamaica) verwacht. Het andere, bij de supertanker-ramp betrokken schip, de Aegean Captain, brandt sinds zaterdag niet meer. Ook het lek is gedicht. De bergers hopen het schip voor Trinidad te mogen afmeren, waarna experts met een onderzoek kunnen beginnen. Volgens Smit-Internationale mag verwacht worden dat de autoriteiten van Trinidad hiervoor op korte termijn toestemming geven.

Lloyds vreest superschade - Olieramp in Caraïbische Zee 'valt mee'
SCARBOROUGH/ BON ACCORD - De gigantische olievlek die vrijkwam als gevolg van de supertankerramp in de Caraibische Zee valt in kleinere vlekken uiteen. Dankzij een gunstige wind en getijdestromingen drijft de olie weg van de bedreigde stranden van het vakantieparadijs Tobago.
Volgens de bestrijders van de olievlek (die 20 bij 4 kilometer heeft gemeten) zijn de gevolgen ervan "volledig onder controle". Nu geen enkel eiland gevaar lijkt te lopen door de olie besmeurd te worden, hebben de bestrijders alle plannen om de olie met chemicaliën te bestrijden even in de ijskast gezet.
Nog steeds kolken dichte rookwolken uit het wrak van de supertanker Atlantic Empress. De Smit-Lloyd 114 (van Smit Internationale uit Rotterdam) heeft vastgemaakt en sleept de brandende mammoet tegen wind in verder de zee op. De zeesleper "Zwarte Zee" is stand-by na eerst de brand op de "Aegean Captain", te hebben geblust. Die laatste wordt, met het overgrote deel van de lading nog in de ruimen, door een Duitse sleper naar Trinidad gesleept.

Vermisten
Bij de aanvaring zijn drie mensen om het leven gekomen. De kustwacht van de eilandennatie Trinidad en Tobago heeft inmiddels alle hoop opgegeven om de 27 zeelieden die sinds de aanvaring worden vermist, nog terug te vinden.
De oliemaatschappij Mobil, eigenaresse van de Atlantic Empress heeft drie kleinere tankers de opdracht gegeven de olie uit het, wrak over te pompen. De tweede supertanker, de Aegean Captain, wordt naar een dok gesleept op het nabijgelegen eiland Trinidad. Geen van beide schepen zou nog lekken.
De totale hoeveelheid olie die uit de schepen is gelekt is nog niet vastgesteld. Maar er zijn volop aanwijzingen dat de ramp veel minder, groot is dan aanvankelijk werd gevreesd. Vermoedelijk is "slechts een klein deel" van de in totaal 635.600.000 liter olie aan boord van de twee mammoets uit de schepen gelopen. "En daarvan is dan weer het overgrote deel in vlammen opgegaan," aldus deskundigen.
Brand gedoofd
De brand aan boord van de "Captain" werd zaterdagmorgen vroeg gedoofd. De vuurhaard op de "Empress" is nagenoeg voorbij en "geheel onder controle". Het overpompen van de olie uit de "Empress", die volledig is afgeschreven, zal de grootste operatie van zijn soort zijn uit de geschiedenis. Het werk kan weken vergen.
Bij Lloyds in Londen heeft in ieder geval de rampbel geluid. De tankers waren ieder afzonderlijk verzekerd voor zon 90 miljoen gulden per stuk; de lading was verzekerd' tegen de verhoogde prijzen die onlangs door de OPEC werden vastgesteld. (HVV, 23-7-1979, foto SMIT-LLOYD 114: TVDZ, 26-4-1985).

Oliereus wil niet dwars op golven
(Van een onzer verslaggevers) ROTTERDAM - De bergers van Smit Internationale en Bugsier uit Hamburg moeten op de mammoettanker "Atlantic Empress" bij Tobago optornen tegen 30 meter hoge vlammen. Het bluswerk wordt steeds weer teniet gedaan door een harde noordoosten wind.
De slepers "Zwarte Zee" en "Atlantic" hebben gisteren geprobeerd de oliereus dwars op de golven te krijgen. Daardoor zouden de zware oceaanrollers over het dek heen slaan en zo mee helpen blussen. Dat is tot nu toe niet gelukt.
De "Atlantic Empress", die vorige week in het Caribisch gebied in aanvaring kwam met de inmiddels gezonken tanker "Aegean Captain", ligt nu op een veilige afstand van 200 mijl van de bewoonde wereld.
De zestig man van Smit Internationale kunnen alleen aan bakboordzijde werken. Aan de stuurboordkant, is de hitte zo verzengend dat blussen daar niet mogelijk is. Bij het schip liggen nu de slepers "Zwarte Zee", "Smit Salvor", "Smit Enterprise" en "Atlantic". Een tweede sleper, van Bugsier, de "Baltic", is onderweg. (HVV, 26-7-1979).

ATLANTIC EMPRESS ten onder gegaan
ROTTERDAM - Het zinken van de Liberiaanse tanker Atlantic Empress donderdagnacht is een financiële strop voor Smit Internationale in Rotterdam en het collega-bedrijf Bugsier in Hamburg. Een woordvoerder van Smit waagt zich niet aan een exact schadebedrag, maar het is toch wel een kwestie van vele tonnen, schat hij.
Smit en Bugsier hebben aan de Empress gewerkt op de gebruikelijke basis van "no cure no pay". Dat wil zeggen, dat alle kosten die gemaakt worden voor hun rekening zijn, totdat het schip veilig en wel afgeleverd is in rustig water.
Dat is bijvoorbeeld wel het geval met de supertanker Aegean Captain, die twee weken geleden met de Empress botste in het Caribisch gebied. De Aegean Captain ligt op het moment op Curaçao. Het grootste deel van de lading (naar schatting zit er nog 200.000 ton olie in het schip) wordt daar gelost. De verzekeraars zullen voor dit karwei ongetwijfeld flink in de beurs tasten. Wat de exacte oorzaak is geweest van het feit dat de Atlantic

Empress niet langer is blijven drijven, weet Smit Internationale nog niet. Het vermoeden bestaat dat het vuur, dat vorige week nog zo goed onder controle leek, onderdeks heeft doorgevreten".
Uit het laatste rapport van de zeesleper Zwarte Zee komt wel naar voren wat voor tonelen zich hebben afgespeeld na de laatste explosies op de stervende tanker. Op het moment dat de Zwarte Zee moest losmaken, spoten fonteinen brandende olie de lucht in. Ook uit de scheur aan stuurboordkant dreef vuur het water op. De brand, die zich dagen had ingehouden, veroverde weer nieuwe ladingtanks.
In dit inferno hoorden de sleepbootbemanningen hoe een tussenschot openscheurde. De Atlantic Empress begon meer en meer slagzij te maken naar stuurboord. Even nog hoopten de mannen van Smit en Bugsier, dat de tanker in tweeën zou scheuren, omdat de kans dan bestond dat althans één helft zou blijven drijven, mogelijk ook allebei.
Dat is niet gebeurd. Rond half elf plaatselijke tijd ging de Atlantic Empress ten onder. Het voorschip met de verzwaarde boeg richtte zich helemaal op uit het water en daarop gleed de mammoet achteruit de diepte in.
Aan de mislukte poging om de Atlantic Empress te bergen, hebben van Smit meegedaan de Smit-Lloyd 114, de Smit Salvor, de Smit Enterprise en de Zwarte Zee. Bugsier heeft ingezet de Atlantic en later de sleper Baltic. Alle schepen zijn vrijdag teruggekeerd naar hup bases.
Op last van de havenmeester moet de Aegean Captain buitengaats blijft totdat de vrees is weggenomen voor vervuiling van de wateren van Curaçao. Onderzocht wordt of de olie aan boord kan worden overgepompt zonder de zee te vervuilen. (Amigoe, 3-8-1979).

Tanker zinkt – strop voor Smit
ROTTERDAM - De plotselinge ondergang vannacht van de tankreus "Atlantic Empress" gaat het bergings-bedrijf Smit Internationale honderdduizenden guldens kosten. Het contract voor de berging was aangegaan op de basis "geen resultaat, geen geld", zodat het Rotterdamse bedrijf de reddingspogingen, die twee weken hebben geduurd, zelf moet betalen.
De "Atlantic Empress", die half juli bij het Caraibische eiland Tobago in aanvaring kwam met de supertanker "Aegean Captain", ging ten onder na een explosie in de olietanks. Het schip kapseisde in een fontein van vuur en rook. Even tevoren had het gehele achterschip al als een lier gebrand en kwam de stuurboordzijde steeds verder onder water te staan. De sleepboten van Smit Internationale en Bugsier moesten wegens de hitte losmaken van de "Atlantic Empress". De bemanningen van de "Smit-Lloyd 114", de "Smit Enterprise", de "Smit Salvor" en de "Zwarte. Zee", hoorden omstreeks half elf plaatselijke tijd dat een tussenschot van de tanker openscheurde. Daarop richtte het voorschip met de verzwaarde boeg zich helemaal op gleed de mammoet achteruit diepte in. (HVV, 3-8-1979).

AEGEAN CAPTAIN ligt bij COT afgemeerd
WILLEMSTAD - De mammoettanker Aegean Captain, die betrokken is geweest bij de scheepsramp nabij Tobago enkele weken geleden, is zaterdagmiddag (11-8-1979) Bullenbaai binnen gesleept en afgemeerd bij Curacao Oil Terminal (COT). Daar zal hij vermoedelijk een week blijven.
Vanmorgen is begonnen de olie uit de kapotte olietank te pompen. Als dat geklaard is en er totaal geen gevaar meer bestaat voor vervuiling van de zee, zal worden overgegaan de rest van de olie die nog in het schip zit op te slaan in COT-tanks. Het schip, dat lange tijd buitengaats is moeten blijven uit vrees voor kans op vervuiling van de Curaçaose wateren, zal dan gemeerd worden als het eerste schip aan de scheepsboei op Boka Sami. Daar wordt de laatste hand gelegd aan het werken aan de boei die bedoeld is om er schepen te repareren en te onderhouden. (Amigoe, 13-8-1979).

Na accoord in Londen: Beslag op AEGEAN CAPTAIN opgeheven
WILLEMSTAD - De beslaglegging op de mammoettanker Aegean Captain is sedert gisterenmiddag opgeheven nadat de eigenaarsmaatschappij Quadrant Shipping Corp. en de Branco Shipping Comp. tot een accoord konden komen in Londen over een garantieverklaring. De mammoettanker die in juli een fatale aanvaring veroorzakte nabij Tobago, lag vandaag nog aan de boei te Boca San Michiel. Het is niet bekend wanneer het schip Curaçao zal verlaten. De Aegean Captain raakte in juli even buiten de kust van het Caribisch eiland Tobago, in aanvaring met de tanker Atlantic Empress. Hierbij vielen een dertigtal doden terwijl na een flinke brand aan boord van de Atlantic Empress, de mamoettanker ten onder ging. De zwaar beschadigde Aegean Captain werd naar Curaçao gesleept waar de overgebleven olielading werd leeggepompt. Sedert eind augustus lag het schip aan de eilandelijke boei te Boca Sami, nadat de eigenaarsmaatschappij van de Atlantic Empress, Branco Shipping Corp. beslag liet leggen op de Aegean Captain. De twee maatschappijen die in Londen zijn gevestigd, konden geen overeenstemming bereiken over de inhoud van een garantieverklaring ter dekking van de schade aan de Atlantic Empress. Een kort geding, aangespannen door de Aegean Captain tegen de beslaglegging, mocht niet baten. Zolang de partijen geen accoord konden sluiten, zou het beslag van kracht blijven.
De advokaat van Branco Shipping Comp. mr. J. Weisz deelde de Amigoe mee dat gisterenmiddag uit Londen bericht werd ontvangen dat de partijen een accoord hebben bereikt. Het beslag werd dan ook met onmiddellijke ingang opgeheven. Het is nog niet bekend wanneer de Aegean Captain Curaçao zal verlaten. De advokaat van de eigenaar van het schip mr. J. Verzijl kon daarover niets meedelen. "De beslissing is geheel in handen van de maatschappij in Londen", zei hij. Eerdere berichten meldden dat de mamoettanker wellicht in dok zal moeten gaan in Japan. Het schip kan vanwege haar omvang, de haven van Curaçao niet binnenvaren. Geruchten als zou de eigenaarsmaatschappij voornemens zijn de Aegean Captain te verkopen, konden niet bevestigd worden op Curaçao. (Amigoe, 28-9-1979).

AEGEAN CAPTAIN, IMO 6728599, 4-1968 opgeleverd als MARISA door Hitachi Zosen, Sakai (4126) aan Shell Tankers (U.K.) Ltd., Londen-U.K. (GXFH). 1974 overgedragen aan Shell Tankers N.V., Willemstad-N.A. (PJTO). 105.495 BRT, 75.375 NRT, 210.257 DWT. 325,03 (310,02) x 47,22 x 24,49 x 18,974 meter. 13 tanks, 243.696 m3, 6.461 ton bunkers, verbruik 146,5 ton/dag, 15,75 kn. Waterpijpketel, v.o. 2.790,9 m2, 72 atm. 28.000 APK, 20.888 kW, 2 turbines, Mitsubishi H.I. Ltd., Nagasaki. 1977 verkocht aan Quadrant Shipping Corp., Monrovia-Liberia, in beheer bij Coulouthros Ltd., Londen, herdoopt AEGEAN CAPTAIN. 19-7-1979 tijdens een reis van Curaçao naar Singapore bij Tobago in aanvaring gekomen met de v.l.c.c. ATLANTIC EMPRESS, deze is later gezonken, na de aanvaring brak brand uit aan boord, 21-7-1979 brand geblust, met zware boeg- en brandschade gesleept naar Curaçao, gelost en schoongemaakt. 26-8-1979 van Bullen Bay te St. Michiel's Bay (boei te Boca San Michiel) met een sleepboot. 10-1979 verkocht aan Gran Mundo Maritime S.A., Panama. 3-1980 gearriveerd Kaohsiung achter een sleepboot om gesloopt te worden. 3-1980 overgedragen aan Hua Eng Copper & Iron, Kaohsiung om gesloopt te worden, 16-3-1980 aanvang sloop.

ATLANTIC EMPRESS, IMO 7358975, 16-2-1974 te water, 4-1974 opgeleverd door Odense Staalskibsværft A/S, Lindø (49) als ATLANTIC EMPRESS aan South Gulf Shipping Co. Ltd., Liberia. 128.399 BRT, 110.660 NRT, 292.666 DWT. 347,23 (330,72) x 51,87 x 28,43 x 22,334 meter. 16 kn. Waterpijpketel, v.o. 1.930 m2,

74 kg/cm2. 32.005 APK, 23.866 kW, 2 stoomturbines, Stal, Laval Turbin AB. 1975 verkocht aan Branco Shipping Co. Ltd., Monrovia, in beheer bij Stavros Livanos, p/a Sun Enterprises Ltd., Piraeus. 19-7-1979 tijdens een reis van Jebel Dhanna naar Beamont in aanvaring gekomen met de v.l.c.c. AEGEAN CAPTAIN, slagzij en gedeeltelijk gezonken, 21-7-1979 vastgemaakt door de sleepboot SMIT-LLOYD 114, 22-7-1979 explosies en brand, 29-7-1979 de brand minderde, later die dag weer explosies en brand, 2-8-1979 slagzij toegenomen, losgegooid door de sleepboot en gezonken in positie 13.05 NB. en 55.32 WL. Van de 39 opvarenden kwamen er 34 om het leven.

2-8-1979 naar Barbados en op station. 8-1979 de tanker OGDEN OTTAWA (1976, 23.462 BRT) geëscorteerd.

OGDEN OTTAWA, IMO 7395337, 6-12-1975 te water, 10-1976 opgeleverd Davie Shipbuilding & Repairing Co., Lauzon (688) als OGDEN OTTAWA aan Ogden Ottawa Transport Inc., Liberia in beheer bij OMI Corp., New York. 23463 BRT, 39732 DWT. 20-8-1979 op 100 mijl van Equador een explosie in een tank tijdens gasvrij maken. 1984 herdoopt OTTAWA. 1986 verkocht aan Ottawa Transport Inc., Liberia, in beheer bij OMI Corp., New York. 1988 vlag: Malta. 1988 herdoopt PAMELA. 1988 verkocht aan K/S Osco Chief, Noorwegen, in beheer bij Ole Schroder & Co. A/S, Oslo, herdoopt OSCO CHIEF. 1990 verkocht aan Starline Carriers Ltd., Liberia, in beheer bij Osco Group, Oslo. 1991 verkocht aan Osco Product Services A/S, in beheer bij Ole Schroder & Co. A/S, Oslo. 12-1992 verkocht aan Whitehorse Shipping Ltd., Liberia, in beheer bij Ole Schroder & Co. A/S, Oslo, herdoopt SEAEXPLORER. 1993 in beheer bij Thenamaris (Ship Management) Inc., Athene. 2002 verkocht aan Blackgate Ltd., St. Vincent & the Grenadines, in beheer bij Ship & Shore Services Ltd., Lagos. 6-2005 vlag: Nigeria. 17-1-2007 te Alang, India om gesloopt te worden, 20-1-2007 aanvang sloop. (Foto: T. v.d. Zee, 9-3-2000, Total Borsele, Westerschelde).

13-9-1979 het tankschip DEVALI I (1964, 34.529 BRT) vlot gebracht die op 6 september 1979 op de kust van de Dominicaanse Republiek liep tijdens orkaan Frederick.

DEVALI I, IMO 6419693, 24-4-1964 kiel gelegd, 14-8-1964 te water. 5-12-1964 opgeleverd door Kockums, Malmo (488) als AURORE aan A/S Athene, Noorwegen, in beheer bij J. Bang. 34.529 BRT, 58.260 DWT. 1978 verkocht aan Pine Tree Shipping Co., Liberia, herdoopt DEVALI I. 6-9-1979 tijdens orkaan Frederick op de kust van de Domincaanse Republiek gestrand, 13-9-1979 vlot gebracht met de sleepboot ZWARTE ZEE. 9-11-1979 van Hong Kong tijdens een reis van Curaçao naar Korea. 1981 verkocht aan Thalassarchis Shipping Co. S.A., Griekenland, in beheer bij Skyros Shipping Enterprises S.A., Piraeus, herdoopt PARALOS. 22-1-1982 opgelegd te Setubal. 1983 verkocht aan Silver Shadow Shipping Co. Ltd., Cyprus. 25-3-1983 van Setubal naar Gijon, 31-3-1983 bij Desguaces Hemisa, Gijon om gesloopt te worden.

Kort daarop naar het vrachtschip TIBURON IV (1961, 3.719 BRT) gevaren, een ook door de orkaan Frederick gestrand schip. Vlot gebracht en naar Savannah gesleept.

TIBURON IV, IMO 5154870, 1961 opgeleverd door Usuki Tekkosho, Saeki (1023) als HORAI MARU aan Kinkai Shosen K.K., Japan. 3.719 BRT, 5.592 DWT. 1969 verkocht aan Kyodo Kisen K.K., Japan. 1970

verkocht aan Aztec Trading Co. S.A., Panama, p/a R.A. Forker & Co., Savannah, Georgia, herdoopt PATRICIA MARU. 1976 verkocht aan Tiburon Mar. Ltd., Panama, in beheer bij Colonial Navigation Co. Inc., New York, herdoopt TIBURON IV. 1981 herdoopt LEVANT. 1981 verkocht aan Velpa Maritime Ltd., Monrovia, vlag: Panama, in beheer bij Ocean Maritime Agency Inc., Boston, MA, herdoopt AGIA PARASKEVI. 1988 verkocht voor sloop naar Recife, 16-3-1988 op weg naar Recife vergaan in positie 06.52 NB. en 51.00 WL.

1-11-1979 naar de GUNVOR MÆRSK (IMO 7329699, 1973.19.922 BRT), die op een zich onder water bevindend had gestoten waarop een explosie volgde waarna brand uitbrak. Kon niets uitrichten en vertrokken naar Gibraltar. T.h.v. Lissabon de ponton GIANT 1 overgenomen voor Bantry Bay. Deze was nodig voor de berging van de op 8 januari 1979 ontplofte tanker BETELGEUSE. 24-11-1979 te Rotterdam.

4-12-1979 proefvaart na ombouw op stookolie, foto: T. van der Zee

11-12-1979 vertrokken met de ponton GIANT 3 (geladen met de snijkopzuiger NEW AMSTERDAM en ander baggermateriaal) naar Manilla, een reisje van circa 10.000 mijl via het Suezkanaal. 7-1-1980 van Jeddah. 1-3-1980 van Chiba naar Cherbourg met de ponton GIANT 3 (via Manilla en Jeddah). Van Jeddah naar Cherbourg op de ponton GIANT 3 af te leveren. 18-4-1980 passage Port Said. 7-5-1980 van Cherbourg te Rotterdam. 2-7-1980 naar Vlissingen voor bunkers, daarna op station te Land's End. 7-8-1980 naar Rotterdam. 8-8-1980 met de CILICIA van Rotterdam naar Bilbao. 12-8-1980 te Bilbao, de CILICIA afgeleverd en naar station Penzance.

CICILIA achter de ZWARTE ZEE, foto Brian Fisher/Shipspotting, 8-8-1980

CILICIA, 5-1938 opgeleverd door Fairfield SB. & Eng. Co. Ltd., Glasgow (664) als CILICIA aan Anchor Line Ltd., Glasgow. 11.136 BRT.16,5 kn. 2 motoren. 8-1939 t/m 2-1944 gevorderd door The Admiralty, in dienst als hulpkruiser. 1965 verkocht aan Moor Line Ltd., Glasgow, in beheer bij W. Runciman & Co.

1966 verkocht aan Stichting Vervoer en Havenopleidingen, Rotterdam, herdoopt JAN BACKX. In dienst als opleidingschip in de Parkhaven. 2-1-1966 gearriveerd in de Parkhaven als drijvende havenvakschool JAN BACKX. 31-7-1980 verkocht aan Castricum en Co., Rotterdam om gesloopt te worden in Spanje, voor de reis naar de sloop herdoopt CILICIA, 8-8-1980 vertrokken achter de sleepboot ZWARTE ZEE van Rotterdam naar Bilbao, 12-8-1980 te Bilbao om gesloopt te worden. (Foto: ANP Historisch Archief, 1 augustus 1968. Bij de foto: ROTTERDAM: Een fraai beeld van de Maas te Rotterdam. Op de achtergrond torent de Euromast hoog boven alles uit. Aan de kade, de Parkkade, zien we het opleidingsschip de JAN BACKX liggen, vernoemd naar de Rotterdamse ereburger en havenondernemer dr. Johannes Philippus Backx).

CILICIA kiest definitief ligplaats Parkhaven

(Van een onzer verslaggevers) Het tot tweede Havenvakschool bestemde Engelse ss Cilicia (11.000 ton) ligt sinds maandagmiddag definitief gemeerd aan de Parkhaven. Vanmorgen is het gepavoiseerde schip enigszins feestelijk overgedragen door een vertegenwoordiger van de rederij (Anchor Line) en de voorzitter van de Stichting Vakopleidingen in de Haven, dr. J.Ph. Backx. Leerlingen van de Havenvakschool trompetterden vrolijk toen de minister van O. en W., prof. mr. I.A. Diepenhorst, op het achterschip de Engelse koopvaardij-vlag streek en de driekleur plus de vlag van de Havenvakschool, hees.

De Cilicia krijgt een nieuwe naam, maar welke is nog niet bekend. Anderhalf miljoen gulden heeft men er voor moeten maar dat is het schip dik en dwars waard. Het dateert van 1938. Er is enorm veel prachtig houtwerk aanwezig in de salons en hutten. Het is een goed, sterk en volgens Rotterdamse experts uitstekend onderhouden schip. Na grondige verbouwing, die nog eens één miljoen kost, zal het schip een complete school zijn met werkplaatsen, leslokalen, kantines en internaat voor zestig scholieren. De school zal niet alleen jongens, maar ook volwassenen bekwaam maken voor het werk in de haven. De aanwezigheid van een complete machinekamer en brug zal het tevens mogelijk maken onderwijs te geven aan leerlingen van scholen voor scheepswerktuigkundigen en hogere zeevaartscholen. Ook cursussen voor hofmeesters en radarofficieren staan op het programma.

Het Pensioenfonds voor het Vervoer en Havenbedrijf heeft het benodigde kapitaal gefourneerd. Het Rijk staat garant voor de lening en de aflossing. Voor het beheer van het schip als Havenvakschool is een nieuwe stichting in het leven geroepen onder voorzitterschap van de heer Backx. Deze heeft op de overdrachts-bijeenkomst in de ruime rooksalon van het schip meegedeeld, dat de plannen voor de stichting van een

gebouw voor de 2de Havenvakschool nog jaren op verwezenlijking moeten wachten. Met deze noodoplossing is men echter meer dan tevreden.
In een speech tot de talrijke genodigden voor de overdracht zei dr. Backx dat een volledig schip als havenvakschool de mogelijkheden zelfs heeft vergroot om cursussen te geven die aangepast zijn bij de snelle ontwikkeling in het havenbedrijf. Het Rotterdamse voorbeeld wordt in het buitenland veel gekopieerd, maar is nimmer overtroffen.

De heer Backx bracht dank aan de het Ministerie van Onderwijs en aan de gemeente Rotterdam en de adviescommissie voor het Havenbedrijf voor 'de grote en onconventioneel-snelle medewerking in zake de totstandkoming van deze drijvende havenvakschool.
s.s. Circassia wordt wellicht studentenhotel - (Van een onzer verslaggevers) Tijdens de overdracht van het Engelse s.s. "Cilicia" aan de Stichting Vakopleidingen in de Haven, heeft dr. J. Ph. Backx meegedeeld, het niet onwaarschijnlijk te achten, dat het zusterschip van Cilicia, de ongeveer even grote Circassia, zal worden aangekocht om ingericht te worden als woonverblijf voor studenten van de Rotterdamse universiteit (medische faculteit). (HVV, 1-2-1966, foto: J. v.d. Zee, Parkhaven. De SEVEN SEAS is al naar de sloop).

Eerste steen havenschool
ROTTERDAM — Als de bouw voorspoedig verloopt, kunnen 400 leerlingen van de Haven- en Vervoerschool Jan Backx volgend schooljaar in hun nieuwe gebouw aan de Schiemond terecht. Oud-voorzitter van het stichtingsbestuur; Vervoer én Havenopleidingen mr. J.A. Reus legde gisteren een gedenksteen. Staatssecretaris De Jong van onderwijs en wetenschappen hees even later de vlag op het hoogste punt van de school. Het nieuwe gebouw is ter vervanging van de Jan Backx. Het schip ligt nu nog in de Parkhaven maar is te klein en te oud geworden om de school nog langer te kunnen huisvesten. Met de bouw en de inrichting van de nieuwe school is een bedrag van ongeveer 8 miljoen gulden gemoeid. (HVV, 12-9-1979).

Jan Backx voor *ƒ* 546.000 verkocht
(Van een onzer verslaggevers) ROTTERDAM - De Jan Backx, het schip van de Havenen Vervoersschool, is vandaag verkocht voor een bedrag van *ƒ* 546.000, aan een Rotterdamse makelaar. Het vroegere Schotse schip Cilicia heeft sinds 1967 dienst gedaan als drijvende school in de Parkhaven. De leerlingen betrekken in september een nieuwe school aan de Schiemond.
De koper, de Rotterdamse makelaar Castricum en Co. zal de Jan Backx in het buitenland laten slopen. De heer Castricum: "Het schip is niets meer waard. Het is in 1938 gebouwd en ligt al jaren te roesten." De Stichting Haven- en vervoersscholen heeft nog getracht om antieke en waardevolle betimmeringen aan boord, waaronder die van de kapiteinskamer en de lounge, te gebruiken voor de inrichting van de nieuwe school, maar dat bleek niet mogelijk. (HVV, 31-7-1980).

Schip gaat naar de sloper 'Aan Jan Backx viel weinig te redden'
Van een onzer verslaggevers - Rotterdam - "We hebben geprobeerd zoveel mogelijk waardevolle en fraaie dingen van de Jan Backx te behouden, maar dat bleek onmogelijk. Samen met de architect wilden we de mooie lounge en de kapiteinskamer met de houten lambrizeringen behouden en inbouwen in de nieuwe school op Schiemond. Maar technisch leverde dat grote problemen op. Het zou honderdduizenden guldens hebben gekost om dat voor elkaar te krijgen." Aldus de heer H. Vreeswijk directeur van de haven- en Vervoersschool "Jan Backx." De oude Jan Backx, de drijvende school in de Parkhaven valt binnenkort onder slopershamer. De Rotterdamse makelaar Castricum en Co. heeft het 42 jaar oude schip gisteren voor het

luttele bedrag van ƒ 536.000 opgekocht om het aan een buitenlandse sloper van de hand te doen. "'t Is zonde," zo zegt de heer Vreeswijk," maar het kon niet anders." "De 500 leerlingen betrekken op 17 augustus een geheel nieuw, en riant schoolgebouw aan de Westkousdijk, vlak tegenover de afgestompte molen van Delfshaven. De Jan Backx was te oud en te klein om les in te geven. De onderhoudskosten rezen de pan uit. Met het schip was niets meer te beginnen. "We hebben jaren geleden nog wel aan minister Pronk voorgesteld het schip te schenken aan een ontwikkelingsland maar daar hebben we nooit meer iets van gehoord, 't wordt gesloopt en het is maar beter zo." "De Jan Backx is in de dertien jaar, dat het in de Parkhaven heeft gelegen een stukje Rotterdamse geschiedenis geworden. Jarenlang voeren de passagiersschepen in Rotterdam af en aan. Die tijd is voorbij, het vliegtuig heeft het schip verdrongen. De Backx was een symbool geworden. Het schip kwam in 1938 in de vaart als het motorschip Cilicia en was eigendom van de Britse Anchor Line in Glasgow. Een jaar lang onderhield het een dienst van Liverpool naar Bombay, maar in 1939 al werd het gevorderd voor het transport van militairen. Anchor Line kreeg het schip in 1947 terug en het hervatte de lijn naar Bombay.

Valt tegen
Het ruim 11.000 ton metende schip vervoerde tezamen met passagiers ook vracht. In 1965 werd het verkocht aan de Stichting Vakopleiding Havenbedrijf (SVH). Deze legde er anderhalf miljoen voor op tafel en krijgt er nu slechts een half miljoen voor terug. "Dat valt me wel een beetje tegen", zo zegt Vreeswijk." "Er was eerst sprake van 1,2 miljoen en later van negen ton, maar dat het zo weinig zou opbrengen, had ik niet verwacht." De eerste, paal voor de nieuwe school is geslagen op 30 september 1978. "Al vanaf dat moment liepen we met ideeën rond om iets met de Backx te gaan doen", zegt Vreeswijk. "We hadden de meest wilde fantasieën met onder andere de bar en de lounge. We wilden, deze van het schip lassen om ze op of in de nieuwe school te plaatsen. Samen met de architect gingen we kijken, maar het kon niet. Het ijzer was zo verrot, dat het verschrikkelijk veel geld zou kosten. Daarbij kwam, dat het plafond en de vloer van die ruimtes licht gebogen waren, vanwege de vorm en de souplesse van het schip. Dat was nog een probleem. We hebben de houten lambrizering - waarin vele dure soorten hardhout zijn verwerkt - onderzocht, maar dat zat op een zodanige manier vast, dat het niet te verplaatsen was. Je kon het niet heel houden. En wat zou je er verder mee moeten? Op een andere muur zou de typische sfeer van zo'n scheepsvertrek toch niet tot uiting komen. We hebben nog overlegd met het Maritiem Museum, maar ook die ziet er niets in. Wat we wel hebben behouden zijn de mooie spiegels met de allegorische voorstellingen erop. Ook het kompas en de koperen scheepslampen hebben we bewaard. Die krijgen een plaatsje in het conferentie-gedeelte van de nieuwe school. De halfronde piano staat al in de kantine. De nieuwe Haven en Vervoersschool Jan Backx wordt op 17 augustus geopend voor de leerlingen. In 25 lokalen hebben zij de ruimte, zeker vergeleken met de ruimte op het schip. "Het lijkt wel groot, maar niet alles op het schip kunnen we gebruiken om les in te geven," aldus Vreeswijk. Prins Bernhard zal de school op 6 oktober officieel openen. (HVV, 1-8-1980, foto: HK/TVDZ, 8-8-1980).

Laatste groet aan de Jan Backx
ROTTERDAM - Honderden mensen namen gistermiddag met weemoed afscheid van de school de Jan Backx, die jarenlang in de Parkhaven heef 't gelegen. De oude oceaanstomer, het laatste symbool in Rotterdam dat nog herinnerde aan de tijd van de grote passagiersschepen, is bezig aan zijn laatste reis. De sleepboot de Zwarte Zee brengt hem naar de sloper in de Spaanse Bilbao. Vlak voor het vertrek werd de naam Jan Backx van de boeg verwijderd en kreeg het schip zijn vroegere naam terug: Cilicia. Want onder de naam Jan Backx mag het schip niet het ruime sop kiezen. De slepers hadden wat problemen om het schip van de kade los te

krijgen. Niet omdat het op de bodem vast lag, maar omdat de kabels en de kettingen vastgeroest zaten. Uiteindelijk werd het schip om half vier weggesleept. Het personeel van een ambulance van de havenafdeling van de regionale bedrijfsgeneeskundige dienst zette als laatste eerbetoon even de sirenes aan. (HVV, 9-8-1980).

21-8-1980 naar Rotterdam. 24-8-1980 van Wilton-Fijenoord te Schiedam met de ponton SUBLIFT ATLANTIC naar Land's End, daar de ponton overgegeven aan de sleepboot SIROCCO (1976, 846 BRT, 12.000 IPK, foto: R. Zegwaard, 4-7-2010). 5-9-1980 te Bantry Bay, 16-9-1980 met de ponton GIANT 1 van Bantry Bay naar Valencia, op de ponton stond het achterschip van de tanker BETELGEUSE.

8 januari 1979 – De grootste scheepvaartramp in de Ierse geschiedenis vond plaats in Bantra Bay Ierland. Door de explosie en het vuur kwamen 50 mensen om het leven. De olietanker was vertrokken op 24 november 1978 vanuit de Perzische Golf richting Whiddy Island, Ierland. Onderweg bleek er een klein olielek te zijn, wat snel werd gerepareerd. Op 4 januari 1979 arriveerden ze in Bantra Bay, Ierland, waar ze begonnen met het oversluizen van de 114.000 ton Arabische ruwe olie. Op een gegeven moment was er een krakend geluid te horen op de tanker, wat direct gevolgd werd door een immense explosie. Het schip brak in tweeën na een tweede serie van explosies. Na een paar uur zonk de Betelgeuse, maar reddingswerkers konden pas na twee weken beginnen met het bergen van de overledenen, doordat er nog altijd een wolk hing van gif en ontvlambare gassen. Slechts 27 lichamen konden geborgen worden. Van de 50 slachtoffers hadden 42 de Franse, 7 de Ierse en 1 de Engelse nationaliteit. (Info: nieuwsdossier.nl, foto: southernstar.ie).

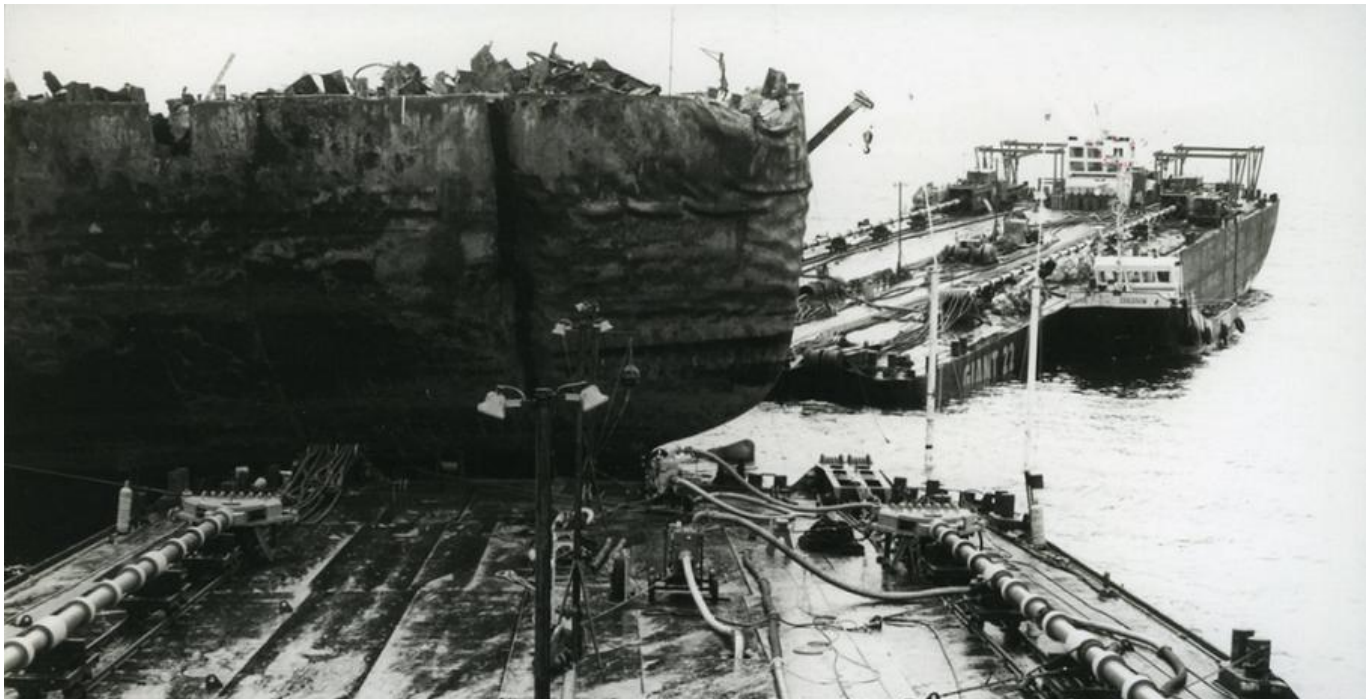
BETELGEUSE, IMO 6819544, 1968 opgeleverd door Chantiers de l'Atlantique, St. Nazaire (T23) als BETELGEUSE aan Cie. Navale des Petroles, Le Havre. 61.766 BRT, 41.286 NRT, 121.430 DWT. 281,64 (268,97) x 38,99 x 20,40 x 15,901 meter. 18 ladingtanks. L 144.870 m3. 23.100 EPK, 17.233 kW, 10 cyl, 2 tew, 840 x 1800, B&W, de werf. 8-1-1979 explosie, in brand en gezonken aan Whiddy Island Terminal, Bantry Bay. Tussen de 40.000 en 45.000 ton olie zat nog in de tanker tijdens de explosies. 42 bemanningsleden en 7 arbeiders van de installatie kwamen om het leven.
Voorschip: 22-2-1979 vertrokken van Bantry Bay met de SMIT-LLOYD 107, 23-2-1979 het voorschip afgezonken in positie 50.40 NB. en 12.04 WL.
Middenschip: 30-8-1979 middenschip gelicht, afgezonken in diep water, 3-12-1979 opgedreven en op de ponton GIANT 1 gezet, 13-2-1980 te Bilbao met de sleepboot WITTE ZEE, 1980 gesloopt te Bilbao.
Achterschip: 1-7-1980 gelicht met 4 trekbakken en aan de grond gezet, 15-7-1980 gelicht, 4-8-1980 op de ponton GIANT 1 gezet, 1980 verkocht aan H.P. Heuvelman, 's-Gravendeel. 16-9-1980 op de ponton GIANT 1 van Bantry Bay naar Valencia met de sleepboot ZWARTE ZEE, gesloopt te Valencia, 9-1980 te Valencia.

TANKEREXPLOSIE - BANTRY - Een ongeluk met een Franse tanker heeft vanmorgen vroeg in de baai van Bantry, (Zuidwest Ierland) 49 mensen het leven gekost. Brandweerlieden voorkwamen dat de brand die na explosies aan boord van het schip ontstond zich verplaatste naar een tankpark waar miljoenen tonnen ruwe olie liggen opgeslagen. De eerste ontploffing deed zich vanmorgen om twee uur voor. Het schip, de Betelgeuse (62.766 ton), scheurde in twee helften, en daarna volgden nog enkele explosies. Brandende stukken van het schip werden tientallen meters weggeslingerd en de wegstromende olie, die ook vlam had gevat, verspreidde zich over het water. Daardoor werd ook de kade van het eilandje Whiddy waaraan, het schip afgemeerd had één vlammenzee. Het vuur laaide metershoog op. De zeven gezinnen - 40 volwassenen en een kind - die op het eiland wonen stelden zich met roeiboten in veiligheid. Na de ramp werden alle opvarenden van de Betelgeuse - 42 man - en zeven havenwerkers vermist. Het is praktisch uitgesloten dat een van deze 49 nog in leven is. Inmiddels zijn drie lijken geborgen (HVV. 8-1-1979, foto: static.panoramio.com).

Smit-Tak pakt wrak van Franse tanker aan
(Van een onzer, verslaggevers) ROTTERDAM - Het Rotterdamse bergingsbedrijf Smit-Tak gaat deze week proberen tienduizend ton ruwe olie weg te pompen uit het wrak van de Franse tanker Betelgeuse. Het schip

120.000 ton- ontplofte vorige week in het Ierse Bantry Bay. De explosie kostte 51 mensen het leven. Het bevoorradingsschip Smit-Lloyd 107 zal proberen de voorkant van het wrak een stuk te verslepen

zodat daarna met het pompen kan worden begonnen. Wat er met het gezonken achterschip gaat gebeuren is nog niet bekend. Smit-Tak heeft geen contract om dat stuk van de Betelgeuse te bergen. Op dit moment zijn van Smit-Tak twintig mensen werkzaam in Ierland. Een ploeg van 25 man van Smit-Tak is bij de Bermuda's nog bezig met het Liberiaanse vrachtschip Mari Boeing van 20.000 ton. Het schip liep een paar weken geleden op de rotsen. Slecht weer heeft de bergingsactie vertraagd, maar de bergers maken nu vorderingen bij het wegpompen van 900 ton stookolie en het weghalen van de vracht. Als de olie en vracht van het schip zijn gaan de bergers een poging doen om het vlot te trekken. Daarna gaan duikers de bodem inspecteren om vast te stellen hoe zwaar het schip beschadigd is. Voor dit karwei zijn twee schepen ingezet: de Smit Pioneer en de Smit Salvor. In Ierland wordt behalve de Smit-Lloyd 107 ook het bergingsvaartuig Barracuda ingezet. (Foto: Ian Vickery).



ALS EEN FLATGEBOUW VAN ACHT VERDIEPINGEN Groots karwei geklaard: achterstuk boven water Van onze verslaggever JEN VLIETSTRA

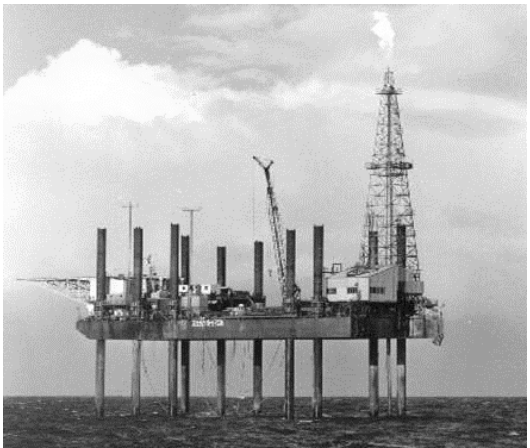
ROTTERDAM. Zes en twintig meter hoog - zo hoog als een flatgebouw van acht verdiepingen - rijst het achterstuk van de ontplofte Franse tanker Betelgeuse boven de Baai van Bantry in het zuidwesten van Ierland uit. Daarmee heeft Smit-Tak het grootste karwei in de bergingsgeschiedenis voltooid.

Het wrak staat nog steeds op de ponton Giant 1 van Smit-Tak, maar is inmiddels gekocht door het sloopbedrijf H.P. Heuvelman te 's Gravendeel. Het is nog niet bekend waar het gesloopt zal worden - ofwel op de werf in 's Gravendeel, ofwel in een Spaanse haven. Het zal nog zeker drie weken duren voordat het wrak zo hecht op de Giant 1 verankerd staat, dat het over zee kan worden weggesleept. Op 8 januari van verleden jaar verging de 122.000 ton metende Betelgeuse na een daverende ontploffing in een helse vuurzee. Negenenveertig mensen kwamen in die rampnacht om het leven, onder wie alle tweeënveertig bemanningsleden van de tanker. Het stoffelijk overschot van één van de slachtoffers spoelde tien maanden later pas aan. De tanker brak door de ontploffing in drieën. Alleen de voorsteven stak na de brand nog boven water uit Het zware achterstuk met de machinekamers verdween geheel onder de golven en zakte vijftien meter diep in de modder. Het wrak blokkeerde de olieterminal van Bantry volkomen.

Drie stukken

Sinds die rampnacht zijn de bergers van Smit-Tak negentien maanden onafgebroken in de weer geweest om het wrak in drie stukken boven water te lichten en de olieterminal weer voor grote schepen bereikbaar te maken. Daar hebben ze geheel nieuwe bergingsmethoden voor moeten ontwikkelen. De berging van het achterstuk -negenenzeventig meter lang, dertig meter breed, zesentwintig meter hoog en 7500 ton zwaar - was het laatste, moeilijkste en meest riskante deel van het karwei. Maar dat is tenslotte sneller voltooid dan men had durven hopen. Onder, water hangend onder enorme pontons, die stuk voor stuk zo groot zijn als een voetbalveld, heeft men vorige maand het achterstuk uit het modderbed losgescheurd en tijdelijk naar een veiliger plaats in Bantry Bay gesleept. Daar heeft men het zo ver kunnen dichten, dat het opnieuw naar de vaargeul kon worden getrokken, waar men er de ponton Giant 1, die 17.000 ton kan lichten, onder liet af zinken. Op die ponton staat het achterstuk van de Betelgeuse nu in afwachting, van de sleepreis: naar de sloper in Nederland of Spanje. De totale bergingskosten worden geschat op 50 miljoen gulden. (HVV, 9-8-1980, foto lichten achterschip: S. van der Meer).

Regeling na ramp Bantrybay - PARIJS, 14 aug. - De plaatselijke havendienst wordt in Frankrijk verantwoordelijk voor de veiligheid aan boord van tankschepen in Franse havens. Dat heeft de minister van verkeer, Joel le Theule, bepaald. Tot nu toe was de verantwoordelijkheid verdeeld over een aantal diensten en autoriteiten. De ramp met de Franse Total tanker Betelgeuse, die vorig jaar januari in Bantrybay in Ierland ontplofte, waarbij vijftig mensen omkwamen, heeft tot die maatregel geleid. Een Iers onderzoek wees uit dat de tanker in slechte toestand verkeerde en op vitale plaatsen was doorgeroest. Le Theule verklaarde dat zijn onderzoek inzake de Betelgeuse nog niet was afgesloten. (AP). (NRC, 14-8-1980, foto: S. van der Meer).



29-9-1980 de ZWARTE ZEE van Valencia met de losse boot naar Yanbu. 6-10-1980 passage Port Said naar Yanbu. Van Yanbu naar Bahrain met een ponton. Van Bahrain naar Japan een geladen ponton. T.h.v. Dubai de sleep overgegeven aan een andere sleepboot

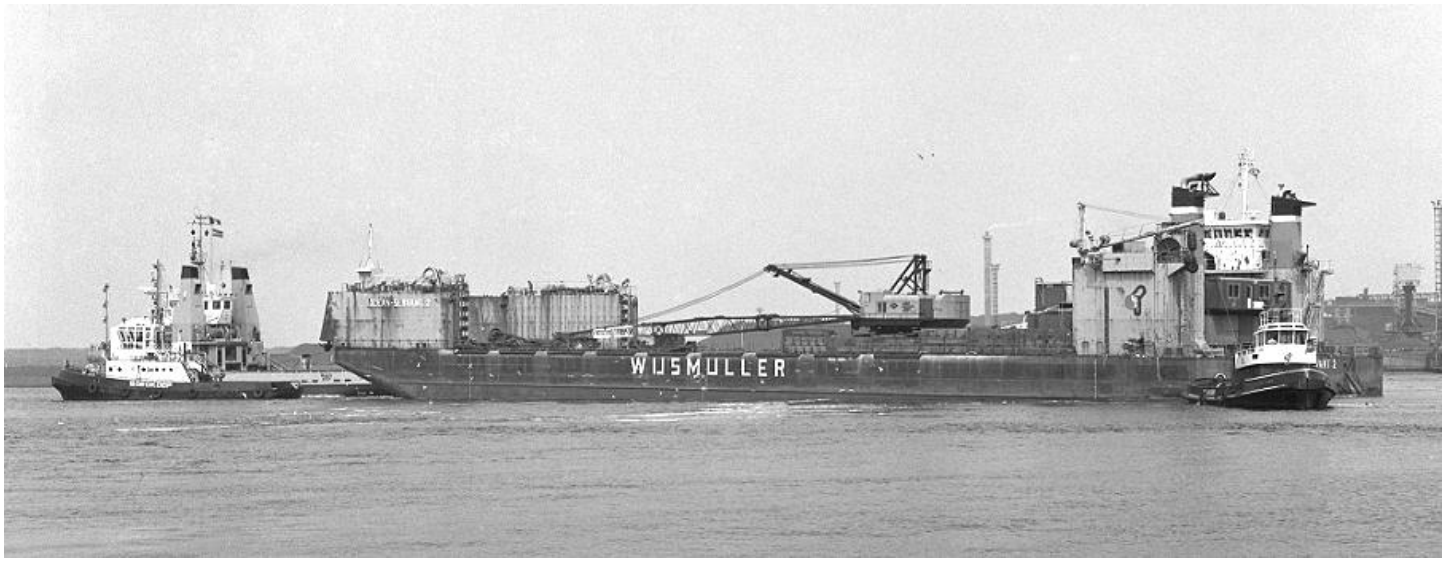
en naar het booreiland JOHN C. MARTHENS. 23-11-1980 te Singapore met het booreiland JOHN C. MARTHENS. (Foto: cap-tainsvoyage-forum.com).

2-12-1980 te Singapore de sleep overgenomen van de RODE ZEE en naar Nagasaki, Japan. 16-12-1980 assistentie verleend aan LNG TAURUS (1979, 83.729 BRT, 19-12-1980 van Tobata) in positie 33.59 NB. en 130.54 OL. 10-1-1981 van Nagasaki met een ponton naar Yanbu. 22-1-1981 passage Singapore. 27-1-1981 de ponton afgegeven aan de SMIT NEW YORK. 8-2-1981 met de Griekse VEGA van Ra's al Khaymah naar Kavalla, Griekenland. 15-2-1981 te Ra's al Khaymah. 12-3-1981 te Kavalla.

VEGA, IMO 7359541, 1978 opgeleverd door Oy Wärtsilä Ab, Turku (1228) als MESSINIAKI AVGI aan World Sea Transports Ltd., Liberia, in beheer bij M.A. Karageorgis S.A. 18.707 BRT, 13.262 NRT, 32.907 DWT. L 41.578 m3. 16,25 kn. 1980 verkocht aan Vega Tanker Corp., Griekenland, in beheer bij M.A. Karageorgis S.A., herdoopt VEGA. 1988 verkocht aan Wind Tankers A/S, Noorwegen, in beheer bij Lars Krogh & Co. A/S, Koppang, herdoopt WIND SPLENDOUR. 1990 verkocht aan Ant Bulkoil Carriers Ltd., Malta, in beheer bij C. Tomasos (Hellas) Inc., Piraeus, herdoopt SONIA. 2004 verkocht aan Samoucamar Transportes Maritimos LDA (GEMARFIN S.A. Gestioni Matittime e Finanziarie), Gibraltar, in beheer bij Gemarfin S.A. en B Navi S.p.A., Marina di Carrera, 2004 herdoopt AUSONIA. 2005 vlag: Panama. 2007 verkocht voor sloop naar Bangladesh, 22-3-2007 (e) aanvang sloop te Chittagong. (Foto: JV/TVDZ, 1990, 7e Petroleumhaven).

23-3-1981 met de tanker OCEAN CHAMPION (1970, 63.425 BRT) van Alexandrië naar de Hellenic Shipyards S.A. te Piraeus. 30-3-1981 te Piraeus.

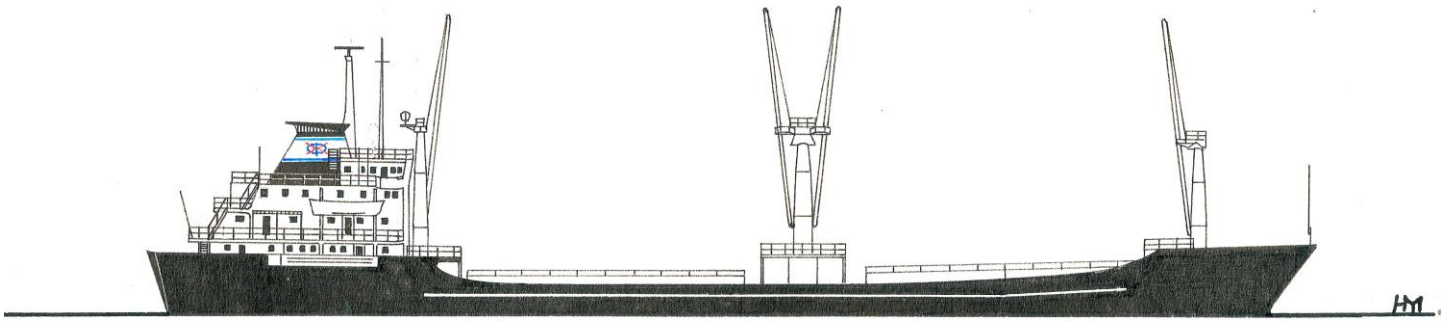
OCEAN CHAMPION, IMO 7016682, 1970 opgeleverd door Ishikawajima-Harima H.I., Aioi (2179) als SEIKO MARU aan Sanko Kisen K.K., Japan. 73.249 BRT, 136,350 DWT. 1976 verkocht aan Transorient Oil Carriers Ltd., Griekenland, in beheer bij Stathatos & Co. Ltd., Londen, herdoopt OCEAN CHAMPION. 1977 in beheer bij Ocean Carriers Agencies Inc., Piraeus. 9-1-1981 van Kiire naar Yokohama, 11-1-1981 te Yokohama verkocht, 1981 verkocht aan Conoco Shipping Co., Liberia, herdoopt VENTURE BRITAIN. 1983 verkocht aan Trade Ventures Inc., Liberia, in beheer bij Brokerage & Management Corp., New York, 1983 herdoopt TRADE ENDEAVOUR. 1984 herdoopt LAUBERHORN. 25-11-1989 gestrand bij Mokha. 19-12-1989 gestrand in het Suez Kanaal. 1990 herdoopt TRADE STAR (nooit gevaren onder die naam). 1991 gesloopt te Singapore.



6-4-1981 t.h.v. Cyprus de ponton OCEAN SERVANT 2 over genomen van de SMIT HOUSTON en daarmee naar Singapore). 8-5-1981 te Singapore, daar de ponton geladen met een booreiland. 16-5-1981 van Singapore naar Dubai met de OCEAN SERVANT 2, te Singapore is daar het booreiland (Jack-Up) SEDCO 160 er op gezet. 11-6-1981 te Abu Dhabi, het booreiland er af en vertrokken naar Dubai. 15-6-1981 vertrokken met de (zelfvarende) ponton OCEAN SERVANT 2 naar Tsu, Japan.

OCEAN SERVANT 2, IMO 7609116, afzinkbaar ponton, 1976 opgeleverd door Sumitomo Heavy Industries Ltd., Oppama (1083) als OCEAN SERVANT 2 aan Bureau Wijsmuller B.V., IJmuiden (PGLQ). 7.690 BRT, 6.091 NRT, 12.500 DWT. 108,51 (103,85) x 30,31 x 7,52 x 5,300 meter. 2 x 600 IPK, 2 x 8 cyl, Bolnes. Schottel propellers. 12 kn. 1984 verkocht en herdoopt DYNAMIC SERVANT. 1985 verkocht aan Government of The United Kingdom (Ministry of Defence/Navy Department), Bristol-U.K., herdoopt LONGBOW. 1985 verbouwd tot testponton, in gebruik genomen bij Pembroke, Wales voor het testen van Seawolf raketten, in charter bij British Marine Technology. 27-9-2007 vertrokken van Portland naar Toulon. 2008 afgemeerd bij Banc du Magaud aan een boei voor het testen van Aster 15 en Aster 30 raketten. 8-2012 verkocht voor sloop naar Aliağa, Turkije. (Foto: KP/TVDZ, IJmuiden).

6-1981 de ZWARTE ZEE met de losse boot naar Singapore. 22-6-1981 het m.s. OKEANIS (1973, 3.717 BRT) vast gemaakt en naar Vishakhapatnam, India gesleept. 25-6-1981 te Vishakhapatnam.



OKEANIS, IMO 7218450, 8-6-1972 te water, 25-4-1973 opgeleverd door Eleusis Shipyard, Eleusis (1.0.003) als OKEANIS aan International Merchant Corp., Chios, p/a Andreadis (UK) Ltd., Londen. 1979 verkocht aan Trading & General Investments Corp., Panama, vlag: Griekenland, in beheer bij Andreadis (U.K.) Ltd., Londen. 3.717 BRT, 5.840 DWT, 155 TEU. 14,5 kn. 3.900 EPK, 2.869 kW, MAN R7V40/54. 1979 verkocht aan Trading & General Investment Corp., Monrovia, vlag: Griekenland, in beheer bij Andreadis (U.K.) Ltd., Londen. 7-6-1981 van Calcutta naar Leghorn en problemen met de besturing opgelopen, 22-6-1981 vastgemaakt door de ZWARTE ZEE en naar Vishakhapatnam, India gesleept. 25-6-1981 te Vishakhapatnam. 8-8-1981 m.s. OKEANIS vertrokken van Calcutta naar New Orleans. 9-1-1982 opgelegd te Chalkis. 6-12-1984 klasse gesloten. 7-2-1987 te Chalkis brand aan boord, het dekhuis zwaar beschadig. 1987 verkocht aan Blue Ocean Lines Ltd., Chittagong-Bangladesh, 1987 herdoopt BLUE OCEAN I. 1987 herdoopt BLUE OCEAN. 6-12-1994 klasse gesloten. 1996 verkocht aan Fair Shipping Lines Pte. Ltd., Chittagong, 1996 herdoopt OCEAN I. 1997 verkocht aan Silverstar Marine Ltd., St. Vincent & the Grenadines. 4-2001 gesloopt te Chittagong, Bangladesh. (Afbeelding: ship-db.de/Hans Meyer).

25-6-1981 de ZWARTE ZEE van Vishakhapatnam, India naar Singapore. 30-6-1981 te Singapore. 2-7-1981 van Singapore naar Tsu, Japan. 10-7-1981 te Tsu. 15-7-1981 van Tsu met de ponton GENMAR 104, IMO 7622170, Seaspan Int. Ltd., Vancouver, 1976, 7.642 BRT, 14.894 DWT) met daar op het booreiland SEDCO 253) naar Luanda, Angola. 1-8-1981 te Singapore. 15-8-1981 van Singapore na enkele reparaties. 22-9-1981 te Port Elizabeth maar mocht niet de haven aanlopen om de opgelopen schade te herstellen. 29-9-1981 te Durban om te repareren. 28-10-1981 van Durban. 10-11-1981 te Luanda, Angola. Daar het booreiland op locatie gezet en de ponton naar Cabinda, Angola gebracht.

SEDCO 253, IMO 8755053, type Baker Marine Services BMC-250-MS, Drilling Jack-Up, 1981 opgeleverd door Nippon Kokan K.K., Tsu (SP-006) als SEDCO 253 aan SEDCO Inc., Liberia. 3.273 BRT, 2.636 NRT. 1989 herdoopt HERCURIUS ALFA. 1989 verkocht aan K/S Deep Sea Matdrill, Liberia, in beheer bij Odfjell Drilling & Consulting Co. A/S, 1989 herdoopt DEEP SEA MATDRILL. 2003 (AB) vlag: Gibraltar en herdoopt DEEPSEA MATDRILL. 2011 vlag: Liberia. Eigenaar: Jagson International Ltd., New Delhi, India.

11-1981 naar Barbados. 9-12-1981 van Barbados met een ponton naar Mombasa. 10-2-1982 bunkers gehad van de sleepboot WOLRAAD WOLTEMADE (IMO 7342873, foto Kees Bustraan, 12-2-2006 Willemstad-N.A.). 11-2-1982 proviand aan boord, van een schip ontvangen. 31-1-1982 te Mombasa. 4-2-1982 met de ponton van Mombasa naar Singapore. 4-3-1982 te Singapore en naar Keppel Shipyard voor reparatie. 29-3-1982 proefvaart. 31-3-1982 van Singapore naar Yokohama met de ponton GENMAR 104. 26-4-1982 te Yokohama met de ponton GENMAR 104. 2-5-1982 van Yokohama met de ponton GENMAR 104 naar Abu Dhabi. 7-6-1982 te Abu Dhabi. 6-1982 van Abu Dhabi naar Singapore met de lege ponton GENMAR 104. 2-7-1982 te Singapore, daar is de GENMAR 104 overgenomen door de WITTE ZEE. 7-1982 met de ponton GIANT 4 van Singapore naar Rotterdam. 27-7-1982 op de Indische Oceaan. 9-8-1982 van Djeddah met de ponton GIANT 4. De ponton GIANT t.h.v. Dungeness door een andere sleepboot overgenomen. 7-9-1982 te Rotterdam.

21-10-1982 van Rotterdam met de ponton SEDCO 4 naar Tripoli. 8-11-1982 naar de SAMIR (1977, 51.543 BRT) die tijdens slecht weer aan de grond raakte bij Mohammedia, op 20 mijl ten noorden van Casablanca. De SEDCO 4 is overgenomen door een andere sleper. 26-11-1982 de tanker SAMIR vlot gebracht en naar Cadiz gesleept.

SAMIR, IMO 7365344, 1977 opgeleverd als CAPO MIMOSA door C.N. Riuniti, Ancona (280) aan Naviera Arenella S.A., Spanje. 51.546 BRT, 92.034 DWT. 1977 verkocht aan Petromar S.A., Marokko, herdoopt SAMIR. 17-10-1982 van Ras Tanura met ruwe olie naar Mohammedia. 28-10-1982 passage Port Said. 8-11-1982 te Mohammedia in slecht weer losgebroken op de ligplaats aan de grond gedreven bij Pont Blondin (33.43.42 NB. en 7.20.48 WL.), 26-11-1982 vlot gebracht, door de ZWARTE ZEE naar Cadiz gesleept voor inspectie, 1-12-1982 te Cadiz, CTL verklaard, verkocht voor sloop, 22-4-1983 te Valencia, 4-5-1983 aanvang sloop.

1-12-1982 de ZWARTE ZEE van Cadiz naar de P.G. 15-12-1982 passage Suez met de ponton GIANT 2. 1-1-1983 ten anker bij Bahrain. Te Bahrain gerepareerd. 9-3-1983 van Bahrain naar Mombasa met de ponton GIANT 2. 27-3-1983 van Mombasa naar Aruba. 8-5-1983 te Aruba. 10-5-1983 van Oranjestad naar Miami met de ponton GIANT 2. 21-5-1983 van Port Everglades naar Kingston, Jamaica. 16-6-1983 de sleepboot "te koop aangeboden". Later besloten de sleepboot te laten slopen i.v.m. de slechte situatie op de markt. 19-6-1983 naar Curaçao en opgelegd.

Smit Tak moet inkrimpen
ROTTERDAM, 16 juli — Smit Tak Internationaal Zeesleep- en Bergingsbedrijf zal haar sleepboten Zwarte Zee en Witte Zee (elk 9000 pk) uit de vaart nemen. Deze zusterschepen, daterend van resp. 1963 en 1965 zijn de oudste eenheden van de vloot. De vlootinkrimping is o.m. het gevolg van de aanhoudend zeer slechte marktsituatie zowel bij de sleepvaart als de berging. Smit Tak zegt dat door de inkrimping het noodzakelijk zal zijn het effectieve personeelsbestand zeevarenden met circa vijftig man te verminderen. Getracht zal worden voor een aantal werknemers passend werk te vinden binnen de Smit Internationale groep. (NRC, 16-7-1983).

Smit-Tak legt twee slepers op
Van onze redactie binnenland - ROTTERDAM — Het Rotterdamse Zeesleep- en Bergingsbedrijf Smit-Tak heeft besloten zijn zeesleepboten Zwarte Zee en Witte Zee uit de vaart te nemen. Door het verdwijnen van deze zusterschepen zullen bij het zeevarend personeel vijftig arbeidsplaatsen verdwijnen.
De vlootinkrimping is volgens Smit het gevolg van de aanhoudend zeer slechte marktsituatie, zowel op sleepvaart als op bergingsgebied. Vooral een groot deel van de off-shore-markt ligt plat! Er valt volgens een woordvoerder nog niets over te zeggen of er in de toekomst nog meer schepen uit de vaart moeten.
De Zwarte Zee en de Witte Zee, respectievelijk in 1963 en 1965 gebouwd, zijn de oudste schepen in de nu nog tien zeeslepers tellende vloot van Smit-Tak. Ze behoren met 9.000 pk inmiddels tot de kleinere klasse en zijn in tegenstelling tot de nieuwere schepen enkelschroefs. Het bedrijf heeft nog niet bepaald wat er met de schepen gaat gebeuren. Smit hoopt het verdwijnen van de arbeidsplaatsen via natuurlijke afvloeiing op te vangen. (NvhN, 18-7-1983).

ZWARTE ZEE verdwijdt, toch zonde...

(Van onze sociaal-economische redactie) MAASSLUIS/ ROTTERDAM — Nee, Jan Bruins (57) kreeg geen brok in de keel toen hij vernam dat de sleper Zwarte Zee uit de vaart zou worden genomen, maar om nou te zeggen dat het hem geheel onberoerd liet, dat gaat ook weer iets te ver.

"Ergens is het toch een stukje van je zelf, zo'n boot. En het js een bekende naam, hè. Een stukje historie. Ik vond het een beetje....ja, het is een van de laatste slepers van de oude stijl. Een prachtig schip, mooi om te zien."

Jan Bruins, wonende te Maassluis, was de laatste kapitein op de Zwarte Zee. Smit Tak Internationaal Zeesleep- en Bergingsbedrijf BV maakte kort geleden bekend dat de beroemde sleper, samen met de Witte Zee, uit de vaart wordt genomen. Een stukje slepershistorie verdwijnt dan. Want van alle sleepboten is de Zwarte Zee wel de bekendste geweest. Er zijn er vier die onder die naam gevaren hebben.

De eerste werd in 1898 opgeleverd. Het schip had een vermogen van 1.500 pk. In 1904 werd zij verkocht naar Rusland en kreeg de naam Svir.

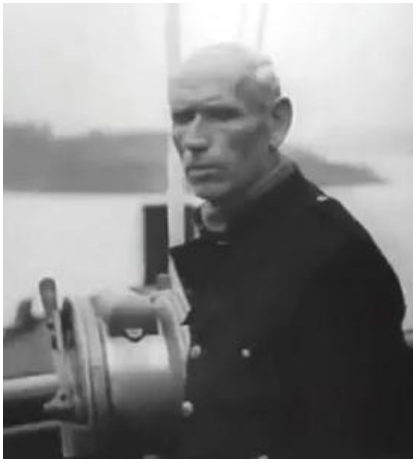
De tweede Zwarte Zee kwam in 1906 in bedrijf. Het vermogen was eveneens 1500 pk. De Nordischer Bergungs Verein te Bremerhaven kocht dit schip in 1933. Als Albatross voer het verder. Tot 1944. Toen werd het schip bij St. Nazaire tot zinken gebracht. Later, toen de Duitse troepen zich hadden teruggetrokken, werd het vaartuig gelicht om, omgebouwd, nog een aantal jaren mee te gaan onder de naam Taureau.

De derde Zwarte Zee is wel de beroemdste. In 1933, midden in de crisistijd, plaatste Smit daarvoor de bestelling. Het werd de eerste Nederlandse sleper met dieselmotoren.

Haar fraaie lijnen, prachtige accommodatie, hypermoderne uitrusting en grote trekkracht waren van dien aard dat de Britse admiraliteit haar bewondering liet blijken door de Bustler-klasse slepers van de British Royal Navy te baseren op deze Zwarte Zee.

Koninklijk

Die Zwarte Zee mocht zich overigens al onmiddellijk in koninklijke belangstelling verheugen. Toen de jonge prinses Juliana eens een proeftocht meemaakte bleek zij een van de weinige genodigden die niet zeeziek werden, ondanks het slechte weer.



De prinses hielp zelfs nog de minder fortuinlijken en aan het eind van de dag vertelde ze zich kostelijk geamuseerd, te hebben.

Van die derde Zwarte Zee zijn vele verhalen te vertellen. Het beroemdste daarvan is dat over het werk van de overleden kapitein Teun Vet. Met zijn mannen voer hij in 1944 op de Zwarte Zee naar het Caraïbisch gebied. Daar werd een beschadigde tanker vastgemaakt. Daar ook werd de sleper aangevallen door een Duitse onderzeeër. Teun Vet en zijn mannen probeerden de U-boot te rammen, wat net niet lukte, maar zonden de Duitsers, vervolgens wel twee dieptebommen na. Met succes.

Maar Teun Vet is er dagenlang van onderste boven geweest. Zoveel zeelieden in één klap weggevaagd. Vijanden, dat wel, maar ook mensen, zo redeneerde hij.

De Zwarte Zee is die oorlog constant actief geweest. Het vlaggeschip van Smit, daar is iedereen het over eens, leverde een waardevolle bijdrage aan de bevrijding van ons land.

Pittig schip

De vierde Zwarte Zee werd twintig jaar geleden in dienst genomen. Een groot schip en sterk met haar 9.000 pk. Ook deze boot bouwde een voortreffelijke staat van dienst op. .

Kapitein Jan Bruins: „Jammer dat zo'n naam verdwijnt."

Jan Bruins blijft daar nuchter bij "Ja, we hebben allerhande sleepwerk gedaan. Het ging altijd goed. Het is ook een pittig schip, snel. Op je dooie gemak haal je vijftien mijl.

Het is leuk om er op te varen, maar een schip is een schip. Natuurlijk doet het je wel wat dat de naam Zwarte Zee verdwijnt. Ik ben van de ouderwetse stempel en ik vind zo'n naam wel leuk. Maar ja, een bedrijf moet met de tijd mee, dus heten de schepen nu Smit Singapore en zo."

Jan Bruins heeft ook nog, zij het na de oorlog, op de derde Zwarte Zee gevaren. "Ja, dat was een begrip, dat schip. Het was ook een fantastisch zeeschip", weet hij nog.

De aanhoudend slechte marktsituatie zoals Smit het noemt, noopt het bedrijf de huidige Zwarte Zee uit de vaart te nemen. Het schip ligt nu in Curaçao. Onbemand. Te wachten op de dingen die komen gaan.

Die laatste reis ging van Mombasa naar Aruba en vandaar naar Port Everglades, een reis van zon 12.000 mijl. Er werd 203 mijl per dag gevaren. Na Port Everglades ging de Zwarte Zee ongeveer drie weken "op station" bij Jamaica. Een maand geleden meerde de boot af in Curaçao.

Jacht

Het einde van de Zwarte Zee? "Ik hoop het niet," wil Jan Bruins nog wel kwijt. "Wie weet, als er een opleving komt. Dan heb je zo'n schip direct weer nodig. Het zou zonde zijn als het weg moest." Tot slot, wat moet iemand met een overbodige sleepboot doen? Jan Bruins: "Als ik er de centen voor had kocht ik het en liet het tot een prachtig jacht

ombouwen. Oh ja, dat kan best. Dat is al eens eerder met een sleepboot gebeurd." (HVV, 20-7-1983, Teun Vet, foto: you tube/polygoon, 1946 reis met de TROMA).

8-1983 de ZWARTE ZEE naar m.s. TEXISTEPEC die omhoog liep te Nicaragua. 30-8-1983 de TEXISTEPEC, die op de kust van Nicaragua vast zat, vlot gebracht. 2-9-1983 te Cristobal met TEXISTEPEC.

TEXISTEPEC, IMO 6913431, 1969 opgeleverd door Mitsubishi H.I. Ltd., Hiroshima (204) als N.R. CRUMP aan Canadian Pacific (Bermuda) Ltd., Hamlton-Bermuda, in beheer bij Canadian Pacific Steamships Ltd. 21.445 BRT, 11.909 NRT, 28.947 DWT. 14,5 kn. 10.500 EPK, Sulzer, Mitsubishi H.I. Ltd., Kobe. 1979 verkocht aan Korea Shipping Corp. Ltd., Panama, herdoopt WEST JINORI. 1980 verkocht aan Azufrera Panamericana S.A., Mexico, herdoopt TEXISTEPEC. 1982 verkocht aan Cia. Nav. Minera del Golfo S.A., Mexico. 21.733 BRT. 27-8-1983 op weg naar Coatzacoalcos, Mexico aan de grond op de kust van Nicaragua. 30-8-1983 vlot gebracht door de sleepboot ZWARTE ZEE. 2-9-1983 te Cristobal met de sleepboot ZWARTE ZEE. 1984 verkocht aan Yoshito Shipping Corp., Panama, herdoopt YOSHITO VENTURE. 1984 met door de stranding opgelopen schade verkocht voor sloop, 1984 gesloopt te Cartagena, Colombia. (Foto N.R. CRUMP 6913431: Robert J Smith/Shipspotting, Tilbury).

11-9-1983 de ZWARTE ZEE van Oranjestad ten anker bij Oranjestad. 12-9-1983 van Aruba naar Taiwan met s.t. ADAMANTOS (1966, 32.687 BRT). 15-12-1983 te Singapore t.t. ADAMANTOS overgegeven aan de RODE ZEE.

ADAMANTOS, IMO 6603098, 1966 opgeleverd door Kockums AB, Malmo (494) als CYPRIAN aan Rederi A/S Trajan, A/S Jens Gran Mowinckels Rederi & Rederi A/S Diocletian, Noorwegen, in beheer bij Hilmar Reksten. 35.637 BRT, 22.985 NRT, 66.144 DWT. 17 tanks, 80.348 m3. 17,5 kn. 20.000 APK, 14.920 kW, 2 S Turbines, General Electric Co. 1973 verkocht aan Botany Bay Shipping Co. Inc., Liberia, in beheer bij Ofer Shipping Ltd., Londen, herdoopt BOTANY BAY. 22-12-1974 opgelegd te Aruba. 1976 herdoopt CHIOS ISLAND. 1977 verkocht aan Lucero Armadora S.A., Griekenland, in beheer bij Luna Agencia Maritima S.A., Piraeus, herdoopt ADAMANTOS. 32.687 BRT. 1983 verkocht voor sloop naar Taiwan, 12-9-1983 van Aruba naar Taiwan met de sleepboot ZWARTE ZEE. 10-1-1984 gearriveerd te Kaohsiung met de sleepboot RODE ZEE, gesloopt door Tung Ho Steel te Kaohsiung in 1984. (Foto CYPRIAN: lardex.net).

15-12-1983 gearriveerd te Singapore en opgelegd op Eastern Working Anchorage. 18-12-1983 de bemanning naar huis, aan boord bleven: 2e stuurman Johan Vermin, Cor Steketee en Jan Trouw bijgestaan door lokale wachtsmannen. 2-1984 de NOORDZEE kwam een paar keer langzij en ook de RODE ZEE (Foto: AM-TVDZ, 3-1980) een keer om spullen, reserveonderdelen, sleepgerei en bunkers over te nemen.

Ten anker op de rede van Singapore, langszij de sleepboot NOORDZEE, foto: NN/TVDZ

Midden in het trieste kerkhof een bekend gezicht: de sleepboot ZWARTE ZEE
Twee dagen eerder dan verwacht verscheen de Smit London met de Sedco 714 op de rede van Singapore. Voorzichtig zocht de sleep zich een weg door een vreemd park, een Dali waardig: een woud van opgelegde tankers, bakken, vrachtschepen en booreilanden, die er op betere tijden of op de sloper wachten en die twee keer per dag een macabere dans uitvoeren als zij met het tij mee om hun ankers zwaaien. En midden in dit trieste kerkhof een bekend gezicht: de sleepboot Zwarte Zee, verankerd zonder hoop. Eens de sterkste zeesleper ter wereld en met zijn negenduizend paarden de trots van Smit's sleepbedrijf. Een boot, die met zijn brede borst en krachtig hart nog zee kon houden als andere schepen al lang een oppertje moesten zoeken voor die wind. Nu vreet de roest aan zijn blauwe verf. De Zwarte Zee is niet modern genoeg meer. "De

olieindustrie eist sleepboten met dubbele en verstelbare schroeven en een boegschroef, om op de centimeter nauwkeurig te kunnen manoeuvreren en die heeft de Zwarte Zee niet," vertelde me fleetmanager Albert Dujardin van Smits Internationale South East. De ene sterke schroef is niet genoeg en dus wacht de roemruchte sleepboot nu op de sloper. "We willen hem natuurlijk niet aan de concurrentie verkopen, maar misschien wil een rijke Amerikaan hem als jacht hebben," aldus Dujardin. Maar zelfs een oliemiljonair zal er weinig voor voelen een oliepomp aan zo'n schip te hangen, want negenduizend paarden hebben een behoorlijke dorst. Aan boord van de Zwarte Zee bevindt zich een skeletbemanning van drie koppen: stuurman Johan Vermin uit Baarland, Cor Steketee uit Rotterdam en Jan Trouw uit Loosdrecht hebben de trieste taak het schip voor de sloper te bewaren. Terwijl de drie zeelieden kilometers uit de kust de eenzaamste jaarwisseling van hun leven doormaakten, werd de sleepboot onder hun handen onttakeld. Monteurs klauterden in de mast om de radio-antennes te slopen. Alleen de bijkans nieuwe sleeptrossen van 1200 meter lengte moeten nog door een andere sleepboot worden afgehaald, dan is het wel bekeken. Eind deze maand kunnen zij de Zwarte Zee voorgoed verlaten. De bemanning van de Smit London, die nog voor de Kerst naar huis vloog om na vijf maanden varen twee maanden uit te rusten, heeft een indrukwekkende lijst van opdrachten achter zich.
Fleetmanager Albert Dujardin: "We willen de Zwarte Zee niet aan de concurrentie verkopen, maar misschien wil een rijke Amerikaan hem als jacht hebben." De skeletbemanning van de Zwarte Zee: stuurman Johan Vermin uit Baarland, Cor Steketee uit Rotterdam en Jan Trouw uit Loosdrecht. Kapitein Aad Hoogenboezem zittend achter zijn bureau, heeft een kajuit die veel weg heeft van een staatsiesalon. (De Telegraaf, 9-1-1984).

Koopje
Klagen deed Scheffer voorts over een aantal lage tot zeer lage uitspraken van de arbiters in Londen, die het bergingsloon vaststellen als reder en berger niet tot overeenstemming kunnen komen over de prijs van een geborgen schip. "In Londen is men kennelijk nog steeds van mening dat het sleepwerk zoveel geld opbrengt dat wij het bergen er voor een koopje moeten bijdoen." Door de slechte zeesleepmarkt, vooral als gevolg van de stagnatie in de offshore, en door het uitblijven van grote en winstgevende bergingskarweien is de winst van Smit Internationale in het op 30 september vorig jaar afgesloten boekjaar 1982-83 bijna gehalveerd tot 22,6 miljoen gulden. Gezien de algemene tendens in de scheepvaart is Smit Internationale over dit resultaat toch niet ontevreden. Overigens verwacht de directie in het lopende boekjaar nog een verdere daling van de winst. De Zeesleepvaart kreeg volgens Scheffer een gevoelige klap door de stilstand in de groei bij de opsporingen van olie en gas in de Noordzee. Er vielen weinig booreilanden te verslepen en ook de andere offshore activiteiten liepen terug. Het weinige werk en het grote aanbod heeft tot gevolg dat de prijzen voor de diensten van Smit op de Noordzee "bedroevend slecht" zijn.
Vooral in de kleine vermogensklasse (tot 12.000 PK) is er een enorme concurrentieslag aan de gang. Dat heeft er al toe geleid dat het sleepbedrijf Muller in Terneuzen zijn zeesleepactiviteiten staakt en dat Smit Internationale zelf twee sleepboten (Zwarte Zee en Witte Zee) uit de vaart heeft genomen en twee andere (Smit Enterprise (foto: HK/TVDZ, Maassluis) en Smit Pioneer) verplaatst heeft naar zijn vestiging in Singapore. "Wij

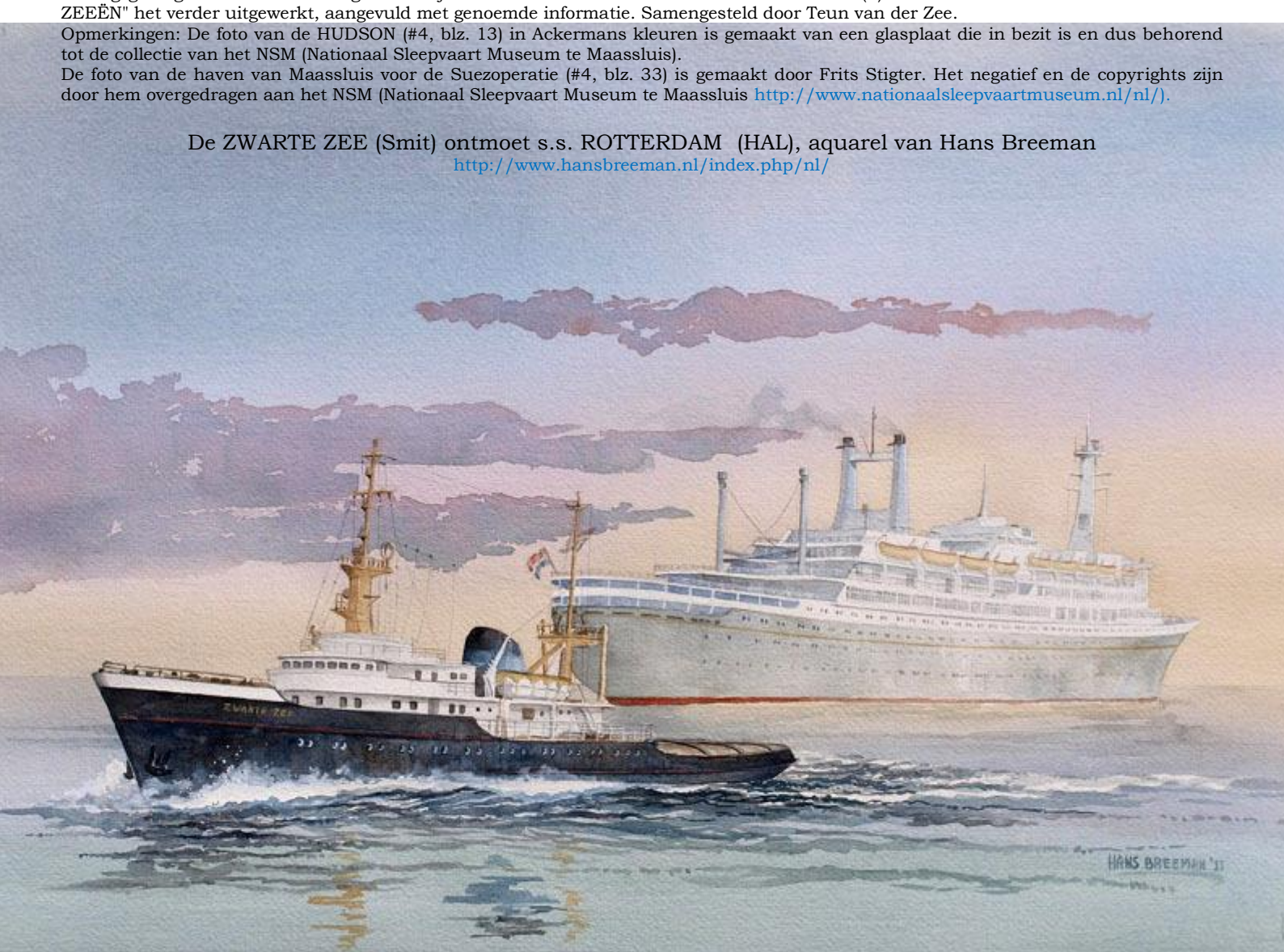
verwachten dat de Nederlandse zeesleepvaart alleen nog met sleepboten van grote vermogens kan worden voortgezet," aldus de Smit-topman. Veel werk in de off-shore activiteiten ziet hij wel voor de nieuwe zeesleepboot Smit Singapore (22.000 PK) die dit jaar in de vaart komt. In de bevoorradingsvaart voor de offshore heeft Smit Internationale steeds meer te maken met landen die schepen onder de eigen vlag bevoordelen. Om zich tegen dit protectionisme te weren, is Smit genoodzaakt op steeds meer schepen van zijn vloot de Nederlandse vlag te vervangen door een gewenste buitenlandse. (HVV, 9-2-1984).

ZWARTE ZEE naar sloop
ROTTERDAM — Nu na de eerste Zwarte Zee van Smit Internationale ook de tweede naar de sloop gaat, wil men toch proberen die roemruchte naam voor het bedrijf te behouden: "Graag", beloofde president-directeur R.W. Scheffer de aandeelhoudersvergadering, "maar dan wel voor een mogelijk toekomstig type schip van een heel aparte klasse." Hij onthulde, dat er pogingen zijn gedaan de Zwarte Zee als jacht te verkopen of als museumschip een plaats te geven in de Leuvehaven. Beide pogingen zijn bij gebrek aan financiën mislukt. "Trouwens: als de Zwarte Zee, die nu in Singapore ligt; op eigen kracht naar Rotterdam zou moeten varen, zou dat alleen aan stookolie al vier ton kosten, aan tegenwaarde van de sloopprijs zowat een miljoen en aan jaarlijks onderhoud nog eens een ton of twee, drie." (HVV, 1-3-1984).

26-4-1984 te Singapore verhaald afgemeerd naast de drijvende werkplaats EASTERN SALVOR (foto: NN/TVDZ). 1-5-1984 de ZWARTE ZEE vertrokken achter de sleepboot SMIT LONDON naar Taiwan, de SMIT LONDON sleepte ook de tanker PETROLA 26 mee. 11-5-1984 gearriveerd op de rede van Kaohsiung, 12-5-1984 met havensleepboten naar Kaohsiung om gesloopt te worden. Geen ZWARTE ZEE meer in de vaart, vanaf 1897 een begrip in de scheepvaart. 17-5-1984 de SMIT LONDON vertrok van Kaohsiung naar Nagoya, 23-5-1984 te Nagoya.

PETROLA 26, IMO 6107252, 23-5-1962 kiel gelegd, 19-1-1963 te water (opgedreven) bij N.V. Verolme Dok- en Scheepsbouw Maatschappij, Rozenburg onder bouwnummer 638, 26 t/m 30-5-1963 proefvaart op de Noordzee, 4-7-1963 gedoopt ESSO DEN HAAG door H.K.H. Prinses Beatrix en voor de Scheveningse Pier overgedragen door de werf aan N.V. Esso Tankvaart Mij., 's-Gravenhage, brandmerk 11345 Z ROTT 1962, roepsein PDZK. 53.141 BRT, 33.847 NRT, 89.707 DWT. 262,62 (249,94) x 38,18 x 19,05 x 14.463 meter. 16,5 kn. 26.500 APK, 19.769 kW, 2 x stoomturbines, vertraagd naar 1 schroef, Pametrada, N.V. Werkspoor, Amsterdam.
1964 tijdens een dokbeurt voorzien van een bulbsteven, 54.376 BRT, 35.383 NRT, 96.211 DWT. 18-1-1975 voor de Australische zuidwestkust t.h.v. Albany het roer verloren, door de sleepboot NOORDZEE (Smit Internationale) naar Port Stanvac gesleept. 2-1975 wegens te hoge reparatiekosten verkocht aan Green Star Shipping & Trading Corporation, Piraeus-Griekenland, in beheer bij John D. Latsis, herdoopt PETROLA XX. 1975 herdoopt PETROLA XXVI. 1976 herdoopt PETROLA 26. 31-3-1981 gearriveerd te Piraeus en opgelegd. 1984 verkocht voor sloop naar Taiwan, zou voor de laatste reis de naam POLASIA 26 krijgen, 7-2-1984 vertrokken van Piraeus achter de sleepboot SMIT HUNTER. 18-2-1984 passage Gibraltar met de sleepboot SMIT HUNTER op weg naar Kaohsiung. 1-3-1984 te Las Palmas met de sleepboot SMIT HUNTER. 3-1984 vanaf de Canarische eilanden naar Kaohsiung met de sleepboot SMIT LONDON, 18-4-1984 passage Mauritius. 1984 verkocht voor sloop aan de Lung Chin Steel Enterprise Co. Ltd., Kaohsiung, Taiwan, Kaohsiung, 1-5-1984 samen met de sleepboot ZWARTE ZEE vertrokken van Singapore achter de sleepboot SMIT LONDON naar Taiwan, 11-5-1984 gearriveerd op de rede van Kaohsiung, 14-5-1984 gearriveerd te Kaohsiung om gesloopt te worden bij Lung Ching Steel Enterprise Co. Ltd., 27-5-1984 aanvang sloop, gesloopt in 1984.

ESSO DEN HAAG, foto: AM/TVDZ, 1971.

Colofon: Ooit begonnen om een lijstje van N.J. Ouwehand, met daarin de reizen van de ZWARTE ZEE (3) in de oorlog, uit de werken. Dat daarna aangevuld met posities uit de Ned. kranten. Daarna bijgewerkt met de posities uit het personeelsblad "de Sleeptros"en daarna uit het boek "DE VIER ZWARTE ZEEËN" van C. de Haas en D. Pilkes. Dat alles aangevuld met informatie uit de Starke-Schell Registers, Lloyds Registers, Marhisdata.nl, http://www.basm.nl, talloze internetsites en uit eigen archief. Tijdens het maken van #5 een mooi verslag gekregen van Ron de Jong Beekhuijsen over de eerste reizen van de ZWARTE ZEE (4). Aan de hand van "DE VIER ZWARTE ZEEËN" het verder uitgewerkt, aangevuld met genoemde informatie. Samengesteld door Teun van der Zee.
Opmerkingen: De foto van de HUDSON (#4, blz. 13) in Ackermans kleuren is gemaakt van een glasplaat die in bezit is en dus behorend tot de collectie van het NSM (Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis).
De foto van de haven van Maassluis voor de Suezoperatie (#4, blz. 33) is gemaakt door Frits Stigter. Het negatief en de copyrights zijn door hem overgedragen aan het NSM (Nationaal Sleepvaart Museum te Maassluis http://www.nationaalsleepvaartmuseum.nl/nl/).

De ZWARTE ZEE (Smit) ontmoet s.s. ROTTERDAM (HAL), aquarel van Hans Breeman
http://www.hansbreeman.nl/index.php/nl/