

TUGS TOWING & OFFSHORE NEWS SPECIAL

Februari storm 1953 eist levens op zee/ February storm 1953 claims lives at sea

Februari storm 1953 eist levens op

In totaal zijn door de februaristorm van 1953 ongeveer 220 mensen op zee omgekomen, onder wie 133 opvarenden van de Engelse veerboot **Princess Victoria**, en de bemanningen van de Nederlandse schepen **Salland**, **Westland** en **IJM 60 Catharina Duyvis**. De **IJM 60 Catharina Duyvis** met 16 bemanningsleden en de kustvaarder **Salland** vergingen ter hoogte van Egmond aan Zee, respectievelijk op ongeveer 16 kilometer en 30 kilometer uit de kust. De **Salland** was vertrokken uit Par (Cornwall) en op weg naar Stockholm, met 7 à 10 opvarenden. De kustvaarder **Westland** met 10 koppen was onderweg van Cuxhaven naar King's Lynn en verging op ongeveer 10 kilometer uit de kust van Terschelling.

February storm 1953 claims lives

In total, the February storm of 1953 killed about 220 people at sea, including 133 people on board the English ferry **Princess Victoria**, and the crews of the Dutch ships **Salland**, **Westland** and **IJM 60 Catharina Duyvis**. The **IJM 60 Catharina Duyvis** with 16 crew members and the coaster **Salland** were wrecked near Egmond aan Zee, approximately 16 kilometers and 30 kilometers from the coast respectively. The **Salland** had departed from Par (Cornwall) and was on its way to Stockholm, with 7 to 10 people on board. The coaster **Westland** with 10 heads was en route from Cuxhaven to King's Lynn and sank about 10 kilometers off the coast of Terschelling.

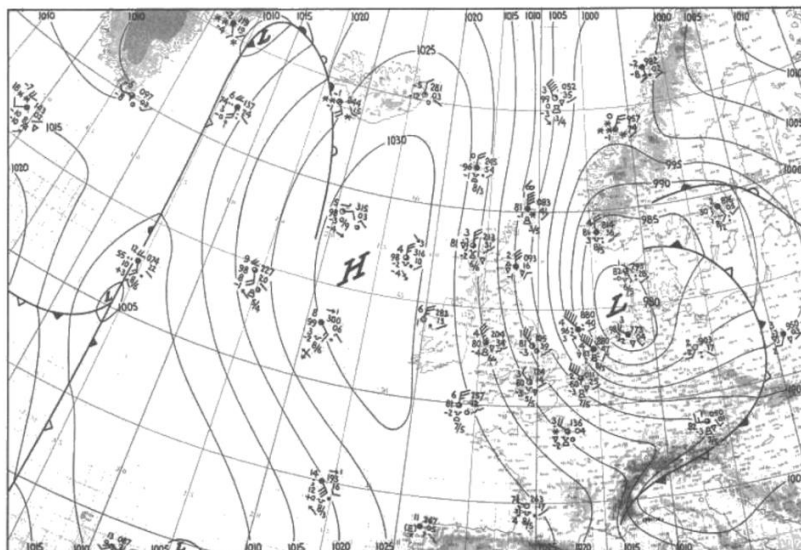


Fig. 1.1.J3. Weerkaart 1 februari 00.00 G.M.T.

Vandaag herinneren wij de verschrikkelijke storm van 70 jaar geleden. Hierbij kwamen ongeveer 200 zeevarenden om het leven

Westland

Onderweg van Wismar (29 januari vertrokken) naar King's Lynn met een lading kainite Brunsbittelkoog gepasseerd en sindsdien spoorloos. Het schip kwam terecht in de zware 1953 februari storm. De acht bemanningsleden zijn omgekomen. De opvarenden waren: Kapt. Andries Penning uit Maassluis, stuurman Johannes Garstenveld uit Den Helder, 1e machinist Jan Velvis uit Zwijndrecht, België, 2e machinist Dirk Zwart uit Bergen, kok Jannes Vermeulen uit Vlissingen, matroos Dirk Bax uit Rotterdam, matroos o/g Wouter Dubbelman uit Rotterdam en lichtmatroos Herman Luinge uit Coevorden.

Op 7 Februari 1953 werden alle schepen verzocht uit te kijken naar de Nederlandse kustvaarder WESTLAND onderweg van Brunsbittel naar Kingsley. Het schip is ruim een week zoek. Nadere bijzonderheden zijn niet bekend.

Eerst op 9 februari 1953 is bekend geworden twee Nederlandse coasters vergaan. Door de grote ramp van Zondag is eerst nu bekend geworden, dat tijdens het noodweer nog twee Nederlandse kustvaarders — de Westland en de Salland — zijn vergaan. De Westland was eigendom van een Antwerpse rederij. Het was op Vrijdag 30 Januari van Brunsbittel in West-Duitsland vertrokken naar de Engelse haven Kingslynn, maar tot dusver heeft men

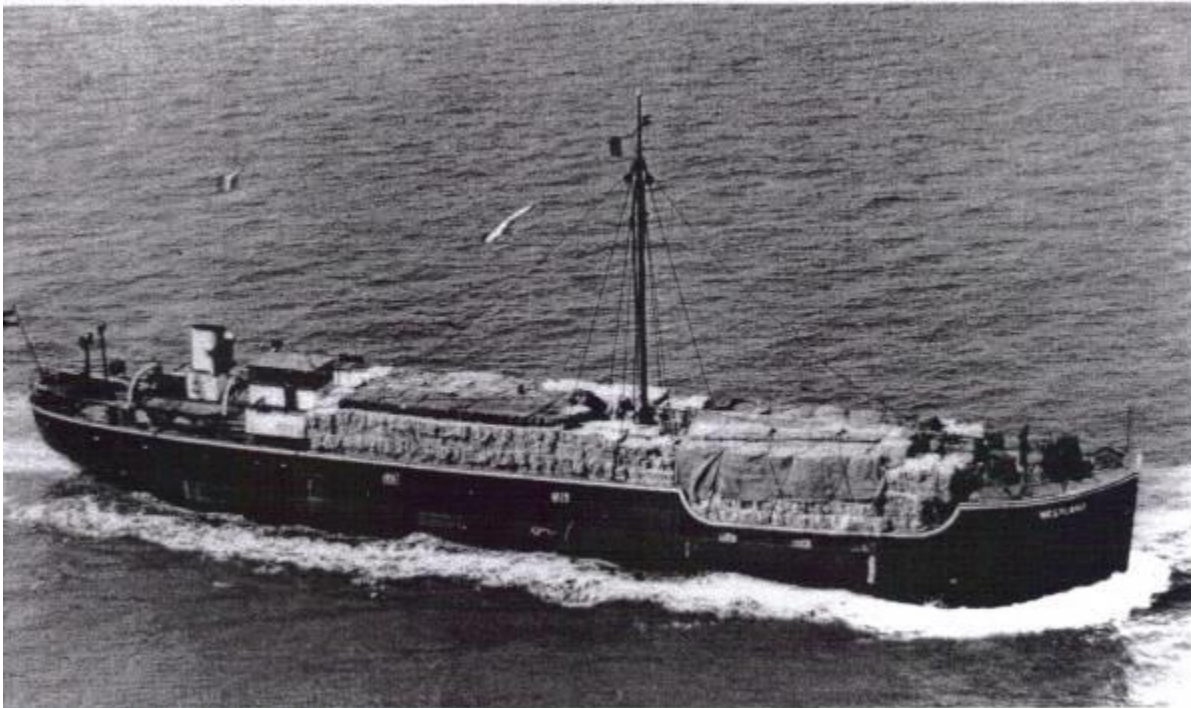
Today we remember the terrible storm of 70 years ago 1953 This killed about 200 seafarers.

Westland

On the way from Wismar (departed January 29) to King's Lynn with a cargo of kainite passed Brunsbittelkoog and has since disappeared without a trace. The ship was caught in the severe 1953 February storm. The eight crew members died. Those on board were: Capt. Andries Penning from Maassluis, mate Johannes Garstenveld from Den Helder, 1st engineer Jan Velvis from Zwijndrecht, Belgium, 2nd engineer Dirk Zwart from Bergen, cook Jannes Vermeulen from Vlissingen, sailor Dirk Bax from Rotterdam, sailor o/g Wouter Dubbelman from Rotterdam and light sailor Herman Luinge from Coevorden.

On 7 February 1953 all ships were requested to look out for the Dutch coaster WESTLAND en route from Brunsbittel to Kingsley. The ship has been missing for over a week. Further details are not known.

Only on 9 February 1953 did it become known that two Dutch coasters perished. Due to the great disaster of Zondag, it has only now become known that two more Dutch coasters — the Westland and the Salland — were wrecked during the storm. The Westland was owned by an Antwerp shipping company. It had left Brunsbittel in West Germany on Friday 30 January for the English port of Kingslynn, but so far no sign of live



nog geen enkel levensteken van de opvarenden ontvangen.

Pas in 1998 is het wrak gelokaliseerd en gevonden in positie 53.26.56. Noord - 05.15.46. Oost.

In November 2019 werd het, tot dan, niet geïdentificeerd lichaam, dat drie maanden na de ramp aanspoelde op Terschelling en daar anoniem werd begraven, aan de hand van DNA onderzoek alsnog geïdentificeerd als dat van Andries Penning, kapitein van de Westland. Na 66 jaar in een anoniem graf op Terschelling kennen we eindelijk de naam van Andries Penning, Al 66 jaar ligt Andries Penning begraven op Terschelling. Maar zijn familie weet dat nog maar pas. Dankzij een DNA-test is graf 02 niet langer anoniem en kan er eindelijk een naam op de steen. Ik heb altijd met een soort leegte rond gelopen. En daar is nu een einde aan gekomen”, zegt Arij Penning (69), zoon van Andries Penning. De Vlaardinger is blij dat hij eindelijk weet waar zijn vader is.

been received from those on board.

It was not until 1998 that the wreck was located and found in position 53.26.56. North - 05.15.46. East.

In November 2019, the previously unidentified body that washed up on Terschelling three months after the disaster and was anonymously buried there was identified by DNA testing as that of Andries Penning, captain of the Westland. After 66 years in an anonymous grave on Terschelling, we finally know the name of Andries Penning. Andries Penning has been buried on Terschelling for 66 years. But his family has only just found out. Thanks to a DNA test, grave 02 is no longer anonymous and a name can finally be put on the stone. "I've always walked around with a kind of emptiness. And that has now come to an end," says Arij Penning (69), son of Andries Penning. The Vlaardinger is happy that he finally knows where his father is.

En zijn graf kan bezoeken. Want dat heeft Andries Penning al ruim 66 jaar. Op Terschelling, zonder dat zijn naasten dat wisten. Als aangespoelde drenkeling kreeg de kapitein van de in 1953 vergane kustvaarder Westland een anonieme rustplaats. Graf 02 om precies te zijn, op de begraafplaats aan de Longway in West-Terschelling. Dat de familie sinds kort van zijn lot weet, komt dankzij nieuwe technieken. En een toevallige ontmoeting. Daarover straks meer. Eerst wat daaraan vooraf ging. Het is vrijdag 30 januari 1953.

De kustvaarder Westland ligt in het Duitse Brunsbüttel, geladen met kunstmest.

Rond het middaguur zet kapitein Andries Penning uit Vlaardingen koers naar het Engelse King's Lynn. In Cuxhaven gaat de loods van boord. Die kan dan nog niet vermoeden dat hij de laatste zal zijn die de achtkoppige bemanning in levende lijve ziet. De zee is kalm. Niets wijst erop dat Nederland een ramp wacht. Van de zeer zware noordwesterstorm, die 's nachts op zee en aan de Zuid-Hollandse en Zeeuwse kust voor dood en verderf zal zorgen, is dan nog geen spoor. Al generaties lang verdienen de Pennings hun brood op zee. Zeker tot 1634 kenden de mannelijke telgen van de Vlaardinger familie maar een beroep: zeeman. Misschien nog wel langer terug ook, alleen gaat het register niet verder, ontdekte zijn kleindochter Mariëlle, Arij's dochter, jaren later. Opgegroeid in een weeshuis. Dat de vis duur betaald wordt, weet Andries als geen ander. Veel mannen uit Vlaardingen en omgeving werden door golven verzwolgen. Vlaardingen alleen al telde vroeger drie weeshuizen.

And visit his grave. Because Andries Penning has been doing that for over 66 years. On Terschelling, without his loved ones knowing. As a washed-up drowning man, the captain of the coaster Westland, which sank in 1953, was given an anonymous resting place. Grave 02 to be precise, at the cemetery on the Longway in West-Terschelling. The fact that the family has recently learned of its fate is due to new techniques. And a chance encounter. More about that later. First what preceded that. It is Friday, January 30, 1953.

The coaster Westland is in Brunsbüttel, Germany, loaded with fertilizer.

Round noon captain Andries Penning from Vlaardingen sets sail for the English King's Lynn. The pilot disembarks in Cuxhaven. He cannot suspect that he will be the last to see the eight-member crew in person. The sea is calm. There is nothing to indicate that a disaster awaits the Netherlands. There is still no trace of the very heavy northwesterly storm, which will cause death and destruction at night at sea and on the coast of South Holland and Zeeland. For generations, the Pennings have made their living at sea. At least until 1634, the male descendants of the Vlaardinger family only knew one profession: sailor. Perhaps even longer, but the register does not go further, his granddaughter Mariëlle, Arij's daughter, discovered years later. Raised in an orphanage. Andries knows better than anyone that the fish is expensive. Many men from Vlaardingen and the surrounding area were swallowed up by waves. Vlaardingen alone used to have three orphanages.

Zijn vader groeide in een ervan op. Vissers sloegen bij een flinke golf zo overboord. Maar Andries werkt op een kustvaarder. In de maritieme wereld gelden dergelijke schepen als veilig. De Westland, eigendom van een Antwerpse rederij, had in juni 1944 de invasie in Normandië doorstaan. Bovendien is er net weer groot onderhoud aan het schip gepleegd en werd het voorzien van het certificaat 'zeewaardig'. Thuis wacht zijn vrouw Corrie

In de vier jaren die ze getrouwd zijn, kregen ze drie kinderen. Riet is 3, Arij 2 en dan hebben ze nog baby Andries. Een zeeman draagt traditiegetrouw een recente foto van zijn gezin bij zich. Dus zijn er, voor Andries weer naar zee ging, nieuwe gemaakt. Twee exemplaren liet Corrie afdrukken. Eentje voor thuis en eentje voor aan boord. Zo zijn zijn naasten altijd bij hem.

Stormvloed en springtij

Stormvloed en springtij Andries en zijn mannen zien de golven alsmaar hoger worden. Het is lastig koers houden op een steeds ruiger wordende zee. Stormvloed en springtij doen het water tot extreme hoogte stijgen. De zee is daarvoor en daarna nooit meer zo ruw geweest, zou een gepensioneerde meteoroloog van de KNMI Andries' nabestaanden jaren nadien vertellen. Alarmerende bericht van de Stormvloedseindienst heeft de Westland en ook veel andere schepen niet bereikt. Simpelweg omdat er geen communicatiemateriaal aan boord is. Dodelijk vermoeid en ijskoud probeert de gezagvoerder de kop letterlijk boven water te houden. Vaak denkt Arij aan hoe dat voor zijn vader moet zijn geweest.

His father grew up in one of them. Fishermen fell overboard in a big wave. But Andries works on a coaster. Such ships are considered safe in the maritime world. The Westland, owned by an Antwerp shipping company, had withstood the Normandy invasion in June 1944. In addition, major maintenance has just been carried out on the ship and it has been awarded the 'seaworthy' certificate. His wife Corrie is waiting at home.

In the four years they were married, they had three children. Riet is 3, Arij 2 and then they still have baby Andries. Traditionally, a sailor carries a recent photograph of his family with him. So, before Andries went back to sea, new ones were made. Corrie had two copies printed. One for at home and one for on board. So his loved ones are always with him.

Storm surge and spring tide

Storm surge and spring tide Andries and his men see the waves getting higher and higher. It is difficult to keep a course in an increasingly rough sea. Storm surge and spring tide cause the water to rise to extreme heights. The sea has never been so rough before or since, a retired KNMI meteorologist would tell Andries' relatives years later. The alarming message from the storm surge signal service did not reach the Westland or many other ships. Simply because there is no communication material on board. Deadly tired and freezing cold, the captain literally tries to keep his head above water. Arij often thinks of what that must have been like for his father.

Uit ervaring weet hij dat een kapitein in nood niet zoveel denkt. Die is hard aan het werk. Arij voer zelf drie jaar, in 1968, 1969 en 1970, voor hij de familietraditie doorbrak. En beleefde wel eens benauwde uren op een schip. „En dan spookte een ding door mijn hoofd: m'n vader ligt er ook al.” Toch moet er een moment zijn geweest dat zijn vader beseftte dat alles verloren was. Toen het schip in tweeën brak en de punt naar voren zakke.

En hij eraan zou gaan. Natuurlijk heeft hij aan zijn zijn gezin gedacht, zegt Arij. „Ik kan daar echt heel verdrietig om worden. Hij was nog maar 28 en had nog een heel leven voor zich.”

Acht boten vergaan

Acht boten vergaan Op maandag 2 februari wordt de Westland in King's Lynn verwacht. Maar het schip komt er niet aan. Een week later wordt de kustvaarder als vergaan beschouwd. Acht andere boten die de betreffende nacht tussen Nederland en Engeland voeren, waaronder een veerboot, treft hetzelfde lot. De noordwesterstorm heeft Corrie (23) weduwe gemaakt. Omdat er geen inkomsten meer zijn, trekt ze met haar kinderen bij haar moeder in. Zij is ook weduwe en heeft nog kinderen thuis wonen. Het vaderloze gezin leidt een armoedig bestaan. Pas in 1957, met de invoering van Willem Drees' Weduwen- en Wezenwet, volgt overheidssteun. Op zaterdag 30 mei 1953, 's middags rond twee uur, stuit timmerman R. Buren op de Boschplaat op Terschelling op een lichaam. Het ligt ter hoogte van strandpaal 25.

Eerder die maand, op 6 mei, waren bij een strandpaal verderop ook al stoffelijke resten aangetroffen

He knows from experience that a captain in distress doesn't think much. He's working hard. Arij himself sailed for three years, in 1968, 1969 and 1970, before he broke through the family tradition. And sometimes experienced stuffy hours on a ship. „And then one thing haunted my mind: my father is already there." Yet there must have been a moment when his father realized that all was lost. When the ship broke in two and the tip sank forward.

And he would die. Of course he has thought about his family, says Arij. “I can be really sad about that. He was only 28 and still had a whole life ahead of him.”

Eight boats perish

Eight boats perish On Monday 2 February, the Westland is expected in King's Lynn. But the ship is not coming. A week later, the coaster is considered wrecked. Eight other boats that sailed between the Netherlands and England that night, including a ferry, met the same fate. The northwesterly storm has made Corrie (23) a widow. Because there is no longer any income, she moves in with her mother with her children. She is also a widow and has children living at home. The fatherless family leads a poor existence. It was not until 1957, with the introduction of Willem Drees' Widows and Orphans Act, that government support followed. On Saturday, May 30, 1953, around two o'clock in the afternoon, carpenter R. Buren came across a body on the Boschplaat on Terschelling. It is located at beach post 25.

Earlier that month, on May 6, human remains had also been found at a nearby beach post.

Wachtmeester Roelof Hemkes komt erbij. Huis- en tandarts Matthijsen onderzoekt het lichaam. Geen vullingen, constateert hij. Op het hoofd een grijze, wollen bivakmuts. Een grijze wollen trui met rits. Een grijze sok. Een bruine schoen, maat 45. Er worden stukjes van de kleding geknipt.

Voor eventuele identificatie van het lijk, aldus het politierapport. Op 1 juni volgt de begrafenis. De onbekende dode komt in graf 02. De resten van de persoon die eerder aanspoelde, liggen in graf 01.

Voor altijd de grote liefde

Voor altijd de grote liefde Corrie hertrouwt. Het gezin wordt uitgebreid met nog een jongetje. De kleine Arij weet dat zijn echte vader verdronken is. Missen doet hij hem niet. „Ik heb geen enkele herinnering aan hem. Hij was altijd weg.” Moeder praat nooit over haar eerste man, die ze als haar grote liefde blijft beschouwen. Het leven gaat door. „Mijn moeder is altijd in de verliefdheidsfase blijven hangen”, zegt Arij daarover.

„Normaal groei je in de loop der jaren naar elkaar toe. Maar die tijd hebben mijn ouders niet gehad.” Arij trouwt zijn Ineke en krijgt met haar vier kinderen. Ze wonen in Maassluis. Boven de man die op de Westland had moeten zitten. Omdat hij zijn been brak, ging hij die ene, fatale keer, niet mee. En dan wordt het 1974. Een Urker kotter blijft met zijn netten in wrakresten hangen. Vanaf 1986 beduiken Terschellingers het overblijfsel dat zo'n 5 meter boven de bodem uitsteekt meerdere malen. Ze vinden „herkenbare dingen”, aldus Hille van Dieren, waaruit blijkt dat het om de Westland moet gaan.

Warden Roelof Hemkes joins. General practitioner and dentist Matthijsen examines the body. No fillings, he notes. On the head a gray, woolen balaclava. A gray wool sweater with a zipper. A gray sock. A brown shoe, size 45. Pieces of the clothing are cut.

For possible identification of the body, according to the police report. The funeral will follow on June 1. The unknown dead person is placed in grave 02. The remains of the person who washed ashore earlier are in grave 01.

Forever the great love

Forever the great love Corrie remarries. The family is expanded with another boy. Little Arij knows that his real father drowned. He doesn't miss him. “I have no memory of him. He was always gone.” Mother never talks about her first husband, whom she continues to regard as her great love. Life goes on. “My mother has always been in the infatuation phase,” says Arij.

“Normally you grow together over the years. But my parents didn't have that time. ” ” Arij marries his Ineke and has four children with her. They live in Maassluis. Above the man who should have been on the Westland. Because he broke his leg, he didn't go that one fatal time. And then it is 1974. An Urk cutter gets stuck in wreckage with its nets. From 1986, Terschellingers dive the remnant that protrudes about 5 meters above the bottom several times. They find "recognizable things," says Hille van Dieren, which shows that it must be the Westland.

Marjolijn Velvis, dochter van de verdronken Westland-machinist Jan Velvis, biedt uiteindelijk uitkomst. Ze heeft foto's van het schip, waarop ze op de kaapstaander zit. Deze windas is te zien in Van Dierens Wrakkenmuseum.

Marjolijn Velvis bezoekt het eiland jaarlijks. Om dicht bij haar vader te zijn. En haar tante woont er. Deze vrouw heeft jarenlang niet geweten dat haar broer op hemelsbreed nog geen 10 kilometer van haar huis zijn einde vond, vertelt Van Dieren. *Bloemetje overboord*. Meerdere malen is Arij langs de plek gevaren waar het wrak lag. „Ik ben zó dicht bij mijn vader geweest, maar ik wist het niet”, zegt hij. „Anders had ik wel een bloemetje overboord gegooid.” Arij's dochter Mariëlle is altijd nieuwsgierig geweest naar de opa die ze nooit heeft gekend. „Met mijn andere opa had ik een uitstekende band. Die had ik met hem ook graag gehad. En ik had mijn vader z'n vader gegund.”

Ze reist in het voorjaar van 2018 met haar moeder en zus Debora naar Terschelling. Ze weet dat ze in het Wrakkenmuseum moeten zijn om te horen wat er gebeurd is. Van Dieren vertelt hen dat de dochter van Velvis ook op het eiland verblijft. Er volgt een korte ontmoeting, ze wisselen gegevens uit. In de zomer van 2019 bezoekt Marjolijn Velvis de Pennings in Vlaardingen. Ze vertelt dat ze DNA heeft afgestaan in de hoop haar vader te vinden.

In 2011 openden de landelijke eenheid van de politie en het Nederlands Forensich Instituut alle graven met onbekende doden vanaf 1953. Dit om een DNA-profielen vast te stellen.

Marjolijn Velvis, daughter of the drowned Westland engineer Jan Velvis, eventually offers a solution. She has pictures of the ship, on which she sits on the capstan. This windlass can be seen in Van Dieren's Wrakkenmuseum.

Marjolijn Velvis visits the island every year. To be close to her father. And her aunt lives there. For years, this woman did not know that her brother died less than 10 kilometers from her home as the crow flies, says Van Dieren. *Flower overboard*. Several times Arij sailed past the spot where the wreck was. "I've been so close to my father, but I didn't know it," he says. "Otherwise I would have thrown a flower overboard." Arij's daughter Mariëlle has always been curious about the grandfather she never knew. "I had an excellent relationship with my other grandfather. I would have loved to have that with him too. And I would have given my father his father."

In the spring of 2018 she will travel to Terschelling with her mother and sister Debora. She knows they have to be in the Wrecks Museum to find out what happened. Van Dieren tells them that Velvis' daughter is also staying on the island. A short meeting follows, they exchange information. In the summer of 2019, Marjolijn Velvis will visit the Pennings in Vlaardingen. She says she gave DNA in the hope of finding her father.

In 2011, the national police unit and the Netherlands Forensic Institute opened all graves with unknown dead from 1953 onwards, in order to establish a DNA profile.

Die zijn opgeslagen in de databank vermiste personen om de lichamen ooit te kunnen identificeren.

Tot Marjolijns grote verdriet was er geen match. Na 66 jaar weet Ary eindelijk waar zijn in 1953 verdronken vader begraven ligt. ‘Hij blijft op Terschelling’ Haar verhaal brengt Mariëlle op een idee. Ze krijgt Arij zover dat hij wangslim afstaat. Zes weken later, op 11 september, komt er iemand van het coldcaseteam Rotterdam langs. Die vertelt dat Arij’s DNA overeenkomt met dat van de onbekende dode in graf 02 op Terschelling. „Dat was wel even heftig”, zegt Arij. Mariëlle: „Ik heb mijn vader niet vaak emotioneel gezien, maar dit kwam aan.” Ze zegt blij te zijn met de gemeente Terschelling, die zo zorgvuldig met het lichaam van haar opa is omgegaan. „Ze hebben hem als mens behandeld.” Het ontroert haar dat ze zo goed op zijn graf hebben gepast.

De familie heeft besloten dat Andries Penning op Terschelling blijft. Aan een grafornament wordt gewerkt. „Het is lang geleden, maar de tijd heeft hem ineens heel dichtbij gebracht”, aldus Arij.

They are stored in the missing persons database so that the bodies can be identified one day.

To Marjolijn's great sadness, there was no match. After 66 years, Ary finally knows where his father, who drowned in 1953, is buried. ‘He stays on Terschelling’ Her story gives Mariëlle an idea. She gets Arij to donate cheek mucus. Six weeks later, on September 11, someone from the Rotterdam cold case team comes by. He says that Arij's DNA matches that of the unknown dead person in grave 02 on Terschelling. “That was quite intense,” says Arij. Mariëlle: "I have not often seen my father emotionally, but this touched me." She says she is happy with the municipality of Terschelling, which has handled her grandfather's body so carefully. "They treated him like a human being." She is moved that they have looked after his grave so well.

The family has decided that Andries Penning will stay on Terschelling. A grave ornament is being worked on. “It was a long time ago, but time has suddenly brought him very close,” said Arij.



→Links Jan Velvis op de Westland

Left Jan Velvis on the Westland



←Marjolein Velvis en Alie Velvis-Zeeders
The capstand of the Westland

Salland

Op 29-01-1953 vertrokken van Par naar Stockholm met een lading China-klei en geraakte in de beruchte storm van februari 1953 en sindsdien vermist. Bij Noordwijk aan Zee spoelen luikplanken, twee sloepen en wat wrakstukken aan. Bij deze ramp verloren zeven opvarenden het leven.

Onrust stijgt. Schip vermist. Op 4 februari 1953

Na het vertrek op 29 Januari uit Par aan de Zuidkust van Engeland, met bestemming, Stockholm, van de Salland niets meer vernomen. Aan alle schepen is verzocht naar de "Salland" uit te kijken.

Op 6 februari 1953 zijn op het strand te Katwijk twee sloepen aangespoeld van het schip „Salland”. Sinds Zaterdag is geen bericht meer ontvangen over dit 298 ton metende schip, dat op weg was van Engeland naar Stockholm. Er waren zeven mannen aan boord. De kapitein/eigenaar is Marinus Teekman uit Zwolle. Er wordt ernstig rekening mee gehouden dat het schip vergaan is. Op 2 juli 1994 geeft de Noordzee-bodem haar geheim prijs. Een mysterieus scheepvaartdrama, daterend uit de dagen van de watersnoodramp van februari 1953, is alsnog opgelost. Op de bodem van de Noordzee hebben sportduikers het wrak gelokaliseerd van de "SALLAND", de Nederlandse coaster die in de nacht van zaterdag 31 januari op zondag 1 februari 1953 in een vliegende noordwester storm spoorloos verdween.

On 29-01-1953 Par left for Stockholm with a cargo of China clay and got caught in the infamous storm of February 1953 and has been missing ever since. Hatch boards, two sloops and some wreckage wash ashore at Noordwijk aan Zee. Seven people on board lost their lives in this disaster.

Unrest is rising. Ship missing. On February 4, 1953

After the departure on January 29 from Par on the south coast of England, with destination Stockholm, nothing more was heard from de Salland. All ships have been requested to look out for the "Salland".

On February 6, 1953 two sloops from the ship "Salland" have washed up on the beach at Katwijk. Since Saturday, no message has been received about this 298-ton ship, which was on its way from England to Stockholm. There were seven men on board. The captain/ owner is Marinus Teekman from Zwolle. It is seriously taken into account that the ship has perished. On July 2, 1994, the North Sea bed reveals its secret. A mysterious shipping drama, dating back to the days of the flood disaster of February 1953, has yet to be solved. At the bottom of the North Sea, recreational divers have located the wreck of the "SALLAND", the Dutch coaster that disappeared without a trace in the night of Saturday January 31 to Sunday February 1, 1953 in a flying northwesterly storm.

© G. Bunschoten



Dezelfde omstandigheden leidden, later aan land, tot de noodlottige dijkdoorbraken in Zeeland en Zuid-Holland. De bijna 300 ton metende coaster ligt op dertig kilometer uit de Nederlandse kust, ter hoogte van Egmond aan Zee, op twintig meter diepte.

In scheepvaartkringen wordt de kwestie al decennia aangeduid als het 'Salland-mysterie', mede omdat de zeewaardige coaster nauwelijks één jaar oud was en kapitein/mede-eigenaar Marinus Teekman (37) uit Zwolle een respectabele staat van dienst had. Van het scheepsdrama getuigden nadien slechts twee lege reddingboten en luikplanken die aanspoelden bij Katwijk en Noordwijk. De stoffelijke overschotten van de acht opvarenden zijn nooit gevonden.

Later on land, the same circumstances led to the fateful dike breaches in Zeeland and South Holland. The coaster, weighing almost 300 tons, is located thirty kilometers off the Dutch coast, near Egmond aan Zee, at a depth of twenty meters.

In shipping circles, the matter has been referred to as the 'Salland mystery' for decades, partly because the seaworthy coaster was barely one year old and captain/co-owner Marinus Teekman (37) from Zwolle had a respectable track record. Afterwards, only two empty lifeboats and hatch planks that washed ashore at Katwijk and Noordwijk testified to the ship's drama. The remains of the eight people on board have never been found.

Volgens sportduiker Hans Boerboom uit Heemstede, wiens recente naspeuringen tot de identificatie van de Salland leidden, was de ligplaats van het wrak al jaren bekend bij vissers en duikers. Het droeg de naam de 'Fransman', naar een IJmuidense visser die het in de jaren tachtig bij toeval had ontdekt. Niets wees erop dat het om de Salland ging, totdat Boerboom er kort geleden - met enkele mede-leden van de Onderwatersportvereniging Haarlem - in slaagde een bronzen plaat uit de machinekamer te slopen met belangrijke aanwijzingen: het bouwnummer van het schip plus de naam van de betrokken scheepswerf. Boerboom: "De Hydrografische Dienst heeft onze identificatie bevestigd en zal de zaak openbaar maken ten behoeve van de nabestaanden."

Archiefonderzoek wees uit dat de Salland op 29 januari uit Par vertrok en nogal zwaar geladen was. Er was radio aan boord maar die functioneerde onvoldoende. Men kon wel berichten ontvangen maar niet uitzenden. Na vertrek was de Salland nog bij Plymouth gezien, dicht onder de kust varende.

Wat er op de Noordzee, ter hoogte van Egmond aan Zee, met de coaster gebeurde, is onzeker. In het verleden is in scheepvaartkringen geopperd dat hoge zeeën het luikhoofd hadden opengereten waardoor de ruimen vol water liepen. Bij de talrijke succesvolle duikpogingen op de Salland zijn tot dusverre noch persoonlijke bezittingen noch stoffelijke resten van de bemanning gevonden.

According to sports diver Hans Boerboom from Heemstede, whose recent investigations led to the identification of the Salland, the location of the wreck had been known to fishermen and divers for years. It was named the 'Frenchman', after a fisherman from IJmuiden who discovered it by chance in the eighties. Nothing indicated that it was about the Salland, until Boerboom recently - with some fellow members of the Haarlem underwater sports association - succeeded in demolishing a bronze plate from the engine room with important clues: the construction number of the ship plus the name of the relevant shipyard. Boerboom: "The Hydrographic Service has confirmed our identification and will make the case public for the benefit of the next of kin."

Archive research showed that the Salland departed from Par on January 29 and was rather heavily loaded. There was a radio on board, but it functioned insufficiently. Messages could be received but not transmitted. After departure, the Salland was still seen near Plymouth, sailing close to the coast.

What happened to the coaster in the North Sea, near Egmond aan Zee, is uncertain. In the past it has been suggested in shipping circles that high seas had ripped open the coaming, filling the holds with water. During the numerous successful diving attempts on the Salland, neither personal belongings nor the remains of the crew have been found so far.

"Wat we eraf gehaald hebben zijn wat souvenirs: patrijspoorten en oliepotjes uit de machinekamer," aldus Boerboom. Er zijn volgens, een woordvoerder van Rijkswaterstaat geen plannen de Salland te lichten. Een zoon van de omgekomen kapitein Teekman noemde het een "grote verrassing" dat de spoorloos verdwenen coaster nu gelokaliseerd is.

"What we took off are some souvenirs: portholes and oil pots from the engineroom," said Boerboom. According to a Rijkswaterstaat spokesman, there are no plans to lift the Salland. A son of the deceased captain Teekman called it a "great surprise" that the missing coaster has now been located.

Catharina Duyvis – IJM60



Van de stoomtrawler Catharina Duyvis – IJM60 werd gezegd dat het een sterk schip was, één van IJmuidens sterkste trawlers, maar ook met dit schip ging het mis. Het schip dat zich zaterdagmiddag 31 januari op 18 mijl van de haven van IJmuiden bevond had om 15.00 uur nog contact met radio Scheveningen en meldde dat er niks

The steam trawler Catharina Duyvis – IJM60 was said to be a strong ship, one of IJmuiden's strongest trawlers, but this ship also went wrong. The ship, which was 18 miles from the port of IJmuiden on Saturday afternoon, January 31, was still in contact with radio Scheveningen at 3 p.m.

loos was, “er staat een flinke bries en een behoorlijke zee, maar we gaan d'r doorheen”.

Op dat moment was er nog voor 24 uur kolen aan boord, ruim voldoende om naar de haven te stomen, maar niet voldoende om 24 uur op zee te blijven en de storm af te wachten en te steken op zee. “het waait steeds harder maar we gaan erdoor” zei de schipper Glas. Drie uur later zette hij het schip recht op de golven. De zee werd een orkaan en de schipper werd gedwongen te steken maar door de enorme zeegang werden de ramen in de kleine stuurhut op de brug kapotgeslagen. Om 20.00 uur meldde de schipper zich weer, in zijn stem klonk angst door, hij hield anderhalf uur radiocontact, hij moest hard schreeuwen en hij kon niemand verstaan door de kapotte ramen waar het water steeds harder naar binnen sloeg. “Ze zijn op de brug de ramen aan het dichttimmeren want de boel moet dicht” Ondertussen waarschuwde hij de schepen in de buurt dat de situatie niet meer te houden was. Ondertussen waarschuwde hij de schepen in de buurt dat de situatie niet meer te houden was. Het schip trok langzaam weg van de kust om weg te blijven van de grondzeeën bij de zandbanken. Zondag middag meldde de schipper zich weer. Het was 13.00 uur en het schip bevond zich op 40 mijl Noordwest van IJmuiden. Het kwartier dat hij in contact was met de wal, heeft hij niet veel meer gezegd. Het enige wat hij steeds herhaalde was “Kom niet in mijn buurt want het stinkt hier, kom niet hierop aan, blijf liggen waar je bent en hou je vast, het stinkt hier, de zee en lucht zijn één geworden en het is

and reported that nothing was wrong, “there is a strong breeze and a decent sea, but we are going to through”.

At that time there was still coal on board for 24 hours, more than enough to steam to port, but not enough to stay at sea for 24 hours and wait out the storm and put it out to sea. “The wind is blowing harder and harder, but we are going through” said skipper Glas. Three hours later he righted the ship on the waves. The sea became a hurricane and the skipper was forced to putt, but the enormous seas smashed the windows in the small wheelhouse on the bridge. At 8 p.m. the skipper reported again, fear echoed in his voice, he kept radio contact for an hour and a half, he had to shout loudly and he could not understand anyone through the broken windows where the water was pouring in more and more. “They are boarding up the windows on the bridge because things have to be closed” In the meantime, he warned the ships in the area that the situation could no longer be contained. In the meantime he warned the nearby ships that the situation was unbearable. The ship slowly pulled away from the coast to stay away from the ground seas near the sandbanks. The skipper reported again on Sunday afternoon. It was 1 pm and the ship was 40 miles northwest of IJmuiden. The fifteen minutes that he was in contact with the shore, he did not say much more. All he kept repeating was "Don't come near me because it stinks here, don't touch this, stay where you are and hold on, it stinks here, the sea and sky

allemaal schuim wat ik om mij heen zie. Blijf waar je bent want het stinkt hier”. Zijn laatste woorden waren “tot een uur of vier, vijf,” toen brak hij af en dat was het laatste wat men van schipper Arie Glas en zijn bemanning heeft vernomen. Van de zestienkoppige bemanning is alleen het lichaam van matroos Gerrit Visser een maand later opgevist door een kotter. Aan zijn metalen shag doosje kon men hem identificeren. Anderhalf jaar later werd het scheepswrak op 16 km. uit de kust, dwars van Egmond aan Zee gelokaliseerd waar het was vergaan. In die twee dagen durende orkaan vergingen in de ziedende Noordzee negen schepen, vier Engelse drie Nederlandse, de Salland, een coaster van 297 ton, de Westland Coaster van 426 ton en de stoomtrawler Catharina Duyvis van 329 ton, een Zweeds en een Belgisch schip, waarvan slechts twee schepen een noodsignaal hadden uitgezonden. Alle 108 opvarenden van deze schepen waren met man en muis vergaan. Vijfentwintig schepen liepen zware averij op.

Zeeland beleefde een watersnoodramp met vele honderden doden en liep onder water doordat de dijken niet opgewassen waren tegen deze februari storm. Ook Duitsland, België en England werden getroffen door deze zware storm. De rederij had de familieleden op de hoogte gesteld van deze ramp die op zee had plaats gevonden. De meeste slachtoffers woonden in IJmuiden.

Op 9 februari 1953 vond in IJmuiden een herdenkingsdienst plaats van rederij VEM met velen uit het visserijbedrijf en officiële kringen om de 16-koppige

have become one and it's all foam what I see around me. Stay where you are because it stinks here”. His last words were “until four or five o'clock,” then he broke off and that was the last heard from skipper Arie Glas and his crew. Of the sixteen-member crew, only the body of sailor Gerrit Visser was fished up by a cutter a month later. He could be identified by his metal tobacco box. A year and a half later, the shipwreck was discovered at 16 km. located off the coast, across from Egmond aan Zee, where it had perished. In that two-day hurricane, nine ships sank in the seething North Sea, four English three Dutch, the Salland, a coaster of 297 tons, the Westland Coaster of 426 tons and the steam trawler Catharina Duyvis of 329 tons, a Swedish and a Belgian ship, of which only two ships had sent out a distress signal. All 108 people on board of these ships had perished with all hands. Twenty-five ships suffered serious damage.

Zeeland experienced a flood disaster with many hundreds of deaths and was flooded because the dikes were not able to cope with this February storm. Germany, Belgium and England were also hit by this severe storm. The shipping company had informed the relatives of this disaster that had taken place at sea. Most of the victims lived in IJmuiden.

On February 9, 1953, a memorial service was held in IJmuiden by shipping company VEM with many from the fishing industry and official circles to remember the 16-member crew of the

bemanning van de Catharina Duyvis te gedenken die tijdens de zware N.W.-storm waren vergaan. De hoop op terugkeer van de trawler IJm60 was opgegeven. De bemanning bestond uit Schipper Arie Glas, gehuwd en 50 jaar; Stuurman W. Hoek, gehuwd 53 jaar; Eerste machinist J. J. P. Kaak, gehuwd 65 jaar; Tweede machinist J. Vrolijk, gehuwd 41 jaar; Stoker C. Prins, gehuwd 43 jaar; Tremmer C. de Kok, gehuwd 55 jaar; Kok W. den Heijer, gehuwd 62 jaar; Matroos G. Visser, gehuwd 27 jaar; Matroos L. Paap, gehuwd 59 jaar; Matroos P. J. Vink, gehuwd 30 jaar; Matroos C. Blok ongehuwd 27 jaar; Matroos A. Pronk, gehuwd 60 jaar; Matroos J. van der Holst, gehuwd 31 jaar; Matroos T. Zwart, gehuwd 34 jaar. De begrafenis van de 27-jarige matroos G. Visser vond plaats op de Wester begraafplaats in IJmuiden. De Helderse kotter Twee Gebroeders HD14 vond het stoffelijk overschot 35 mijl ten NW van IJmuiden.



Het was ook het enige bemanningslid van de 16 bemanningsleden dat na die rampzondag is teruggevonden. Hoe de trawler precies is vergaan zal altijd een raadsel blijven.

Catharina Duyvis who perished during the severe N.W. storm. The hope of the return of the trawler IJm60 had been given up. The crew consisted of Schipper Arie Glas, married and 50 years old; Stuurman W. Hoek, married 53 years; First engineer J. J. P. Kaak, married 65 years; Second engineer J. Vrolijk, married 41 years; Stoker C. Prins, married 43 years; Tremmer C. de Kok, married 55 years; Kok W. den Heijer, married 62 years; Sailor G. Visser, married 27 years; Sailor L. Paap, married 59 years; Sailor P. J. Vink, married 30 years; Sailor C. Blok unmarried 27 years; Sailor A. Pronk, married 60 years; Sailor J. van der Holst, married 31 years; Sailor T. Zwart, married 34 years. The funeral of 27-year-old sailor G. Visser took place at the Wester cemetery in IJmuiden. The Den Helder cutter Twee Gebroeders HD14 found the body 35 miles NW of IJmuiden.



It was also the only crew member of the 16 crew members to be recovered after that disaster Sunday. Exactly how the trawler perished will always remain a mystery.

De zestien bemanningsleden hebben op die bewuste 1 februari 1953 gevochten voor hun leven tussen 13.00 uur en 18.00 uur toen een ziedende zee zich boven het schip sloot. Het schip lag vol met vis van de vangsten in de afgelopen dagen. Op 12 januari was het de haven IJmuiden vertrokken en de haringvangsten waren gunstig. Met een beetje geluk had schipper Glas de bemanning een extra weekend in het vooruitzicht gesteld. Maar het slechte weer gooide alles om, er kwam een zware storm over de Noordzee die aanwakkerde tot een orkaan. Schipper Arie Glas was geen helderziende om te weten dat het een zware terugreis zou worden op de metershoge golven waar het schip lag te slingeren en te stampen op de rollers van de golven. Enkele weken voor de ramp had hij nog een ruzietje gehad met zijn beste kameraad Jan Krab dat zijn schip de Catharina Duyvis wel het beste en zeewaardigste schip van de gehele IJmuidense vloot was en daar was Jan Krab het niet mee eens. Maar als goede vrienden werd dat opstootje snel gesust. De naam Catharina Duyvis komt voort uit de familie Jan Jacob Duijvis en Catharina Hendrika Honig geboren rond 1889 in Koog aan de Zaan Catharina Duijvis inmiddels 27 jaar oud trouwde met Pieter Breman 32 De Trawler IJM60 Catharina Duyvis werd bij toeval ontdekt op 16 km. uit de kust van Egmond aan Zee tijdens het zoeken naar wrakstukken van het KLM-vliegtuig "Willem Bontekoe" die op 23 augustus 1954 in zee was neergestort, hebben duikers van de Koninklijke Marine die van de "Cycloop" en de "Orka" afwerkten, het wrak van het schip gevonden.

On that particular February 1, 1953, the sixteen crew members fought for their lives between 1:00 PM and 6:00 PM when a seething sea closed over the ship. The ship was full of fish from the catches in recent days. On January 12, it had left the port of IJmuiden and the herring catches were favourable. With a bit of luck skipper Glas had promised the crew an extra weekend. But the bad weather turned everything around, a heavy storm came over the North Sea that grew into a hurricane. Skipper Arie Glas was not clairvoyant to know that it would be a tough return journey on the meter-high waves where the ship was swinging and stamping on the rollers of the waves. A few weeks before the disaster, he had had a quarrel with his best comrade Jan Krab about the fact that his ship the Catharina Duyvis was the best and most seaworthy ship in the entire IJmuiden fleet, and Jan Krab disagreed. But as good friends, that quarrel was quickly calmed down. The name Catharina Duyvis comes from the family Jan Jacob Duijvis and Catharina Hendrika Honig born around 1889 in Koog aan de Zaan Catharina Duijvis now 27 years old married Pieter Breman 32 The Trawler IJM60 Catharina Duyvis was accidentally discovered at 16 km. off the coast of Egmond aan Zee. While searching for the wreckage of the KLM plane "Willem Bontekoe" that crashed into the sea on August 23, 1954, divers from the Royal Netherlands Navy who worked off the "Cycloop" and the "Orka" found the wreckage of the ship.

Een dag eerder had de Hr. Ms. “Paets Troostwijck gemeld met zijn asdic apparatuur een omvangrijk wrak had waargenomen waarvan de lengte tussen de 10 en dertig meter was met sleepnetten daar nog aan vast. Toen de duikers ter plekke hadden geconstateerd dat het hier om de IJm.60 ging was dit raadsel tot zover opgelost en was men verheugd dat het wrak gelokaliseerd was. Het schip dat in 1929 in Selby Engeland werd gebouwd was eigendom van de NV Visserijonderneming De VEM in IJmuiden. Dank aan Bep Dekker-Verzijde voor het afstaan van het fotoboekje van Albert die de bemanning een reis voor het schip verging nog fotografeerde. Foto's A.J. Verzijde- Matroos. Tekst Cor Mooij

The day before, Mr. Ms. “Paets Troostwijck reported with his asdic equipment that he had observed a sizeable wreck whose length was between 10 and 30 meters with trawl nets still attached. When the divers on the spot had established that this was the IJm.60, this mystery had been solved so far and they were pleased that the wreck had been located. The ship that was built in 1929 in Selby England was owned by NV Visserijonderneming De VEM in IJmuiden. Thanks to Bep Dekker-Verzijde for donating Albert's photo booklet, who photographed the crew on a journey before the ship went down. Photos A.J. Verzijde- Sailor. Text Cor Mooij.



Princess Victoria

MV Princess Victoria was een van de eerste roll-on/roll-off (ro-ro) veerboten. Voltooid in 1947, en opereerde van Stranraer, Schotland, naar Larne, Noord-Ierland. Tijdens de zware Europese storm op 31 januari 1953 zonk ze in het Noordkanaal met het verlies van 135 levens. Dit was toen de dodelijkste maritieme ramp in de wateren van het Verenigd Koninkrijk sinds de Tweede Wereldoorlog. Jarenlang werd aangenomen dat 133 mensen het leven hadden verloren bij de ramp, maar onderzoek door de lokale historicus Liam Kelly JP, DL, identificeerde twee andere slachtoffers. Onder leiding van de 55-jarige James Ferguson verliet het schip om 07:45 uur de spoorweglaadpier van Stranraer met 44 ton vracht, 128 passagiers en 51 bemanningsleden. Kapitein Ferguson had 17 jaar lang als kapitein gediend op verschillende veerboten op dezelfde route. Er was een stormwaarschuwing van kracht, maar hij besloot de zee op te gaan. Loch Ryan is een beschutte inham en de directe kracht van de wind en de zee was niet duidelijk, maar er werd opgemerkt dat er nevel over de achterstevendeuren brak.

Er was een "guillotinedeur" aangebracht vanwege een eerder vastgesteld probleem met opspattend water en golven die de achterstevendeuren raakten, maar deze werd zelden gebruikt, omdat het te lang duurde om omhoog en omlaag te gaan. Dit zou extra bescherming hebben geboden voor de schuifdeuren op de achterstevendeuren.

Princess Victoria

MV Princess Victoria was one of the first roll-on/roll-off (ro-ro) ferries. Completed in 1947, it operated from Stranraer, Scotland, to Larne, Northern Ireland. During the severe European storm on 31 January 1953 she sank in the North Channel with the loss of 135 lives. This was then the deadliest maritime disaster in UK waters since the Second World War. For years it was believed that 133 people had lost their lives in the disaster, but research by local historian Liam Kelly JP, DL, identified two other victims. Led by 55-year-old James Ferguson, the ship left Stranraer's rail loading pier at 07:45 carrying 44 tons of cargo, 128 passengers and 51 crew. Captain Ferguson had served as captain on several ferries on the same route for 17 years. A gale warning was in effect, but he decided to put to sea. Loch Ryan is a sheltered cove and the direct force of the wind and sea was not apparent, but mist was noted breaking over the stern doors.

A "guillotine door" was fitted due to a previously identified problem with spray and waves hitting the stern doors, but was rarely used, as it took too long to raise and lower. This would have provided additional protection for the sliding stern doors. On this occasion it was damaged and therefore could not be lowered.

Bij deze gelegenheid was hij beschadigd en kon hij daarom niet worden neergelaten. Kort na het vrijmaken van de monding van Loch Ryan, waar het een uur duurde in plaats van de gebruikelijke 20 minuten, keerde het schip naar het westen in de richting van Larne en stelde haar achtersteven bloot aan de ergste volle zee. Enorme golven beschadigden de lage achterdeuren, waardoor water het autodek binnendrong. De bemanning had moeite om de deuren weer te sluiten, maar ze bleken te zwaar beschadigd en het water bleef vanuit de golven naar binnen stromen. De spuigaten leken het water niet weg te laten lopen. Dit kwam doordat het schip was gebouwd met een vlak dek en uit onderzoek bleek dat de spuigaten sowieso niet groot genoeg waren. Het schip maakte slagzij naar stuurboord en op dat punt besloot kapitein Ferguson zich terug te trekken naar de veiligheid van Loch Ryan door achteruit te gaan en het boegroer te gebruiken. Dit bleek onmogelijk, omdat de matrozen door de extreme omstandigheden de borgpen op het boegroer niet konden losmaken, en de kapitein besloot toen om te proberen Noord-Ierland te bereiken door een koers te volgen die de achtersteven van het vaartuig zou beschermen tegen het ergste van de elementen. Om 09:46 uur, bijna twee uur na het verlaten van Stranraer, werd een bericht in morsecode (prinses Victoria had geen radiotelefoon) door radio-operator David Broadfoot naar het Portpatrick Radio Station gestuurd: "Hove-to off mouth of Loch Ryan Schip niet onder bevel.

On this occasion it was damaged and therefore could not be lowered. Shortly after clearing the mouth of Loch Ryan, getting there which took one hour instead of the usual 20 minutes, the ship turned West towards Larne and exposed her stern to the worst of the high seas. Huge waves damaged the low stern doors, allowing water to enter the car deck. The crew struggled to close the doors again but they proved to be too badly damaged and water continued to flood in from the waves. The scuppers did not seem to be allowing the water to drain away. This was because the ship had been built with a level deck and the inquiry revealed that the scuppers were not large enough anyway. The ship took a list to starboard and at this point Captain Ferguson decided to retreat to the safety of Loch Ryan by going astern and using the bow rudder. This proved to be impossible, because the extreme conditions prevented the deckhands from releasing the securing pin on the bow rudder, and the Captain then made a decision to try to reach Northern Ireland by adopting a course which would keep the stern of the craft sheltered from the worst of the elements.

At 09:46 hrs, almost two hours after leaving Stranraer, a message was transmitted in Morse code (Princess Victoria did not have a radio telephone) by radio operator David Broadfoot to the Portpatrick Radio Station: "Hove-to off mouth of Loch Ryan. Vessel not under command.

Dringende hulp van sleepboten vereist". Met een slagzij naar stuurboord, verergerd door verschuivende lading, bleef het water het schip binnendringen. Om 10:32 uur werd eindelijk een SOS-bericht verzonden en om 14:00 uur werd het bevel gegeven om het schip te verlaten. Mogelijk was het eerste oorlogsschip in het gebied HMS Launceston Castle, onder bevel van luitenant Cdr JM Cowling, een fregat dat op weg was naar Derry. Er werden huiszoeken uitgevoerd, maar Launceston Castle moest vertrekken toen haar condensers vervuild waren met zout. Na de upgrade van het assistentiebericht naar een SOS, werd de Portpatrick Lifeboat Jeannie Spies uitgezonden, evenals de torpedootjager HMS Contest. Contest, onder bevel van luitenant Cdr HP Fleming, verliet Rothesay om 11:09 uur, maar hoewel ze om 13:30 uur dicht bij haar positie kwam, kon de bemanning door slecht zicht het zinkende schip niet zien. De torpedootjager had geprobeerd een snelheid van 31 knopen (57 km/u; 36 mph) aan te houden om de overslaande veerboot te bereiken, maar nadat hij schade had opgelopen door de zee, werd Lt Cdr Fleming gedwongen de snelheid te verlagen tot 16 knopen (30 km/u). uur; 18 mph).

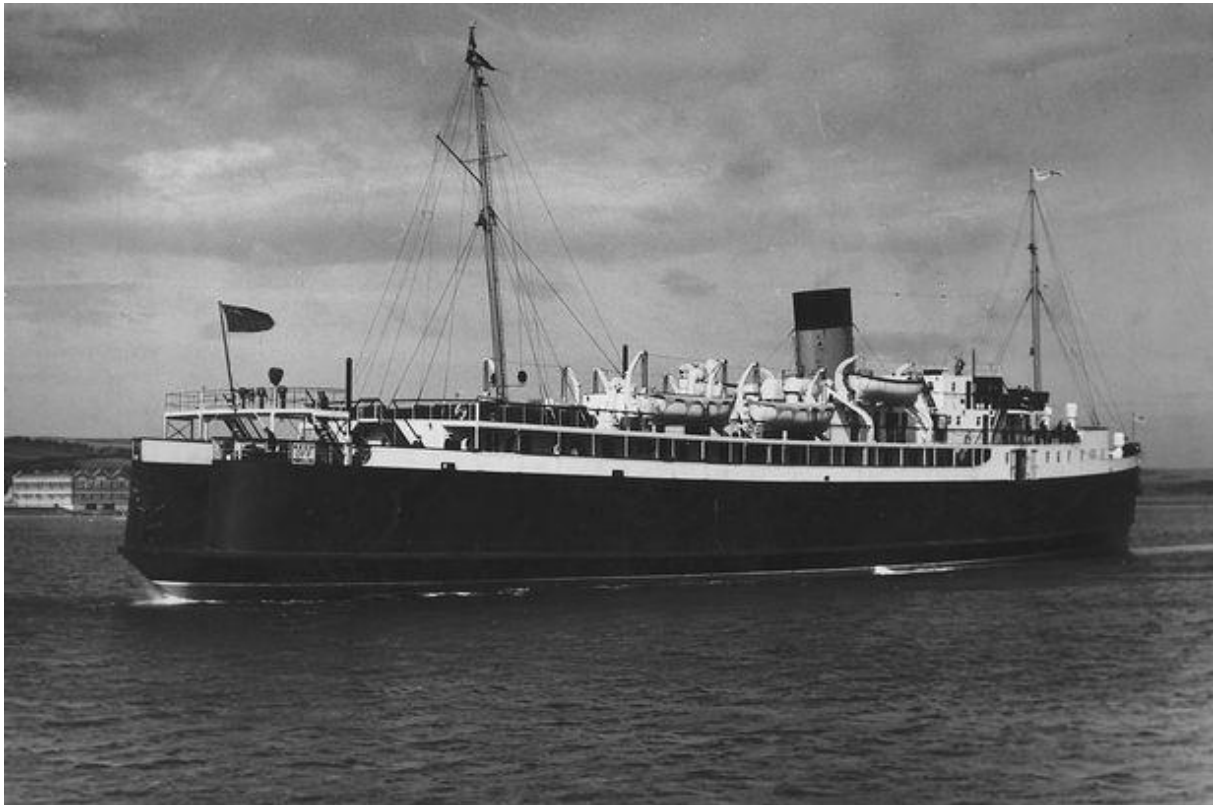
Prinses Victoria rapporteerde nog steeds haar positie als 5 mijl (8,0 km) ten noordwesten van Corsewall Point, maar haar motoren draaiden nog steeds en zelfs met een snelheid van 5 knopen (9,3 km / h; 5,8 mph) trokken ze het schip geleidelijk dicht naar Northern Ierland en weg van haar gerapporteerde positie.

Urgent assistance of tugs required". With a list to starboard exacerbated by shifting cargo, water continued to enter the ship. At 10:32 hrs, an SOS message was finally transmitted, and the order to abandon ship was given at 14:00. Possibly, the first warship in the area was HMS Launceston Castle, commanded by Lt Cdr J. M. Cowling, a frigate that was en route to Derry. Searches were carried out but Launceston Castle was forced to leave when her condensers were contaminated by salt. Na de upgrade van het assistentiebericht naar een SOS, werd de Portpatrick Lifeboat Jeannie Spies uitgezonden, uitgezonden door de torpedootjager HMS Contest. Contest, onder bevel van luitenant Cdr HP Fleming, verliet Rothesay om 11:09 uur, maar hoewel ze om 13:30 uur dicht bij haar positie kwam, kon de bemanning door slecht zicht het zinkende schip niet zien. De torpedootjager had een snelheid van 31 knopen (57 km/u; 36 mph) om de overslaande bewegingen te bereiken, maar nadat hij schade had opgelopen door de zee, werd Lt Cdr Fleming gedwongen de snelheid te verlagen tot 16 knopen (30 km/u). uur; 18 mph).

Princess Victoria was still reporting her position as 5 miles (8.0 km) north west of Corsewall Point but her engines were still turning and even at the speed of 5 knots (9.3 km/h; 5.8 mph) were gradually drawing the vessel closer to Northern Ireland and away from her reported position.

Om 13:08 uur zendt het schip uit dat haar motoren zijn uitgevallen. Het laatste morsecodebericht om 13:58 uur meldde dat het schip "aan haar balkuiteinde" 5 mijl (8,0 km) ten oosten van de Copeland-eilanden was. Het zinken van prinses Victoria vond plaats tijdens een zware Europese storm die ook de overstroming van de Noordzee van 1953 veroorzaakte, waarbij alleen al in het VK 531 doden vielen, hoewel dit het ergste incident in die storm was. Er vielen 135 doden, waaronder de vice-premier van Noord-Ierland, Maynard Sinclair en het parlamentslid voor North Down, Sir Walter Smiles. Er waren geen vrouwen of kinderen onder de overlevenden. Ooggetuigen meldden dat ze een reddingsboot met ten minste enkele vrouwen en kinderen door de enorme golven tegen de zijkant van prinses Victoria hadden zien slaan. De ramp schokte veel mensen omdat, hoewel het plaatsvond onder extreme weersomstandigheden, het een routinereis betrof, op een relatief korte oversteek (20 mijl, 32 km) in wat werd beschouwd als veilige wateren. In Larne en Stranraer, kleine steden die grotendeels afhankelijk waren van hun zeehavens, werden de meeste gezinnen op de een of andere manier getroffen. Er werd een ceremonie gehouden in Larne; kransen werden op het water gegooid en de menigte zong "Heer, hoor ons als we tot U roepen, voor degenen die in gevaar zijn op zee". De lichamen van 100 mensen die bij de ramp omkwamen, werden uiteindelijk geborgen, hoewel sommigen zelfs tot op het eiland Man aan land kwamen.

At 13:08 hrs, the ship broadcast that her engines had stopped. The final Morse code message at 13:58 hrs reported the ship "on her beam end" 5 miles (8.0 km) east of the Copeland Islands. The sinking of Princess Victoria occurred during a severe European storm which also caused the North Sea flood of 1953, which killed 531 in the UK alone, although this was the worst incident in that storm. 135 people were killed, including Northern Ireland's Deputy Prime Minister Maynard Sinclair and North Down MP Sir Walter Smiles. There were no women or children among the survivors. Eyewitnesses reported seeing a lifeboat carrying at least some women and children crash into the side of Princess Victoria through the huge waves. The disaster shocked many people because, although it occurred under extreme weather conditions, it was a routine trip, on a relatively short crossing (20 miles, 32 km) in what were considered safe waters. In Larne and Stranraer, small towns largely dependent on their seaports, most families were affected in some way. A ceremony was held in Larne; wreaths were thrown on the water and the crowd sang "Lord, hear us when we cry to thee, for those in peril on the sea". The bodies of 100 people who died in the disaster were eventually recovered, although some of them came ashore as far away as the Isle of Man.



Source:

<https://wrakkenmuseum.nl/westland>

<https://www.marhisdata.nl/schip&id=5676>

<https://www.buitenbeeldinbeeld.nl/NoordHolland/Visser.htm>

<https://www.dorpsgenoten.info/edities/866%2027%20oktober%202021.pdf>

[https://en.wikipedia.org/wiki/MV_Princess_Victoria_\(1946\)](https://en.wikipedia.org/wiki/MV_Princess_Victoria_(1946))



Vandaag herinneren wij de verschrikkelijke storm van 70 jaar geleden. Hierbij kwamen ongeveer 200 zeevarenden om het leven

Today we remember the terrible storm of 70 years ago 1953 This killed about 200 seafarers.