

‘Een meesterlijk stuk bergingswerk’

Stranding en berging van het Zweedse s.s. Virgo

Tijdens de zware orkaan die in de nacht van 31 januari op 1 februari 1953 over Nederland woedde, raakten verschillende schepen ten noorden van de Waddeneilanden in nood. De reddingboot Brandaris voer 's avonds om 22.00 uur uit om naar de losgeslagen sleep van de Duitse sleepboot Gulosenfjord te zoeken. Het ging om de tanklichter Oder met 6 runners aan boord. Na een zware tocht werd de opgegeven plaats bereikt, maar van het schip was echter geen spoor te bekennnen. De tanklichter Oder strandde uiteindelijk in de Eierlandse Gronden bij het eiland Texel. De 6 runners werden later van boord gehaald door de reddingboot Prins Hendrik, die te hulp geschoten was vanuit de haven van Den Helder. De reddingboot Brandaris zette vervolgens koers naar het Nederlandse m.s. Franka II, dat in gevaar verkeerde bij het lichtschip Terschellingerbank. Het schip maakte meer dan 25 graden slagzij en had dringend hulp nodig. De reddingboot Insulinde van het station Oostmahorn heeft later de Franka II geassisteerd. De sleepboot Holland onder kapitein Jan Doeksen was 's nachts om 02.00 uur vertrokken, nadat de bemanning aan boord was gebracht met een vlet. Het water op de Willem Barentszkade stond hoger dan ooit tevoren, waardoor het niet mogelijk was op de gewone wijze aan boord te gaan. De sleper voer uit naar het Indiase s.s. Jalaketu, dat dwars van Oosterend in nood verkeerde en op het uiterste nippertje voor een stranding op het Amelander Bornrif werd behoed. De Jalaketu had het bakboordsanker verloren, het stuurgerei was defect en lag 1 mijl buiten de wal op het stuurboordsanker te rijden. Ook was een noodsein ontvangen van het Zweedse s.s. Virgo, dat in nood verkeerde dwars van Vlieland. Het schip was leeg op weg van Rotterdam naar Stockholm. Er waren 28 bemanningsleden aan boord, waarvan één een jonge vrouw dienst deed als marconist. De Virgo zat reeds dicht op de kust en strandde 's nachts rond 02.00 uur op de Vliehors en presenteerde daar haar beide ankers. Het schip zat hoog en droog op het strand dwars van het reddinghuisje. De sleepboot Holland kwam in de vroege morgen van 1 februari 1953 aan bij de Jalaketu. Dat schip kon echter zelf het stuurgerei repareren en wilde proberen het anker op te halen. De Holland werd gevraagd het schip voor te stomen naar dieper water. Vervolgens te konvooieren naar Hoek van Holland, daar werd het schip vastgemaakt en de Nieuwe Waterweg binnen gesleept. Op Vlieland hoorden de eilanders overigens pas in de vroege morgen van 1 februari 1953, dat er een groot schip op de Vliehors was verdaagd. Later die morgen gingen eilanders met een vrachtauto naar de rand van de Vliehors. De weg naar het Posthuis stond over een afstand van drie kilometer onder water. Na een zware tocht bereikten pas in de middag een tweetal mensen de Virgo. Zij konden na terugkomst in het dorp Oost-Vlieland melden, dat er geen gevaar voor de bemanning bestond. Bij een gewone vloed zou het water zelfs niet in de buurt van het schip komen. De bemanning bleef voorlopig aan boord. Voor één bemanningslid aan boord van de Virgo was dit overigens de vijfde stranding in zijn leven. Bergingsleider Volkert Doeksen kwam een dag na de stranding reeds aan boord van de Virgo. Hij was van mening, dat het bergen van het 5.200 ton metende schip nog wel mogelijk was. ‘We halen het schip eraf’, waren zijn optimistische woorden. De Virgo zou in dat geval van zijn hoge ligplaats boven de vloedlijn in een positie gebracht moeten worden, dat sleepboten het schip naar zee konden trekken. Het schip moest ook met de kont richting zee worden gedraaid, want dan gaat het vlotslepen gemakkelijker. Het schip moest dan wel in het water komen te liggen. In geval het schip niet naar zee getrokken kon worden, dan moest het water rondom het schip worden gebracht. Ruim een week later op 9 februari 1953 bracht de gehele directie van Rederij Doeksen een bezoek aan de Virgo. Het Lloyds contract werd getekend op basis van ‘no cure no pay’. Smid Hendrik Stobbe was ook mee en kreeg de opdracht om vier schuifafsluiters te

plaatsen in de ruimen 2 en 3. Er werd ook begonnen met het uitbrengen van enige ankers met tweemaal 600 meter zesduims draad op elke grondtakel plus 1500 meter vierduims sleepdraad. Het zou geen gemakkelijke klus worden het schip snel vlot te krijgen, want bij vloed kwam het water niet tot bij het gestrande schip. In de vroege morgen van 10 februari 1953 was iedereen op zijn post, om zo nodig aan de grondtakels te gaan hieuwen. Het water kwam echter niet hoog genoeg. De Virgo bleef muurvast zitten op de Vliehors. Het stuurboordanker dat was geslipt tijdens de stranding, werd uit het zand gegraven en voor de ankerkluis gehieuwd. Ook de daaropvolgende dag werden de lijnen doorgehieuwd, maar opnieuw geen enkele beweging in het schip. Op 14 februari 1953 werd daarom besloten een dokwand om het schip te maken, zodat het schip weer drijvend gemaakt kon worden. Het schip kwam dan te liggen in een soort dok, dat vol gepompt zou worden met water. Vervolgens zou geprobeerd worden het schip te draaien, om het weer naar zee te slepen. Er werden specialisten aangetrokken om berekeningen te maken voor het plaatsen van de dokwand. De steekdelen moesten een bepaalde lengte hebben, want die moesten diep in de grond komen. Het was nodig dit allemaal te berekenen, wat weer te maken had met de duur van het vol water pompen van het dok. Zou dit heel lang gaan duren, dan zou op het laatst drijfzand kunnen ontstaan. De houten steekdelen zouden los kunnen raken en weg gaan drijven. De berekeningen bleken achteraf volkomen juist te zijn. In totaal werd er ruim 400 meter dokwand geplaatst. De steekdelen waren 6 meter lang, 5 centimeter dik, 10 centimeter breed en wogen ruim 30 kilo. Alles werd 3 meter diep het zand in gebracht, zodat de dokwand nog 3 meter boven het strand uitstak. De dokwand was aan de binnenkant vanzelfsprekend versterkt met stutten en met dwarsverbindingen over de steekdelen. Het benodigde hout voor de dokwand werd geleverd door de Firma I.C. Kooyman in Harlingen. Alles werd per schip vervoerd naar het Vlieland haventje op ruim 15 kilometer afstand van de strandingsplaats. Er was ontzettend veel hout nodig voor het maken van de dokwand, dit was naar zeggen 'de gehele inhoud van een coaster'. Op 25 februari 1953 was ook een 1200 meter lange vijfduims sleepdraad op de Virgo vastgezet en uitgestoomd door de sleepboot Texel. Het einde van deze sleepdraad zat op 3 vadem water vast aan een boei. Aan deze sleepdraad waren 3 lege oliedrums bevestigd om te voorkomen, dat deze draad in het zand zou wegzakken. De sleepdraad werd bijna dagelijks door de sleepboot Holland strak getrokken, dan konden er geen slagen of kronkels in deze draad komen. De berging van de Virgo trok veel belangstelling vanuit binnen- en buitenland. Op Vlieland gelegerde militairen brachten dagelijks een tankwagen vol met drinkwater naar het gestrande schip. Het water was ook bestemd om de ketels onder stoom te kunnen houden. Het was voor deze militairen een mooie afwisseling op de dagelijkse werkzaamheden. Tijdens de stranding vierde kapitein Herbert Sjöheim zijn verjaardag, toen kwam het fanfarecorps van Vlieland aan boord om hem een serenade te brengen. In het journaal van bergingsleider Volkert Doeksen werd op 30 maart 1953 genoteerd, dat die dag ruim 45 meter dokwand was weggeslagen door de hoge zee. Inmiddels waren reeds tientallen pompen geplaatst en op zaterdag 18 april werd begonnen met het volpompen van het dok. Tijdens eb werden deze pompen naar de laagwaterlijn verplaatst met de bedoeling het dok zo snel mogelijk te vullen om uitdrijven van de dokwand te voorkomen. De staande dokwand werd later noodgedwongen nog verhoogd met enkele meters. Op 13 juni 1953 stond bij het achterschip 2.60 meter water en bij het voorschip 2.50 meter water. Er kwam een klein beetje beweging in het schip. Om 10.00 uur werden de jijnen extra stijf gehieuwd. De mensen op de stellages bij de pompen kregen allemaal een zwemvest, dat aangetrokken moest worden bij dreiging van breken van de dokwand. In dat geval moest men tijdig in zee springen en zich zwemmend in veiligheid zien te brengen. Om 10.30 uur stond er bij het achterschip 2.65 meter water en bij het voorschip 2.50 meter. Het schip kwam langzaam in beweging en begon te drijven in het dok. Om 10.45 uur lukte het om de Virgo tegen de inmiddels instortende hoeken van het dok te verhalen. Het roer liep tegen de

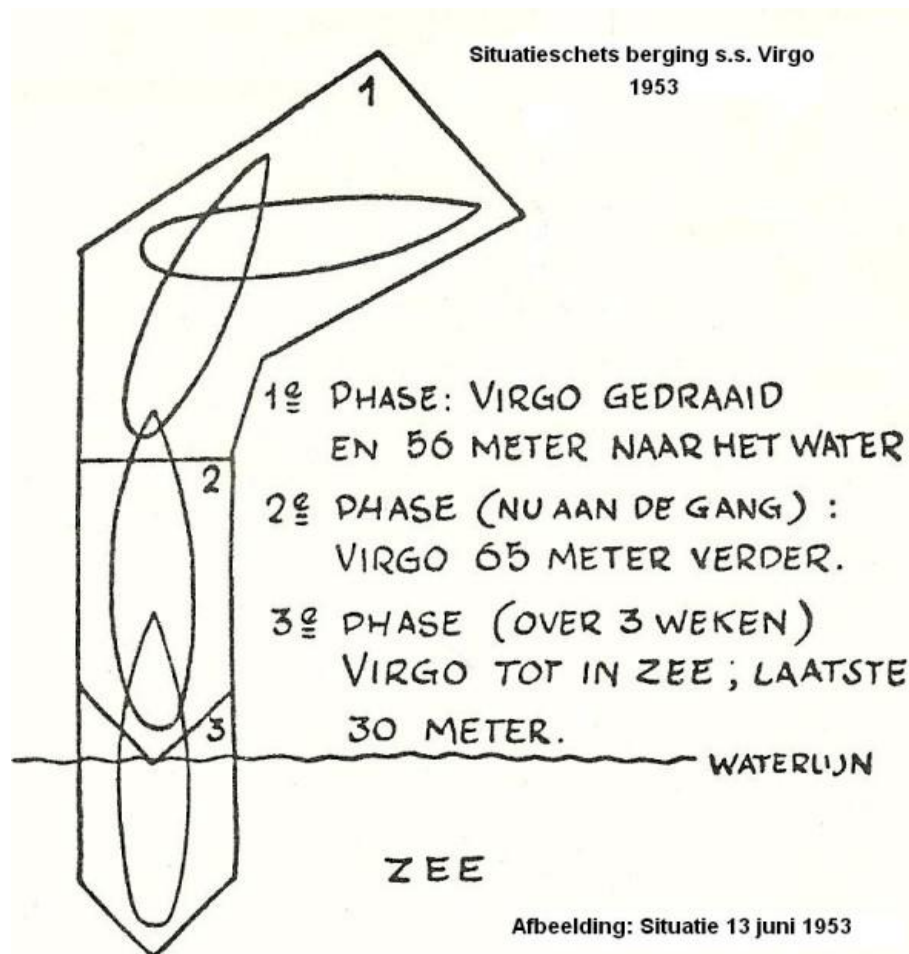
dokwand, waardoor steekdelen werden vernield. Het schip echter was gedraaid en lag in de goede richting voor de tweede fase van de berging. Uiteraard werd het kantoor van Rederij Doeksen op Terschelling hierover telefonisch geïnformeerd. De eerste dokwand is later volledig ingestort en het bassin liep helemaal leeg. Later is achter de Virgo een tweede dok gemaakt. De Virgo lag inmiddels ruim 70 meter dicht bij de zee. Met het opnieuw vol gaan pompen van het tweede dok werd geprobeerd het schip weer dicht bij de zee te krijgen. In de laatste fase van de berging moesten sleepboten vervolgens een geul naar het schip draaien. Die opdracht werd vooral uitgevoerd door de sleepboot Stortemelk II onder kapitein Gosse Gorter. Het wegdraaien van het zand begon op een afstand van ruim 200 meter van het achterschip van de Virgo. Duizenden kubieke meters zand werden weggedraaid en ontstond een geul van ongeveer 60 meter breedte en meer dan twintig voet diepte. De dokwand werd helemaal verwijderd. Op het gestrande schip werden de tanks 6 en 7 met zout water gevuld, waardoor het achterschip wat ging zakken. Op woensdag 17 juni wist de sleepboot Stortemelk II de Virgo tot op 10 meter te naderen. De kracht van de malende schroef van de sleper was zo sterk, dat diep in de grond zittende restanten van de dokwand werd los gewoeld. De geul was inmiddels 25 meter breed en 14 voet diep. Onder het roer van de Virgo stond inmiddels 12 voet water. De sleepboot Stortemelk II bleef dag en nacht malen en raakte al bijna de uitstekende schroefbladen van het gestrande schip. Het malen kon toen alleen nog uitgevoerd worden bij rustig weer. De Stortemelk I was inmiddels begonnen met het verwijderen van nog meer zand langs de zijden van het gestrande schip te verwijderen. Van 28 juli tot en met 13 augustus 1953 werd getrokken, doch de sleepboten Holland, Zuidzee en Stortemelk II hadden geen succes. Op 14 augustus 1953 was het schip 3 meter gekomen. Op 16 augustus 1953 was het schip gekomen tot de buitenrug. De laagwaterlijn op het strand was gepasseerd en ook de twee binnenste zandbanken waren bedwongen. De sleepboten bleven nu met elk getij doortrekken. De tanks van de Virgo werden leeggepompt, de jijnen opnieuw ingehieuid en de sleepboten Holland, Zuidzee en Stortemelk II bleven draaien op vol vermogen. Het schip kwam echter nog niet vlot. Eerst op 22 augustus 1953, 's morgen om 05.40 uur kwam het schip eindelijk van de banken, dit was ruim 4 weken nadat het tweede dok was verlaten. De sleepboot Holland sleepte de Virgo eerst naar de Vlieree, dit had te maken met slechte weerberichten. Op 23 augustus 1953, 's middags om 18.00 uur werd besloten het schip naar Amsterdam te slepen. De overige sleepboten gingen later met het bergingsmateriaal terug naar Terschelling. Op 24 augustus 1953, 's middags om 16.15 uur arriveerde de sleepboot Holland met de Virgo in Amsterdam, daar werd de sleeptros losgegooid en de sleep overgegeven aan de havensleepboten. Bij de Amsterdamsche Droogdok Maatschappij werd de Virgo drooggezet in Dok II. Omvangrijk reparaties waren noodzakelijk en eerst op 14 november 1953 was het schip vaarklaar. De bodem moest gedeeltelijk worden vernieuwd, een nieuwe schroefas geplaatst en ook de fundatie van de beide scheepsmotoren werd vervangen.

De sleepboot Holland ging op 25 augustus 1953 ook het dok in voor schoonmaak en het uitvoeren van reparaties. Op 27 augustus 1953 het dok uit en namen het bergingsmateriaal mee vanaf de Virgo. Nadat aan de oliesteiger nog 75 ton gasolie was gebunkerd werd de thuisreis naar Terschelling aanvaard. De Holland vertrok om 13.00 uur uit Amsterdam, was om 15.45 uur buiten de pieren van IJmuiden en lag om 20.45 uur gemeerd in de haven van Terschelling.

Details stranding en berging s.s. Virgo

Dokoperaties en vlotbrengen

- Er waren 6000 palen en balken nodig voor de bouw van de dokken
- De steekdelen waren 6 meter lang, 5 centimeter dik, 10 centimeter breed en wogen 30 kilo
- In totaal werd voor de beide dokoperaties ruim 400 meter dokwand geplaatst
- Het eerste dok werd rechthoekig rondom het dwars op het strand liggende schip gebouwd
- Haaks op het achterschip werd een lange uitloper gemaakt van 70 meter richting zee
- De dokwand had een hoogte van 8 tot 9 voet
- Duizenden gaten en naden in de dokwand werden gedicht met touw en pek
- De bouwtijd van het eerste dok rondom het schip was ongeveer 1 maand
- Rondom het schip werd 1 voet zand weggebaggerd, dan zou het gemakkelijker gaan drijven
- De sleepboot Stortemelk I was belast met het wegzuigen van zand rond het gestrande schip
- Om het dok vol water te krijgen, moest 20.000 ton water in het dok worden gepompt
- Aan de bouw werkten 4 Zweden, 12 Vlielanders en 10 man personeel van Rederij Doeksen
- De bouw ging niet altijd even vlot, want soms veegde de zee een stuk van het houtwerk weg
- Bij lekken van de dokwand werden dekzeilen aangebracht en zandzakken geplaatst
- Er is nog een tweede dok gebouwd en de gehele operatie werd herhaald
- De sleepboot Stortemelk II heeft een diepe geul gewoeld met haar schroef
- Het schip werd vlot gesleept door de sleepboten Holland, Zuidzee en Stortemelk II
- Dokwanden afgebroken door de diep in de grond geslagen balken los te spuiten



Gevolgen van de stranding

- Stoommachine was losgerukt van de fundatie en stond scheef in de machinekamer
- Stalen frame voor de stoommachine moest worden hersteld
- Hoofdmachine met een drijvende bok uit het schip getild en in de fabriek nagekeken
- De schroefas bleek gescheurd te zijn, waardoor de schroef niet meer kon draaien
- Nieuwe schroefas geplaatst van 6 meter lang, diameter van 35 centimeter in koperen bussen
- Bodem van het schip moest voor meer dan de helft worden vernieuwd

Werfperiode van 24 augustus - 14 november 1953 bij Amsterdamsche Droogdok Maatschappij

Bronnen

- Age Scheffer, Jan Doeksen of De avonturen van een Hollandse zeesleper, 1974
- Age Scheffer, Geen zee te hoog ... , 1976
- Fokke Drost, Terschelling bij storm en wantij, 1979
- Willem Boot, Schepen, schelpen, Schuitengat, 1998
- Krantenartikelen over de stranding en berging van het s.s. Virgo
- Eigen archief Rederij Doeksen
- Website over het s.s. Virgo: <http://www.kalle.mbps.se/Fartyg/Virgo.htm>

Donald van der Horst, november 2008

Scheepsverklaring sleepboot Holland

De berging van het Zweedse s.s. Virgo

De 1^e februari 1953 te ongeveer 2 uur 's nachts is het Zweedse s.s. Virgo gestrand op de Vliehors. Het schip zat zeer hoog op het strand. Er stond een zware NW storm met hoge wilde zeeën. Een Lloyds contract werd gesloten om het schip te bergen. Daar het schip buitengewoon hoog op het strand zat, was de enige mogelijkheid, een dok om het schip te maken. Dit was een kostbare en riskante geschiedenis, doch zoals gezegd, andere mogelijkheden waren er niet. Scheepsladingen zwaar hout werden naar Vlieland vervoerd en vervolgens met auto's naar de Vliehors gebracht. Ook werd gewerkt met draglines, pompen, jijnen en blokken. Door de sleepboten Texel en Stortemelk II werden twee 6" ankerdraden van elk 600 meter lengte en vier zware ankers van 3 ton in zee uitgebracht. Deze draden werden op het achterschip van de Virgo bevestigd en met jijn draden stijfgezet. De 25^e februari werd wederom door de sleepboot Texel 1200 meter 5" sleepdraad naar de Virgo gebracht en ook op het achterschip belegd. Aan het eind van deze draad, die in ongeveer 3 vadem water lag, werd een boei bevestigd. Te ongeveer 14.30 werd de sleepdraad door de Holland vastgemaakt en stijfgetrokken. Te 16.00 was de sleepdraad genoeg stijf en werd wederom losgegooid. Hierna keerde de Holland naar de haven terug. Van 25 februari tot ongeveer 27 juli voer de Holland diverse keren naar de Virgo om de sleepdraad stijf en uit het zand te trekken. Tot tweemaal toe is er een dok om het schip geplaatst. Dit werd dan vol water gepompt. Dit enorme werk, waar veel materiaal, en arbeidskrachten voor nodig waren, is gelukt. Toen het schip zover gevorderd was, dat er uitzicht op mogelijk resultaat bestond, werd er geregeld door de sleepboten Holland, Zuidzee en Stortemelk II getrokken. Ook werd door de sleepboot Stortemelk II welke minder diepgang had, bij hoog water dicht achter het schip gedraaid, om zodoende een diepere geul te krijgen. Van 28 juli tot en met 13 augustus werd getrokken, doch hadden geen succes. De 14^e augustus was het schip 3 meter gekomen. De 16^e augustus was het schip gekomen tot de buitenrug. Wij bleven met alle sleepboten elk getij doortrekken. De 22^e augustus te 05.40 met een matige tot krachtige ZW tot W wind, kwam het s.s. Virgo vlot. Wij sleepten het schip naar dieper water. Te 07.00 werd onze sleepboot losgegooid, wij haalden onze tros en maakten daarna verbinding op het voorschip van de Virgo. Om 07.45 was onze sleeptros vast. In verband met de slechte weerberichten, werd besloten het schip naar de Vlierede te slepen en daar beter weer af te wachten. Te 11.45 lagen wij gemeerd langzij het s.s. Virgo. De 23^e augustus te 18.00 werd besloten de Virgo naar Amsterdam te slepen. Om 19.25 stond onze sleeptros weer vast en werd deze op de gewenste lengte uitgevierd. Hierna stoomden wij door het Stortemelk naar buiten. Er stond een krachtige Z wind en ruwe zee met zwaar bewolkt weer met regen. Te 02.30 van de 24^e augustus passeerden wij het V.S. Texel en te 11.00 waren wij voor de pieren van IJmuiden. Kregen een loods aan boord en stoomden naar binnen. Binnen de pieren werd de sleeptros ingekort en stoomden wij op naar de Noordersluis. Te 13.35 kwamen wij uit de sluis en te 16.15 werd voor de stad Amsterdam de sleeptros losgegooid en het schip overgegeven aan de havensleepboten. De volgende dag gingen wij in het droogdok voor schoonmaak

Scheepsverklaring Berging s.s. Virgo

Virgo

Scheepsverklaring Sleepboot Holland
betreffende berging Sleepboot s.s. "Virgo"

De 12^e Februari 1913 is het Sleepboot s.s. "Virgo" gerand op de Vliehors, en zat hoog op het strand. ^{bergingen 2 1/2 nacht} ~~tergaren~~
Ruwe NW storm met hooge wind, reizen
den Kluys de contact werd gesloten, om het schip
te bergen.
Doe het schip een hoog zat was de enige mogelijk-
heid, om een Dok om het schip te maken. Dit wa-
een Kortban en riskante geschiedenis, doch andere
mogelijkheden waren niet.
Toedat ^{tergaren} ladingen ~~hant~~ rewa hout naar Vlilant
werd vervoerd en vervolgen met auto's naar de
Vliehors gebracht.
ook werd gebruikt met draadlinen, Toppin, ~~etc.~~,
fijne, blokken enz.
Doe Sleepboot Tessel en Startmilk II waren
twee 6" anke draad elk 600 meter lengte
en vier zwane anken (3 ton) in ree geplaatst
en op het achter-schip de "Virgo" bevestigd en
met fijne draad stijf gezet.
De 2^e Feb. werd Medium don. Sleepboot Tessel
1200 meter 5" sleepdraad naar de bargo gebracht
en ook op het achter-schip bevestigd.

Bron: Archief Donald van der Horst

Bemanningslijst Sleepboot Holland

BEMANNINGSLIJST
V.D. MOTOR ZEE SLEEPBOOT
"HOLLAND"

*Jala - Kohn
Prachem*

No	NAAM	VOORNAAM	GEBOREN	NAT.	RANG	
1	DOEKSEN	VOLKERT	31-3-00	NED.	BERGINGSINSPECT.	
2	DOEKSEN	JAN	4-9-93	"	KAPITEIN	
3	VAN BRAKEL	HENDRIKUS A.	17-4-23	"	1 ^e TELEGRAAFIST	
4	BRUGGEMAN	JACOBUS	30-6-32	"	2 ^e "	
5	BLOEM	HEERE	9-1-01	"	1 ^e MACHINIST	
6	DE JONG	DOUWE	14-5-13	"	2 ^e "	
7	VAN GEENEN	HILLE	16-5-28	"	3 ^e "	
8	DE JONG	COBUS	20-2-20	"	4 ^e "	
9	DE JONG	JAN	8-9-95	"	MATROOS	
10	GORTER	KLAAS	30-3-06	"	"	
11	TOT	DOUWE	3-11-06	"	"	
12	STARRENBURG	OEP	25-8-97	"	"	
13	WIEGMAN	BERTUS	11-3-09	"	"	
14	LETTINGA	PIET	18-5-19	"	"	
15	DIJKEA	CORNELIS	1-4-06	"	"	
16	DE HEK	ANDRIES	17-9-25	"	KOK	

Bron: Archief Donald van der Horst

Foto's van de stranding van het s.s. Virgo



Foto: Archief Rederij Doeksen



Foto: Archief Ben Gernaat



Foto: Archief Ben Gernaat



Foto: Archief Rederij Doeksen

Foto's van de berging en vlotslepen van het s.s. Virgo



Foto: Archief Rederij Doeksen



Foto: Archief Rederij Doeksen



Foto: Archief Rederij Doeksen



Foto: Archief Rederij Doeksen



Foto: Archief Rederij Doeksen



Foto: Archief Rederij Doeksen



Foto: Archief Museum 't Behouden Huys



Foto: Archief Ben Gernaat



Foto: Archief Ben Gernaat



Foto: Archief Ben Gernaat



Foto: Archief Ben Gernaat



Foto: Archief Rederij Doeksen



Foto: Archief Rederij Doeksen



Foto: Archief Museum 't Behouden Huys



Foto: Archief Ben Gernaat



Foto: Archief Rederij Doeksen



Foto: Archief Rederij Doeksen



Foto: Archief Rederij Doeksen



Foto: Archief Museum 't Behouden Huys



Foto: Archief Museum 't Behouden Huys

Bemanning sleepboot Stortemelk II op de achtergrond het s.s. Virgo



Foto: Archief Museum 't Behouden Huys



Foto: Archief Museum 't Behouden Huys

Bijzonderheden

Steward John Ottosen van het s.s. Virgo trouwde met het eilander meisje Lies Smit



Foto: Weekblad Panorama (Archief Sophia de Vries-Ottosen)

Overleg kapitein Herbert Sjöheim met Jan Doeksen en Volkert Doeksen

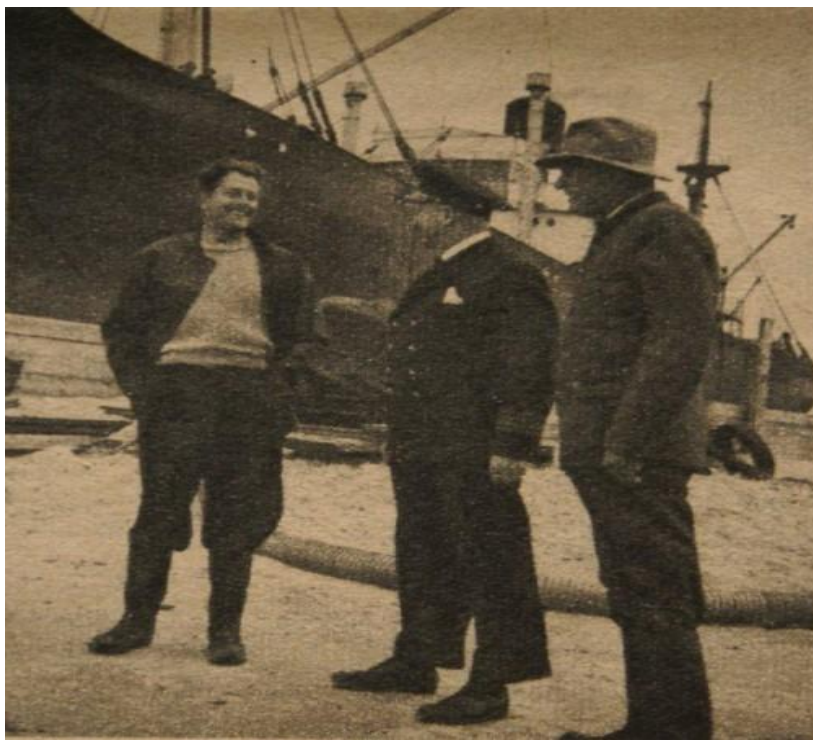


Foto: Weekblad Panorama (Archief Roel Luis)

Leerlingen van de Hogere Zeevaartschool 'Willem Barentsz' brengen een bezoek aan het s.s. Virgo



