

Woord van de voorzitter

Afgelopen vrijdag 30 juli is er een ramp gebeurd met de Elbe. Op onze rustige ligplaats in de Wiltonhaven is de Elbe geramd door een nieuwbouwschip en half gezonken. Gelukkig was er op het moment van de botsing niemand aan boord zodat zich geen persoonlijke ongelukken hebben voorgedaan. Door de tamtam waren vrijwel alle vrijwilligers en diverse sponsors binnen een mum van tijd aanwezig. De aanblik van het gezonken achterschip bezorgde menigeen natte ogen en iedereen vroeg zich af 'is dit het einde van het project?'. Nadat Smit Salvage en Kotug binnen 24 uur het schip weer drijvende hadden, kwam het vertrouwen weer terug en werden de eerste plannen gemaakt voor het herstellen van de enorme schade. Op het moment van deze nieuwsbrief staat de Elbe in het dok om de schade aan de romp tijdelijk te herstellen en te inventariseren hoe de schade aan motor, elektra e.d. hersteld kan worden. Naar verwachting gaat dit zeker een jaar vertraging opleveren voor de restauratie. Maar één ding weet ik zeker: we gaan het karwei afmaken!

Hans Hoffmann

voorzitter Stichting Maritieme Collectie Rijnmond

De laatste vrijwilligers waren net een half uurtje van boord. Man en muis hadden de zeesleper Elbe verlaten toen het nieuwbouwschip Fairpartner zich om 13.30 met een daverende klap in de Elbe boorde. De historische zeesleper ligt in Schiedam om te worden opgeknapt tot de trotse zeesleper van weleer. Maar het stoere schip zonk binnen enkele minuten met de kont naar de bodem van de Wiltonhaven. De kop bleef heldhaftig boven water. Het boegbeeld van Hollands Glorie geeft zich niet zomaar gewonnen.



© Foto Roger van der Kraan

De onheilstijding komt op een bijzonder slecht moment. Terwijl vrijwilligers al 2,5 jaar met man en macht werken om het schip in de best mogelijke technische staat te brengen, had het bestuur net de laatste hand gelegd aan het restauratieplan en het businessplan en stond op het punt om de fondsenwerving voor de restauratie te beginnen bij sponsors en cultuurhistorische fondsen.

Als op vrijdagmiddag 30 juli de werkploeg van de Elbe naar huis keert, is het nieuwbouwschip Fairpartner langs de kade bezig met het afstellen van haar motoren. Om onduidelijke redenen komt er hierbij teveel vermogen op de schroeven zodat haar trossen één voor één breken en ze zich in de Elbe boort, die recht voor haar ligt afgemeerd.

Er ontstaat een gat van zo'n 3 meter doorsnede net onder de

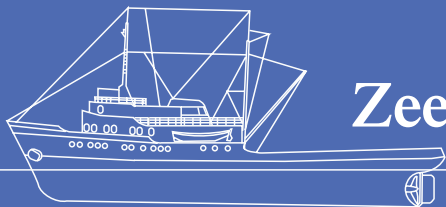
waterlijn. De Elbe maakt onmiddellijk water. De Stella van Kotug reageert direct en duwt de Elbe tegen de kade waardoor wordt voorkomen dat de Elbe zal kapseizen. Een fantastische daad waarvoor we de bemanning van de Stella eeuwig dankbaar zijn. Direct daarna komt ook de Fairplay XV meeduwen om de Elbe overeind te houden.

Direct nadat duidelijk is dat de Elbe zinkende is wordt een reddingsplan opgesteld. Experts van Smit worden op de hoogte gebracht en al snel zijn de eerste materialen onderweg. In amper een halfuur ligt het bergingsvaartuig Jacomina langs en inspecteren duikers de ontstane schade. De havendienst heeft inmiddels de Wiltonhaven met een scherm afgezet om de watervervuiling door gasolie en smeerolie te beheersen. De drijvende bok Taklift 3 wordt naar de Wiltonhaven gedirigeerd. In de loop van de middag zijn vrijwel alle vrijwilligers en diverse sponsors gearriveerd die ontzet toekijken hoe de Elbe langzaam verder wegzakt en slagzij naar de kade begint te maken. 'Hij zal toch wel overeind blijven' is een vraag die slechts een enkeling hardop durft te stellen.

Gelukkig is het achterschip in de vooravond gestabiliseerd. Terwijl sleepboten Stella en Fairplay XV de Elbe tegen de kant aan drukken wordt ook de bok Matador gereed gemaakt. Als die op de late vrijdagavond het voorschip in de trossen heeft is het ergste gevaar geweken.



© Foto Roger van der Kraan



De bergers werken de hele nacht door. Er wordt besloten om een 'patch' te maken. Een grote stalen pleister die het gat in de scheepshuid moet dichtten. Duikers verrichten onder water heldendaden door op de tast de plaat op zijn plek te brengen en met een thermische lans grote stalen bouten plaatsen die de



noodreparatie op zijn plek moeten houden. Tegen de tijd dat de resultaten van de inspanningen zichtbaar worden heeft Nederland zijn nachtrust gehad. De bergers niet, die werken door tot de klus er op zit. Evenals de verzekeringsexpert die de werkzaamheden coördineert en diverse vrijwilligers. De Elbe moet weer gaan drijven.

In de loop van de ochtend blijkt dat het schip zich goed houdt. Pompen van de bergingsvaartuigen werken op volle kracht, en duizenden liters water worden uit de gehavende Elbe gepompt. Een schoonmaakploeg staat gereed om olie en bagger te verwijderen en – veel belangrijker nog – de machinekamer te ontdoen van vocht en vuil. De motoren moeten ten koste van alles in de toekomst weer kunnen draaien. Ook de elektromotoren en andere elektrische apparatuur worden zoveel mogelijk geconserveerd voor herstel op een later moment.

Amper 24 uur nadat de Elbe haar stoot op de lever heeft geïncasseerd hebben de mannen van Smit de klus geklaard en drijft het schip weer in de haven. Besloten wordt om het weekend te blijven liggen. De vrijwilligers hijsen zich direct in hun overal en beginnen de ongelofelijke puinhoop aan boord op te ruimen. De verzekeringsexpert kan de schade op gaan nemen.

Op maandag heeft een eerste gesprek plaatsgevonden met het Havenmuseum als eigenaar van de Elbe en de verzekering van de tegenpartij. Dit gesprek vond plaats in een goede sfeer zodat we alle vertrouwen hebben in een afhandeling die herstel van de Elbe mogelijk maakt.

Aangezien de patch op de huid enigszins bleef lekken, wordt in de loop van maandag koers gezet naar scheepswerf Vlaardingen Oost waar tijdens een dokbeurt de omvang van de schade duidelijk kan worden. De tocht naar het dok was zenuwslopend

omdat de patch los begon te trillen. Gelukkig komt de Elbe goed aan en wordt stuurman Carl Kraayveld niet de eerste die een zeesleper op het dak van de Beneluxtunnel parkeert.

Op het moment van deze nieuwsbrief is nog veel onduidelijk over de verzekeringsuitkering, de exacte schade en de gevolgen voor de restauratie. Maar de enorme betrokkenheid van iedereen toont aan dat dit project niet kapot kan. De Elbe zal in haar oorspronkelijke staat worden hersteld. En zoals onze nieuwe scheepsdichter Arie Poot op het dekhuis heeft geschreven:

'We got knocked down
but we got up again
Nobody can keep us down'

Langs deze weg willen we iedereen bedanken die zich de afgelopen week zo fantastisch heeft ingezet voor de Elbe, waaronder AM&D, Smit Salvage, Kotug, Fairplay, Touw Expertisebureau, Recontec, ISS, Croon Elektrotechniek, IHC Parts en Services, Damen Ship Repair, Uniscan, Shell, MME, Hillers, Flender Bruinhof, Dolderman, ACE, Bogenda, CP Heat Exchange Tech., Lloyd's Register, International Paints, Belfor, Piguillet en Zoon, Excide Technologies en Huisman Itrec.



Voor het fotomateriaal in deze nieuwsbrief willen we Roger van der Kraan Fotografie (roger@maassluis.nl) bedanken. En zodra we meer weten over de toekomstplannen, zullen we u informeren met een volgende nieuwsbrief.

Voor vragen over het project Elbe kunt u contact opnemen met:

Hans Hoffmann
Tel.nr.: 0653-712528 of

Kees van der Ende
Tel.nr.: 0625-272492
E-mail: info@smcr.nl