

Name ship:
FLYING
DUTCHMAN

[Terug naar de vorige pagina](#) | [Print record](#) | [Nieuwe zoekactie](#)

Identification Data

Year built: 1928
 Classification Register: Bureau Veritas (BV)
 IMO number:
 Nat. Official Number: 2935 Z ROTT 1928
 Category: Cargo vessel
 Propulsion: Motor Vessel
 Type: General Cargo
 Standard Ship Type:
 Type Deck: Flush deck
 Masts: One mast
 Rig: 2 derricks
 Lift Capacity:
 Material Hull: Steel
 Decks: 1

Construction Data

Shipbuilder: N.V. Noord-Nederlandsche Scheepswerven, Groningen, Netherlands
 Yardnumber: 58
 Date Laid Down:
 Launch Date: 1927-12-17
 Delivery Date: 1928-02-14

Technical Data

Engine Manufacturer: Deutz A.G., Motorenfabrik, Cologne (Köln), Germany
 Engine Type: Motor, Oil, 4-stroke single-acting
 Number of Cylinders: 4
 Power: 240
 Power Unit: BHP (APK, RPK)
 Eng. additional info: Deutz Type (x)
 Speed in knots: 8.00
 Number of screws: 1

Gross Tonnage: 199.00 Gross tonnage
 Net Tonnage: 115.00 Net tonnage
 Deadweight: 250.00 tonnes deadweight (1000 kg)
 Grain: 25247 Cubic Feet

Length 1: 34.78 Meters Length overall (Loa)
 Length 2: 32.91 Meters Length between perpendiculars (Lbp)
 Beam: 6.89 Meters Breadth, moulded
 Depth: 2.65 Meters Depth, moulded
 Draught: 2.23 Meters Draught, maximum

Configuration Changes

Certificate of Registry

Ship History Data

Date/Name Ship: 1928-02-00 **FLYING DUTCHMAN**
 Manager: N.V. Motorzeevaart Maatschappij 'Mozem', Rotterdam, Netherlands
 Owner: N.V. Motorzeevaart Maatschappij 'Mozem', Rotterdam, Netherlands
 Shareholder:
 Homeport / Flag: Rotterdam / Netherlands
 Callsign: NRQG
 Additional info:

Ship Events Data

1927-12-17: NRC 20.12.1927: Groningen, 19 december: Met goed gevolg is zaterdag van de werf der N.V. Noord Nederlandsche Scheepswerven te Haren-Groningen te water gelaten het stalen schroefmotorschip "FLYING DUTCHMAN" met de volgende afmetingen: lengte 35,50, hol 2,,70, breedte 6,75 M. Groot plm. 275 ton overzee, voor rekening van een Rotterdamse rederij. Er wordt in het schip geplaatst een 4 cilinder 4 takt compressorloze Deutz dieselmotor van ongeveer 240 Pk.

1927-12-19:	Algemeen Handelsblad 19-12-1927: Van de werf der N.V. Ned. Scheepswerven te Groningen, is te water gelaten het stalen schroefmotorschip „FLYING DUTCHMAN", met afm. van 35.50x6.80x2.65 m., en een L. v. ca. 270 ton over zee, gebouwd voor rekening van de firma James en Van Meel, te Botterdam, en te voorzien van een compressorloozen Deutz-Dieselmotor van 220/240 P.K.
1928-02-10:	Voorwaarts 13-02-1928: Delfzijl, 10 Febr. Het nieuwe Nederlandsche motorschip Flying Dutchman, thuis behorende te Rotterdam, is op het Eemskanaal in aanvaring geweest met een sleepkaan. Beide schepen bekwamen schade.
1928-02-16:	Op 16-02-1928 als FLYING DUTCHMAN, zijnde een motorvrachtschip, groot 564.06 m ³ , liggende te Delfzijl, ten verzoeken van de N.V. Motorzeevervrachtmatschappij Mozem te Rotterdam, door D. Loorbach, scheepsmeter te Groningen, van haar brandmerk voorzien door het inbeitelen van 2935 Z ROTT 1928 op 't achterschip in achterkant hoofd van het grootluik, stuurboordzijde.
1928-06-07:	Algemeen Handelsblad 07-06-1928: FLYING DUTCHMAN. (Londen, 7 Juni.) Het Nederlandsche motorschip „Flying Dutchman", geladen met dakpannen, is den Theems opvarende in Battersea Reach aan den grond geraakt, maar later weder vlot gekomen. Het schip heeft daarna de reis voortgezet; schade onbekend.
1929-05-00:	NRC 08-05-1929: Londen, 7 mei: De Nederlandse motorschoener "Flying Dutchman", van Denemarken naar Colchester, is op de rotsen nabij Brightlingsea gelopen en nadat het gedurende vijf uur was blijven zitten, vlot gekomen. Er was een loods aan boord. Het roer is beschadigd; omtrent andere schade is niets bekend. Het schip lekt niet. NRC 10-05-1929: Brightling Sea, 7 mei: De Nederlandse motorschoener "Flying Dutchman" zal naar Colchester vertrekken om de lading te lossen. Indien de schade van ernstige aard mocht blijken te zijn, zal de "Flying Dutchman" hier naderhand op de helling worden geplaatst.
1929-07-09:	Algemeen Handelsblad 09-07-1929. Raad voor de Scheepvaart: Kapitein en stuurman van de „Flying Dutchman" geschorst. Uitspraak doende in zake het stooten van het motorschip „Flying Dutchman" op de Haaksgronden gaf de Raad voor de Scheepvaart als haar oordeel te kennen, dat deze scheepsramp aan onbekwame en zorgeloze navigatie is toe te schrijven. De schipper vond het niet eens nodig om den te volgen koers van het Maasvuurschip af op te geven. De nog jeugdige stuurman bepaalde zonder rekening te houden met de deviatie, dien koers zelfstandig. Van controle door den kapitein was geen sprake. Uit het jouraal blijkt voorts duidelijk dat de herleidingen van de gestuurde koersen tot den magnetischen koers foutief waren, hetgeen op den gestuurden koers een verschil gaf van wel 5/8 streek. Met verwondering vernam de Raad dat deze beide personen in het bezit waren van een diploma voor kleine vaart (zeil en stoomvaart) respectievelijk door kapitein en stuurman te Groningen in 1922 en 1928 behaald. Ook betreffende hetgeen na het stooten is geschied heeft de kapitein getoond zich van zijn verantwoordelijkheid als gezagvoerder niet bewust te zijn. Mitsdien straft de Raad den gezagvoerder van de „Flying Dutchman" en den stuurman door hun de bevoegdheid te ontnemen resp. als schipper en als stuurman te varen op een schip als bedoeld bij art. 2 der Schepenwet en wel resp. voor den tijd van een maand en veertien dagen.
1929-10-00:	NRC 10.10.1929: Londen, 9 oktober: De Nederlandse motorschoener "Flying Dutchman", is van Limfjord te Bridlingtonsea aangekomen met de voorpiek vol water. Tevens heeft het schip lichte schade aan de machine, over dek en bovendien nog andere schade bekomen.
1931-08-22:	Final Fate: 22.08.1931 onderweg van Limfjord naar Colchester in zwaar weer in de Noordzee vergaan in pos. 52.54.N. - 04.10.O. Het Vaderland 24.08.1931: Te Brunsbuttelkoog is binnengekomen het Engelse stoomschip "Heron", dat op weg was naar Danzig, met aan boord de opvarenden van het Nederlandse motorschip "Flying Dutchman". De "Flying Dutchman" was op weg naar Colchester en was in een storm geraakt. Het had veel water over boord gekregen en de lading, bestaande uit veevoeder, had zoveel water opgenomen, dat het voorschip geheel onder water dreigde te gaan en het achterschip, toe de "Heron" het motorschip ontmoette, reeds zover boven water uitstak, dat de schroef geheel boven de oppervlakte kwam. Het Engelse schip heeft toen de gehele bemanning, bestaande uit vijf man, een vrouw en een driejarig kind, aan boord genomen en het motorschip op sleeptouw genomen in de hoop het nabij een der grotere riviermondingen aan de grond te kunnen zetten. Na 5 uur slepen zonk het schip echter in de nabijheid van het lichtschip Haaks, waar ongeveer 14 vadem water staat. De "Heron" zette de reis voort en kwam met de geredde opvarenden gisteren te Brunsbuttelkoog aan. Algemeen Handelsblad 29-09-1931: Raad voor de Scheepvaart: Zinken van het m.s. „Flying Dutchman". De Raad voor de Scheepvaart heeft een onderzoek ingesteld inzake het m.s. „Flying Dutchman", dat op 22 Aug. 1931 op de Noordzee op reis van Denemarken naar Colchester vol water is gelopen en gezonken is. Als getuige werd gehoord de gezagvoerder. De „Flying Dutchman" was een motorschip van de N. V. Zeevaart-Mij. James & Co. te Rotterdam. Het mat 199 b. r. t., was in 1928 te Groningen gebouwd en toegerust met een 4-cylinder 200 p.k. Dieselmotor, die later op last van de verzekering op 180 p.k. was verzet, hetgeen vóór den tijd van dezen kapitein gebeurd is. Vóór het ongeval had de kapitein nooit last van lekkage gehad. Het schip bevatte één ruim, waarin 240 ton klei was geladen. Aan den voorkant was het ruim geheel vol, daarachter was een lagere verdieping in het ruim. De klei was niet toegedekt; gevaar voor werken was er volgens den kapitein toen niet, daar de klei bestond uit droge, onbeweeglijke brokken. Vier-en-twintig uur lang ging alles goed; toen werd het slecht weer. De zeilen werden gereefd, de motor werd gestopt, daar deze niet meer te gebruiken was, doordat het schip water innam en de schroef ten gevolge van den storm telkens boven het water uitkwam. Om één uur werd de motor weer aangezet, om overstag te gaan en de reis te vervolgen, toen eensklaps de voordeuren van het volkslogies werden "ingeslagen door een vloedgolf, die over boord sloeg. De pompen werden door den machinist aangezet. De pomp bracht maar een beetje water. Het schip zakte steeds dieper. De kapitein zag nu, dat ook de presennings stuk waren gegaan door het binnenstroomende water. Ten slotte kon men niet meer draaien, want de schroef kwam boven water. Den hoofdmotor had men noodig om te pompen; de hulpmotor was defect. Daar ook het roer boven water stak, was er geen stuur meer in het schip. Men was aan boord met vijf man, een vrouw en een kind van vijftien maanden. Een Engelsch stoomschip kwam in zicht, dat de opvarenden overnam. Men had den „Dutchman" nog kunnen strijken, er was een dikke deining, het schip zonk wel, maar niet vlug. Get. stelde den kapitein voor, het schip te sleepen. Met den stuurman, een matroos en een machinist is get. teruggegaan en heeft twee trossen aan de achterzijde van het schip vastgemaakt, zoodat dit achterstevoren werd gesleept. Na een uur of vijf zat het voorschip geheel

onder water, het schip kreeg steeds meer slagzij; een tros brak, doch werd weer vastgemaakt. Tot acht uur bleven de vier mannen nog op de „Flying Dutchman"; toen werd het te gevaarlijk, zij verlieten het schip weer en dienzelfden nacht braken de trossen en is de „Flying Dutchman" gezonken. Zoodra hij aan land was, heeft get. de reederij gewaarschuwd. Op een vraag van het raadslid de heer Bakker verklaarde get. nog dat de flesch van de pomp aan den achterkant van het ruim lag. De heer Bakker: „Juist, dus toen het schip van voren diep lag, kon u het water uit de voorpiek niet pompen." Spr. critiseert tevens de manoeuvre, door get. met het schip gemaakt na den vloedgolf. Volgens spr. was het onjuist dat get. over s.b. is gaan liggen, hij had over b.b. moeten gaan. De schipper heeft diploma zeil en stoom kleine vaart. De hoofdinspecteur voor de scheepvaart, de heer F o c k, merkt op, dat de „Flying Dutchman" van den beginne af moeilijkheden heeft ondervonden door zijn lichten bouw in verhouding tot den zwaren motor. Op de bewuste reis was het schip eigenlijk voor mooi weer geladen. In een bewogen zee zou het zich niet gemakkelijk gedragen, zooals de kapitein ook heeft ondervonden. Hij is het gaan bijleggen, doch toen hij het schip wilde forceeren door den wind heen, is het vermelde ongeval gebeurd. Volgens spr. had de kapitein beter voor den wind om kunnen gaan. Waarom hij om s.b. is gegaan, is niet duidelijk. In het algemeen is, nadat het ongeluk gebeurd was, weinig meer gedaan om het schip te redden. Klaarblijkelijk is de huid van het schip ontzet, zoodat het water gaandeweg binnendrong. Uitspraak later.

Ship Masters Data

Images



Description: The 'Flying Dutchman' in the Limfjord, Denmark (photo: Aug. 1928)
Image type: Photo



Description: De 'Flying Dutchman' afgemeerd in de haven van Maassluis (de foto is verm. van de begin 30-er jaren)
Image type: Photo



Description: De 'Flying Dutchman' afgemeerd in de haven van Maassluis (de foto is verm. van de begin 30-er jaren)
Image type: Photo