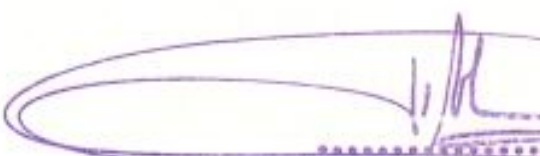



C R E W - L I S T

No.	N A M E	R A N K	DATE OF BIRTH	NATIONALITY	SEAMAN'S BOOK No.
1	F. Vlughter	Master	30-07-29	Dutch	U-285827
2	A.J. Kok	Chief Officer	22-02-33	"	V- 09920
3	T.J.P. Castien	2nd "	20-05-38	"	R-166118
4	G.M. Pascaud	3rd "	10-05-54	"	S- 78169
5	J.J. Kars	Radio "	11-12-49	"	R-157941
6	J. van der Werf	Chief Engineer	25-09-28	"	R-161506
7	E. Poldervaart	2nd "	07-07-46	"	Y- 7164
8	T.E. Heynen	3rd "	10-12-49	"	S- 73388
9	W. van Ulsen	4th "	18-06-51	"	V- 08638
10	A.L. van Dooren	5th "	30-03-55	"	S- 81046
11	Yu Mo	Chief Steward	23-06-23	Chinese	22993
12	Wong Ping Cheung	Cargo Clerk S.G.	11-08-29	"	42627
13	Li Hau Chun	Boatswain	15-08-37	"	02826
14	Cheng Chai Hing	Carpenter	10-05-36	"	34919
15	Liu Kan Yau	Storekeeper	21-04-35	"	58700
16	Yeung Yi Hin	Sailor A.B.	12-03-39	"	46801
17	Wong Yee Ning	" "	15-03-30	"	54320
18	Ho Cheung	" "	24-08-27	"	46296
19	Cheng Nga Tai	" "	18-07-13	"	39895
20	Cheng Cheung Tung	" "	16-06-35	"	49079
21	Lau Shiu Shek	" "	05-10-41	"	71652
22	Wong Kai	Sailor Ord.	17-08-34	"	54026
23	Lam Po Kam	" "	22-01-26	"	51855
24	Cheng Yu Kwok	Sailor Jr.	14-05-51	"	N-23192
25	Lam Yau Chin	Sailor's Cook	23-11-21	"	50882
26	Yeung Sui Cheung	Sailor's Boy	15-09-09	"	32714
27	Chan Kei	Fireman 1	20-10-23	"	3617
28	Wong Wai Sun	Electrician	24-10-49	"	05730
29	Li Kan Sang	Fitter	11-11-41	"	56963
30	Cheung Ting Yin	Fireman	28-03-43	"	22614
31	Yu Ming Tat	"	29-10-34	"	60192
32	Kai Kwong Chai	"	01-02-45	"	16068
33	Cho Chi Kit	Chief Cook	27-01-24	"	37879
34	Lo Tin Sang	2nd "	19-11-43	"	61777
35	Lee Tin Yeung	Crew Cook	06-08-31	"	62899
36	Fu Sze Kwan	Steward (Capt.)	14-07-42	"	54151
37	Chu Wa	Steward (Pantry)	27-12-26	"	43216
38	Tse Sik Luen	"	21-03-38	"	47165
39	Mak Mong	Laundryman	27-04-21	Singapore	1122154-H
40	Sjafrizal	Appr. Officer	13-12-53	Indonesia	W-072649
41	Kalis Budiono	" "	13-09-54	"	W-085894
42	Fachri	Appr. Engineer	03-10-52	"	W-072601
43	Nugroho Basuki	" "	25-09-53	"	D-099312
44	Heng Chee Song, Peter	" "	07-06-56	Singapore	1190120-D
45	Lim Chip Fong	" "	17-08-51	"	1147143-Z

-----



MASTER



Koninklijke Ned. Lloyd N.V.  
WONOGIRI

# SCHEEPSVERKLARING

Heden, de **riëntwintigste februari** negentienhonderd en zes en zeventig

verscheen voor mij

**J. R. Deijne, Vice Consul, ten deze optredende namens  
de Consul-Generaal der Nederlanden te Hong Kong**  
FRITS VLUGTER

gezagvoerder van het Nederlandse/ motor schip "WONOGIRI"

metende 7568,92 bruto registertonnen,  
toebehorend, geëxploiteerd en/of beheerd aan/door Koninklijke Nedlloyd bv te Rotterdam, die,  
de wens te kennen gegeven hebbende een scheepsverklaring af te leggen als bedoeld in artikel  
353 Wetboek van Koophandel,  
heeft verklaard als volgt:

„dat het genoemde schip, zijnde hecht, dicht, sterk, van al hetgeen tot waterkering noodzake-  
lijk is, wel voorzien, zoals wettelijk vereist, de machines in orde, en dus in een alleszins vere-  
eiste en verantwoordelijke staat om koopmansgoederen over zee te vervoeren, achtereenvolgens  
is beladen geworden

te	van en met	tot en met	ton
Manzanillo	29-11-75	01-12-75	
Acapulco	02-12-75	03-12-75	
Buenaventura	07-12-75	14-12-75	
Guayaquil	16-12-75	17-12-75	
Callao	19-12-75	23-12-75	
Matarani	24-12-75	25-12-75	
Arica	26-12-75	29-12-75	
Iquique	30-12-75	30-12-75	
Antofagasta	31-12-75	01-01-76	
Valparaiso	03-01-76	06-01-76	
San Antonio	06-01-76	10-01-76	

in totaal 6734 ton lading, waarvan 131 ton aan dek,

„dat hij comparant, met gemeld schip, bemand met 45 koppen, hij er onder begrepen, de  
lading behoorlijk ingeladen, naar zeemansgebruik geplaatst, gestuwd, gearneerd en wel verzorgd,  
de deklast goed geplaatst, gesjord en voorzien, voorts de luiken afdoende dicht en geborgd, de  
10e Januari 1976 is vertrokken van San Antonio met bestemming naar  
Singapore.

„dat te 20.05 op de 18e februari 1976 gemoerd werd te Kaohsiung, lig-  
plaats 12, bakboord voor de kant, alwaar gelost en geladen werd,

- dat te 23.30 van de 21e februari de loods aan boord kwam voor het verlaten van de wal,
- dat te 23.35 begonnen werd met ontmeren en anker hieuwen en het vastmaken van de sleepboot "Kaohsiung 128" aan stuurboord achter met een sleep-tros van het schip,
- dat te 23.50 alle trossen los waren van de wal, waarna het schip door de sleepboot achteruit en van de wal getrokken werd, waarna over bakboord werd rondgezwaaid,
- dat te 23.53 de eerste manoeuvre met de machine gegeven werd,
- dat te 24.00 de sleepboot opdracht kreeg de sleeptros los te gooien,
- dat de sleep-tros hierbij tegen of vlak nabij de schroef geraakte zodat deze niet gebruikt kon worden,
- dat zo snel mogelijk de sleeptros ingehieuid werd, maar dat ondanks dat te 00.01 vol vooruit geslagen werd op hetzelfde ogenblik het achterschip in aanraking kwam met de stuurboordzijde ter hoogte van luik één van het m.s. "TAI YUAN", geregistreerd te Keelung en gemeerd met bakboord zijde langs ligplaats nummer 14,
- dat hierdoor schade ontstond aan de stuurboord verschansing van het m.s. "Tai Yuan", terwijl de achtersteven van het m.s. "Wonogiri" ongeveer één meter onder het campagnedek over een breedte van ongeveer twee meter ingedeukt werd,
- dat hierna beide schepen direct vrij van elkaar kwamen,
- dat verder werd rondgemanoeuvreed en de schade opgenomen werd, waarna besloten werd de reis te vervolgen,
- dat de kapitein van het m.s. "Tai Yuan" telegrafisch aansprakelijk gesteld werd en dat tevens het agentschap te Kaohsiung telegrafisch opdracht werd gegeven Lloyd's Agents te verzoeken een expert aan te stellen teneinde de schade aan het m.s. "Tai Yuan" op te nemen,
- dat te 22.54 op de 22e februari 1976 te Hong Kong gemeerd werd voor het lossen van de lading,
- dat Lloyd's Agents te Hong Kong verzocht werd een expert aan te stellen ten einde de schade aan het m.s. "Wonogiri" te beoordelen,

„dat hij met genoemd schip is aangekomen te	Singapore	op 11-02-76
te	Kachsiung	op 18-02-76
te	Hong Kong	op 22-02-76
te		op
te		op
te		op

en aldaar te bekwamer plaatse te 22.54 uur heeft gemeerd tot lossen gereed,

„dat gedurende het verblijf in elke hierboven genoemde haven dag en nacht. Alle maatregelen werden genomen om tegen diefstal en beschadiging van de lading te waken en het rookverbod te handhaven,

„dat, voor zover de omstandigheden het toelieten, gezorgd werd voor een goede ventilatie van de lading door luchtkokers en luiken, doch telkens wanneer er gevaar bestond voor het binnendringen van water alle toegangen naar beneden zorgvuldig gesloten werden gehouden.

„dat alle schade aan schip of lading, verlies van - dan wel schade aan - deklast mede inbegrepen, reeds bevonden of nog te bevinden is veroorzaakt noch door onvoldoende zorg voor onderhoud, uitrusting of bemanning van het vervoermiddel of voor deszelfs geschiktheid tot het vervoer, noch door verkeerde behandeling of onvoldoende bewaking van het goed, en dat al dergelijke schade of verlies uitsluitend is toe te schrijven aan de fortuinen der zee en andere voorvallen die redelijkerwijze niet konden worden voorzien of afgewend.”

Vervolgens hebben

1. Adrianus Johannes Kok, 1e stuurman
2. Theodorus Johannes Paschales Castien, 2e stuurman
- 3.

die gedurende voormelde reis aan boord van genoemd schip gediend hebben, ieder voor zich doch gelijkluidend verklaard:

„dat alle voorschreven door hun gezagvoerder gedane opgaven geheel met de waarheid overeenstemmen:

„dat zij zich omtrent de behandeling der lading eerlijk en getrouw hebben gedragen, zonder bedrog of diefstal gepleegd te hebben en dat zij niet weten, dat zulks door iemand anders is geschied, direct of indirect.”

Waarna alle comparanten hun verklaringen bevestigd hebben.

De gezagvoerder

- W.g. 1. F. Vlughter
- W.g. 2. A.J. Kok, 1e stn.
- W.g. 3. Th. J.P. Castien, 2e stn.

W.g. J.M. Buijs  
Vice-Consul.

Gezien voor eensluidende fotokopie.  
Hong Kong, 23 februari 1976.

De Consul-Generaal  
voor deze,



en aldaar te bekwamer plaatse te 22.54 uur heeft gemeerd tot lossen gereed,

„dat gedurende het verblijf in elke hierboven genoemde haven dag en nacht. Alle maatregelen werden genomen om tegen diefstal en beschadiging van de lading te waken en het rookverbod te handhaven,

„dat, voor zover de omstandigheden het toelieten, gezorgd werd voor een goede ventilatie van de lading door luchtkokers en luiken, doch telkens wanneer er gevaar bestond voor het binnendringen van water alle toegangen naar beneden zorgvuldig gesloten werden gehouden.

„dat alle schade aan schip of lading, verlies van - dan wel schade aan - deklast mede inbegrepen, reeds bevonden of nog te bevinden is veroorzaakt noch door onvoldoende zorg voor onderhoud, uitrusting of bemanning van het vervoermiddel of voor deszelfs geschiktheid tot het vervoer, noch door verkeerde behandeling of onvoldoende bewaking van het goed, en dat al dergelijke schade of verlies uitsluitend is toe te schrijven aan de fortuinen der zee en andere voorvallen die redelijkerwijze niet konden worden voorzien of afgewend.”

Vervolgens hebben

1. Adrianus Johannes Kok, 1e stuurman
2. Theodorus Johannes Paschales Castien, 2e stuurman
- 3.

die gedurende voormelde reis aan boord van genoemd schip gediend hebben, ieder voor zich doch gelijkkluidend verklaard:

„dat alle voorschreven door hun gezagvoerder gedane opgaven geheel met de waarheid overeenstemmen:

„dat zij zich omtrent de behandeling der lading eerlijk en getrouw hebben gedragen, zonder bedrog of diefstal gepleegd te hebben en dat zij niet weten, dat zulks door iemand anders is geschied, direct of indirect.”

Waarna alle comparanten hun verklaringen bevestigd hebben.

De gezagvoerder

- w.g. 1. P. Vlugter
- w.g. 2. A.J. Kok, 1e stn.
- w.g. 3. Th. J.P. Castien, 2e stn.

w.g. J.H. Buijs  
Vice-Consul.

Gezien voor eensluidende fotokopie.  
Hong Kong, 23 februari 1976.



De Consul-Generaal  
voor dese,

*[Handwritten signature]*  
P.A.J.M. Vrijmoed,  
Kanselier.

Post: 235/22  
f. 40, ---  
H.K. 875, 20xxx  
No. F 138725

FOR THE USE OF THE COMPANY'S LAWYERS IN CONNECTION WITH LIGATION IN  
RESPECT OF THIS COLLISION

Hierbij verklaar ik, Frits Vlugter, kapitein van het motorschip "WONOGIRI", naar aanleiding van de aanvaring met het m.s. "TAI YUAN" op heden de 22e februari 1976 te 00.01 plaatselijke tijd in de haven van Kaohsiung het volgende:

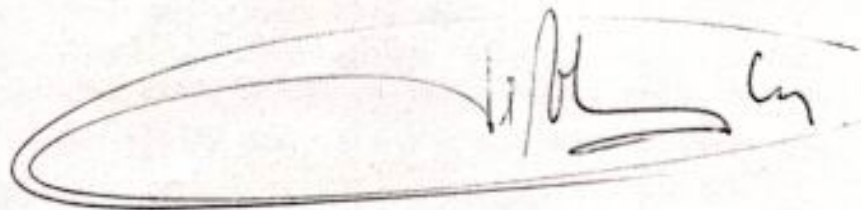
Het m.s. "Wonogiri" had te Kaohsiung gelost en geladen aan ligplaats nummer 12 met bakboord voor de wal. Te 20.40 op de 21e februari waren de ladingwerkzaamheden gereed en te 23.30 werd van de autoriteiten toestemming verkregen om te vertrekken waarna de loods en ik ons naar de brug begaven. Aldaar waren aanwezig de 1e stuurman A.J.Kok, de Indonesische leerling Sjafrizal, de roerganger Wong Yee Ning en de uitkijk Yeung Yi Hin, terwijl de 3e stuurman G.M.Pascaud toezicht op het ontmeren op de bak en de 2e stuurman T.J.P.Castien toezicht op het ontmeren op het achterschip hield.

Te 23.33 werd begonnen met ontmeren terwijl de sleepboot "Kaohsiung 128" aan stuurboord achter vast maakte met een stalen sleeptros met polypropyleen voorloop van het schip.

Te 23.50 waren alle trossen van de wal los, waarna het schip door de sleepboot achteruit en van de wal werd getrokken werd, waarna de sleepboot het achterschip naar stuurboord begon rond te trekken. Te 23.53 werd even langzaam achteruit gegeven. Te 24.00 gaf de loods de sleepboot zonder mij van te voren te waarschuwen opdracht los te gooien. Ik verwachtte deze order niet omdat het schip op dat moment dwars in de haven lag terwijl het deinsde. Door de draaiing van het schip kwam de sleeptros zo dicht bij de schroef dat de 2e stuurman via zijn walkie-talkie adviseerde dat er onmogelijk met de schroef gedraaid kon worden. Ik gaf opdracht de tros zo snel mogelijk in te draaien waarna vol vooruit werd gegeven, maar juist toen de machine vooruit ging draaien raakte de achtersteven de stuurboordsverschansing van het motorschip "TAI YUAN" dat met bakboord zijde gemeerd lag aan ligplaats nummer 14 waardoor voor zover de 2e stuurman kon constateren schade ontstond aan de verschansing van de "Tai Yuan" nabij ruim 1. De sleepboot duwde aan stuurboord bij achterkant bak het schip verder om en te 00.05 lagen wij slaags. Ik liet direct onze schade controleren welke bestond uit een twee meter brede deuk van ongeveer 30 cm diepte 1,5 meter onder het kampagnedek aan de achtersteven. Hierna besloot ik de reis te vervolgen en verzocht de loods het agentschap op de hoogte te stellen.

Nadat buiten de haven de machine afgebeld was verstuurde ik bijgaande telegrammen naar het agentschap en de kapitein van het m.s. "Tai Yuan".

Aldus naar waarheid opgemaakt en door mij getekend



FOR THE USE OF THE COMPANY'S LAWYERS IN CONNECTION WITH LITIGATION  
IN RESPECT OF THIS COLLISION

Hierbij verklaar ik, Johannes van der Werf, hoofdwerktuigkundige aan boord van het m.s. "WONOGIRI", naar aanleiding van de aanvaring met het motorschip "TAI YHAN" op 22 Februari 1976 te Kaoshiung het volgende:

Op 21 februari te 23.30 begaf ik mij naar de machinekamer teneinde mij op de hoogte te stellen van de toestand aldaar en tevens om aanwezig te zijn tijdens manoeuvreren.

In de machinekamer bevonden zich tijdens het manoeuvreren de volgende personen: 3e wtk T.E. Heynen

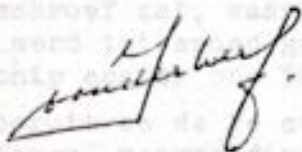
4e wtk W. van Ulsen

Indonesische leerling wtk Fachri

Indonesische leerling wtk Nugroho Basuki

Om 23.36 werd er "stand by" gegeven en de klok met de brugklok telefonisch vergeleken. Te 23.52½ werd op de telegraaf de order langzaam achteruit gegeven, welke werd uitgevoerd. Te 23.53 werd gestopt. Te 00.01½ op 22 Februari werd de telegraaf op langzaam vooruit gezet. Tijdens het omzetten werd de telegraaf op vol vooruit gezet. Op het moment dat de motor startte werd een stoot in de motorkamer gevoeld. Te 00.02½ werd de telegraaf op langzaam vooruit gezet. Tijdens en daarna werd geen verandering in toerental en trillingen waargenomen. In de stuurmachinekamer werden de stuurmachine en het roerkwadrant gecontroleerd en normaal bevonden.

Aldus naar waarheid door mij opgemaakt en getekend.



FOR THE USE OF THE COMPANY'S LAWYERS IN CONNECTION WITH LITIGATION  
IN RESPECT OF THIS COLLISION

Ondergetekende, Adrianus Johannes Kok, 1e stuurman aan boord van het m.s. "WONOGIRI" verklaart naar aanleiding van de gebeurtenissen bij het vertrek van Kaohsiung op 21/22 Februari 1976 het volgende:

- dat op 21 Februari te 22.40 begonnen werd de brug gereed te maken voor vertrek, waarbij alle instrumenten werden beproefd, klokken en kompassen vergeleken en het roer doorgedraaid werd,
- dat te 23.30 van de autoriteiten toestemming werd verkregen tot vertrek, de loods op de brug kwamen met ontmeren begonnen werd,
- dat behalve mijzelf toen op de brug aanwezig waren de gezagvoerder, de loods, de Indonesische stuurmansleerling Sjafrizal, de roerganger Wong Yee Ning en de uitkijk Yeung Yi Hin; de 3e stuurman had de leiding op het voorschip, de 2e stuurman op het achterschip,
- dat te 23.47 voor en achter nog een tros en een spring stond, SB's anker stijfgezet was aan stuurboord achter de sleepboot "Kaohsiung 128" vast was met een sleeptros van het schip, waarna achter kon worden losgegooid, voor anker werd gehieuid en de sleepboot het achterschip vrij trok van het achter ons gemeerd liggende schip en daarna het schip achteruit van de kade weg trok,
- dat te 23.50 de voortrossen werden losgegooid waarna de sleepboot het achterschip over stuurboord begon rond te trekken,
- dat te 23.59 het stuurboord's anker boven water was,
- dat te 24.00 de loods in het Chinees via zijn walky-talky een order gaf, direct daarna tegen mij zei dat de sleepboot zou losgooien terwijl op dat moment de sleeptros al losgegooid was,
- dat door de draaiende beweging van het achterschip naar stuurboord de sleeptros direct tegen of nabij de schroef zat, waardoor deze niet gebruikt kon worden. De 2e stuurman werd tot spoed gemaand. Deze deelde mee dat de afstand tot het schip achter ons 50 m bedroeg,
- dat te 00.01 de schroef vrij was voor vooruit en de 2e stuurman meedeelde dat de afstand tot 10 m was teruggelopen, waarna direct vol vooruit werd geslagen, doch in dezelfde minuut raakte ons achterschip de stuurboordszijde ter hoogte van luik 1 van het in Keelung thuisbehorende m.s. "TAI YUAN",
- dat de schepen direct vrij van elkaar kwamen,
- dat de draaiende manoeuvre van de "Wonogiri" werd voortgezet, de schade aan het achterschip werd opgenomen en besloten de reis te vervolgen,
- dat de loods te 00.22 ter hoogte van Ch'i Hou San werd ontscheept.

Aldus naar waarheid door mij opgemaakt en getekend





FOR THE USE OF THE COMPANY'S LAWYERS IN CONNECTION WITH LITIGATION  
IN RESPECT OF THIS COLLISION

Ondergetekende, T.J.P. Castien, 2e stuurman aan boord van het m.s. "Wonogiri", verklaart n.a.v. de gebeurtenissen bij het vertrek te Kaohsiung op 21/22 Februari 1976 het volgende:

- dat te ongeveer 23.30 hij zich naar het achterschip begaf ten einde te gaan opkorten en de sleepboot "KAO 128" vast te maken aan stuurboord met een sleeptros van het schip,
- dat deze sleeptros een staaldraad was met tussen gevoegde rekker,
- dat na te zijn ontmeerd genoemde sleepboot begon te trekken waardoor het achterschip naar stuurboord ~~xxxxxx~~ draaide,
- dat de sleepboot de sleepdraad losgooide, waarna dit door de 1e stuurman mij werd medegedeeld,
- dat door de naar bakboord zwaaiende en tevens achterwaards gaande beweging van het schip de sleeptros onder het achterschip kwam ter hoogte van de schroef, waardoor deze onmogelijk kon worden gebruikt,
- dat nadat de sleepboot de sleepdraad had losgelegd, zo snel mogelijk werd begonnen met het binnen halen van deze sleepdraad,
- dat door mij twee maal de afstand werd gemeld aan de brug zijnde 50 en 10 meter,
- dat nadat ik de brug had verwittigd dat de schroef vrij was enige tijd later het achterschip het m.s. "TAI YUAN" raakte nabij luik 1 aan stuurboord zijde,
- dat direct daarna het achterschip vrij kwam,
- dat de schade aan de "Tai Yuan" door mij aan de brug werd gerapporteerd, bestaande uit een ingezette verschansing,
- dat verdere schade aan de "Tai Yuan" door mij niet kon worden waargenomen door de heersende duisternis,
- dat de schade aan het m.s. "Wonogiri" door mij aan de brug werd gerapporteerd en de reis werd vervolgd,
- dat door mij geen exacte tijden werden genoteerd.

Aldus naar waarheid door mij opgemaakt en getekend.



Bladzij 118.  
Datum: 22 Februari 1976  
Plaats: Kaohsiung

gebeurtenissen, opschrijven van de 02.00 achterschip...  
...te gaan down aan stuurboord waar sleeptros  
...nabij de schroef waardoor deze niet te ge-  
...in 02.00 sleeptros boven water waarna volle kracht  
...achter raakte op dit salter oomblik te achterwa-  
...van het schip te ongeveer liggende m.s. "TAI YUAN", waar-  
...door schade aan stuurboord verschansing Tai Yuan nabij luik  
...en schade aan achterschip m.s. "Wonogiri". Schepen kwamen  
...direct te lossen mij waarna verder rondgekeerd. Te  
...02.05 sliep, te 02.08 kwam het schip van de  
...Jaballe onderaan de boeg van de te vervolgen.  
...te verder bespreekt bladzij 119  
v.g. F. Winter v.g. T.J.P. Castien

EXTRACT UIT HET SCHEEPSDAGBOEK VAN HET m.s. "WONOGIRI" TEN TIJDE VAN  
DE AANVARING MET HET m.s. "TAI YUAN" TE KAOHSIUNG OP 22 FEBRUARI 1976.

Zaterdag de 21e Februari 1976, eerste wacht

Afgelegd : ½ mijl onder loodsaanwijzing  
Windrichting en kracht : NNO, kracht 2  
Stand barometer : 1011,5  
Gem. aantal omwentelingen: afwisselend  
Bijzonderheden : Beproefden telegraaf, navigatieverlichting,  
fluiten; controleerden navigatieinstrumenten.  
Bevonden alles in orde en goed werkend. Te 23.30  
loods aan boord; 23.33 begin ontmeren, hieuwden  
ankerketting stijf, sleepboot "Kaohsiung 128"  
vast aan stuurboord achter met een tros van het  
schip. Te 23.50 los van de wal, vervolgden  
anker hieuwen, zwaaiden over bakboord; 23.59  
stuurboord anker boven water; 24.00 sleepboot  
los.

w.g. G.M.Pascaud

Zondag de 22e Februari 1976, honde wacht.

Afgelegd : 2 mijl onder loodsaanwijzing  
2 mijl onder gezagvoerderaanwijzing  
53 mijl in koers 266  
Windrichting : NNO, kracht 3  
Stand barometer : 1012,0  
Temperatuur : 17 graden  
Gem. aantal omwentelingen: 103,4  
Bijzonderheden : Goed weer. Ventileerden de ruimen. Zie voor 00.00  
tot 00.22 bijzondere voorvallen bldz 118. Te  
00.22 loods van boord en passeerden Chi' Hou San.  
Te 00.26 buiten breekwater. Belden te 00.38 M.K.  
af en peilden Z.breekwater 110 op 2;1. Te 01.00  
breekwater 097 op 7;7; 02.00 Shon Shan Mt 083 op  
22;0. Loodden te 03.05 100 vdm.  
Bij ronden alles wel.

w.g. T.J.P Castien

Bladzij 118.

Datum : 22 Februari 1976

Plaats : Kaohsiung

Gebeurtenissen, opmerkingen enz.: Te 00.00 achtersleepboot los teneinde  
te gaan duwen aan stuurboord voor. Sleeptro:  
geraakte tegen of nabij de schroef waardoor deze niet te ge-  
bruiken. Te 00.01 sleeptros boven water waarna volle kracht  
vooruit, echter raakte op dit zelfde ogenblik de achterste-  
ven het aan berth 14 gemeerd liggende m.s. "TAI YUAN", waar-  
door schade aan stuurboord verschandig Tai Yuan nabij luikl  
en schade aan achterstevan m.s. "Wonogiri". Schepen kwamen  
direct na aanvaring vrij waarna verder rondgezwaaid. Te  
00.05 slaags, te 00.22 loods van boord nabij Ch'i Hou San.  
Schade onderzocht en besloten reis te vervolgen.  
Zie verder zeejournaal bladzij 58

w.g. F.Vlugter

w.g. T.J.P.Castien